Bundesrat Drucksache 262/1/90

25.06.90
VP - Fz - In - R

Empfehlungen
der Ausschüsse

zur

Zehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Punkt der 616. Sitzung des Bundesrates am 6. Juli 1990

A

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Finanzausschuß (Fz)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Rechtsausschuß (R)**
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

R 1. Eingangsformel

In der Eingangsformel ist im ersten Spiegelstrich die Angabe "des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a und b," zu streichen.

Ausgeliefert am 26. JUNI 1990

Begründung:

Diese Ermächtigungsvorschrift ist schon in der ersten Zeile des ersten Spiegelstriches als Rechtsgrundlage angeführt.

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

262/1/80

R 2. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe d (Inhaltsübersicht),
Nr. 11 (§ 34b StVZO) und
Nr. 27 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb
(§ 69a Abs. 3 Nr. 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 ist die Überschrift des § 34 b wie folgt zu fassen:

"Laufrollenlast und Gesamtgewicht von Gleisketten-fahrzeugen".

Als Folge

a) ist in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe d der Hinweis auf § 34 b wie folgt zu fassen:

"Laufrollenlast und Gesamtgewicht von Gleisketten-fahrzeugen" und

b) sind in Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb in § 69 a Abs. 3 Nr. 4 nach dem Wort "Laufrollenlast" die Worte "oder das Gesamtgewicht" einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung im Hinblick darauf, daß § 34 b Abs. 1 Satz 3 StVZO keine Regelung über die Laufrollenlast, sondern über das Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen enthält. Die Ergänzung ist auch erforderlich, um durch die Verweisung auf die geänderte Überschrift des § 34 b StVZO sicherstellen zu können, daß durch § 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO der gesamte Inhalt des § 34 b StVZO bußgeldbewehrt ist.

VP 3. Artikel 1 Nr. 1a (§ 11 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

'1a. In § 11 Abs. 2 werden die Sätze 3 bis 6 wie folgt gefaßt:

"Der Prüfling hat ferner vor der theoretischen Prüfung dem Sachverständigen oder Prüfer eine vom Fahrlehrer ausgestellte Ausbildungsbescheinigung zu übergeben; in der Bescheinigung sind Familienname und Vornamen, Tag der Geburt und Anschrift des Prüflings, die Stundenzahl des vorgeschriebenen theoretischen Unterrichts sowie die Durchführung des theoretischen Unterrichts zu bestätigen; vor der praktischen Prüfung ist dem Sachverständigen oder Prüfer eine entsprechende Ausbildungsbescheinigung zu übergeben, in der die vorgeschriebene Grundausbildung und die Stundenzahl der nach § 5 Abs. 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebenen Ausbildungsfahrten angegeben sind und deren Durchführung bestätigt wird. Die Bescheinigungen müssen vom Fahrlehrer und vom Prüfling unter Angabe des Ausstellungsdatums unterschrieben sein. Der Sachverständige oder Prüfer hat die Bescheinigungen darauf zu überprüfen, ob die in ihr enthaltenen Angaben zum Umfang der Ausbildung mindestens dem nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebenen Umfang entsprechen. Ergibt sich dies nicht aus den Ausbildungsbescheinigungen, so findet die Prüfung nicht statt."'

262/1/90

(noch Ziffer 3)

Als Folge ist in

Artikel 1 Nr. 28 (§ 72 Abs. 2) vor Buchstabe a folgender Buchstabe a_0 einzufügen:

'a_0) Nach der Übergangsvorschrift zu § 11 Abs. 2 und Anlage XXVI Abschnitt I wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 11 Abs. 2 Sätze 3 bis 6 (Ausbildungsbescheinigung) sind ab 1. Oktober 1990 anzuwenden."'

Begründung:

Nach § 2 Abs. 1 StVG muß die Ausbildung des Fahrerlaubnisbewerbers umfassend durch die Ausbildungsbescheinigung nachgewiesen werden. Die bisherige Fassung des § 11 Abs. 2 beschränkt jedoch die Ausbildungsbescheinigung für die praktische Ausbildung auf die besonderen Fahrten nach § 5 Abs. 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Die Vorschrift muß deshalb dahin geändert werden, daß auch die vorgeschriebene praktische Grundausbildung durch die Ausbildungsbescheinigung erfaßt wird.

Im übrigen soll gewährleistet werden, daß Fahrerlaubnisbewerber die theoretische Prüfung erst dann ablegen können, wenn sie die vorgeschriebene theoretische Ausbildung in vollem Umfang durchlaufen haben.

Die neue umfangreichere Ausbildungsbescheinigung kann erst zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden. Deshalb genügt bis zum 30. September 1990 die bisherige Ausbildungsbescheinigung.

VP 4. Artikel 1 Nr. 1b (§ 14a Abs. 2 sowie Abs. 3 und 4 - neu - StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1a folgende Nummer 1b einzufügen:

'1b. § 14a wird wie folgt ergänzt:

a) In Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

"§ 15b gilt entsprechend."

b) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 und 4 angefügt:

"(3) Unbeschadet der Vorschriften des Vertrages vom 26. Mai 1972 finden die Absätze 1 und 2 keine Anwendung auf Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis,

a) wenn sie zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Erlaubnis ihren ständigen Aufenthalt im Geltungsbereich dieser Verordnung hatten, oder

b) solange ihnen im Geltungsbereich dieser Verordnung die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden ist oder ihnen aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

(4) Ist eine nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden, bevor ihr Inhaber einen Wohnsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung begründet hat, richtet sich die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach § 15c."'

Begründung:

Zu Absatz 2: Die durch Absatz 2 der geltenden Fassung begründete Fahrberechtigung wird gegenwärtig analog § 15b behandelt, wenn sich der Inhaber der DDR-Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Für dieses Verfahren wird eine klare Rechtsgrundlage geschaffen.

262/1/90

(noch Ziffer 4)

Zu Absatz 3: Die erleichterte Erteilung einer Fahrerlaubnis für Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der DDR erteilten Fahrerlaubnis und das Recht, mit einem Führerschein der DDR befristet auch im Bundesgebiet Fahrzeuge zu führen, sind dann nicht gerechtfertigt, wenn zur Zeit des Führerscheinerwerbs in der DDR bereits ein ständiger Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland bestanden hat. § 14a in der derzeitigen Fassung wirft Zweifel auf, ob die Anerkennung einer DDR-Fahrerlaubnis und die erleichterte Erteilung der Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland in solchen Fällen verweigert werden können, in denen Bundesbürger, insbesondere Übersiedler aus der DDR nach der Übersiedlung, in der DDR eine Fahrerlaubnis erworben haben. Die Änderung soll dies klarstellen.

Die Regelung in Buchstabe b entspricht der Regelung in § 4 Abs. 2 Buchstabe b der Verordnung über Internationalen Kraftfahrzeugverkehr für Inhaber ausländischer Führerscheine und soll sicherstellen, daß die Wirkungen der (vorläufigen) gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis im Bundesgebiet nicht durch eine Verlegung des ständigen Aufenthaltes in die DDR und den Erwerb der dortigen Fahrerlaubnis umgangen werden.

Zu Absatz 4: Die Regelung bezweckt die Gleichstellung von ehemaligen Inhabern eines DDR-Führerscheins, denen vor Begründung eines Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, mit Bundesbürgern in gleicher Lage.

VP 5. Artikel 1 Nr. 1c (§ 15 Abs. 1 und 2 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1b folgende Nummer 1c einzufügen:

'1c. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte
"und sind seit der Begründung eines ständigen Aufenthalts bis zum Tage der Antragstellung nicht mehr als 3 Jahre verstrichen,"
gestrichen;

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Beantragt der Inhaber einer in einem anderen als den in Absatz 1 genannten Staaten erteilten Fahrerlaubnis unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 die Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis für die entsprechende Klasse von Kraftfahrzeugen, weist er außerdem nach, daß er im ersten Jahr seit Begründung eines ständigen Aufenthalts mindestens 6 Monate ein Kraftfahrzeug der entsprechenden Fahrerlaubnisklasse im Geltungsbereich dieser Verordnung geführt hat, und sind seit Begründung eines ständigen Aufenthalts bis zum Tage der Antragstellung nicht mehr als 3 Jahre verstrichen, so sind folgende Vorschriften nicht anzuwenden:

1. §§ 8a und 8b .... weiter wie geltender Verordnungstext
2.
3.

"'

Als Folge ist
im ersten Tiret der Eingangsformel die Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1, 3"
durch die Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3"
zu ersetzen.

262/1/90

(noch Ziffer 5)

Begründung:

Nach der Verlängerung der ursprünglich einjährigen Frist für die erleichterte Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis aus Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften am 1. April 1986 auf drei Jahre sind die Fälle, in denen EG-Bürger nach Wohnsitzverlegung in die Bundesrepublik Deutschland den Antrag auf "Umschreibung" ihrer ausländischen Fahrerlaubnis nicht rechtzeitig stellen, ganz erheblich zurückgegangen. Dennoch wird vereinzelt auch die Dreijahresfrist versäumt. Die betreffenden Bürger müssen dann grundsätzlich eine volle Fahrerlaubnisprüfung ablegen, was als große Härte empfunden wird. Im Zuge der fortschreitenden europäischen Integration und als Beitrag zur Herstellung der vollen Freizügigkeit und der Niederlassungsfreiheit in den Europäischen Gemeinschaften ist es vertretbar, künftig eine prüfungsfreie "Umschreibung" unbefristet zuzulassen und damit die Regelung für DDR-Fahrerlaubnisse zu übernehmen. Damit soll auch eine einheitliche Verwaltungspraxis hergestellt werden, da einige Länder bereits jetzt im Wege von Einzelausnahmegenehmigungen eine prüfungsfreie Umschreibung auch noch nach Ablauf der Dreijahresfrist vornehmen.

Für die "Umschreibung" von Fahrerlaubnissen aus Staaten außerhalb der Europäischen Gemeinschaften nach § 15 Abs. 2 soll es dagegen bis zu der beabsichtigten generellen Neuregelung in diesem Bereich bei der bisherigen Dreijahresfrist bleiben.

Nicht betroffen von der Änderung ist auch die Regelung für die "Umschreibung" von Fahrerlaubnissen für Kraftomnibusse in § 15e StVZO, für die auch weiterhin, wie in bezug auf die DDR, eine dreijährige Frist gelten soll.

VP 6. Artikel 1 Nr. 7 (§ 31c StVZO)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 31c der Satz 2 zu streichen.

Folgeänderungen:

1. In Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe c ist das Zitat
"§ 31c Satz 1 oder 5"
durch das Zitat
"§ 31c Satz 1 oder 4 Halbsatz 2"
zu ersetzen.

2. In Artikel 3 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

'4. In Nummer 57 werden

a) in der Tatbestandsspalte nach dem Wort
"Achslasten"
die Worte
"oder Gesamtgewichte"
eingefügt und

b) in der StVZO-Spalte die Worte
"§ 34 Abs. 5
§ 69a Abs. 5 Nr. 4c"
durch die Worte
"§ 31c Satz 1, 4 Halbsatz 2
§ 69a Abs. 5 Nr. 4c"
ersetzt.'

Begründung:

Überladungen in nicht unerheblicher Höhe werden in beachtlicher Zahl bei Verkehrsüberwachungen festgestellt. So wurden allein im Jahre 1989 bei Kontrollen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr 5 252 deutsche und 7 450 ausländische Fahrzeuge mit Überladungen festgestellt. Die Dunkelziffer ist hoch; die tatsächlichen Fälle dürften weitaus höher sein.

262/1/80

(noch Ziffer 6)

Technische Maßnahmen am Fahrzeug zur Erkennung einer Überladung sind noch nicht in hinreichendem technischen Zustand auf dem Markt. Die Messung auf öffentlichen Waagen ist infolge der starken Ausdünnung des Netzes öffentlicher Waagen in den vergangenen Jahren nur sehr bedingt möglich. Auch dürften infolge der gesetzlich zulässigen Gewichtserhöhungen nicht mehr alle Waagen eingesetzt werden können. Auf jeden Fall ist die Entfernung von 6 km in den seltensten Fällen einzuhalten, so daß eine wirksame Überwachung nicht stattfinden kann.

Zur Hebung der Verkehrssicherheit erscheint es jedoch unerläßlich, Fahrzeuge bei begründetem Verdacht einer Wägung zu unterziehen, auch um der festgestellten Bereitschaft, aus Überladungen wirtschaftliche Vorteile zu ziehen, wirksam begegnen zu können. EG-rechtliche Bedenken sind nicht ersichtlich, da diese Vorschrift als Betreibervorschrift gleichermaßen für deutsche und ausländische Fahrzeuge gelten würde. Eine Wettbewerbsverzerrung tritt nicht ein; sie würde im Gegenteil dadurch beseitigt werden.

In Anbetracht der konkreten Verkehrsgefährdung und der entstehenden Straßen- und Brückenschäden ist es unerläßlich, die notwendigen Randbedingungen für eine sachgerechte Entscheidung bei der Verkehrsüberwachung zu gewährleisten.

Fz 7. Artikel 1 Nr. 10 (§ 34 StVZO)

bei Annahme entfällt Ziff.8

In Artikel 1 ist Nummer 10 zu streichen.

Begründung:

Die Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte ermöglicht eine weitergehende Steigerung des Transportvolumens auf der Straße zu Lasten von Schiene und Wasserweg.

Im Gegensatz dazu hatte der Bundesrat (auf Initiative Baden-Württembergs) am 20.10.1989 eine Entschließung angenommen (Drs. 341/89 - Beschluß -, "Entschließung des Bundesrates zur Entwicklung eines europäischen Verkehrskonzeptes"), wonach die Bundesregierung aufgefordert wurde, auf EG-Ebene eine Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene/den Wasserweg zu erreichen.

Die in der Verordnung vorgesehene Erhöhung von Achslasten und Gesamtgewichten bei schweren Nutzfahrzeugen verursacht darüber hinaus bei Straßen und insbesondere Straßenbrücken erhebliche Mehrkosten für Erhaltung und Erneuerung.

Art. 1 Nr. 10 der vorliegenden Verordnung ist demnach unter verkehrs- und finanzpolitischen Gesichtspunkten als äußerst problematisch anzusehen. Andererseits ist ein Verzicht auf diese Bestimmung durchaus möglich, ohne gegen EG-Recht zu verstoßen, weil eine Umsetzung der EG-Richtlinie erst zum 1.1.1992 bzw. 1.1.1993 vorgeschrieben ist.

Hinweis: Sachzusammenhang mit Ziff. 16

VP 8. Artikel 1 Nr. 10 (§ 34 Abs. 5 Nr. 3 StVZO)

entfällt bei Annahme von Ziff.7

In Artikel 1 Nr. 10 sind in § 34 Abs. 5 Nr. 3 nach den Worten

"mehr als 3 Achsen"

die Worte

"- ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummer 4 -"

einzufügen.

Begründung:

Redaktionelle Klarstellung und Anpassung an § 34 Abs. 5 Nr. 2.

262/1/90

R 9. Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe c (§ 69a Abs. 5 Nr. 4c StVZO) und Artikel 3 Nr. 4 (Nummer 57 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der BußgeldkatalogVO)

In Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe c ist in dem Hinweis "§ 31 c Satz 1 oder 5" die Angabe "Halbsatz 2" anzufügen.

Als Folge ist
in Artikel 3 Nr. 4 in dem Zitat "§ 31 c Satz 1, 5" die Angabe "Halbsatz 2" anzufügen.

Begründung:
Notwendige Präzisierung der Verweisung.

VP 10. Artikel 1 Nr. 28 Buchstabe b_1 - neu - (§ 72 Abs. 2 Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 1 Nr. 3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 28 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe b_1 einzufügen:

'b_1) Nach der Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b (Breite von land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 32 Abs. 1 Nr. 3 (Teillängen von Sattelanhängern)

Sattelanhänger, die vor dem 1. Juli 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind und deren Teillängen nicht den genannten Werten entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."'

Begründung:
Notwendige Übergangsvorschrift für im Verkehr befindliche Sattelanhänger und Klarstellung, daß neue Sattelanhänger spätestens ab 1. Juli 1990 die genannten Teillängen einhalten müssen.

In 11. Artikel 1 Nr. 28 Buchstabe c (§ 72)

Bei Annahme **entfällt** Ziff.15

In Artikel 1 Nr. 28 Buchstabe c ist der erste Satz nach dem Einleitungssatz wie folgt zu fassen:

"§ 32c (seitliche Schutzvorrichtungen)

ist spätestens ab 1. Januar 1992 auf erstmals in den Verkehr kommende und ab dem 1. Januar 1994 auf im Verkehr befindliche Fahrzeuge anzuwenden."

Begründung:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es wichtig, daß alle Fahrzeuge der höheren Gewichtsklassen mit einem Seitenschutz ausgestattet werden, damit ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer) wirksam gegen die Gefahr geschützt werden, seitlich unter die Fahrzeuge zu fallen.

Angesichts der großen Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge und ihrer hohen Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren bliebe bei der in der Verordnung vorgesehenen Beschränkung auf Neufahrzeuge eine erhebliche Sicherheitslücke, die erst in ca. 15 Jahren geschlossen wäre. Die Einbeziehung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge schließt diese Lücke bereits zum 1. Janur 1994.
Soweit im Einzelfall oder bei bestimmten Fahrzeugtypen eine Nachrüstung aus technischen Gründen ausgeschlossen sein sollte, besteht die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO.

R 12. Artikel 2 (Änderung von Verordnungen über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften)

In Artikel 2 Abs. 1
sind die Worte "geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371)"
durch die Worte "zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung vom 24. Juli 1989 (BGBl. I S. 1510)"
zu ersetzen.

Begründung:

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. Juli 1989 (BGBl. I S. 1510) wurde die 24. Ausnahmeverordnung zur StVZO zuletzt geändert.

Fz 13. Artikel 3a - neu - (Anlage zu § 1 GebOSt)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a einzufügen:

'Artikel 3a

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. März 1990 (BGBl. I 1990 S. 572), wird wie folgt ergänzt:
Im 2. Abschnitt, Kapitel G (Sonstige Maßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs) (Anlage zu § 1) wird nach Gebühren-Nr. 399 folgende Gebühren-Nr. 400 angefügt:

"400	Erfolglose Widerspruchs-verfahren	Gebühr in Höhe der Gebühr für die beantragte oder angefochtene Amtshandlung, mindestens jedoch 50,00 DM."'

Als Folge ist in der Eingangsformel vor Artikel 1 nach dem 2. Tiret folgendes Tiret einzufügen:

"- des § 6a Abs. 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413),"

Begründung:

Wegen der neuesten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. Urteil vom 01.12. 1989 - BVerwG 8 C 14.88) ist es erforderlich, als Sofortmaßnahme in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Gebührenregelung für erfolglose Widerspruchsverfahren aufzunehmen, die den bisher angewandten landesrechtlichen Regelungen entspricht.

(noch Ziffer 13)

Bisher wurden Gebühren bei erfolglosen Widersprüchen nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften erhoben. Mit dem angegebenen Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht diese Praxis für nicht zulässig erklärt. In den Fällen, in denen eine Gebührenerhebung für einen Verwaltungsbereich abschließend in einer bundesrechtlichen Kostenverordnung geregelt ist, ist die Erhebung einer Widerspruchsgebühr nur dann zulässig, wenn diese Kostenverordnung dafür einen Tatbestand enthält. Um auf die Gebührenerhebung nicht verzichten zu müssen, ist eine Normierung der Widerspruchsgebühren in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr dringend erforderlich.

Entsprechende Ergänzungen sind bereits - soweit bekannt - in den Gebührenregelungen im Bereich der Luftfahrtverwaltung, im Sprengstoffrecht und im Waffenrecht getroffen worden.

Der Bundesregierung bleibt es unbenommen, anläßlich einer späteren Änderung der GebOst diesen Gebührentatbestand zu prüfen und ggf. zu ändern.

B

Der **Ausschuß für Verkehr und Post** und

der **Finanzausschuß**

empfehlen dem Bundesrat die Annahme nachstehender Entschließungen:

VP

14. Artikel 1 Nr. 10 (§ 34 Abs. 4 Nr. 4 StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Europäischen Gemeinschaft dafür einzusetzen, daß in der Richtlinie über die Gewichte und Abmessungen von Kraftfahrzeugen auch eine Dreifachachslast bei Achsabständen von mehr als 1,4 m EG-einheitlich festgelegt wird.

Begründung: (gegenüber dem Plenum)

Eine entsprechende Regelung fehlt in der EG-Richtlinie. Sie ist im Interesse der Rechtsklarheit erforderlich.

VP

15. Artikel 1 Nr. 28 Buchstabe c (§ 72 Abs. 2, Übergangsvorschrift zu § 32c StVZO)

Entfällt bei Annahme von Ziff.11

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit auch bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge der höheren Gewichtsklassen mit einem Seitenschutz auszurüsten sind.

Begründung: (gegenüber dem Plenum)

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es wichtig, daß alle Fahrzeuge der höheren Gewichtsklassen mit einem Seitenschutz ausgestattet werden, damit ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer) wirksam gegen die Gefahr geschützt werden, seitlich unter die Fahrzeuge zu fallen.

Angesichts der großen Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge und ihrer hohen Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren bliebe bei der in der Verordnung vorgesehenen Beschränkung auf Neufahrzeuge eine erhebliche Sicherheitslücke, die erst in ca. 15 Jahren geschlossen wäre.

Die Einbeziehung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge würde diese Lücke früher schließen.

262/1/90

Fz 16. Die Bundesregierung wird gebeten, auf EG-Ebene eine grundsätzliche Erörterung über die anzustrebende Arbeitsteilung von Straße und Schiene im Güterverkehr herbeizuführen. Im Rahmen dieser Erörterung muß die Zunahme des LKW-Verkehrs als Folge der Verwirklichung des EG-Binnenmarktes sowie der Offnung der DDR und Osteuropas unter ökologischen, wirtschaftspolitischen und finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten besonderen Raum einnehmen. In den Verhandlungen muß insbesondere erreicht werden,
- daß auf die Erhöhung der Achslasten und des Gesamtgewichts schwerer LKW verzichtet wird, d.h. entsprechende EG-Beschlüsse zurückgenommen werden,
- daß stattdessen im Sinne der Drs. 341/89 (Beschluß) eine Verlagerung von Transporten von der Straße auf Schiene und Wasserweg erfolgt.

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Mit dem Verzicht auf die vorzeitige Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte
besteht genügend zeitlicher Spielraum, um eine grundlegende Debatte über die Ausrichtung der Güterverkehrspolitik in der Gemeinschaft in Gang zu bringen und eine Anderung der EG-Richtlinie zu erreichen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die verkehrspolitische Situation erheblich zugespitzt hat. Eine erhebliche Zunahme des LKW-Verkehrs als Folge des europäischen Binnenmarktes wurde schon bisher erwartet; hinzu treten die Folgen der Offnung der DDR und Osteuropas, die eine ganz erhebliche Ausweitung des LKW-Verkehrs erwarten lassen.

Diese Entwicklung gibt unter verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Gesichtspunkten zu erheblichen Sorgen Anlaß; grundlegende neue Richtungsentscheidungen auf EG-Ebene sind gefordert.

Ein Umdenken in Richtung Entlastung der Straße im Sinne einer Umweltverbesserung findet auch bereits auf EG-Ebene statt, so daß eine Anderung entgegenstehender EG-Beschlüsse nicht aussichtslos erscheint.

Hinweis: Nur bei Annahme von Ziff. 7