Bundesrat Drucksache 262/90

11.04.90

VP - Fz - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert. Hervorzuheben sind insbesondere

- die Änderung der höchstzulässigen Länge von Sattelkraftfahrzeugen von bisher 15,5 m auf 16,5 m,
- die Änderung bestimmter Achslasten und Gesamtgewichte:
  1. Antriebsachsen und Antriebs-Doppelachsen,
  2. zulässiges Gesamtgewicht 2-, 3- und 4-achsiger Fahrzeuge,
  3. zulässige Gesamtgewichte von 4-achsigen Fahrzeugkombinationen,
- die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit seitlichen Schutzvorrichtungen,
- die Ausrüstung weiterer Fahrzeuge mit großwinkligem Rückspiegel und Anfahrspiegel,
- die Erhöhung der Mindestprofiltiefe von Reifen von bisher 1 mm auf 1,6 mm.

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der StVZO.

C. Alternativen

Keine

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

262/90

D. Kosten

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit seitlichen Schutzvorrichtungen, großwinkligem Rückspiegel und Anfahrspiegel, werden die neu vom Bund zu beschaffenden Fahrzeuge verteuern. Die Mehrbelastung ist nicht zu quantifizieren.

Soweit durch die Maßnahmen Aufwendungen für das Gewerbe erforderlich sind, ist dieser zusätzliche Aufwand im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines zu unterhaltenden Fuhrparks einschl. der Fahrzeuganschaffungskosten aber so gering, daß diese für sich genommen keine Preiserhöhungen (Fahrpreis-, Tarif- oder Gebührenerhöhungen) auslösen können. Infolgedessen ist davon auszugehen, daß aufgrund der Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.
Auf der Grundlage der Ermittlungen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ist für die Bundesfernstraßen mit einem mittleren Erhaltungsmehrbedarf infolge der erhöhten Beanspruchungen (Achslasterhöhung über 10 t hinaus, Verkehrszunahme) ab Mitte 1990 zu rechnen:

1990	ca.	335 Mio DM
1991	ca.	375 Mio DM
1992	ca.	390 Mio DM
1993 - 1997 im Mittel pro Jahr	ca.	520 Mio DM.

Mit dem in Rede stehenden Schritt der Erhöhung der Antriebsachslast von 11,0 t auf 11,5 t entfallen darauf

Bundesrat Drucksache 262/90

11.04.90

VP - Fz - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 149/90

Bonn, den 10. April 1990

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Zehnte Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

In Vertretung

Dr. Stavenhagen

etwa 20 %; das sind für:

1990		ca. 65 Mio DM
1991		ca. 75 Mio DM
1992		ca. 80 Mio DM
1993 - 1997	im Mittel pro Jahr	ca. 105 Mio DM.

Zum anderen läßt sich aus den Angaben eines früheren Battelle-Gutachtens durch Interpolation abschätzen, daß der ab 1992 zu erwartende Fahrzeugpark (40,0 t; 11,5 t) zu etwa 1 Mrd DM/Jahr Mehrkosten gegenüber dem Fahrzeugpark (38,0 t; 10,0 t) führt, für den das vorhandene Straßennetz dimensioniert ist. In diesem Betrag sind die Kosten aller Baulastträger, der Straßenbenutzer sowie die Frachteinnahmeverluste der DB enthalten. Mit dem in Rede stehenden Schritt der Erhöhung der Antriebsachslast von 11,0 t auf 11,5 t ergeben sich volkswirtschaftliche Gesamtkosten in Höhe von ca. 325 Mio DM/a. Diese Kosten liegen aber noch unter dem seinerzeit ermittelten Nutzen einer entsprechenden Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte bestimmter Fahrzeuge.

Drucksache 262/90

Zehnte Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
Vom ... 1990

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1, 3 Buchstaben a und b, 4, 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a und b, die Eingangsworte in Nummer 3 geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), Nummer 4 eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 1969 (BGBl. I S. 217), Nummer 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721),

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 3 und Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 3 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und geändert gemäß Artikel 22 Nr. 3 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden,

- des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090),

verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1
Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel ... der Verordnung vom ... 1990 (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

   a) Nach dem Hinweis auf § 31b wird folgender Hinweis eingefügt:

      "§ 31c Überprüfung von Fahrzeuggewichten".

   b) Nach dem Hinweis auf § 32b wird folgender Hinweis eingefügt:

      "32c Seitliche Schutzvorrichtungen".

   c) Im Hinweis auf § 34 werden die Worte ", Laufrollenlast von Gleiskettenfahrzeugen" gestrichen.

   d) Nach dem Hinweis auf § 34a wird folgender Hinweis eingefügt:

      "§ 34b Laufrollenlast von Gleiskettenfahrzeugen".

   e) Der Hinweis auf § 35i wird wie folgt gefaßt:

      "§ 35i Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und Beförderung von Fahrgästen in Kraftomnibussen".

   f) Der Hinweis auf § 48 wird wie folgt gefaßt:

      "§ 48 (aufgehoben)".

   g) Im Hinweis auf § 57 wird das Wort "Geschwindigkeitsmesser" durch das Wort "Geschwindigkeitsmeßgerät" ersetzt.

   h) Der Hinweis auf Anlage XII wird wie folgt gefaßt:

      "Anlage XII (aufgehoben)".

BRD 262/90 S

2. § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe k wird gestrichen.

3. In § 19 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 werden die Worte "die besondere" durch die Worte "einen Abdruck der besonderen" ersetzt.

4. § 22a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 werden die Worte "die nach der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABL. EG Nr. L 202 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985 (ABL. EG Nr. L 380 S. 1)", durch die Worte "die nach den im Anhang zu § 41 Abs. 18 genannten Bestimmungen über Bremsanlagen" ersetzt.

b) Nummer 24 wird gestrichen.

5. In § 23 Abs. 6 Satz 1 werden nach dem Wort "Beförderung" die Worte "durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten oder" eingefügt.

6. § 31b Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

"1. Feuerlöscher (§ 35g Abs. 1),
2. Erste-Hilfe-Material (§ 35h Abs. 1, 3 und 4),".

7. Nach § 31b wird eingefügt:

"§ 31c

Überprüfung von Fahrzeuggewichten

Kann der Führer eines Fahrzeugs auf Verlangen einer zuständigen Person die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten und Gesamtgewichte nicht glaubhaft machen, so ist er verpflichtet, sie nach Weisung dieser Person auf einer Waage oder einem Achslastmesser (Radlastmesser) feststellen zu lassen. Liegt die Waage nicht in der Fahrtrichtung des Fahrzeugs, so besteht diese Verpflichtung nur, wenn der zurückzulegende Umweg nicht mehr als 6 km beträgt. Nach der Wägung ist dem Führer eine Bescheinigung über das Ergebnis der Wägung zu erteilen. Die Kosten der Wägung fallen dem Halter des Fahrzeugs zur Last, wenn ein zu beanstandendes Übergewicht festgestellt wird. Die prüfende Person kann von dem Führer des Fahrzeugs eine der Überlastung entsprechende Um- oder Entladung fordern; dieser Auflage hat der Fahrzeugführer nachzukommen; die Kosten hierfür hat der Halter zu tragen."

8. § 32 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Worten "Breite über alles" die Worte "- ausgenommen bei Schneeräumgeräten und Winterdienstfahrzeugen -" eingefügt.

bb) Buchstabe d wird gestrichen; Buchstabe e wird Buchstabe d.

cc) In Satz 2 werden nach den Worten "seitliche Rückstrahler," die Worte "Rückfahrscheinwerfer an der Seite von Kraftfahrzeugen," eingefügt.

b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:

"a) bei Einzelfahrzeugen

aa) Kraftfahrzeuge und Anhänger - ausgenommen Sattelanhänger - ..... 12,00 m

bb) Sattelanhänger mit den Teillängen
- Achse Zugsattelzapfen bis zur hinteren Begrenzung ..... 12,00 m
- und vorderer Überhangradius ..... 2,04 m"

bb) Buchstabe b wird wie folgt gefaßt:

"b) bei Sattelkraftfahrzeugen (Sattelzugmaschine und Sattelanhänger) und Fahrzeugkombinationen (Zügen) nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs ..... 15,5 m, jedoch bei Sattelkraftfahrzeugen (Sattelzugmaschine und Sattelanhänger) nach Buchstabe a, Doppelbuchstabe bb ..... 16,5 m"

9. Nach § 32b wird eingefügt:

"§ 32c

Seitliche Schutzvorrichtungen

(1) Seitliche Schutzvorrichtungen sind Einrichtungen, die verhindern sollen, daß Fußgänger, Rad- oder Kraftradfahrer seitlich unter das Fahrzeug geraten und dann von den Rädern überrollt werden können.

(2) Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und ihre Anhänger müssen, wenn ihr zulässiges Gesamtgewicht jeweils mehr als 3,5 t beträgt, an beiden Längsseiten mit seitlichen Schutzvorrichtungen ausgerüstet sein.

BRD 262/90
7

(3) Absatz 2 gilt nicht für

1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und ihre Anhänger,

2. Sattelzugmaschinen,

3. Anhänger, die besonders für den Transport sehr langer Ladungen, die sich nicht in der Länge teilen lassen, gebaut sind,

4. Fahrzeuge, die für Sonderzwecke gebaut und bei denen seitliche Schutzvorrichtungen mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar sind.

(4) Die seitlichen Schutzvorrichtungen müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen."

10. § 34 wird wie folgt gefaßt:

"§ 34

Achslast und Gesamtgewicht

(1) Die Achslast ist die Gesamtlast, die von den Rädern einer Achse oder einer Achsgruppe auf die Fahrbahn übertragen wird.

(2) Die technisch zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

§ 36 (Bereifung und Laufflächen);

§ 41 Abs. 11 (Bremsen an einachsigen Anhängern und zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m).

Das technisch zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

§ 35 (Motorleistung);

§ 41 Abs. 10 und 18 (Auflaufbremse);

§ 41 Abs. 15 und 18 (Dauerbremse).

(3) Die zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 1 und des Absatzes 4 nicht überschritten werden darf. Das zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 2 und der Absätze 5 und 6 nicht überschritten werden darf. Die zulässige Achslast und das zulässige Gesamtgewicht sind beim Betrieb des Fahrzeugs und der Fahrzeugkombination einzuhalten.

(4) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen - ausgenommen Straßenwalzen - darf die zulässige Achslast folgende Werte nicht übersteigen:

1. Einzelachslast

   a) Einzelachsen ..... 10,00 t
   b) Einzelachsen (angetrieben) ..... 11,50 t
   c) Einzelachsen im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ..... 13,00 t;

2. Doppelachslast von Kraftfahrzeugen unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast

   a) Achsabstand weniger als 1,0 m ..... 11,50 t
   b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m ..... 16,00 t
   c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m ..... 18,00 t
      jedoch, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist ..... 19,00 t

   d) im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bei Achsabständen von mindestens 1,35 m, wobei die Einzelachslast nicht mehr als 10,50 t betragen darf ..... 21,00 t;

3. Doppelachslast von Anhängern unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast

   a) Achsabstand weniger als 1,0 m ..... 11,00 t
   b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m ..... 16,00 t

c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m ..... 18,00 t

d) Achsabstand 1,8 m oder mehr ..... 20,00 t

e) im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bei Achsabständen von mindestens 1,35 m, wobei die Einzelachslast nicht mehr als 10,50 t betragen darf ... 21,00 t;

4. Dreifachachslast unter Beachtung der Vorschriften für die Doppelachslast

a) Achsabstände nicht mehr als 1,3 m ..... 21,00 t

b) Achsabstände mehr als 1,3 m und nicht mehr als 1,4 m ..... 24,00 t.

Sind Fahrzeuge mit anderen Reifen als den in Satz 1 genannten versehen, so darf die Achslast höchstens 4,00 t betragen.

(5) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern - ausgenommen Sattelanhänger - mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für die Achslasten folgende Werte nicht übersteigen:

1. Fahrzeuge mit nicht mehr als 2 Achsen

   a) Kraftfahrzeuge und Anhänger jeweils ... 18,00 t
   b) Kraftfahrzeuge und Anhänger im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr jeweils ..... 19,00 t;

2. Fahrzeuge mit mehr als 2 Achsen - ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummern 3 und 4 -

   a) Kraftfahrzeuge ..... 25,00 t
   b) Kraftfahrzeuge mit Antriebsachse, die Doppelbereifung und Luftfederung oder eine als gleichwertig anerkannte Federung hat, ... 26,00 t
   c) Anhänger ..... 24,00 t
   d) Kraftfahrzeuge und Anhänger im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr jeweils ..... 26,00 t
   e) Kraftomnibusse, die als Gelenkfahrzeuge gebaut sind, ... 28,00 t;

3. Kraftfahrzeuge mit mehr als 3 Achsen

   a) Kraftfahrzeuge mit 2 Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind, ... 32,00 t

b) Kraftfahrzeuge, mit 2 gelenkten Achsen, deren Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist und deren höchstzulässige Belastung, bezogen auf den Abstand zwischen den Mitten der vordersten und der hintersten Achse, 5,00 t je Meter nicht übersteigen darf, nicht mehr als ..... 32,00 t

4. Kraftfahrzeuge mit mehr als 4 Achsen unter Beachtung der Vorschriften in Nummer 3 ..... 32,00 t.

5. dreirädrige Fahrräder mit Hilfsmotor zur Lastenbeförderung ..... 0,25 t.

(6) Bei Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten und Einzelfahrzeuge folgende Werte nicht übersteigen:

1. Fahrzeugkombinationen mit weniger als 4 Achsen ..... 28,00 t;

2. Züge mit 4 Achsen

a) zweiachsiges Kraftfahrzeug mit zweiachsigem Anhänger, ... 36,00 t
b) jedoch im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ..... 38,00 t;

3. zweiachsige Sattelzugmaschine mit zweiachsigem Sattelanhänger

   a) bei einem Achsabstand des Sattelanhängers von 1,3 m und mehr ..... 36,00 t
   b) bei einem Achsabstand des Sattelanhängers von mehr als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, ... 38,00 t
   c) im Saarland für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ..... 38,00 t;

4. andere Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen

   a) mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5 Nr. 2 Buchstabe a ..... 35,00 t

   b) mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5 Nr. 2 Buchstabe b ..... 36,00 t;

5. Fahrzeugkombinationen mit mehr als 4 Achsen ..... 40,00 t;

6. Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dreiachsiger Sattelzugmaschine mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße

zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 48 S. 31), zuletzt geändert durch die Richtlinie 86/544/EWG des Rates vom 10. November 1986 (ABl. EG Nr. L 320 S. 33), einen ISO-Container von 40 Fuß befördert ..... 44,00 t.

(7) Das nach Absatz 6 zulässige Gesamtgewicht errechnet sich

1. bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers,

2. bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert

   a) der zulässigen Stützlast des ziehenden Fahrzeugs oder
   b) der zulässigen Stützlast des Starrdeichselanhängers,

   bei gleichen Werten um diesen Wert,

3. bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert

   a) der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder
   b) der zulässigen Aufliegelast des Sattelanhängers,

   bei gleichen Werten um diesen Wert.

Ergibt sich danach ein höherer Wert als

28,00 t (Absatz 6 Nr. 1),
36,00 t (Absatz 6 Nr. 2 Buchstabe a und Nr. 3 Buchstabe a und Nr. 4 Buchstabe b),
38,00 t (Absatz 6 Nr. 3 Buchstabe b),
35,00 t (Absatz 6 Nr. 4 Buchstabe a),
40,00 t (Absatz 6 Nr. 5) oder
44,00 t (Absatz 6 Nr. 6),

so gelten als zulässiges Gesamtgewicht 28,00 t, 36,00 t, 38,00 t, 35,00 t, 40,00 t bzw. 44,00 t.

(8) Bei Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagenzügen darf das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht weniger als 25 vom Hundert des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen.

(9) Der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der ersten Achse seines Anhängers muß mindestens 3,0 m, bei Sattelkraftfahrzeugen und bei land- und forstwirtschaftlichen Zügen sowie bei Zügen, die aus einem Zugfahrzeug und Anhänger-Arbeitsmaschinen bestehen, mindestens 2,5 m betragen. Dies gilt nicht für Züge, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht mehr als 7,50 t oder das des Anhängers nicht mehr als 3,50 t beträgt.

(10) Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,50 t, die Teil einer fünf- oder sechsachsigen Fahrzeugkombination sind, müssen im grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten außerdem den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bedingungen entsprechen."

11. Nach § 34a wird eingefügt:

"§ 34b

Laufrollenlast von Gleiskettenfahrzeugen

(1) Bei Fahrzeugen, die ganz oder teilweise auf endlosen Ketten oder Bändern laufen (Gleiskettenfahrzeuge), darf die Last einer Laufrolle auf ebener Fahrbahn 1,5 t nicht übersteigen. Laufrollen müssen bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 8 t so angebracht sein, daß die Last einer um 60 mm angehobenen Laufrolle bei stehendem Fahrzeug nicht mehr als doppelt so groß ist wie die auf ebener Fahrbahn zulässige Laufrollenlast. Das Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen darf 18 t nicht übersteigen.

(2) Gleiskettenfahrzeuge dürfen die Fahrbahn zwischen der ersten und letzten Laufrolle höchstens mit 4 t je Meter belasten; die Belastung darf 6 t je Meter betragen, wenn sich das Gewicht auf 2 hintereinander laufende Gleiskettenpaare oder eine Radachse und ein Gleiskettenpaar verteilt und der Längsabstand zwischen der Mitte der vorderen und hinteren Auflagefläche mindestens 3 m beträgt."

12. § 35i wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und Beförderung von Fahrgästen in Kraftomnibussen".

b) Der bisherige Text wird Absatz 1. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz angefügt:

"(2) In Kraftomnibussen dürfen Fahrgäste nicht liegend befördert werden. Dies gilt nicht für Fahrgäste, die durch geeignete Rückhalteeinrichtungen hinreichend geschützt sind, und für Kinder in Kinderwagen."

13. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

"Die Hauptrillen müssen eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen."

b) In Absatz 3 Satz 7 wird die Angabe "125 kg" durch die Angabe "125 N/mm" ersetzt.

c) In Absatz 5 Satz 1 wird der Hinweis "(§ 34 Abs. 6)" durch den Hinweis "(§ 34 b Abs. 1 Satz 1)" ersetzt.

14. § 48 wird aufgehoben.

15. § 49a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 1 werden nach den Worten "angebracht sein" die Worte "(bestimmt durch die äußere geometrische Form und nicht durch den Rand ihrer leuchtenden Fläche)" eingefügt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

"(5) Alle nach vorn wirkenden lichttechnischen Einrichtungen dürfen nur zusammen mit den Schlußleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung einschaltbar sein. Dies gilt nicht für

1. Parkleuchten,
2. Fahrtrichtungsanzeiger,
3. die Abgabe von Leuchtzeichen (§ 16 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung),
4. Arbeitsscheinwerfer an
   a) land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und
   b) land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen."

16. § 50 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 3 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Bauart eine vorschriftsmäßige Anbringung der Scheinwerfer nicht zuläßt. Ist der höchste Punkt der leuchtenden Fläche jedoch höher als 1500 mm über der Fahrbahn, dann dürfen sie bei eingeschalteten Scheinwerfern nur mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h gefahren werden (Betriebsvorschrift)."

b) In Absatz 6a Satz 5 werden die Worte "Sätzen 2 und 5" durch die Worte "Sätzen 2 und 4" ersetzt.

17. § 51b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"(3) Umrißleuchten müssen entsprechend den im Anhang zu diesem Absatz genannten Bestimmungen an den Fahrzeugen angebracht sein. Für Arbeitsmaschinen gelten die Anbauvorschriften für Anhänger und Sattelanhänger."

c) Die bisherigen Absätze 3, 4 und 5 werden Absätze 4, 5 und 6.

18. In § 52 wird nach Absatz 3 folgender Absatz eingefügt:

"(3a) Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizei dürfen nach vorn und hinten wirkende Signalgeber für rote und gelbe Lichtschrift haben. Anstelle der Signalgeber dürfen auch fluoreszierende oder retroreflektierende Folien verwendet werden."

19. § 52a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Der Rückfahrscheinwerfer ist eine Leuchte, die die Fahrbahn hinter und gegebenenfalls neben dem Fahrzeug ausleuchtet und anderen Verkehrsteilnehmern anzeigt, daß das Fahrzeug rückwärts fährt oder zu fahren beginnt."

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"(3) An mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t darf auf jeder Längsseite ein Rückfahrscheinwerfer angebaut sein. Der höchste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht mehr als 1200 mm über der Fahrbahn liegen. Diese Rückfahrscheinwerfer dürfen seitlich nicht mehr als 50 mm über den Fahrzeugumriß hinausragen."

c) Die bisherigen Absätze 3, 4, 5 und 6 werden Absätze 4, 5, 6 und 7.

d) Im neuen Absatz 5 werden das Wort "Anbau-" gestrichen und die Worte "dem Fahrzeug" durch die Worte "der Leuchte" ersetzt.

e) Im neuen Absatz 7 werden die Worte "Absätze 2 bis 4" durch die Worte "Absätze 2, 4 und 5" ersetzt.

20. § 53 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

"Krafträder ohne Beiwagen brauchen nur eine Schlußleuchte zu haben."

bb) Der neue Satz 6 wird wie folgt gefaßt:

"Mehrspurige Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit zwei zusätzlichen Schlußleuchten ausgerüstet sein."

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 Nr. 2 wird das Wort "und" durch ein Komma ersetzt, in Nummer 3 wird der Punkt durch das Wort "und" ersetzt, und es wird nach Nummer 3 folgende Nummer eingefügt:

"4. Fahrzeugen mit hydrostatischem Fahrantrieb, der als Betriebsbremse anerkannt ist."

bb) Nach Satz 9 wird folgender Satz eingefügt:

"Sie müssen so weit wie möglich voneinander entfernt angebracht sein."

c) In Absatz 5 Satz 1 wird vor dem Wort "Schlußleuchten" das Wort "Vorgeschriebene" eingefügt.

d) In Absatz 8 Satz 1 wird das Wort "betriebsunfähige" gestrichen.

21. Dem § 53d Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

"Sind die Nebelschlußleuchten eingeschaltet, darf die Betätigung des Schalters für Fernlicht oder Abblendlicht die Nebelschlußleuchten nicht ausschalten."

22. In § 55 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe "104 DIN-phon" durch die Angabe "105 dB(A)" ersetzt.

23. § 56 Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Zusätzlich sind erforderlich:

1. ein großwinkliger Rückspiegel an der rechten Seite

   bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t - ausgenommen Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen -,

2. ein Anfahrspiegel an der rechten Seite bei Linkslenkung oder an der linken Seite bei Rechtslenkung

   bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t - ausgenommen Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12,0 t und Kraftomnibusse. Dieser Spiegel einschließlich seiner Halterung muß mindestens 2 m über der Fahrbahn angebracht sein. Ist dieses Maß wegen der Bauart des Fahrzeugaufbaus nicht einzuhalten, darf dieser Spiegel nicht angebracht sein."

24. § 57 wird wie folgt gefaßt:

"§ 57

Geschwindigkeitsmeßgerät und Wegstreckenzähler

(1) Kraftfahrzeuge müssen mit einem im unmittelbaren Sichtfeld des Fahrzeugführers liegenden Geschwindigkeitsmeßgerät ausgerüstet sein. Dies gilt nicht für

1. mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h sowie

2. mit Fahrtschreiber oder Kontrollgerät (§ 57a) ausgerüstete Kraftfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeitsanzeige im unmittelbaren Sichtfeld des Fahrzeugführers liegt.

(2) Bei Geschwindigkeitsmeßgeräten muß die Geschwindigkeit in Kilometer je Stunde angezeigt werden. Das Geschwindigkeitsmeßgerät muß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Das Geschwindigkeitsmeßgerät darf mit einem Wegstreckenzähler verbunden sein, der die zurückgelegte Strecke in Kilometern anzeigt. Die vom Wegstreckenzähler angezeigte Wegstrecke darf von der tatsächlich zurückgelegten Wegstrecke ± 4 vom Hundert abweichen."

25. § 58 Abs. 5 Satz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Halbsatz 1 werden die Worte "Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben" durch die Worte "land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und ihren Anhängern" ersetzt.

b) In Halbsatz 2 werden die Worte "des Anhängers" gestrichen.

26. In § 63 Satz 2 wird der Hinweis "§ 34 Abs. 5" durch den Hinweis "§ 31c" ersetzt.

27. § 69a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 9g) werden vor dem Wort "der" die Worte "eines Abdrucks" eingefügt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 3a wird folgende Nummer eingefügt:

"3b. des § 32c Abs. 2 über seitliche Schutzvorrichtungen;".

bb) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. des § 34 Abs. 3 Satz 3 über die zulässige Achslast oder das zulässige Gesamtgewicht bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, des § 34 Abs. 8 über das Gewicht auf einer oder mehreren Antriebsachsen, des § 34 Abs. 9 Satz 1 über den Achsabstand, des § 34 b über die Laufrollenlast von Gleiskettenfahrzeugen oder des § 42 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 über die zulässige Anhängelast;".

cc) Nummer 7d wird wie folgt geändert:

aaa) Der Hinweis "§ 35i Satz 1 oder 2" wird durch den Hinweis "§ 35i Abs. 1 Satz 1 oder 2" ersetzt.

bbb) Nach dem Wort "Kraftomnibussen" werden folgende Worte angefügt:

"oder des § 35i Abs. 2 Satz 1 über die Beförderung liegender Fahrgäste ohne geeignete Rückhalteeinrichtungen;".

dd) Nummer 16 wird aufgehoben.

ee) In Nummer 18 werden die Worte "des § 49a Abs. 1 bis 6, 8, 9 Satz 2" durch die Worte "des § 49a Abs. 1 bis 4, 5 Satz 1, Abs. 6, 8, 9 Satz 2" ersetzt.

ff) In Nummer 18c werden die Worte "§ 51b Abs. 2 Satz 1, 2, 4, Abs. 4 oder 5" durch die Worte "§ 51b Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 5 oder 6" ersetzt.

gg) Nummer 18f wird wie folgt gefaßt:

"18f. des § 52a Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 4, 5 oder 7 über Rückfahrscheinwerfer;".

hh) In Nummer 18g werden die Worte "des § 53 Abs. 1 Satz 1 bis 4 oder 6" durch die Worte "des § 53 Abs. 1 Satz 1, 3 bis 5 oder 7" ersetzt.

ii) In Nummer 25 werden die Worte "§57 Abs. 1 oder 2 über Geschwindigkeitsmesser" durch die Worte "§ 57 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 über das Geschwindigkeitsmeßgerät" ersetzt.

c) In Absatz 5 Nummer 4c wird der Hinweis "§ 34 Abs. 5" durch den Hinweis "§ 31 c Satz 1 oder 5" ersetzt.

28. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschrift zu § 22a Abs. 1 Nr. 24 (Beiwagen) wird gestrichen.

b) Die Übergangsvorschrift zu § 30b (Berechnung des Hubraums) wird wie folgt gefaßt:

"§ 30b (Berechnung des Hubraums)

ist anzuwenden auf die ab 1. Oktober 1989 an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Dies gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge, für die auf Antrag das bisherige Berechnungsverfahren gemäß Fußnote 8 der Muster 2a und 2b in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung angewandt wird, solange diese Art der Berechnung des Hubraums nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) und nach Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der LUft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (Begrenzung der Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren) (ABl. EG Nr. L 214 S. 1) zulässig ist,

2. andere Kraftfahrzeuge, für die vor dem 1. Oktober 1989 eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt worden ist; für diese muß ein Nachtrag zur Allgemeinen Betriebserlaubnis dann beantragt oder ausgefertigt werden, wenn ein solcher aus anderen Gründen erforderlich ist. Ergibt sich bei der Berechnung des Hubraums bei Leichtmofas gemäß § 1

der Leichtmofa-Ausnahmeverordnung vom 26. Februar 1987 (BGBl. I S. 755, 1069), geändert durch die Verordnung vom 16. Juni 1989 (BGBl. I S. 1112), ein höherer Wert als 30 cm³, bei Mofas (§ 4 Abs. 1 Nr. 1), Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4) ein höherer Wert als 50 cm³ und bei Leichtkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4 a) ein höherer Wert als 80 cm³, so gelten diese Fahrzeuge jeweils weiter als Leichtmofas, Mofas, Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder und Leichtkrafträder."

c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 32b (Unterfahrschutz) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 32c (seitliche Schutzvorrichtungen)

ist spätestens ab 1. Januar 1992 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

§ 34 Abs. 4 Nr. 1 Buchstabe c, Nr. 2 Buchstabe d und Nr. 3 Buchstabe e, Abs. 5 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 3 Buchstabe c

(Sonderbestimmungen, die im Saarland für den grenzüberschreitenden Verkehr hinsichtlich der Einzelachslast, der Doppelachslast bei Kraftfahrzeugen, der Doppelachslast bei Anhängern, des Gesamtgewichts bei Fahrzeugen mit nicht mehr als zwei Achsen, des Gesamtgewichts bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, des Gesamtgewichts von Zügen mit vier Achsen und des Gesamtgewichts einer zweiachsigen Sattelzugmaschine mit zweiachsigen Sattelanhänger, gelten)

dürfen ab 1. Januar 1993 nicht mehr angewandt werden.

d) In der Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 3 (Dreifachachslasten) wird die Angabe "§ 34 Abs. 3" durch die Angabe "§ 34 Abs. 4 Nr. 4" ersetzt.

e) Die Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 3 (zulässiges Gesamtgewicht vierachsiger Sattelkraftfahrzeuge) wird gestrichen.

f) In der Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 3 (Mindestabstand der ersten Anhängerachse von der letzten Achse des Zugfahrzeugs) wird die Angabe "§ 34 Abs. 3" durch die Angabe "§ 34 Abs. 9" ersetzt.

g) Die Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 4 (Angabe der Achslasten und Gewichte am Fahrzeug) wird gestrichen.

h) Nach der Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 9 (Mindestabstand der ersten Anhängerachse von der letzten Achse des Zugfahrzeugs) wird eingefügt:

"§ 34 Abs. 10 (technische Vorschriften für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten)

ist ab 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden."

i) In der Übergangsvorschrift zu § 34a (Besetzung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen) wird Satz 2 wie folgt gefaßt:

"Für Kraftomnibusse, die vor dem 1. Mai 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 34a - ausgenommen Absatz 3 (3 Kinder auf zwei nebeneinanderliegenden Sitzplätzen) - in der vor dem 1. Mai 1984 geltenden Fassung."

k) In der Übergangsvorschrift zu § 35i und Anlage X Nr. 1 bis Nr. 3 (Gänge und Fahrgastsitze in Kraftomnibussen) wird die Angabe "§ 35i" durch die Angabe "§ 35i Abs. 1" ersetzt.

l) Nach der Übergangsvorschrift zu § 35i Abs. 1 und Anlage X Nr. 1 bis Nr. 3 (Gänge und Fahrgastsitze in Kraftomnibussen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 35i Abs. 2 (Verbot, Fahrgäste ohne geeignete Rückhalteeinrichtungen liegend zu befördern)

ist spätestens ab 1. Januar **1991** anzuwenden."

m) Die Übergangsvorschrift zu § 36 Abs. 2b (Kennzeichnung der Reifen) wird durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 36 Abs. **2** Satz 3 (**Profiltiefe**)

ist spätestens anzuwenden ab 1. Januar **1992**.

§ 36 Abs. 2b (**Kennzeichnung der Reifen**)

ist anzuwenden auf Luftreifen, die vom 1. Januar 1990 an hergestellt oder erneuert werden. Auf Luftreifen von Arbeitsmaschinen, Erdbewegungsfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen, Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinkrafträdern ist die Kennzeichnung mit zusätzlichen Angaben, aus denen Tragfähigkeit und Geschwindigkeitskategorie hervorgehen, spätestens ab 1. Januar 1994 anzuwenden, wenn sie von diesem Tage an hergestellt oder erneuert werden."

n) Die Überschrift zur Übergangsvorschrift zu § 51b (Umrißleuchten) wird wie folgt gefaßt:

"§ 51b Abs. 1, 2, 4, 5 und 6 (Umrißleuchten)"

o) Nach der Übergangsvorschrift zu § 51b Abs. 1, 2, 4, 5 und 6 (Umrißleuchten) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
"§ 51b Abs. 3 (Anbaulage der Umrißleuchten)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 51b Abs. 1 bis 3 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden."

p) Nach der Übergangsvorschrift zu § 53d Abs. 4 (Schaltung der Nebelschlußleuchten) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 53d Abs. 4 Satz 3 (Nebelschlußleuchten mit Fern-oder Abblendlicht)

ist spätestens ab 1. Oktober 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden."

q) In der Übergangsvorschrift zu § 54 Abs. 4 Nr. 5 (zusätzliche Blinkleuchten an den Längsseiten von mehrspurigen Fahrzeugen) wird das Datum "1. Januar 1990" durch das Datum "1. Januar 1992" ersetzt.

r) Die Übergangsvorschriften zu § 56 Abs. 3 Nr. 1 (Anfahrspiegel) und zu § 56 Abs. 3 Nr. 2 (großwinkliger Außenspiegel) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 56 Abs. 3 Nr. 1 (großwinkliger Rückspiegel) ist anzuwenden auf Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12,0 t sowie spätestens ab dem 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden anderen Kraftfahrzeuge.

§ 56 Abs. 3 Nr. 2 (Anfahrspiegel) ist nicht anzuwenden auf Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12,0 t, die vor dem 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind."

s) In der Übergangsvorschrift zu § 57 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort "Geschwindigkeitsmesser" durch das Wort "Geschwindigkeitsmeßgerät" ersetzt.

t) Die Übergangsvorschrift zu § 57 Abs. 2 Nr. 1 (Abweichungen der Anzeige von Geschwindigkeitsmessern vom Sollwert) wird wie folgt gefaßt:

"§ 57 Abs. 2 Satz 2 (Geschwindigkeitsmeßgerät nach der EG-Richtlinie 75/443/EWG)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 57 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden."

29. Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 2.1.2.2 werden die Worte "nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d und g der Freistellungs-Verordnung" durch die Worte "nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung" ersetzt.

b) Dem Abschnitt 2.7 wird folgender Satz angefügt:
"Die Vorschriften in 3.3 sind - mit Ausnahme der Vorschriften über die Zuteilung einer neuen Prüfplakette - anzuwenden."

30. Anlage XII wird aufgehoben.

31. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Vor der Angabe der zu § 35a Abs. 6 anzuwendenden Bestimmungen wird eingefügt:

"§ 32c Abs. 4	Anhang	der Richtlinie 89/297/EWG des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 124 S. 1).

§ 34 Abs. 10	Anhang II	der Richtlinie 85/3/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABL. EG Nr. L 2 S. 14), geändert durch die a) Richtlinie 86/360/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 (ABL. EG Nr. L 217 S. 19), b) Richtlinie 88/218/EWG des Rates vom 11. April 1988 (ABL. EG Nr. L 98 S. 48), c) Richtlinie 89/338/EWG des Rates vom 27. April 1989 (ABL. EG Nr. L 142 S.3), d) Richtlinie 89/460/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABL. EG Nr. L 226 S. 5), e) Richtlinie 89/461/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABL. EG Nr. L 226 S. 7)."

b) In der ersten Spalte wird dem Hinweis "§ 50 Abs. 8" der Hinweis "§ 51b" angefügt.

c) In der Liste der zu § 56 Abs. 5 anzuwendenden Bestimmungen wird in Buchstabe c der Punkt durch ein Komma ersetzt, und es wird folgender Buchstabe angefügt:

"d) Richtlinie 88/321/EWG der Kommission vom 16. Mai 1988 (ABl. EG Nr. L 147 S. 77)."

d) Nach den zur Vorschrift des § 56 Abs. 5 anzuwendenden Bestimmungen wird eingefügt:

"§ 57 Abs. 2	Anhang II	der Richtlinie 75/443/EWG des Rates vom 26. Juni 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmeßgerät in Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 196 S. 1)."

Artikel 2

Änderung von Verordnungen über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften

(1) Die §§ 3 bis 5 der 24. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 9. September 1975 (BGBl. I S. 2508), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371), werden aufgehoben.

(2) Dem § 1 Abs. 2 der 35. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 22. April 1988 (BGBl. I. S. 562) werden folgende Sätze angefügt:

"Bei Zügen, bei denen Zugmaschine und Anhänger breiter als 2,75 m sind, genügt eine Warntafel auf jeder Seite vorn an der Zugmaschine und eine Warntafel auf jeder Seite hinten am Anhänger. Bei Zügen mit unterschiedlich breiten Fahrzeugen müssen am schmaleren Fahrzeug die Warntafeln entsprechend dem seitlichen Umriß des breitesten Fahrzeugs angebracht sein."

(3) § 3 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481) wird aufgehoben.

(4) Die 38. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 20. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2520) wird aufgehoben.

Artikel 3
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 wird in der StVO-Spalte das Zitat

"§ 41 Abs. 2 Nr. 7 (Zeichen 274)	
§ 49 Abs. 3 Nr. 4	
§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6 Buchstabe e, Satz 7 Nr. 2 Satz 1 (Zeichen 241 oder 242 mit Zusatzschild, das den Fahrzeugverkehr zuläßt)	
§ 49 Abs. 3 Nr. 4	
§ 42 Abs. 4 a Nr. 2 (Zeichen 325)	
§ 49 Abs. 3 Nr. 5	
§ 1 Abs. 3 und	
§ 3 Zonengeschwindigkeits-Verordnung"	

durch das Zitat

"§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6
Buchstabe e, Satz 7 Nr. 2 Satz 1
(Zeichen 241 oder 242 mit Zusatzschild, das den Fahrzeugverkehr zuläßt)
§ 49 Abs. 3 Nr. 4

§ 41 Abs. 2 Nr. 7
(Zeichen 274 oder 274.1)
§ 49 Abs. 3 Nr. 4

§ 42 Abs. 4 a Nr. 2
(Zeichen 325)
§ 49 Abs. 3 Nr. 5"

ersetzt.

2. In Nummer 55 wird in der StVZO-Spalte das Zitat
"§ 34 Abs. 2 Satz 1,
2, Abs. 3 Satz 1, 2, 5, 7
§ 42 Abs. 1, 2 Satz 2
§ 69 a Abs. 3 Nr. 4"

durch das Zitat

"§ 34 Abs. 3 Satz 3, Abs. 8
§ 42 Abs. 1, 2 Satz 2
§ 69 a Abs. 3 Nr. 4"

ersetzt.

3. In Nummer 56 wird in der StVZO-Spalte das Zitat

"§ 31 Abs. 2 i.V.m.
§ 34 Abs. 2 Satz 1, 2,
Abs. 3 Satz 1, 2, 5, 7
§ 42 Abs. 1, 2 Satz 2
§ 69 a Abs. 5 Nr. 3"

durch das Zitat

"§ 31 Abs. 2 i. V. m.
§ 34 Abs. 3 Satz 3, Abs. 8,
§ 42 Abs. 1, 2 Satz 2
§ 69 a Abs. 5 Nr. 3"

ersetzt.

4. In Nummer 57 wird in der StVZO-Spalte das Zitat

"§ 34 Abs. 5
§ 69 a Abs. 5 Nr. 4 c"

durch das Zitat

"§ 31 c Satz 1, 5
§ 69 a Abs. 5 Nr. 4 c"

ersetzt.

Artikel 4
Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) auch im Land Berlin.

Artikel 5
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1990

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

Durch die Verordnung werden zum einen zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert. Einige Vorschriften werden an EG-Richtlinien oder ECE-Regelungen angepaßt.

Hervorzuheben sind insbesondere:

- die Änderung der höchstzulässigen Länge von Sattelkraftfahrzeugen auf 16,5 m

- die Änderung bestimmter Achslasten und Gesamtgewichte:

  1. Antriebsachsen und Antriebs-Doppelachsen,

  2. Zulässiges Gesamtgewicht 2-, 3- und 4achsiger Fahrzeuge,

  3. Zulässige Gesamtgewichte von 4achsigen Fahrzeugkombinationen,

- die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit seitlichen Schutzvorrichtungen;

- die Anbringung der Umrißleuchten an Fahrzeugen entsprechend der geänderten EG-Richtlinie;

- Signalgeber an Kraftfahrzeugen des Vollzugsdienstes zulässig;

- Ausrüstungspflicht weiterer Fahrzeuge mit großwinkligem Rückspiegel und Anfahrspiegel

- Die Erhöhung der Mindestprofiltiefe von Reifen auf 1,6 mm.

Sodann wird die Bußgeldkatalog-Verordnung den geänderten Bestimmungen der StVZO sowie den geänderten Bestimmungen der 10. Verordnung zur Änderung der StVO vom 24. November 1989 (BGBl. I S. 1976) angepaßt. Einige Ausnahmeverordnungen werden geändert bzw. ganz oder teilweise aufgehoben.

II. Zu Artikel 1

II.1 Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepaßt worden.

II.2 Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 18 Abs. 2 Nr. 6)

Der in § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe k) erwähnte Anhänger des Abwehrdienstes gegen den Kartoffelkäfer ist in den letzten Jahren aus dem Straßenbild verschwunden. Es erübrigt sich daher, derartige Anhänger von der Zulassungspflicht auszunehmen.

II.3 Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 19 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2)

Es wird klargestellt, daß es ausreicht, wenn die Ablichtung bzw. der Abdruck der besonderen Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung mitgeführt wird.

II.4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 22a Abs. 1)

II.4.1 Zum Buchstaben a (Nummer 5)

Nachdem durch die 15. Verordnung zur Änderung der StVZO (BGBl. I. S. 765) im Anhang zur StVZO u. a. diejenigen EG-Richtlinien zusammengefaßt worden sind, die zu § 41 und § 41b (Bremsanlagen) anzuwenden sind, wird in Nr. 5 ebenfalls auf diese EG-Richtlinien hingewiesen, die Anforderungen an Auflaufbremsanlagen enthalten.

II.4.2 Zum Buchstaben b (Nummer 24)

Beiwagen von Krafträdern unterlagen bislang der Bauartgenehmigungspflicht. Die zu beachtenden Anforderungen sind in den Technischen Anforderungen Nr. 25 enthalten. Aus heutiger Sicht sind diese Anforderungen nicht mehr sinnvoll, zumal sich herausgestellt hat, daß die meisten angebotenen Krafträder nicht "Beiwagen-fähig" konstruiert sind. Es ist daher vertretbar, in § 22a Abs. 1 Nr. 24 "Beiwagen" zu streichen. Es gilt dann folgendes:

a) Werden Krafträder bereits vom Hersteller mit einem Beiwagen ausgestattet, dann werden diese im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis vom amtlich anerkannten Sachverständigen mitgeprüft.

b) Bei einem nachträglichen Anbau eines Beiwagens an einem Kraftrad erlischt nach § 19 Abs. 2 StVZO die Betriebserlaubnis des Kraftrades. Es muß dann eine erneute Betriebserlaubnis unter Beifügung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr über den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs beantragt werden. Der ordnungsgemäße Anbau und die nach der StVZO einzuhaltenden Vorschriften sind dann zu überprüfen (insbesondere §§ 30, 36, 36a, 41, 49a, 50, 51 und folgende).

c) Für reihenweise zu fertigende Beiwagen kann die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO in Betracht kommen. Die Wirksamkeit der ABE wäre dann von der Abnahme des Anbaus abhängig zu machen.

II.5 Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 23 Abs. 6)

s. Begründung zu Nr. II.30.1.

II.6 Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 31b)

Redaktionelle Anpassung der Klammerverweise bei Nummer 1 und 2 als Folge der Aufhebung des § 61 durch die 8. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) und der Änderung des § 35h durch die 15. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 14. Juni 1988 (BGBl. I. S. 765).

II.7 Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 31c)

§ 34 Abs. 5 (alt) wurde ohne wesentliche Änderung aus Anlaß der Neufassung des § 34 aus systematischen Gründen nach § 31b als neuer § 31c eingefügt.

II.8 Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 32 Abs. 1)

II.8.1 Zum Buchstaben a (Nummer 1)

II.8.1.1 Zum Buchstaben aa (Satz 1)

Die Straßenbauverwaltungen der Länder setzen im Straßenwinterdienst insbesondere auf Autobahnen seit Jahren Schneepflüge ein, die z. T. breiter sind als 3,0 m. Die Tendenz zu breiteren Schneepflügen hat sich in letzter Zeit noch verstärkt, da aufgrund technischer Weiterentwicklung der Schneepflüge (überbreite Vorbaupflüge, Anbau zusätzlicher Seitenpflüge) eine wirtschaftlichere und schnellere Schneeräumung auf Autobahnen möglich geworden ist. Durch entsprechende Klappvorrichtungen ist sichergestellt, daß die Pflüge in eingeklapptem Zustand nicht wesentlich breiter als 3,0 m sind.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder, die den Winterdienst auf Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes durchführen, gehen davon aus, daß der Einsatz von mehr als 3,0 m breiten Schneepflügen den Bestimmungen der StVZO nicht zuwiderläuft, da gemäß § 32 Abs. 1 StVZO die Breite der Kraftfahrzeuge während der Schneeräumung nicht auf 3,0 m begrenzt ist. Dies muß nach Auffassung der Straßenbauverwaltung selbstverständlich auch für die Fahrt zum Einsatzort bzw. für die "Leerfahrten" zwischen räumlich getrennten Einsatzabschnitten gelten.

"Leerfahrten" während der Räumeinsätze werden sowohl bei planmäßigen als auch bei improvisierten Einsätzen zwangsläufig erforderlich. Starke Schneefälle, Unfälle, Verkehrsstaus und andere unvorhersehbare Ereignisse erfordern häufig situationsbedingte Entscheidungen, um die winterlichen Verkehrsbeeinträchtigungen so klein wie möglich zu halten. Restriktionen, die sich während der Winterdiensteinsätze zeitraubend auswirken können, müssen daher unter allen Umständen vermieden werden.

Im Interesse einer beschleunigten Durchführung des Winterdienstes, einer gesamtwirtschaftlichen Kostensenkung und eines zügigen und sicheren Verkehrsablaufs wird eine entsprechende Klarstellung in § 32 Abs. 1 Satz 1 vorgenommen. Bisher ggf. nötige Ausnahmegenehmigungen und damit zusammenhängender Verwaltungsaufwand können eingespart werden.

II.8.1.2 Zum Buchstaben bb

Folgeänderung durch die Einfügung in Satz 1.

II.8.1.3 Zum Buchstaben cc (Satz 2)

Nachdem durch die Vorschrift in § 52a gestattet wird, an mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t seitliche Rückfahrscheinwerfer anzubringen, ist es vertretbar, diese bei der Feststellung der Fahrzeugbreite unberücksichtigt zu lassen, wie dies schon heute z. B. bei Begrenzungs-, Spurhalte-, Umriß-, Schluß- und Parkleuchten der Fall ist.

II.8.2 Zum Buchstaben b (Nummer 3)

Die EG hat die Richtlinie 89/461/EWG vom 18. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 226 S. 7) verabschiedet, die u.a. die Länge des Laderaumes des Sattelanhängers und die Länge des Sattelkraftfahrzeugs auf 16,5 m festlegt. Durch die festgelegten Maße soll eine ausreichende Länge des Führerhauses sichergestellt und die Anbringung einer genormten Zugvorrichtung ermöglicht werden.

Die in Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa festgelegten Maße für die Kraftfahrzeuge und Anhänger sind unverändert geblieben.

Die in Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb festgelegten Maße für Sattelanhänger sind mit denen der o.g. Richtlinie identisch.

II.9 Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 32c)

II.9.1 Zum Absatz 1

Bei seitlicher Kollision von Fußgängern oder Zweiradfahrern mit Lastkraftwagen oder Anhängern, insbesondere mit der Seite des Aufbaus, besteht die Gefahr, unter das Fahrzeug zu geraten und von den Rädern überrollt zu werden. Der Grund liegt in der großen Höhe des Lkw-Aufbaus im Zusammenspiel mit dem Freiraum darunter. Dadurch wird der Fußgänger bzw. Zweiradfahrer in der Regel oberhalb des Schwerpunktes seines Körpers getroffen, so daß der Fußgänger nicht vom Fahrzeug weggestoßen wird, sondern unter das Fahrzeug gerät. Betroffen sind hiervon alle Altersgruppen. Bei

immer wieder vorkommenden schwersten Unfällen mit seitlicher Kollision werden lt. Untersuchungsergebnis von Prof. Dr.-Ing. Appel, Technische Universität Berlin, ca. 60 % der Unfallpartner überrollt und in über 80 % aller Fälle getötet.

Die seitliche Schutzvorrichtung an Nutzfahrzeugen stellt eine wirksame Maßnahme zur Erhöhung der passiven Sicherheit dar. Durch die Schutzvorrichtung soll der seitliche Freiraum zwischen bzw. hinter den Rädern und der Ladefläche des Fahrzeugs möglichst eine geschlossene Ebene mit den Außenflächen der Räder bilden. Kraftstoffbehälter, Werkzeugkästen u. ä. können ersatzweise einbezogen werden. Die seitliche Schutzvorrichtung besteht aus einer fortlaufenden ebenen Fläche oder aus einer oder mehreren horizontalen Schienen bzw. einer Kombination aus Flächen und Schienen.
Die Notwendigkeit seitlicher Schutzvorrichtungen ist auch von der EG erkannt worden. Sie hat eine entsprechende Richtlinie 89/297/EWG ausgearbeitet.

II.9.2 Zum Absatz 2

Mit seitlichen Schutzvorrichtungen sind alle mehrspurigen Nutzfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h auszurüsten.
Auch von der EG-Richtlinie 89/297/EWG werden diese Fahrzeuge erfaßt.

II.9.3 Zum Absatz 3

Ausgenommen von der Ausrüstungspflicht sind die Fahrzeuge, die bei Vorhandensein eines Seitenschutzes nicht mehr für den Verwendungszweck einsetzbar sind, für den sie konzipiert sind. Dies sind beispielsweise land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und ihre Anhänger, da sie im Gelände eingesetzt werden und hierfür eine entsprechende Bodenfreiheit notwendig ist. Dies gilt auch für Anhänger, die für den Transport überlanger Ladungen gebaut sind, da die seitliche Schutzvorrichtung bei Fahrbahnunebenheiten durch Bodenkontakt beschädigt oder zerstört würde. Wegen des kurzen Radstandes bei Sattelzugmaschinen ist die Gefahr von Überrollunfällen nicht so groß, zumal die Freiräume in der Regel durch Kraftstofftank(s), Reserverad und Luftbehälter ausgefüllt sind.

II.9.4 Zum Absatz 4

Die Vorschrift des § 32c entspricht dem Anhang der in das nationale Recht zu übernehmenden EG-Richtlinie 89/297/EWG vom 13. April 1989 überseitliche Schutzvorrichtungen an bestimmten Kraftfahrzeugen und Anhängern (ABl. EG Nr. L 124 S. 1).

II.10 Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 34)

II.10.1 Allgemeines (§ 34)

Die Übernahme der bei den EG festgelegten Grenzwerte wurde zum Anlaß genommen, § 34 insgesamt neu zu fassen. Dabei wurden auch weitere Änderungen vorgenommen.

II.10.2 Zu den Absätzen 1 bis 10

Im einzelnen sind dies:

1. Trennung zwischen dem amtlich zulässigen Gewicht und dem technisch zulässigen Gewicht einer Achse, Achsgruppe oder dem des Einzelfahrzeugs.
   Bisher wurden in der Bundesrepublik Deutschland bei Fahrzeugen und Achslasten, deren technisch zulässige Gewichte höher als die amtlich zulässigen Gewichte sind, die amtlich zulässigen Grenzwerte in die Fahrzeugpapiere eingetragen. Es kann aber im Hinblick auf den freien Warenverkehr im Binnenmarkt von 1993 an und damit einer möglichen Kabotage für deutsche Fahrzeughalter günstig sein, wenn die technisch zulässigen höheren Gewichte in einem amtlichen Papier festgehalten sind; die im benachbarten Ausland z. T. höheren amtlichen Achslasten und/oder Gesamtgewichte könnten damit zumindest leichter von deutschen Fahrzeugen mit ausgenutzt und
   Wettbewerbsverzerrungenzu Ungunsten deutscher Fahrzeughalter verhindert werden. Die technisch zulässigen Grenzwerte können in der Übereinstimmungsbescheinigung nach § 59a aufgeführt werden.

2. Der bisherige Absatz 3a und die zugehörige Anlage XII wurden aufgehoben, da die von der EWG für Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger und Fahrzeugkombinationen in der Richtlinie 85/3/EWG festgelegten und in die StVZO übernommenen Grenzwerte höher sind. Ein Nachteil hinsichtlich der Straßenbean-

spruchung ist dadurch nicht zu erwarten, da Kraftomnibusse zumindest seit der damaligen Aufnahme des Absatzes 3a und der Anlage XII sowie wegen des Komforts für die Fahrgäste ohnehin in straßenschonender Ausführung (Luftfederung, Stoßdämpfung usw.) gebaut werden.

3. Der bisherige Absatz 4 wurde gestrichen, da weder die Richtlinie 85/3/EWG noch andere kraftfahrzeugtechnische EG-Richtlinien eine solche zusätzliche Angabe der zulässigen Gewichte außen am Fahrzeug fordern.
   Auch für die Erhebungen der Straßenbauverwaltungen zur Feststellung der Verkehrsbelastungen der Straßen dürften diese Aufschriften an Bedeutung verloren haben. Wegen des großen Anteils ungekennzeichneter gebietsfremder Nutzfahrzeuge auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland dürften solche Erhebungen nur noch lückenhaft durchzuführen sein.

4. Der bisherige Absatz 5 ist ohne Änderung als § 31c eingefügt worden (vgl. II.7).

5. In Absatz 5 Nr. 3 ist in Buchstabe a das bisherige 4achsige Fahrzeug wieder aufgenommen worden. In Buchstabe b ist das 4achsige Fahrzeug, wie es die Richtlinie 85/3/EWG vorsieht, zu finden. Die Fahrzeughersteller können damit wählen, ob sie die Fahrzeuge nach Buchstaben a oder b zulassen wollen.

6. In Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe c, Absatz 5 Nr. 2 Buchstabe b und Absatz 6 Nr. 3 Buchstabe b ist bei Vorhandensein von Luftfederung oder "einer als gleichwertig anerkannten Federung" ein höheres Gewicht zulässig. Bei der EG sind derzeit Verhandlungen im Gange, wie Federungssysteme technisch gestaltet sein müssen, um mit der Luftfederung hinsichtlich der Straßenbeanspruchung als gleichwertig zu gelten. Bis zum Inkraftsetzen einer entsprechenden Vorschrift über eine Änderung der Richtlinie 85/3/EWG ist wie folgt zu verfahren:

   a) Bei Vorhandensein einer Luftfederung ergeben sich bei der Zulassung der Fahrzeuge keine Schwierigkeiten.
   b) Bei anderen Federungssystemen, die als gleichwertig anerkannt werden sollen, hat der amtlich anerkannte Sachverständige im Rahmen seines Gutachtens zur Erlangung einer Betriebserlaubnis ausdrücklich zu prüfen, ob die Gleichwertigkeit hinsichtlich der Straßenbeanspruchung gegeben ist. Zur Erleichterung der Beurteilung kann der Fahrzeughersteller das Gutachten einer geeigneten Institution, z. B. der TU Braunschweig, der Universität Hannover vorlegen.

II.11 <u>Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 34b)</u>

Die bisherigen Vorschriften für die Laufrollenlast von Gleiskettenfahrzeugen aus § 34 Abs. 6 und 7 wurden unverändert in § 34b (neu) übernommen.

II.12 Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 35i)

II.12.1 Zum Buchstaben a (Überschrift)

Folgeänderung aufgrund der Anfügung des Absatzes 2.

II.12.2 Zum Buchstaben b (Absatz 2)

Es sind Zweifel aufgekommen, ob § 35i und Anlage X den Transport von liegenden Fahrgästen auf zu Liegen umgeklappten Sitzen verbieten. Anlage X enthält u. a. Vorschriften über die Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen, ihre Abmessungen sowie die einzuhaltenden Mindestfreiräume um und über ihnen. Auch die zeichnerischen Darstellungen der Fahrgastsitze in Anlage X (Nummern 3.1, 3.3, 3.4, 4.2.1 und 4.2.2) machen deutlich, daß die StVZO von ihrer Zielsetzung her nur die Beförderung von sitzenden oder stehenden (im Linien- und Schulbus) Fahrgästen regelt und ihre Bauvorschriften auch nur darauf eingehen. Insoweit war in Auslegung der o.g. Vorschriften eine Beförderung von liegenden Fahrgästen in Kraftomnibussen auch nicht erlaubt. Eine Beförderung von liegenden Fahrgästen ohne hinreichend wirksame Rückhalteeinrichtungen während der Fahrt widerspräche auch den Bemühungen, die Sicherheit vonInsassen in Reisebussen weiter zu verbessern. Hierzu ist im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung u. a. ausgeführt:

"... Angestrebt wird die besondere Ausbildung der Sitze als Schutzeinrichtung für dahinter sitzende Personen, die Anbringung von Sicherheitsgurten an den Sitzen, vor denen keine weiteren Sitze vorhanden sind, und ...".

Die nun aufgenommene Vorschrift dient der Klarstellung. Dabei wurde bewußt das Verbot auf die ungesicherten Fahrgäste während der Fahrt beschränkt, da eine Sicherheitsbeeinträchtigung der Fahrgäste bei Fahrzeugstillstand nicht erkennbar ist. Insoweit lehnt sich diese Vorschrift an die Anlegepflicht von Sicherheitsgurten (§ 21a Abs. 1 StVO) an, die ebenfalls nur während der Fahrt gilt.

Anforderungen über Rückhalteeinrichtungen für liegende Fahrgäste, die sich am Sicherheitsniveau bestehender ECE-Regelungen orientieren, werden zur Zeit in Fachgremien erarbeitet und sollen nach ihrer Fertigstellung veröffentlicht werden.

Liegende Kinder in Kinderwagen sollen auch weiterhin in Kraftomnibussen befördert werden dürfen.

II.13 Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 36)

II.13.1 Zum Buchstaben a (Absatz 2 Satz 4)

Die EG hat die Richtlinie 89/459/EWG vom 18. Juli 1989 über die Profiltiefe der Reifen verabschiedet. Dort ist eine Mindestprofiltiefe der Reifen von 1,6 mm vorgesehen.

Eine Harmonisierung dieser Vorschrift kann den freien Verkehr von Fahrzeugen und den Reiseverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern.

II.13.2 Zum Buchstaben b (Absatz 3 Satz 7)

Notwendige Änderung der Dimensionsangabe.

II.13.3 Zum Buchstaben d (Absatz 5)

Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 34.

II.14 Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 48)

Am 1. Juli 1984 waren in der Bundesrepublik Deutschland 8 Kraftfahrzeuge mit Gasgeneratoren und 604 Kraftfahrzeuge mit unbekannter Antriebseinheit vorhanden. Es ist möglich, daß sich auch unter den letztgenannten einige Kraftfahrzeuge befinden, die mit Gasgeneratoren oder Dampfkesseln ausgerüstet sind. Diese maximal 612 Kraftfahrzeuge machen, gemessen am Gesamtbestand von 29,9 Mio Kraftfahrzeugen, nur 0,002 % aus. Bei den vorgenannten Fahrzeugen handelt es sich um solche, die vor 1975 in die zentrale Kraftfahrzeugdatei aufgenommen worden sind. Die jeweiligen Schlüsselnummern sind als auslaufend gekennzeichnet, so daß nicht festgestellt werden kann, ob danach noch weitere Kraftfahrzeuge mit Gasgeneratoren zugelassen worden sind. Seit 1975 müssen die Kraftfahrzeuge auf jeden Fall einer der vorhandenen gültigen Schlüsselnummern zugeordnet werden. Falls danach noch das eine oder andere Kraftfahrzeug, das unter die Rubrik Gas-

generator oder Dampfkessel fallen würde, zugelassen worden ist, wird vermutet, daß sie der Rubrik "Mehrstoffantriebe" zugeordnet wurden. Der Bestand davon beträgt 365. Es können also maximal 977 Kraftfahrzeuge von § 48 betroffen sein.

Soweit Dampfkessel und/oder Gasgeneratoren für andere Zwecke als zum Antrieb in den Kraftfahrzeugen vorhanden sind (z. B. bei Arbeitsmaschinen), können entsprechende Angaben nicht gemacht werden.
Wegen der geringen Anzahl der betroffenen Kraftfahrzeuge bestehen keine Bedenken, § 48 ersatzlos zu streichen. Falls solche Kraftfahrzeuge künftig wieder verstärkt auftreten würden - was z. Z. jedoch nicht angenommen wird - , müßten zu gegebener Zeit die notwendigen Vorschriften wieder neu in die StVZO aufgenommen werden. Für Einzelfälle (z. B. Lastkraftwagen von Sägemühlen, die mit Holzgasgeneratoren ausgerüstet sind) können ersatzweise die Bestimmungen des § 30 herangezogen werden.

Auch der Verband der Automobilindustrie e. V. sowie die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e. V. haben mitgeteilt, daß von § 48 kein Gebrauch mehr gemacht wird.

II.15 Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 49a)

II.15.1 Zum Buchstaben a (Absatz 4 Satz 1)

Es handelt sich um eine notwendige Klarstellung, um Zweifel hinsichtlich der symmetrischen An-

bringung von lichttechnischen Einrichtungen zur Längsmittelebene des Fahrzeugs künftig auszuschließen. Der Wortlaut entspricht Anhang I Abschnitt 3.5.1 der Richtlinie 76/756/EWG. Danach wird die symmetrische Anordnung am Fahrzeug durch die äußere geometrische Form und nicht durch den Rand der leuchtenden Fläche bestimmt.

II.15.2 Zum Buchstaben b (Absatz 5)

In der Richtlinie 78/933/EWG ist im Anhang I Abschnitt 4.15.10 festgelegt: "Der Arbeitsscheinwerfer muß unabhängig von allen anderen Leuchten eingeschaltet werden können; er dient nicht der Fahrbahnbeleuchtung oder der Verwendung zu Signalzwecken im Straßenverkehr."

Grundsätzlich besteht die Gefahr, daß ein Fahrzeugführer, wenn er an seinem Fahrzeug - beispielsweise beim Arbeiten auf dem Feld - nur die nach vorn gerichteten Arbeitsscheinwerfer eingeschaltet hatte, beim Übergang in den öffentlichen Straßenverkehr das Einschalten der dann erforderlichen Beleuchtung vergißt, d. h. daß das Fahrzeug im Straßenverkehr ohne Schlußbeleuchtung gefahren wird. Bei Fahrzeugen mit abnehmbaren Leuchtenträgern liegt eine ähnliche Problematik vor, auch hier darf nicht vergessen werden, die für die Straßenfahrt notwendige Beleuchtung anzubauen und einzuschalten. - Aus dieser Sicht können die Vorschriften des § 49a Abs. 5 StVZO nur unterstützt werden.

Man kann sich aber auch nicht dem Argument verschließen, daß den Anforderungen der EG für lof Zugmaschinen nationale Geltung zu verschaffen

ist. Wegen der engen Verflechtung zwischen lof Zugmaschinen und lof Arbeitsmaschinen sind beide Fahrzeugarten durch die Änderung abgedeckt worden. - Mithin ist § 49a Abs. 5 StVZO so geändert worden, daß bei eingeschalteten nach vorn gerichteten Arbeitsscheinwerfern an lof Zugmaschinen und lof Arbeitsmaschinen die Schlußbeleuchtung nicht eingeschaltet werden muß. Ein Ausdehnen dieser Erleichterung auf andere Arbeitsmaschinen wird für nicht vertretbar und auch nicht für notwendig gehalten.

II.16 Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 50)

II.16.1 Zum Buchstaben a (Absatz 3 Nr. 2)

Anpassung der Ausnahmeregelung für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und lof Zugmaschinen an die Bestimmungen von 4.2.4.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 78/933/EWG. Nach dieser Richtlinie ist es zulässig, die Scheinwerfer für Abblendlicht bis zu einer Höhe von maximal 1500 mm (höchster Punkt der leuchtenden Fläche) über der Fahrbahn anzubringen, wenn die Bauweise der Zugmaschine die Einhaltung der Höhe von 1200 mm nicht zuläßt.

II.16.2 Zum Buchstaben b (Absatz 6a Satz 5)

Redaktionelle Anpassung

II.17. Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 51b)

II.17.1 Zum Buchstaben a (Absatz 2)

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Absatzes 3 (neu).

II.17.2 Zum Buchstaben b (Absatz 3 (neu))

Die EG-Richtlinie 76/756/EWG in ihrer neuesten Fassung enthält geänderte Bestimmungen über den Anbau von Umrißleuchten an Fahrzeugen. Die neuen Anbauvorschriften dieser Richtlinie sind in die Anbauvorschriften der StVZO übernommen worden. Arbeitsmaschinen, die bisher schon mit Umrißleuchten ausgerüstet werden mußten, werden von der o.g. EG-Richtlinie nicht erfaßt. Es ist aber sinnvoll, für sie die für Anhänger und Sattelanhänger geltenden Anbauvorschriften ebenfalls verbindlich vorzuschreiben.

II.17.3 Zum Buchstaben c

Anpassung an die geänderte Absatzfolge.

II.18 Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 52 Abs. 3a)

In Funkstreifenwagen wurden bzw. werden Anhaltesignalgeber zum Zwecke des Anhaltens voranfahrender bzw. nachfolgender Kraftfahrzeuge eingeführt. Solche Signalgeber konnten bislang nur nach Erteilung einer Ausnahmegenehmigung eingebaut und verwendet werden.
Zur Verwaltungsvereinfachung wird der neue Absatz 3a eingefügt, der auch die Verwendung von fluoreszierenden oder retroreflektierenden Folien als Signalgeber zuläßt.

II.19 Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 52a)

II.19.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1)

Die in Absatz 1 enthaltene Definition für Rückfahrscheinwerfer ist redaktionell wegen des neuen Absatzes 3 erweitert worden.

II.19.2 Zum Buchstaben b (Absatz 3)

Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit Rückfahrscheinwerfern ausgerüstet werden. Sie sollen, hinten am Fahrzeug angeordnet, die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug ausleuchten. Bei Kraftomnibussen, Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen reichen die hinten angeordneten Rückfahrscheinwerfer häufig nicht aus. Bei diesen Fahrzeugen ist bei Rückwärtsfahrt z. B. in enge Einfahrten hinein auch der Raum neben den Fahrzeugen, der von den Rückspiegeln einzusehen ist, von Bedeutung. Aus diesem Grunde ist für bestimmte Fahrzeuge für jede Fahrzeugseite ein besonderer Seiten-Rückfahrscheinwerfer zugelassen worden, der den Raum neben den Fahrzeugen ausleuchtet.

II.19.3 Zu den Buchstaben c und e (Absätze 4 bis 7 (neu))

Redaktionelle Anpassung an die durch die Einfügung des neuen Absatzes 3 (neu) geänderte Reihung der Absätze.

II.19.4 Zum Buchstaben d (Absatz 5)

Auch andere Rückfahrscheinwerfer als Anbau-Rückfahrscheinwerfer sind einstellbar am Fahrzeug angebracht; auch sie müssen so eingestellt werden, daß sie die Fahrbahn auf nicht mehr als 10 m hinter dem Fahrzeug ausleuchten. Die Beschränkung dieser Einstellvorschrift wurde deshalb aufgegeben.

II.20 Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 53)

II.20.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1)

Durch die Änderung soll die Verbreitung zusätzlicher Schlußleuchten erleichtert werden, insbesondere bei Sattelkraftfahrzeugen, Lastkraftwagen und ihren Anhängern.

II.20.2 Zum Buchstaben b

II.20.2.1 Zum Buchstaben aa (Absatz 2 Nr. 4)

Die Vorschriften des § 53 Abs. 2 Satz 1 StVZO sind gemäß § 72 Abs. 2 StVZO am 01.01.1988 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h in Kraft getreten; d. h., Fahrzeuge, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr gekommen sind bzw. kommen, müssen mit Bremsleuchten ausgerüstet sein.
Für eine Reihe von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit hydrostatischem Fahrantrieb, der auf dem Ausnahmeweg als Betriebsbremse anerkannt ist, sind nun Ausnahmen von den Vorschriften des § 53 Abs. 2 Satz 1 mit der Begründung beantragt worden, daß es für diese Art von Bremsen derzeit keine geeignete technische Lösung zur Betätigung der Bremsleuchten gibt. Die Ansteuerung der Bremsleuchten bei einer hydrostatischen Bremsanlage wäre nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand und ggf. mit Hilfe elektronischer Einrichtungen möglich.

Aufgrund der technischen Besonderheiten bei den in Rede stehenden Fahrzeugen ist die Ausrüstungspflicht mit Bremsleuchten wegen fehlender Möglichkeiten der Ansteuerung nicht praktikabel.

Durch die Änderung der StVZO werden Ausnahmegenehmigungen entbehrlich.

II.20.2.2 Zum Buchstaben bb (Absatz 2 Satz 10)

Nach § 53 Abs. 2 Satz 9 dürfen mehrspurige Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger mit zwei zusätzlichen innen oder außen am Fahrzeug angeordneten Bremsleuchten ausgerüstet sein. Es ist bekannt geworden, daß Fahrzeughalter in Einzelfällen diese zusätzlichen Bremsleuchten so weit zur Fahrzeugmitte versetzt haben, daß der Eindruck nur einer Bremsleuchte entsteht. Dies war nicht gewollt.Der jetzt eingefügte Satz 10 legt klar, daß die zusätzlichen Bremsleuchten so weit wie möglich voneinander entfernt angebracht sein müssen.

II.20.3 Zum Buchstaben c (Absatz 5 Satz 1)

Es wird durch die Einfügung des Wortes "vorgeschriebene" klargestellt, daß nur die vorgeschriebenen Schlußleuchten und Rückstrahler am äußersten Ende des Fahrzeugs anzubringen sind.

II.20.4 Zum Buchstaben d (Absatz 8 Satz 1)

Nach dem bisherigen Absatz 8 Satz 1 müssen nur mit Abschleppwagen oder Abschleppachse abgeschleppte betriebsunfähige Fahrzeuge Schluß-, Bremsleuchten, Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger haben. Es werden aber mit Abschleppwagen oder Abschleppachse auch betriebsfähige Fahrzeuge (z. B. aus einem Halteverbot, von einer Werkstatt in eine andere) abgeschleppt, die konsequenterweise ebenfalls die genannten lichttechnischen Einrichtungen haben müssen. Daher wurde das Wort "betriebsunfähige" gestrichen.

II.21 Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 53d Abs. 4 Satz 3 (neu))

Nach § 53d Abs. 4 dürfen Nebelschlußleuchten u. a. auch eingeschaltet werden, wenn sich die Fahrbahnbeleuchtung in Fernlichtschaltung befindet. Nebelschlußleuchten sind jedoch verschiedentlich so geschaltet worden, daß sie beim Einschalten des Fernlichts ausgeschaltet wurden. Bei mehrmaligem nur kurzfristigem Einschalten des Fernlichts bei leuchtender Nebelschlußleuchte wird diese bei einer solchen Schaltung immer wieder aus- und eingeschaltet. Für nachfolgende Verkehrsteilnehmer entsteht dadurch der Eindruck, als ob die Nebelschlußleuchte(n) blinkten. Dies kann zu Irritationen führen und damit der Verkehrssicherheit abträglich sein. Durch die Einfügung des neuen Satzes 3 in § 53d Abs. 4 soll eine Klarstellung erfolgen. Dieser neue Satz 3 entspricht im übrigen Anhang I Abschnitt 4.11.10 Absatz 2 der Richtlinie 76/756/EWG.
Die zugehörigen Übergangsvorschriften sehen eine Änderung der Schaltung bei bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht vor. Es wird jedoch angeregt, auch diese Fahrzeuge hinsichtlich der Schaltung der Nebelschlußleuchte(n) entsprechend umzurüsten.

II.22 Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 55 Abs. 2 Satz 2)

Die bisherige Einheit für die Lautstärke "DIN-phon" wird durch die übliche Einheit "dB(A)" ersetzt. Eine Änderung der Lautstärke ist hiermit nicht verbunden.

II.23 Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 56 Abs. 3)

Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen muß ein Fahrzeugführer alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge auch nach rückwärts und seitwärts in allen Situationen beobachten können. Dank der gesammelten Erfahrungen und aufgrund des derzeitigen Standes der Technik können einige Vorschriften im § 56 zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit verschärft werden. Hiermit wird den in der Richtlinie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (88/321/EWG) aufgeführten Forderungen gefolgt.
Die Kommission führt in ihrer Begründung folgendes aus:
"Die zur Zeit für die Fahrzeugklasse N_2 mit einer Masse von mehr als 7,5 Tonnen und die Fahrzeugklasse N_3 außer Zugmaschinen von Sattelanhängern geltenden Vorschriften für das äußere seitliche Sichtfeld und das hinter dem Fahrzeug gelegene Sichtfeld haben sich als ungenügend erwiesen. Zur Behebung dieses Mangels ist daher ein zusätzlicher, sogenannter "großwinkliger" Rückspiegel anzubringen.

Bei Fahrzeugen der Klasse N_2 mit einer Masse von mehr als 7,5 Tonnen haben sich die derzeitigen Vorschriften für das Sichtfeld im Bereich neben dem Aufbau des Fahrerhauses gegenüber dem Fahrer ebenfalls als ungenügend erwiesen. Zur Behebung dieses Mangels ist daher ein sogenannter "Anfahrspiegel" anzubauen."

II.24 Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 57)

II.24.1 Zum Absatz 1

Der Übersichtlichkeit halber wurde § 57 insgesamt neu gefaßt.

In Absatz 1 wird ein Geschwindigkeitsmeßgerät für bestimmte Kraftfahrzeuge vorgeschrieben. Die Ausnahmen sind in Nummer 1 und 2 erwähnt. Nach der bisherigen Vorschrift waren mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h ausgenommen. Die Geschwindigkeitsgrenze wurde auf 30 km/h angehoben; diese ist z. B. bei lof-Zugmaschinen üblich. Auch bei dem Regelwerk der EG sind derartige lof-Zugmaschinen von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmeßgerät freigestellt. Nach der bisherigen Vorschriftbrauchten Kraftfahrzeuge mit einem Kontrollgerät kein Geschwindigkeitsmeßgerät, wenn dieses im direkten Sichtfeld des Fahrzeugführers lag. Nach der EG-Richtlinie 75/443/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmeßgerät in Kraftfahrzeugen brauchen Kraftfahrzeuge, die serienmäßig mit Kontrollgeräten ausgerüstet sind, deren Baumerkmale der Verordnung (EWG) über die Einführung des Kontrollgeräts entsprechen, nicht mit einem Geschwindigkeitsmeßgerät ausgerüstet zu sein. Diese Regelung wurde in Nummer 2 mit aufgenommen.

II.24.2 Zum Absatz 2

Die durch die Straßenverkehrs-Ordnung zulässige Höchstgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit wird in der Bundesrepublik Deutschland und in den angrenzenden Nachbarstaaten in Kilometer pro

Stunde vorgeschrieben. Damit der Fahrer seine Fahrgeschwindigkeit dem Rahmen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit anpassen kann, muß die Geschwindigkeit in km/h angezeigt werden.

In letzter Zeit werden immer häufiger Geschwindigkeitsmeßgeräte in Kraftfahrzeuge eingebaut, deren Skalenendwert erheblich über der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt. Dadurch ergibt sich bei der Errechnung der Anzeigetoleranz eine Ungenauigkeit, die im Anzeigebereich über 50 km/h weit über der zulässigen Abweichung von + 7 v. H. liegt. Nach der Berechnungsformel der Richtlinie 75/443/EWG ist dagegen bis zum oberen Geschwindigkeitsbereich nur eine geringere Toleranz erlaubt. Lediglich im obersten Geschwindigkeitsbereich, der nur bei schneller Fahrt auf Autobahnen erreicht werden kann, schreibt die Berechnungsformel des § 57 StVZO eine geringere Toleranz vor. Da im öffentlichen Straßenverkehr aber Geschwindigkeitsbegrenzungen nur bis zum oberen Geschwindigkeitsbereich durch die Straßenverkehrsordnung (bis ca. 120 km/h) vorgeschrieben werden, ist gerade bis zum Erreichen dieses Geschwindigkeitsbereiches eine möglichst geringe Abweichung der Geschwindigkeitsanzeige von der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit unerläßlich. Durch Übernahme der Berechnungsformel der Richtlinie 75/443/EWG in den Anhang zur StVZO wird diesem Anliegen entsprochen.

II.24.3 Zum Absatz 3

Absatz 3 entspricht der bisherigen Regelung für Wegstreckenzähler.

II.25 Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 58 Abs. 5 Satz 2)

II.25.1 Zum Buchstaben a (Halbsatz 1)

Mit der 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 14.06.1988 (BGBl. I S. 765) wurde § 58 neu gefaßt, wodurch auch für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 32 km/h bis 60 km/h erreichen, die Ausrüstung mit drei Geschwindigkeitsschildern ab 1.1.1989 vorgeschrieben ist. Es hat sich nun gezeigt, daß für die Anbringung von drei Schildern an den Zugmaschinen in den meisten Fällen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen. Es wird daher für vertretbar angesehen, daß an diesen Zugmaschinen - wie auch bereits an Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben - die Kennzeichnung mit nur einem Geschwindigkeitsschild genügt.

Eine entsprechende Regelung wurde durch § 3 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481) getroffen. Diese wird nun in die StVZO übernommen.

II.25.2 Zum Buchstaben b (Halbsatz 2)

Mit der 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird durch den bisherigen § 58 Abs. 5 Halbsatz 2 bestimmt, daß bei Anhängern die Anbringung eines Geschwindigkeitsschildes an der rechten Längsseite ausreicht, auch wenn es wegen der Art des Fahrzeugs oder seiner Verwendung zeitweise verdeckt oder abgenommen wird.

Diese Regelung wird auch für die land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen für vertretbar gehalten. Eine entsprechende Regelung war in § 3 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481) enthalten.

II.26 Zu Artikel 1 Nr. 26 (§ 63 Satz 2)

Folgeänderung aufgrund der Übernahme von § 34 Abs. 5 (alt) als § 31c.

II.27 Zu Artikel 1 Nr. 27 (§ 69a)

Die Änderungen in den Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten ergeben sich aus den Änderungen der StVZO. Soweit neue materielle Pflichten begründet werden, sind diese auch grundsätzlich einer Bußgeldbewehrung zu unterstellen.

II.28 Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 72 Abs. 2)

Die Fristen sind entsprechend den zur Zeit übersehbaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden.
Auf folgende Übergangsbestimmungen wird jedoch besonders hingewiesen:

II.28.1 Zum Buchstaben b (§ 30b)

Es hat sich herausgestellt, daß bei bestimmten Fahrzeugen die Umstellung auf die neue Hubraumberechnung nicht fristgerecht durchgeführt werden kann und dies auch nicht als dringlich anzusehen ist, da der Hubraum keinen Einfluß auf die steuerliche Einstufung und die Verkehrssicherheit hat.

Bei bestimmten Arten von Krafträdern kann durch die neue Hubraumberechnung das Definitionsmerkmal für die Hubraumgrenze unwesentlich überschritten werden. Es wird festgelegt, daß dadurch diese Krafträder in ihrer ursprünglichen Einstufung verbleiben. Es wird für vertretbar gehalten, daß ein Nachtrag zur Allgemeinen Betriebserlaubnis erst dann beantragt oder ausgefertigt zu werden braucht, wenn dieser aus anderen Gründen nötig ist.

II.28.2 Zum Buchstaben c (Sonderbestimmungen, die für den grenzüberschreitenden Verkehr im Saarland gelten)

Die Sonderbestimmungen, die im Saarland für den grenzüberschreitenden Verkehr hinsichtlich bestimmter Gewichte gelten, sind überholt und haben spätestens mit Wirksamwerden des EG-Binnenmarktes keinen Bestand mehr. Sie werden deshalb zu diesem Termin aufgehoben.

II.28.3 Zum Buchstaben i (§ 34a)

Die vor dem 1. Mai 1984 geltende Vorschrift des § 34a Abs. 3, wonach, mit Ausnahme des Gelegenheitsverkehrs nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes, 3 Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr auf zwei nebeneinanderliegenden Sitzplätzen befördert werden dürfen, war in die Neufassung des § 34a StVZO nicht aufgenommen worden. Diese Vorschrift konnte jedoch bei Kraftomnibussen, die vor dem 1. Mai 1984 erstmals in den Verkehr kamen, weiterhin zur Anwendung kommen. Durch die Änderung der Übergangsvorschriften wird nunmehr klargestellt, daß die obengenannte Beförderung von 3 Kindern auf zwei nebeneinanderliegenden Sitzplätzen auch in älteren Kraftomnibussen nicht mehr zulässig ist.

II.28.4 Zum Buchstaben m (§ 34 Abs. 2 b)

Die Kennzeichnung bestimmter Reifen hat zu unerwarteten Schwierigkeiten geführt. Es wird daher für vertretbar gehalten, einzelne Kennzeichnungen erst zu späteren Terminen zu verlangen.

II.28.5 Zum Buchstaben q (§ 54 Abs. 4 Nr. 5)

Durch die 15. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 14. Juni 1988 (BGBl. I S. 765) ist vorgeschrieben worden, daß mehrspurige Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 32 km/h und mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t an den Längsseiten zusätzliche Blinkleuchten haben müssen. Diese Vorschrift ist nach der Übergangsvorschrift in § 72 Abs. 2 spätestens vom 1. Januar 1990 an anzuwenden.

Inzwischen hat sich herausgestellt, daß sich bei der vorgeschriebenen Nachrüstung Schwierigkeiten ergeben, da

- noch keine Blinkleuchten für diesen Zweck mit nationaler oder internationaler Genehmigung erhältlich sind,

- bislang nicht festgelegt ist, unter welchen Abstrahlwinkeln die Blinkleuchten sichtbar sein müssen,

- Probleme bei Zugkombinationen auftreten können (Verdrahtung, ggf. neue Blinkrelais erforderlich, zusätzliche Halterungen bei Fahrzeugen zum Transport von Containern, usw.).

Wegen der nötigen Arbeiten zur Entwicklung ausgereifter Lösungen wird es für vertretbar gehalten, den ursprünglichen Termin für das Inkrafttreten der Vorschrift in § 54 Abs. 4 Nr. 5 StVZO vom 1. Januar 1990 auf den 1. Januar 1992 hinauszuschieben.

II.29 Zu Artikel 1 Nr. 29 (Anlage VIII)

II.29.1 Zum Buchstaben a (Abschnitt 2.1.2.2)

Durch die Zweite Verordnung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273) wurde die Beförderung mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt (Änderung des § 1 der Freistellungs-Verordnung). Die Gründe, die für einen Fristabstand von 12 Monaten bei Hauptuntersuchungen der im freigestellten Schüler- und Behindertenverkehr eingesetzten Personenkraftwagen maßgebend sind, gelten im gleichen Maße auch für den nunmehr freigestellten Kindergartenverkehr. Die Änderung erfolgt auf Wunsch und im Einvernehmen mit den Ländern.

II.29.2 Zum Buchstaben b (Abschnitt 2.7)

Der Verweis auf Abschnitt 3.3 stellt klar, daß das Verfahren zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung einschließlich der einzuhaltenden Frist von zwei Monaten bis zur Wiedervorführung der Fahrzeuge sowie der Feststellungen der prüfenden Personen über die Beseitigung der Mängel in gleicher Weise zu erfolgen hat, wie dies bei den nach Nr. 2 vorgeschriebenen "üblichen" Hauptuntersuchungen erfolgt. Abschnitt 5.4 gilt ebenfalls in gleichem Umfang.

II.30 Zu Artikel 1 Nr. 30 (Anlage XII)

Notwendige Änderung durch die Überarbeitung des § 34 (vgl. Begründung zu II.10)

II.31 Zu Artikel 1 Nr. 31 (Anhang)

II.31.1 Zum Buchstaben a (Anhang, §§ 32c Abs. 4 und § 34 Abs. 10)

Nötige Ergänzung (vgl. Begründung zu II.9 und II.10)

II.31.2 Zum Buchstaben b (Anhang, § 51b)

Nötige Ergänzung (vgl. Begründung zu II.17).

II.31.3 Zum Buchstaben c (Anhang, § 56 Abs. 5)

Bei der EG ist zwischenzeitlich die Anpassungs-Richtlinie 88/321/EWG über Rückspiegel ausgearbeitet worden. Die Liste der zu § 56 Abs. 5 geltenden Bestimmungen ist daher zu ergänzen (vgl. Begründung zu II.23).

II.31.4 Zum Buchstaben d (Anhang, § 57 Abs. 2)

Da nunmehr gemäß § 57 Abs. 2 Geschwindigkeitsmeßgeräte den Anforderungen der EG-Richtlinie 75/443/EWG entsprechen müssen, ist diese in den Anhang aufzunehmen (vgl. Begründung zu II.24.2).

III. Zu Artikel 2

III.1 Zum Absatz 1

Die §§ 3 bis 5 der 24. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 9. September 1975 haben heute keine Bedeutung mehr. Sie werden daher aufgehoben.

III.2 Zum Absatz 2

Durch die Warntafeln an bestimmten land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhängern sollen andere Verkehrsteilnehmer auf die größere Breite als 2,75 m aufmerksam gemacht werden. Ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen, genügt es, wenn bei einem land- oder forstwirtschaftlichen Zug die größere Breite nach vorn an der Zugmaschine vorn und nach hinten am (letzten) Anhänger hinten kenntlich gemacht wird. Nachfolgende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer können bei in etwa gleich breiten Fahrzeugen von vorn nur die Tafeln vorn am Zugfahrzeug bzw. von hinten nur die Tafeln hinten am letzten Fahrzeug sehen.

III.3 Zum Absatz 3

Die Bestimmungen des § 3 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 werden in § 58 Abs. 5 StVZO übernommen (vgl. Begründung zu II.26). § 3 der obengenannten Verordnung wird daher aufgehoben.

262/90

III.4 Zum Absatz 4

Die Bestimmungen aus der 38. Ausnahmeverordnung wurden in diese Verordnung aufgenommen (vgl. Begründung zu II.29.4 und II.29.5).

IV. Zu Artikel 3

Die Bußgeldkatalog-Verordnung wird den geänderten Bestimmungen der StVZO sowie den geänderten Bestimmungen der 10. Verordnung zur Änderung der StVO vom 24. November 1989 (BGBl. I S. 197) angepaßt.

V. Zu Artikel 4

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

VI. Zu Artikel 5

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Die gegenüber den einschlägigen EG-Richtlinien vorfristige Inkraftsetzung der höheren Achslasten und Gesamtgewichte ist zweckmäßig, da in den anderen EG-Mitgliedstaaten bereits heute Werte gelten, die zum größten Teil die in der Richtlinie 89/460/EWG enthaltenen Werte berücksichtigen. Außerdem sind die in der Richtlinie 89/460/EWG enthaltenen Übergangsbestimmungen nicht praxisgerecht (z. B. für Inkrafttreten der 11,5 t Antriebsachslast in einem Zug ein anderer Termin als in einem Einzelfahrzeug).

Zum 1. Juni 1990 werden auch die Regelungen über die Straßenbenutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr in Kraft treten; hierbei ist man bereits von einer Antriebsachslast von 11,5 t ausgegangen.

VII. Auswirkungen auf die Preise

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit seitlichen Schutzvorrichtungen, großwinkligem Rückspiegel und Anfahrspiegel, werden die neu vom Bund zu beschaffenden Fahrzeuge verteuern. Die Mehrbelastung ist nicht zu quantifizieren.

Soweit durch die Maßnahmen Aufwendungen für das Gewerbe erforderlich sind, ist dieser zusätzliche Aufwand im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines zu unterhaltenden Fuhrparks einschl. der Fahrzeuganschaffungskosten aber so gering, daß diese für sich genommen keine Preiserhöhungen (Fahrpreis-, Tarif- oder Gebührenerhöhungen) auslösen können. Infolgedessen ist davon auszugehen, daß aufgrund der Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.

VIII. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Auf der Grundlage der Ermittlungen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ist für die Bundesfernstraßen mit dem folgenden mittleren Erhaltungsmehrbedarf infolge der erhöhten Beanspruchungen (Achslasterhöhung über 10 t hinaus, Verkehrszunahme) ab Mitte 1990 zu rechnen:

1990	ca. 335 Mio DM
1991	ca. 375 Mio DM
1992	ca. 390 Mio DM
1993 - 1997 im Mittel pro Jahr	ca. 520 Mio DM.

Mit dem in Rede stehenden Schritt der Erhöhung der Antriebsachslast von 11,0 t auf 11,5 t entfallen darauf etwa 20 %; das sind für

1990	ca. 65 Mio DM
1991	ca. 75 Mio DM
1992	ca. 80 Mio DM
1993 - 1997 im Mittel pro Jahr	ca. 105 Mio DM.

Zum anderen läßt sich aus den Angaben eines früheren Battelle-Gutachtens durch Interpolation abschätzen, daß der ab 1992 zu erwartende Fahrzeugpark (40,0 t; 11,5 t) zu etwa 1 Mrd DM/Jahr Mehrkosten gegenüber dem Fahrzeugpark (38,0 t; 10,0 t) führt, für den das vorhandene Straßenwerk dimensioniert ist. In diesem Betrag sind die Kosten aller Baulastträger, der Straßenbenutzer sowie die Frachteinnahmeverluste der DB enthalten. Mit dem in Rede stehenden Schritt der Erhöhung der Antriebsachslast von 11,0 t auf 11,5 t ergeben sich volkswirtschaftliche Gesamtkosten in Höhe von ca. 325 Mio DM/a. Diese Kosten liegen aber noch unter dem seinerzeit ermittelten Nutzen einer entsprechenden Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte bestimmter Fahrzeuge.

Bundesrat Drucksache 262/90 (Beschluß)

06.07.90

Beschluß

des Bundesrates

zur

Zehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 616. Sitzung am 6. Juli 1990 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des / Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

/ Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefaßt.

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

262/90

Drucksache 262/90 (Beschluß)

Anlage

Änderungen
und
Entschließung
zur
Zehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Eingangsformel

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

Begründung:

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

-3-B

262/90

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.

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."'

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.

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.

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.

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

"'

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.

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.

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.

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.

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

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.

8. 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.

9. 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. Oktober 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. Oktober 1990 die genannten Teillängen einhalten müssen.

10. Artikel 1 Nr. 28 Buchstabe c (§ 72)

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.

11. 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.

12. 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.

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.

Entschließung

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.