Bundesrat

Drucksache 78/1/92
03.03.92
VP - In - R

Empfehlungen
der Ausschüsse

zur

Dreizehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Punkt der 640. Sitzung des Bundesrates am 13. März 1992

A.

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und
der **Rechtsausschuß (R)**
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen:

VP 1. Zu Artikel 1 nach Nummer 2 (§ 18 Abs. 4 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

'2a. In § 18 Abs. 4 Satz 1 werden nach den Worten
"einachsigen Zugmaschinen"
die Worte
"sowie Anhänger nach Abs. 2 Nr. 6 l) und m)"
eingefügt.'

Ausgeliefert am 04. MRZ. 1992

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2
Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0720-2946

78/1/92

(noch Ziff. 1)

Als Folge

ist in Artikel 1 Nummer 16 nach Buchstabe a folgender neuer Buchstabe a_1 einzufügen:

a_1) Nach der Übergangsvorschrift zu § 18 Abs. 3 (Betriebserlaubnispflicht für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte) wird eingefügt:

"§ 18 Abs. 4 (eigenes amtliches Kennzeichen für Anhänger nach § 18 Abs. 2 Nr. 6 l) und m) gilt für am ... (Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung) bereits im Verkehr befindliche Anhänger ab 1. Januar 1993. Die Anmeldung zur ersten Hauptuntersuchung (§ 29) hat spätestens im Oktober 1994 zu erfolgen."'

Begründung:

Durch diese Änderung müssen die genannten zulassungsfreien Anhänger ein eigenes amtliches Kennzeichen führen und unterliegen nach § 29 Abs. 1 Nr. 2 den Untersuchungen nach § 29.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist in § 18 Abs. 4 Satz 1 für bestimmte Fahrzeuge das Führen von eigenen amtlichen Kennzeichen vorgeschrieben. Damit unterliegen diese Fahrzeuge den Untersuchungen nach § 29. Es ist nicht einzusehen, warum Anhänger-Arbeitsmaschinen anders behandelt werden sollten als selbstfahrende Arbeitsmaschinen. Sportanhänger werden oft wenig gefahren und schlecht gewartet und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. So ist es zur Zeit möglich, daß beispielsweise zulassungsfreie Sattelanhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 28.000 kg am Straßenverkehr teilnehmen, ohne jemals eine § 29-Untersuchung zu erhalten (Hauptuntersuchung, Zwischenuntersuchung oder Bremsensonderuntersuchung). Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht länger hinnehmbar.

(noch Ziff. 1)

Für die betroffenen Fahrzeughalter hat diese Änderung des § 18 keine negativen Auswirkungen. Auch die Befreiung von der Kfz-Steuer bleibt erhalten.

VP 2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 23 Abs. 2 Satz 4 StVZO)

Artikel 1 Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

'3. In § 23 Abs. 2 Satz 4 wird das Wort

"ist"

durch das Wort

"kann"

und

das Wort

"auszugeben"

durch die Worte

"ausgegeben werden"

ersetzt.

Begründung:

Nicht jede kreisfreie Stadt bzw. jeder Landkreis möchte Wunschkennzeichen ausgeben bzw. die gesamte Palette aller möglichen Kennzeichen anbieten. Die vorgeschlagene Formulierung läßt den nötigen Spielraum zu.

VP 3. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 32 Abs. 5 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nummer 6 ist in § 32 Abs. 5 der Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Die Länge oder Teillänge eines Einzelfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination ist die Länge, die bei voll nach vorn oder hinten ausgezogenen, ausgeschobenen oder ausgeklappten Ladestützen, Ladepritschen, Aufbauwänden

oder Teilen davon einschließlich aller im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile (§ 42 Abs. 3) gemessen wird; dabei müssen bei Fahrzeugkombinationen die Längsmittellinien des Kraftfahrzeugs und seines Anhängers bzw. seiner Anhänger eine gerade Linie bilden."

Begründung:

Auf dem Markt werden bereits Fahrzeuge angeboten, bei denen durch ausziehbare oder ausschiebbare Ladestützen, Ladepritschen, Aufbauwände oder Teile davon versucht wird, die Vorschriften über die Längen und Teillängen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zu unterlaufen. Die Änderung stellt klar, daß diese Einrichtungen bei der Bestimmung der Längen oder Teillängen zu berücksichtigen sind.

VP 4. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 32 Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 Nummer 6 ist in § 32 Abs. 5 folgender Satz anzufügen:

"Soweit selbsttätig längenveränderliche Zugeinrichtungen verwendet werden, müssen diese nach Beendigung der Kurvenfahrt, die Ausgangslänge ohne Zeitverzug wiederherstellen."

Begründung:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es nicht hinnehmbar, wenn z. B. bei Stillstand des Zuges erst nach einer gewissen Zeit der Zug oder einzelne Zugbestandteile sich bewegen und der Anhänger an das Zugfahrzeug herangezogen wird. Andere Verkehrsteilnehmer können eingeklemmt oder eingequetscht werden.

VP

5. Zu Artikel 1 nach Nummer 12 (§ 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 12a einzufügen:

'12a. § 52 Abs. 3 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

"Kraftfahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind."'

Begründung:

Anpassung des Begriffs "Krankenkraftwagen" an die Formulierung im Sechsten Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (§ 2 Abs. 2 Nr. 2).

VP

6. Zu Artikel 1 nach Nummer 14 (§ 60 Abs. 1 Satz 4 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 14 folgende Nummer 14a einzufügen:

'14a. In § 60 Abs. 1 wird Satz 4 gestrichen und in Satz 5 das Wort
"Sie"
am Anfang durch das Wort
"Kennzeichen"
ersetzt."'

und

Zu Artikel 1 nach Nummer 17 (Anlage V StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 17 folgende Nummer 17a einzufügen:

78/1/92

(noch Ziff. 6)

'17a. Im Abschnitt "Ergänzungsbestimmungen" der Anlage V (Seite 3) werden Satz 1 und Satz 2 gestrichen."'

Begründung:

Nach § 60 Abs. 1 a müssen Kennzeichen nach Absatz 1 u. a. dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Mai 1989, entsprechen. Nach dem Normblatt müssen Kennzeichen erhaben sein. Die Änderungen dienen der Anpassung der Vorschriften des § 60 Abs. 1 und der Anlage V an das Normblatt und der Vermeidung von Mißverständnissen. Im übrigen sind die in den Vorschriften angegebenen Maße auch in dem Normblatt festgeschrieben.

R 7. Zu Artikel 1 Nr. 15 Buchstabe c^1 - Neu - (§ 69 Abs. 3 Nr. 13 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 15 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c^1 einzufügen:

'c^1) In Nummer 13 wird die Angabe "15, 16" durch die Angabe "15 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 16" ersetzt.'

Begründung:

Die Änderung des § 41 Abs. 15 sollte zum Anlaß genommen werden, die Verweisungen auf diese Bestimmung in der Bußgeldvorschrift des § 69 a Abs. 3 Nr. 13 zu präzisieren.

VP 8. Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nummer 16 sind nach Buchstabe a Ziffer 5 folgende Ziffern einzufügen:

"5a. § 32 Abs. 1 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen einschließlich austauschbarer Ladungsträger),

5b. § 32 Abs. 2 (Kurvenlauf von Kraftfahrzeugen und Zügen einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger),"

Als Folge

sind in Artikel 1 Nummer 16 die Buchstaben c und f zu streichen.

Begründung:

Die Übergangsvorschriften sind zeitlich überholt und können entfallen.

VP 9. Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nummer 16 ist in Buchstabe e) in der Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 4 Nr. 4 (Teillängen und Länge von Zügen (Lastkraftwagen mit einem Anhänger)) am Ende des ersten Absatzes das Semikolon durch einen Punkt zu ersetzen und der zweite Absatz (grenzüberschreitender Verkehr) zu streichen.

Begründung:

Die StVZO regelt nur den nationalen Verkehr. Die vorgesehene Übergangsvorschrift soll zudem für den grenzüberschreitenden Verkehr allgemein gelten, also auch für den Verkehr mit Nicht-EG-Staaten. Dies ist zu weitgehend und hätte erhebliche Wettbewerbsnachteile für die deutschen Transportunternehmen zur Folge. Hier gilt das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (BGBl. 1977 II S. 811), das eine entsprechende Einschränkung nicht vorsieht.

Für den innergemeinschaftlichen Verkehr hat die EG eine entsprechende Regelung beschlossen. Die vorgesehene Übergangsvorschrift ist damit nicht erforderlich.

78/1/92

(noch Ziff. 9)

Im übrigen enthält die StVZO auch andere Vorschriften, die ebenfalls nicht für den innergemeinschaftlichen Verkehr gelten, so § 32 Abs. 6 (neu), bei denen eine entsprechende Regelung nicht vorgesehen ist.

Sollte die Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 4 Nr. 4 für den grenzüberschreitenden Verkehr in die StVZO aufgenommen werden, könnte hieraus gefolgert werden, daß nationale Vorschriften allgemein auch für den grenzüberschreitenden Verkehr mit den Mitgliedstaaten gelten.

B.

10. Der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C.

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschließungen:

11. Die Bundesregierung wird gebeten, nachdrücklich für eine möglichst baldige Zulassung der rückwärtigen Signalzeichen gemäß ECE-Regelung Nr. 70 zu sorgen und die hierzu zusätzlich erforderliche Änderung der StVZO baldmöglichst vorzunehmen.

12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den Europäischen Gemeinschaften dafür einzusetzen, daß die Vorschriften über die Sichtfelder von Spiegeln in Anhang III der Richtlinie 71/127/EWG des Rates vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen (ABL. EG Nr. L 58 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 88/321/EWG der Kommission vom 16. Mai 1988 (ABL. EG Nr. L 147 S. 77), dem Stand der Technik angepaßt werden.

Die derzeit vorgeschriebenen Sichtfelder von Rückspiegeln insbesondere an Pkw, die nach dem Anhang zu § 56 Abs. 5 StVZO auch national gelten, sind unzureichend. Sie haben einen relativ großen "toten Winkel", wodurch es beim Abbiegen, Fahrstreifenwechsel oder Ausscheren zum Überholen immer wieder zu kritischen Situationen oder gar Unfällen kommt. Inzwischen werden Spiegel angeboten, so asphärische Außenspiegel, die praktisch keinen "toten Winkel" haben. Entsprechende Spiegel sollten im Interesse der Verkehrssicherheit möglichst bald verbindlich vorgeschrieben werden.