

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und des
Bundesministeriums für
Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Neunzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

- a) Durch die Verordnung soll die in einem Vorschlag der Kommission für eine kodifizierte Fassung der Richtlinie 85/3/EWG über die höchstzulässigen Massen und Abmessungen vorgesehene Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,50 m auf 2,55 m (ohne Toleranz) national vorab eingeführt werden.
- b) Die Ausrüstungspflicht mit seitlichen Schutzvorrichtungen soll auch für solche Fahrzeuge gelten, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale den Lastkraftwagen und Zugmaschinen gleichzusetzen sind.
- c) Die höheren Massen im kombinierten Verkehr sollen nicht nur im Verkehr Schiene/Straße sondern auch in den Verkehren Binnenwasserstraße/Straße und See/Straße genutzt werden können.
- d) Verringerung der Schadstoffemissionen im Abgas von Pkw sowie Wohnmobilen bis 2 800 kg Gesamtmasse (2. Stufe).
- e) Verlängerung des Zeitraums für die Vorführung zur erstmaligen Zwischenuntersuchung von Nutzfahrzeugen.
- f) Aufnahme von Slowenien und des US-Bundesstaates Utah in die Liste der Staaten, deren Fahrerlaubnisse ohne Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung umgeschrieben werden.

Im übrigen enthält der Verordnungsentwurf Anpassungen an andere

Vorschriften, sachliche Klarstellungen und redaktionelle Änderungen. Außerdem wird die Regelung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung aufgehoben, nach der ein Fahrlehrer den Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, der eine deutsche Fahrerlaubnis beantragt hat, nur dann zur Prüfung begleiten darf, wenn er sich zuvor davon überzeugt hat, daß der Betreffende die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten hat.

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der StVZO, der StVO, und der FahrschAusbO.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund und Länder werden nicht mit Kosten belastet.

11.08.94

VP - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und des
Bundesministeriums für
Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Neunzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 920 01 - Str 159/94

Bonn, den 11. August 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Neunzehnte 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



Anton Pfeifer

Neunzehnte Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften^{*)}
Vom 1994

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 Buchstabe a und b 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) und die Eingangsworte in Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), verordnet das Bundesministerium für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5a, Nr. 7 und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d

^{*)} Artikel 1 Nr. 14 (§ 47 Abs. 3) dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42).

Artikel 1 Nr. 23 (§ 59 Abs. 1a) dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/354/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr. L 24 S. 1).

geändert durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), Absatz 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und Absatz 2a eingefügt gemäß Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

- des § 38 Abs. 2 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), hinsichtlich des § 38 Abs. 2 nach Anhörung der beteiligten Kreise, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

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 vom (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Im Hinweis auf die Anlage IV werden die Wörter "der Deutschen Bundesbahn," gestrichen.
 - b) Im Hinweis auf die Anlage XX werden die Wörter "und Leichtkrafträdern" gestrichen.

2. In § 8a Abs. 4 Nr. 7 Satz 1, § 8b Abs. 4 Nr. 5 Satz 1 und § 15e Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe c werden jeweils die Wörter "oder einer von ihr beauftragten Behörde" durch die Wörter "oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen" ersetzt.
3. § 20 Abs. 1 Satz 5 wird wie folgt gefaßt:
"In den Fällen des Satzes 3 Nr. 3 muß der Händler im Geltungsbereich dieser Verordnung ansässig sein."
4. § 22a Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 3 wird wie folgt gefaßt:
"3. Scheiben aus Sicherheitsglas (§ 40) und Folien für Scheiben aus Sicherheitsglas;"
 - b) Nummer 25 wird wie folgt gefaßt:
"25. Sicherheitsgurte und andere Rückhaltesysteme in Kraftfahrzeugen;"
5. § 32 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:
"1.allgemein 2,55 m,"
 - b) Absatz 8 wird wie folgt gefaßt:
"(8) Auf die in Absatz 1 Nr. 1 und 4 und Absatz 4 festgelegten Maße dürfen keine Toleranzen gewährt werden."
6. In § 32c Abs. 2 werden die Wörter "Lastkraftwagen und Zugmaschinen" durch die Wörter "Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen oder Zugmaschinen gleichzusetzen sind," ersetzt.

7. § 34 Abs. 6 Nr. 6 wird wie folgt gefaßt:

"6. Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dreiachsiger Sattelzugmaschine mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 368 S. 38) einen ISO-Container von 40 Fuß befördert 44,00 t."

8. In § 35b Abs. 2 Satz 3 Halbsatz 2 werden die Wörter "Buchstaben d und g" durch die Wörter "Buchstaben d, g und i" und die Wörter "geändert durch die Verordnung vom 16. Juni 1967 (BGBl. I S. 602)" durch die Wörter "zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273)" ersetzt.

9. § 35d Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach den Wörtern "ECE-Regelung Nr. 6" die Wörter "Revision 2" eingefügt.

b) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

"An der vorderen Tür auf der rechten Fahrzeugseite darf als Blinkleuchte ein vorhandener Fahrtrichtungsanzeiger der Kategorie 5 oder 6 benutzt werden, sofern dieser unabhängig von den übrigen Blinkleuchten zusammen mit den Blinkleuchten der beweglichen Einstieghilfe geschaltet werden kann und der Richtlinie 76/759/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 über Fahrtrichtungsanzeiger für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 262 S. 71), zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/277/EWG vom 28. März 1989 (ABl. EG Nr.

L 109 S. 25), oder der ECE-Regelung Nr. 6 Revision 2 entspricht."

10. § 36 Abs. 2 Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

"Das Hauptprofil muß am ganzen Umfang eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen; als Hauptprofil gelten dabei die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa 3/4 der Laufflächenbreite einnimmt."

11. In § 41a Abs. 1 werden die Wörter "Artikel 9 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564)" durch die Wörter "Artikel 6 Abs. 68 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378)" ersetzt.

12. In § 42 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter "die gezogene Anhängelast" durch die Wörter "das tatsächliche Gesamtgewicht des Anhängers (Achslast zuzüglich Stützlast)" ersetzt.

13. § 43 Abs. 4 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. zur Verbindung von anderen Kraftfahrzeugen mit einachsigen Anhängern oder zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t."

14. In § 47 Abs. 3 wird am Ende von Nummer 4 das Komma durch das Wort "oder" ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

"5. der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) - und die Grenzwerte der Fahrzeugklasse M in Anhang I. Nr. 5.3.1.4 einhalten -,"

15. § 49 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird der letzte Halbsatz wie folgt gefaßt:

"geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen,"

bb) Im letzten Satz werden die Wörter "sowie Leichtkrafträder" gestrichen.

b) In Absatz 2a wird Satz 2 wie folgt gefaßt:

"Satz 1 gilt nicht für

1. Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen, die ausschließlich im Rennsport verwendet werden,
2. Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen für Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h."

c) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der in Absatz 2 und 3 genannten Regelwerke ist das Institut für Fahrzeugtechnik beim Technischen Überwachungs-Verein Bayern Sachsen e. V., Daimlerstr. 11, 85748 Garching."

16. Dem § 49a Abs. 9a werden folgende Sätze angefügt:

"Die elektrische Schaltung der Nebelschlußleuchten ist so auszuführen, daß am Fahrzeug vorhandene Nebelschlußleuchten abgeschaltet werden. Die jeweilige Ab- und Wiedereinschaltung der Nebelschlußleuchten muß selbsttätig durch Aufstecken oder Abziehen des Steckers für die zusätzlichen Nebelschlußleuchten erfolgen."

17. § 51a Abs. 6 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 6,0 m - ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus, land- oder forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen und deren Anhänger sowie Arbeitsmaschinen, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells nicht den Lastkraftwagen und Zugmaschinen gleichzusetzen sind, - müssen an den Längsseiten mit nach der Seite wirkenden gelben Seitenmarkierungsleuchten nach der Richtlinie 76/756/EWG ausgerüstet sein."

18. In § 51b Abs. 3 werden die Wörter "diesem Absatz" durch die Wörter "dieser Vorschrift" ersetzt.

19. In § 53b Abs. 3 werden die Wörter "oder durch 423 mm x 423 mm große retroreflektierende Tafeln nach DIN 11 030, Ausgabe Februar 1976" durch die Wörter "oder durch Folien oder Tafeln nach DIN 11 030, Ausgabe September 1994" ersetzt.

20. In § 57b Abs. 4 und 9 Satz 1 werden jeweils die Wörter "oder die von ihr bestimmte Behörde" durch die Wörter "oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen" ersetzt.

21. § 57c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist bei

1. Kraftomnibussen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (v_{set}),

2. Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h (v_{set})

einzustellen."

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

"1. Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte tatsächliche Höchstgeschwindigkeit nicht höher als die jeweils in Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit Absatz 4 genannte Geschwindigkeit ist,"

bb) In Nummer 3 werden die Wörter "§ 19 Abs. 3" durch die Wörter "§ 19 Abs. 6" ersetzt.

22. In § 58 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Geschwindigkeitsschilder dürfen retroreflektierend sein. Retroreflektierende Geschwindigkeitsschilder müssen dem Normblatt DIN 75069, Ausgabe Mai 1989, entsprechen, sowie auf der Vorderseite das DIN-Prüf- und Überwachungszeichen mit der zugehörigen Registernummer tragen."

23. In § 59 wird nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Abweichend von Absatz 1 ist an Personenkraftwagen, Kraftomnibussen, Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit mindestens vier Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihren Anhängern zur Güterbeförderung ein Schild gemäß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzubringen; an anderen Fahrzeugen darf das Schild angebracht sein."

24. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Übergangsvorschrift zu § 22a Abs. 1 Nr. 22 (gelbe und weiße Rückstrahler, retroreflektierende Streifen an Reifen von Fahrrädern) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 22a Abs. 1 Nr. 25 (andere Rückhaltesysteme in Kraftfahrzeugen)

ist spätestens anzuwenden vom 1. Juli 1997 an auf andere Rückhaltesysteme in Fahrzeugen, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen."

- b) Die Übergangsvorschrift zu § 29 Abs. 7 wird wie folgt gefaßt:

"§ 29 Abs. 7 (Nachweis über die durchgeführte Hauptuntersuchung)

tritt in Kraft für alle Hauptuntersuchungen, die nach dem 1. Januar 1995 durchgeführt werden. Auf die Angabe des Datums der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung kann bei der Erstellung des Untersuchungsberichts bis zu dem Zeitpunkt verzichtet werden, ab dem der für die Untersuchung verantwortlichen Person ein Untersuchungsbericht nach § 29 Abs. 7 über die zuletzt durchgeführte Hauptuntersuchung vorgelegt werden muß."

- c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 32c (seitliche Schutzvorrichtungen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 32c Abs. 2 (seitliche Schutzvorrichtungen an Kraftfahrzeugen, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen und Zugmaschinen gleichzusetzen sind)

ist spätestens ab 1. Januar 1995 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und ab dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29), die nach dem 1. Januar 1996 durchzuführen ist, auf im Verkehr befindliche Fahrzeuge anzuwenden."

- d) Nach der Übergangsvorschrift zu § 35a Abs. 5, 6, 7, 8 und 9 (Verankerungen für Sicherheitsgurte, Anforderungen an Verankerungen, Sicherheitsgurte und Ausnahmen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
- "§ 35a Abs. 6 in Verbindung mit der hierzu im Anhang zu dieser Vorschrift unter Buchstabe c genannten Bestimmung (Verankerungen für Sicherheitsgurte nach Richtlinie 76/115/EWG) ist spätestens ab 1. Juli 1997 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden."
- e) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen) wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt
- "1. a) ab dem 1. Januar 1996 auf Kraftfahrzeuge für die
- eine EWG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder
 - eine Allgemeine Betriebserlaubnis - soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wurde - erteilt wird,
- b) ab dem 1. Januar 1997 auf Kraftfahrzeuge, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen."

bb) Nummer 4 letzter Satz wird wie folgt gefaßt:

"Für Fahrzeuge,

- für die vor dem 1. Januar 1996 eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wurde,
- die vor dem 1. Januar 1997 erstmals in den Verkehr gekommen sind,

bleiben § 47 Abs. 1 einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. [einsetzen: Monatsname des auf die Verkündung folgenden Monats] 1994 geltenden Fassung anwendbar."

f) Der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge) wird folgender Satz angefügt:

"Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG entsprechen und die vor dem 1. Oktober 1999 erstmals in den Verkehr kommen, gelten auch dann als schadstoffarm, wenn sie folgende Grenzwerte einhalten:

HC + NO_x = 0,9 g/km

Partikel = 0,10 g/km."

g) Der Übergangsvorschrift zu § 49 Abs. 2 (Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen) wird folgender Satz angefügt:

"Für Leichtkrafträder, die vor dem 1. [einsetzen: Monatsname des auf die Verkündung folgenden Monats] 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleiben § 49 Abs. 2 und Anlage XX einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. [einsetzen: Monatsname des auf die Verkündung folgenden Monats] 1994 geltenden Fassung anwendbar."

- h) Nach der Übergangsvorschrift zu § 49a Abs. 8 (ausreichende elektrische Versorgung) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
"§ 49a Abs. 9a Satz 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)
ist spätestens ab 1. Januar 1996 auf erstmals von diesem Tag an in den Verkehr kommende Fahrzeuge oder Ladungsträger anzuwenden."
 - i) In der Übergangsvorschrift zu § 53b Abs. 3 werden die Wörter "1. Januar 1994" durch die Wörter "1. Januar 1996" ersetzt.
 - j) Nach der Übergangsvorschrift zu § 59 Abs. 1 (Fabrik schilder) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
"§ 59 Abs. 1a (Schilder nach der Richtlinie 76/114/EWG) ist spätestens vom 1. Januar 1996 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 59 Abs. 1 oder 2."
 - k) Die Übergangsvorschrift zu Anlage VIII Abschnitt 2.1.3 (Zeitabstand der Untersuchungen für andere Kraftfahrzeuge) wird gestrichen.
25. Anlage VIII wird wie folgt geändert:
- a) Abschnitt 1.2 wird wie folgt gefaßt:
"1.2 Die Hauptuntersuchung hat sich darauf zu erstrecken, ob das Fahrzeug vorschriftsmäßig ist.
 - b) Abschnitt 2.1 wird wie folgt gefaßt:
"2.1 Die Fahrzeuge sind mindestens in folgenden regelmäßigen Zeitabständen zur Hauptuntersuchung anzumelden und Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen zu unterziehen:

Art des Fahrzeugs	Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand		
	Haupt- unter- suchung	Zwi- schen- unter- suchung	Bremsen- sonder- unter- suchung
	Monate	Monate	Monate
2.1.1 Kraftrad	24	-	-
2.1.2 Personenkraftwagen			
2.1.2.1 allgemein			
bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen für die erste Hauptuntersuchung	36	-	-
für die weiteren Hauptuntersu- chungen	24	-	-
2.1.2.2 zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs- Verordnung	12	-	-
2.1.3 Kraftomnibusse und andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen			
2.1.3.1 bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.3.2 für die weiteren Untersu- chungen	12	3	12
2.1.4 Lastkraftwagen			
2.1.4.1 mit einem zulässigen Gesamt- gewicht von nicht mehr als 3,5 t	24	-	-
2.1.4.2 mit einem zulässigen Gesamt- gewicht von mehr als 3,5 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.4.3 mit einem zulässigen Gesamt- gewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t	12	-	12
2.1.4.4 mit einem zulässigen Gesamt- gewicht von mehr als 9 t			
2.1.4.4.1 bei erstmals in den Verkehr gekommenen Lastkraftwagen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.4.4.2 für die weiteren Untersu- chungen	12	6	12

Art des Fahrzeugs		Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand		
		Haupt- unter- suchung	Zwi- schen- unter- suchung	Bremsen- sonder- unter- suchung
		Monate	Monate	Monate
2.1.5	Zugmaschinen			
2.1.5.1	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h	24	-	-
2.1.5.2	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h			
2.1.5.2.1	bei einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.5.2.2	bei einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t			
2.1.5.2.2.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Zugmaschinen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.5.2.2.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6	12
2.1.6	Selbstfahrende und angehängte Arbeitsmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t	24	-	-
	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.7	Anhänger (ausgenommen Anhänger nach 2.1.6)			
2.1.7.1	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2 t und Wohnanhänger	24	-	-
2.1.7.2	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.7.3	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t	12	-	12
2.1.7.4	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t			
2.1.7.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Anhängern in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.7.4.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6	12
2.1.8	Kraftfahrzeuge, die nicht unter 2.1.1 bis 2.1.6 fallen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t	24	-	-
	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t	24	-	24
	jedoch Krankenkraftwagen und Behinderten-Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen	12	-	-

c) Abschnitt 2.3 wird wie folgt gefaßt:

"2.3 Die Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung beginnt mit dem Tag der letzten Hauptuntersuchung, bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen, mit dem Tag der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens sowie bei Fahrzeugen, die wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7) oder die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, mit dem Tag der Begutachtung nach § 21."

d) Abschnitt 4.2 wird wie folgt gefaßt:

"4.2 Untersuchung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen

4.2.1 Werden Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen durch Kraftfahrzeugsachverständige von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (s. Abschnitt 7) durchgeführt, gelten die Vorschriften in 3.1 bis 3.3 entsprechend."

e) In Abschnitt 6.1 werden die Wörter "oder die von ihr bestimmte Behörde" durch die Wörter "oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen" ersetzt.

f) Abschnitt 7.5 wird wie folgt gefaßt:

"7.5 Die Organisation hat einen technischen Leiter und einen Vertreter des technischen Leiters zu bestellen, die den Anforderungen nach 7.3 und 7.4a genügen müssen. Der technische Leiter hat sicherzustellen, daß die Untersuchungen sowie die Ein- und Anbauabnahmen ordnungsgemäß und gleichmäßig durchgeführt werden; er darf hierzu an die mit der Durchführung der Untersuchungen sowie der Ein- und Anbauabnahmen betrauten Personen fachliche Weisungen erteilen. Die Aufsichtsbehörde darf dem technischen Leiter fachliche Weisungen erteilen. Die Bestellungen bedürfen der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Sie können widerrufen werden, wenn der technische Leiter oder sein Vertreter die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht beachtet oder sonst keine Gewähr mehr dafür bietet, daß er seine Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen wird."

26. Anlage XX wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter "und Leichtkraft-
rädern" gestrichen.
- b) Absatz 1.2 wird gestrichen.

27. Die Anlage XXVII wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Wort "Schweiz" wird das Wort "Slowenien" eingefügt.
- b) Nach dem Wort "Ungarn" werden die Wörter "US-Bundes-
staat Utah (Fahrerlaubnis der Klasse D für Pkw)" ange-
fügt.

28. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 35a Abs. 6 anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

"c) Richtlinie 90/629/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 (ABl. EG Nr. L 341 S. 14)."

b) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 47 Abs. 1 anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

"n) Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42)."

c) In den zu § 47 Abs. 6 anzuwendenden Bestimmungen werden die Wörter "Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1)" durch folgende Wörter ersetzt:

"a) Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1),

b) Beschluß 94/1/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 1, 274),

c) Beschluß 94/2/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 571, 583)."

d) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 49 Abs. 2 Nr. 1 anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:

"k) Beschluß 94/1/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 1, 264),

l) Beschluß 94/2/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 571, 583)."

- e) Nach den Bestimmungen, die zu § 49 Abs. 2 Nr. 1 anzuwenden sind, werden folgende neue Bestimmungen eingefügt:

"§ 49 Abs. 2 Nr. 2	Artikel 1 - 6 Anhang I - VI	der Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 25), geändert durch die a) Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 378 S. 45), b) Berichtigung der Richtlinie 82/890/EWG (ABl. EG 1988 Nr. L 118 S. 42), c) Richtlinie 88/410/EWG der Kommission vom 21. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 200 S. 27)."
--------------------	--------------------------------	---

- f) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 49 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 2a anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:

"e) Beschluß 94/1/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 1, 272),
f) Beschluß 94/2/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 571, 583)."

- g) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 50 Abs. 8 und § 51b anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und werden folgende Buchstaben angefügt:

- "e) Richtlinie 91/663/EWG der Kommission vom 10. Dezember 1991 (ABl. EG Nr. L 366 S. 17),
- f) Berichtigung der Richtlinie 91/663/EWG (ABl. EG Nr. L (1992) 172 S. 87)."
- h) In den Bestimmungen, die zu § 57c Abs. 4 anzuwenden sind, werden die Wörter "Anhang 1 und 3" durch die Wörter "Anhang I und III" ersetzt.
- i) Nach den zu § 57c Abs. 4 anzuwendenden Bestimmungen wird eingefügt:
- "§ 59 Abs. 1a Anhang der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 24 S. 1), geändert durch
- a) Richtlinie 78/507/EWG der Kommission vom 19. Mai 1978 (ABl. EG Nr. L 155 S. 31),
 - b) Beitrittsakte vom 24. Mai 1979 (ABl. EG Nr. L 291 S. 110),
 - c) Berichtigung der Richtlinie 76/114/EWG (ABl. EG Nr. L 329 S. 31),
 - d) Beitrittsakte vom 11. Juni 1985 (ABl. EG Nr. L 302 S. 211),
 - e) Richtlinie 87/354/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr. L 192 S. 43)."

Artikel 2

Änderungen von Ausnahmeverordnungen zur StVZO

(1) In § 4 der 26. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 20. März 1978 (BGBl. I S. 413) und in § 1 Satz 1 der 42. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 22. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2479) werden jeweils die Wörter "§ 19 Abs. 2 Satz 1" durch die Wörter "§ 19 Abs. 2" ersetzt.

(2) § 3 der 45. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2445) wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

In § 18 Abs. 1 Satz 2 und in § 22 Abs. 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch vom 1994 (BGBl. I S.) wird jeweils die Angabe "2,5 m" durch die Angabe "2,55 m" ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

In § 6a Satz 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung, die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 1. April 1993 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Teilsatz angefügt:

"dies gilt nicht, wenn die Fahrerlaubnis auf der Grundlage einer ausländischen Fahrerlaubnis nach § 15 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt werden soll."

Artikel 5

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Begründung

- I. Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert. Einige Vorschriften werden an EG-Richtlinien angepaßt.

Hervorzuheben sind insbesondere

- die Anhebung der höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,50 m auf 2,55 m,
- die Ausrüstungspflicht mit seitlichen Schutzvorrichtungen auch für solche Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale Lastkraftwagen und Zugmaschinen gleichzusetzen sind,
- die Zulässigkeit höherer Massen nicht nur im kombinierten Verkehr Schiene/Straße sondern auch in den Verkehren Binnenwasserstraße/Straße und See/Straße,
- Verringerung der Schadstoffemissionen im Abgas von Pkw sowie Wohnmobilen bis 2.800 kg Gesamtmasse (2. Stufe),
- Verlängerung des Zeitraums für die Vorführung zur erstmaligen Zwischenuntersuchung von Nutzfahrzeugen,
- Aufnahme von Slowenien und des US-Bundesstaates Utah in die Liste der Staaten in der Anlage XXVII, deren Fahrerlaubnisse ohne Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung umgeschrieben werden.

Ferner werden Ausnahmeverordnungen zur StVZO an die geänderten Bestimmungen der StVZO angepaßt.

Außerdem wird die Regelung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung aufgehoben, nach der ein Fahrlehrer den Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, der eine deutsche Fahrerlaubnis beantragt hat, nur dann zur Prüfung begleiten darf, wenn er sich zuvor davon überzeugt hat, daß der Betreffende die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten hat.

II Zu den Einzelbestimmungen

1 Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht ist an die geltende Fassung der Verordnung angepaßt worden.

2 Zu Artikel 1 Nr. 2 und 17 (§ 8 a Abs. 4 Nr. 7 Satz 1, § 8 b Abs. 4 Nr. 5 Satz 1, § 15 c Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe c und § 57 b Abs. 4 und 9 Satz 1)

Im Zusammenhang mit der Delegation von Aufgaben nach der StVZO auf die unteren Verwaltungsbehörden ist festgestellt worden, daß verschiedene Vorschriften der StVZO noch die Formulierung enthalten "von der zuständigen obersten Landesbehörde oder einer von ihr beauftragten Behörde". Aufgrund dieser Formulierung war nach dem Verfassungsrecht verschiedener Länder eine Delegation auf die unteren Verwaltungsbehörden nicht möglich.

3 Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 20 Abs. 1 Satz 5)

Mit der vorgesehenen Änderung wird auf das Erfordernis des Zustellungsbevollmächtigten verzichtet.

Falls sich bei den gegebenenfalls notwendigen Zustellungen Schwierigkeiten ergeben sollten, behält sich die Bundesrepublik Deutschland vor, die Probleme den zuständigen Stellen im Rat und in der Kommission zu unterbreiten, damit durch gemeinschaftliche Regelungen Lösungen gefunden werden.

4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 22a)

4.1 Zum Buchstaben a (§ 22a Abs. 1 Nr. 3)

Folien, die auf Sicherheitsglas aufgebracht werden, können das Splitter- und Bruchverhalten dieser Scheiben ändern. Es besteht z. B. Gefahr, daß bei Unfallstößen der gewollte Krümeleffekt verhindert wird.

Bereits in der Verkehrsblattverlautbarung StV 11/36.16.03 vom 27. Mai 1986 (VKBl. S. 306) wurde festgestellt, daß nachträglich auf Scheiben aufgebrachte Folien nach § 19 Abs. 2 die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlöschen lassen. Dies gilt nicht für solche Folien für die eine Bauartgenehmigung erteilt war, die das Aufbringen auf der betreffenden Scheibe zuließ und deren Wirksamkeit nicht von einer Abnahme abhing.

Durch die Aufnahme dieser Bedingungen in die Vorschrift des § 22a Abs. 1 ist eine klare rechtliche Lage geschaffen worden.

4.2 Zum Buchstaben b (§ 22a Abs. 1 Nr. 25)

Nach § 35a bzw. der Richtlinie 77/541/EWG können anstelle von oder zusätzlich zu den vorgeschrie-

benen Sicherheitsgurten Rückhaltesysteme eingebaut werden. Diese Rückhaltesysteme dürfen bei Unfällen die Gefahr oder das Ausmaß von Verletzungen im Verhältnis zu den Sicherheitsgurten nicht vergrößern. Es ist deshalb erforderlich, die Rückhaltesysteme in die Bauartgenehmigungspflicht mit einzubeziehen.

5 Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a und b (§ 32 Abs. 1 und 8)

Durch die Verordnung ist im Vorgriff auf eine kodifizierte Fassung der Richtlinie 85/3/EWG über die höchstzulässige Massen und Abmessungen die höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,50 m auf 2,55 m angehoben worden.

Fahrzeug- bzw. Containerbreiten von 2,55 m (ohne jegliche Plus-Toleranz) sind unter logistischen Gesichtspunkten sehr sinnvoll. Auch für Verbundlösungen im kombinierten Verkehr zwischen den einzelnen Verkehrsträgern mit Containern und Wechselbehältern kann durch die größere Außenbreite ein ausreichendes Innenmaß für Paletten und Verpackungsmodule hergestellt werden. Unter Verkehrssicherheitsaspekten ist die größere Breite von 5 cm vertretbar.

6 Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 32c Abs. 2)

Die Ausrüstung mit seitlichen Schutzvorrichtungen galt bisher nur für Lastkraftwagen, Zugmaschinen und ihre Anhänger. Die große Zahl von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die von Lastkraftwagen und Zugmaschinen abgeleitet sind, brauchten dagegen nicht mit seitlichen Schutzvorrichtungen

ausgerüstet zu werden. Diese Lücke in den Vorschriften ist jetzt im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr geschlossen worden.

7 Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 34 Abs. 6 Nr. 6)

Die Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 ist durch die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ersetzt worden.

Der Geltungsbereich der Richtlinie 92/106/EWG umfaßt im Kombinierten Verkehr

- Schiene/Straße die An- oder Abfuhr zwischen Belade- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof, oder
- Binnenwasserstraße/Straße die An- oder Abfuhr zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie gelegenen Binnenhafen, oder
- See/Straße die An- oder Abfuhr zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie gelegenen Seehafen, sofern die Seestrecke mehr als 100 km Luftlinie beträgt.

Die Vorschriften des § 34 Abs. 6 Nr. 6 waren deshalb sowohl hinsichtlich des Geltungsbereichs als auch des Titels der Richtlinie und der Quellenangabe anzupassen.

- 8 Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 35b Abs. 2 Satz 3 Halbsatz 2)
Die Freistellungs-Verordnung vom 30. August 1962 (BGBl. I S. 601) wurde durch die Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I. 1273) geändert.
Mit dieser Verordnung wurde in § 1 Nr. 4 dieser Verordnung auch ein neuer Buchstabe i eingefügt wonach auch Beförderungen mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt sind. § 35b Abs. 2 Satz 3 Halbsatz 2 war deshalb entsprechend anzupassen.
- 9 Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 35d Abs. 3)
- 9.1 Zum Buchstaben a (§ 35d Abs. 3 Satz 2)
Anpassung der Vorschrift an die revidierte Fassung der ECE-Regelung Nr. 6.
- 9.2 Zum Buchstaben b (§ 35d Abs. 3 Satz 4 neu)
Wegen der oft sehr engen Bauweise an den vorderen Türen von Kraftomnibussen ist die Anbringung der vorgeschriebenen Blinkleuchte der Kategorie 1 rechts von der vorderen Tür nicht immer möglich. In solchen Fällen kann nunmehr als Ersatz die ohnehin vorhandene Blinkleuchte an der Vorderseite eingesetzt werden, sofern sie entsprechend der Vorschrift geschaltet ist.
- 10 Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 36 Abs. 2 Satz 4)
Es handelt sich um eine Anpassung an die Richtlinie 89/459/EWG. Nachdem der Festlegung des Artikels 3 - nationale Anwendung vor dem 1. Januar

1992 - mit der 10. Änderungsverordnung vom 23. Juli 1990 straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. S. 1489) grundsätzlich nachgekommen wurde, erfolgt nunmehr die detaillierte Übernahme in nationales Recht.

11 Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 41a Abs. 1)

Redaktionelle Anpassung auf Grund der letzten Änderung der Druckbehälterverordnung.

12 Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 42 Abs. 1 Satz 2)

Mit der 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. Dezember 1993 wurde § 42 Abs. 1 an die Richtlinie 92/21/EWG angeglichen. Im letzten Satz des neuen § 42 Abs. 1, wonach bei Personenkraftwagen die gezogene Anhängelast in keinem Fall mehr als 3500 kg betragen darf, ist der Begriff Anhängelast im Sinne der Richtlinie 92/21/EWG gebraucht worden. Die Richtlinie begrenzt aber das tatsächliche Gesamtgewicht eines Anhängers hinter einem Personenkraftwagen auf nicht mehr als 3500 kg.

Die Änderung bringt die erforderliche Klarstellung.

13 Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 43 Abs. 4 Nr. 4)

Durch die Neufassung wird klargestellt, daß die Vorschrift der Nummer 4 nicht für die in den Nummern 1 bis 3 genannten Fahrzeugarten gilt. Ferner wurde der Grenzwert, bis zu dem nicht selbsttätige Anhängerkupplungen verwendet werden dürfen an die Richtlinie 92/21/EWG bzw. an die Neufassung des § 42 Abs. 1 angeglichen.

14 Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 47 Abs. 3)

Mit der Einfügung der Nr. 5 können Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 800 kg, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG entsprechen und die die Grenzwerte der Fahrzeugklasse M des Anhangs I in Nr. 5.3.1.4 einhalten, die Vorteile für schadstoffarm anerkannte Fahrzeuge in Anspruch nehmen.

15 Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 49)

15.1 Zum Buchstaben a (Absatz 2)

15.1.1 Zu den Buchstaben aa

Redaktionelle Änderung in Verbindung mit Nr. 27.4.

15.1.2 Zu den Buchstaben bb

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 78/1015/EWG fallen Krafträder mit und ohne Beiwagen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Mit der Änderung wird klargestellt, daß alle Krafträder mit und ohne Beiwagen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 3 der StVZO den Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG entsprechen müssen.

15.2 Zum Buchstaben b (Absatz 2a)

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 78/1015/EWG fallen nur Krafträder mit und ohne Beiwagen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von

mehr als 50 km/h in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Mit der Änderung wird klargestellt, daß Auspuffanlagen und Aus-
tauschauspuffanlagen für Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h von der Kennzeichnungspflicht und vom Verkaufsverbot ausgenommen sind.

15.3 Zum Buchstaben c (Absatz 5)

Mit der Neufassung des 1. Satzes wird die neue Anschrift des zuständigen Technischen Dienstes in die StVZO übernommen.

16 Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 49a Abs. 9a)

Nach § 49a Abs. 9 dürfen auch Nebelschlußleuchten auf einem Leuchtenträger angebracht sein. In bestimmten Fällen dürfen deshalb bis zu 4 Nebelschlußleuchten nach hinten Licht abstrahlen. Auf Grund ihrer Lichtstärke werden nachfolgende Verkehrsteilnehmer erheblich geblendet. Deshalb dürfen die am Fahrzeug und die auf dem Leuchtenträger befindlichen Nebelschlußleuchten nicht gleichzeitig in Funktion gesetzt werden können. Die Ergänzung von § 49a Abs. 9a trägt diesem Gedanken Rechnung.

17 Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 51a Abs. 6 Satz 1)

Durch die StVZO wird der Geltungsbereich der Richtlinie 76/756/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/663/EWG für den nationalen Bereich auch auf Arbeitsmaschinen ausgedehnt.

Es ist zu befürchten, daß es zu Protesten seitens der betroffenen Industrien aus den anderen EU-Mitgliedsländern bei der EU-Kommission kommt, wenn die Vorschrift zum 1. Oktober 1994 wirksam wird. Die in den anderen EU-Ländern betroffenen Arbeitsmaschinen-Hersteller werden dieses als ein neues technisches Handelshemmnis anprangern.

Die eigentlichen Gründe für die Herausnahme der Arbeitsmaschinen sind jedoch in den technischen Randbedingungen zu sehen. Es ist vielfach unmöglich, z. B. an Gradern, Schaufelladern, Baggern u. ä. Fahrzeugen die seitliche Kenntlichmachung in den vorgeschriebenen Abmessungen anzubringen.

Diesem Sachverhalt wurde z. B. im § 54 Abs. 4 Nr. 5 Rechnung getragen, indem von der Ausrüstungspflicht mit zusätzlichen Fahrtrichtungsanzeigern alle Arbeitsmaschinen ausgenommen wurden. Auch bei den Umrißleuchten (§ 51b) wurden für Arbeitsmaschinen insofern Erleichterungen festgelegt, als dort für diese Fahrzeugkategorie lediglich auf die erleichterten Anbauvorschriften der Richtlinie 76/756/EWG für Anhänger und Sattelanhänger verwiesen wurde.

Die seinerzeit für die genannten Arbeitsmaschinen maßgeblichen Gründe bezüglich der Herausnahme von den Anforderungen für die zusätzlichen seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger und die Kenntlichmachung mit Umrißleuchten gelten erst recht für die Anbringung von Seitenmarkierungsleuchten an diesen Fahrzeugen, deren Zweckbestimmung hauptsächlich im Arbeitseinsatz abseits der Straße besteht. Die

Vorschrift des § 51a Abs. 6 Satz 1 wurde deshalb entsprechend geändert.

18 Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 51b Abs. 3)

Redaktionelle Richtigstellung.

19 Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 53b Abs. 3) und Artikel 2 Abs. 2 (§ 3 der 45. Ausnahmereverordnung)

Nach dem bisher geltenden Wortlaut des § 53b Abs. 3 sollten Anbaugeräte an Straßenfahrzeugen vom 1. Januar 1994 an ständig nach vorn und hinten mit Warntafeln nach DIN 11 030 (Abmessungen 423 mm x 423 mm) kenntlich gemacht werden. Die Anbringung derart großer Tafeln war aus technischen Gründen nicht immer möglich. Eine geänderte Fassung der DIN-Norm, in der auch andere, besser geeignete Formate enthalten sind, liegt nunmehr vor und wurde in die Vorschrift aufgenommen.

Die in diesem Zusammenhang getroffene Zwischenlösung (§ 3 der 45. Ausnahmereverordnung) kann damit aufgehoben werden.

20 Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 57b Abs. 4 und 9 Satz 1)

Siehe Begründung unter Nr. 2.

21 Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 57c)

21.1 Zum Buchstaben a (§ 57c Abs. 2 Satz 2)

Die Änderung dient der Klarstellung, daß mit den angegebenen Höchstgeschwindigkeiten die "v_{set}"-Geschwindigkeiten gemeint sind, auf die der Geschwindigkeitsbegrenzer jeweils einzustellen ist.

Dabei ist die "eingestellte Geschwindigkeit v_{set} " die beabsichtigte mittlere Geschwindigkeit des Fahrzeugs, wenn dieses unter stabilisierten Bedingungen gefahren wird.

21.2 Zum Buchstaben b Buchstaben aa (§ 57c Abs. 3

Nr. 1)

Die Änderung soll Einzelausnahmegenehmigungen im Interesse der Verwaltungsvereinfachung entbehrlich machen. Die in der Richtlinie 92/24/EWG enthaltene Toleranz von 5 km/h auf v_{set} gilt damit auch für die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen. Es ist nicht vertretbar, daß z. B. ein Kraftomnibus mit einer tatsächlich gemessenen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 103 km/h mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet werden muß, der die Geschwindigkeit dann bei 105 km/h abregelt. Voraussetzung für diese Regelung ist allerdings, daß die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit einschließlich Herstellungstoleranz entsprechend § 57c Abs. 4 in Verbindung mit 1.1.4.1 der Richtlinie 92/24/EWG mit einer Toleranz von nicht mehr als $\pm 1 \%$ gemessen wird. Die im Toleranzenkatalog unter 5.1 angegebene Toleranz würde es nämlich zum Beispiel bei einer gemessenen Geschwindigkeit von 105 km/h erlauben, daß der Kraftomnibus tatsächlich bis 111,65 km/h schnell sein könnte; dies ist jedoch nicht vertretbar.

21.3 Zum Buchstaben b Buchstaben bb (§ 57c Abs. 3 Nr. 3)

Redaktionelle Anpassung an den durch die 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. Dezember 1993 geänderten Wortlaut des § 19.

22 Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 58 Abs. 2a)

Die Erkennbarkeit langsam fahrender Fahrzeuge durch den nachfolgenden Verkehr kann durch ein retroreflektierendes Geschwindigkeitsschild verbessert und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

23 Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 59 Abs. 1a) und Artikel 1 Nr. 21 (Anhang zu § 59)

Anpassung an die Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. Die Anforderungen selbst sind in der o. g. Richtlinie enthalten, die in den Anhang aufgenommen wurde.

24 Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 72 Abs. 2)

Die Fristen sind entsprechend den zur Zeit überschaubaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden oder sind an die Übergangsvorschriften in den entsprechenden EG-Richtlinien angepaßt worden.

25 Zu Artikel 1 Nr. 25 (Anlage VIII)

25.1 Zum Buchstaben a (Abschnitt 1.2)

Die bisherige Fassung der Anlage VIII Abschnitt 1.2 schränkte von ihrem Wortlaut her die Hauptuntersuchung ein, da die Fahrzeuge nur auf Übereinstimmung mit der StVZO zu untersuchen waren; insoweit ergab sich auch ein Widerspruch zu § 29 Abs. 2a. Die Neufassung trägt dem Umstand Rechnung, daß auch andere Vorschriften ergänzende Bestimmungen zur StVZO bzw. spezifische Ausrüstungsvorschriften enthalten, deren Einhaltung bei Hauptuntersuchungen zu überprüfen sind (z. B.: § 18 Abs. 5 Nr. 3 StVO, Verordnung (EWG) 3821/85, § 41 BOKraft).

25.2 Zum Buchstaben b (Abschnitt 2.1)

Durch den Wegfall der Zwischenuntersuchung (ZU) bei neu in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen im ersten Jahr soll der verbesserten Fahrzeugtechnik, insbesondere aber den Verbesserungen bei Langzeittauglichkeit und niedrigerem Verschleiß Rechnung getragen werden. Aus der Sicht der Verkehrssicherheit ist diese Maßnahme gerechtfertigt; ein hierzu bei der Bundesanstalt für das Straßenwesen durchgeführtes Expertengespräch sowie eine von den Überwachungsorganisationen vorgelegte Mängelstatistik begründen dies im einzelnen

Die "Streichung" der ZU im ersten Jahr des Inverkehrbringens der davon betroffenen Fahrzeuge ist als erster Schritt i. R. der Neukonzeption der Technischen Überwachung in der Bundesrepublik zu

werten. Die Betreiber von Nutzfahrzeugen werden im Hinblick auf bestehende Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU entlastet.

25.3 Zum Buchstaben c (Abschnitt 2.3)

In den bisher geltenden Vorschriften des Abschnitts 2.3 fehlte eine Regelung für Fahrzeuge, die außerhalb des Geltungsbereichs der StVZO erstmals in den Verkehr kamen (gebrauchte Importfahrzeuge). Außerdem wurden Fahrzeuge, die vorübergehend stillgelegt waren, anders behandelt als "endgültig" stillgelegte, aber dann doch wieder zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge.

Bei dem Erlaß der Vorschrift war vermutlich davon ausgegangen worden, daß die § 21-Begutachtung im Rahmen der Wiederezulassung durchgeführt wird. Dies trifft jedoch in vielen Fällen nicht (mehr) zu. Wenn zum Beispiel Händler ein endgültig aus dem Verkehr gezogenes Fahrzeug kaufen oder wegen der zum Teil langen Standzeiten der Gebrauchtwagen Fahrzeuge nach § 27 Abs. 6 Satz 2 und 3 als aus dem Verkehr gezogen gelten, beantragen die Händler meist bald danach einen neuen Brief und eine Begutachtung nach § 21 StVZO, da die Fahrzeuge sonst nicht kurzfristig zugelassen und damit schlechter verkauft werden können. Ähnliches gilt im übrigen auch bei gebrauchten Importfahrzeugen. Bei den oft längeren Standzeiten von Gebrauchtfahrzeugen kann dies dazu führen, daß bei der Wiederezulassung die § 21-Begutachtung mehrere Monate oder noch länger zurückliegt, die Fahrzeugen aber, zum Beispiel Pkw eine Frist für die Anmeldung zur Hauptuntersuchung von 2 Jahren zu-

gestanden wurde. Durch die Neufassung des Abschnitts 2.3 sollen Ungleichbehandlungen vermieden werden.

25.4 Zum Buchstaben d (Abschnitt 4.2)

Durch die Achte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. Mai 1989 wurde der bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Unterschied zwischen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr von Technischen Prüfstellen einerseits und Kraftfahrzeugsachverständigen von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen andererseits durchgeführten Hauptuntersuchungen aufgehoben. Die Neufassung von Anlage VIII Nr. 4.2 trägt dem Rechnung.

25.5 Zum Buchstaben e (Abschnitt 6.1)

Siehe Begründung unter Nr. 2.

25.6 Zum Buchstaben f (Abschnitt 7.5)

Folgeänderung auf Grund der 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

26 Zu Artikel 1 Nr. 26 (Anlage XX)

Redaktionelle Anpassung auf Grund der Änderung des § 49 Abs. 2.

27 Zu Artikel 1 Nr. 27 (Anlage XXVII)

Die Liste der Staaten, deren Fahrerlaubnisse ohne Fahrerlaubnisprüfung umgeschrieben werden, wird um Slowenien und den US-Bundesstaat Utah (beschränkt auf Pkw-Führerscheine, nach dortiger Bezeichnung die Klasse "D") erweitert. Diese Staa-

ten erfüllen die Voraussetzungen für eine Aufnahme in die Liste, nämlich Gleichwertigkeit von Ausbildung und Prüfung, Zuverlässigkeit der Dokumente, Gegenseitigkeit. Bezüglich Utah sollen allerdings zunächst nur Fahrerlaubnisse für Pkw ohne Prüfung in deutsche umgeschrieben werden. Hinsichtlich der anderen Klassen bedarf es noch weiterer Prüfungen. Dasselbe gilt für die anderen US-Bundesstaaten.

28 Zu Artikel 1 Nr. 28 (Anhang)

28.1 Zu den Buchstaben a und g (Anhang zu § 35a Abs. 6 sowie § 50 Abs. 8 und § 51b)

Die zu den genannten Vorschriften anzuwendenden EG-Richtlinien sind geändert worden. Die Änderungen wurden durch Ergänzung des Anhangs in die StVZO aufgenommen.

28.2 Zum Buchstaben b (Anhang zu § 47 Abs. 1)

Mit der Ergänzung des Anhangs um die Richtlinie 94/12/EG wird diese in nationales Recht übernommen.

28.3 Zu den Buchstaben c und d (Anhang zu § 47 Abs. 6 und § 49 Abs. 2 Nr. 1)

Die Ergänzung dient der Anpassung an den EWR-Vertrag.

28.4 Zum Buchstaben e (Anhang zu § 49 Abs. 2 Nr. 2)

Mit der Einfügung wird die Anwendung der Richtlinie 80/410/EWG verbindlich vorgeschrieben.

28.5 Zum Buchstaben f (Anhang zu § 49 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 2a)

Die Ergänzung dient der Anpassung an den EWR-Vertrag.

28.6 Zum Buchstaben h (Anhang zu § 57c Abs. 4)

Redaktionelle Klarstellung.

28.7 Zum Buchstaben i (Anhang zu § 59 Abs. 1a)

Siehe Begründung unter Nummer 23.

29. Zu Artikel 2

29.1 Zum Absatz 1 (26. und 42. Ausnahmeverordnung)

Redaktionelle Anpassung an den durch die 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften geänderten Absatz 2 des § 19.

29.2 Zum Absatz 2 (45. Ausnahmeverordnung)

Siehe Begründung unter Nummer 19.

30 Zu Artikel 3 (§§ 18 Abs. 1 Satz 2 und 22 Abs. 2 Satz 1 StVO)

Erforderliche Anpassung an die in § 32 Abs. 1 StVZO neue höchstzulässige Breite der Straßenfahrzeuge von 2,55 m. Siehe im übrigen Begründung unter Nr. 5.

31 Zu Artikel 4 (§ 6a Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Auf Grund einer Änderung von § 15 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) durch die Vierzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. April 1993

(BGBI. I S. 412) wird seit dem 7. April 1993 bei der Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis an den Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem Drittstaat grundsätzlich die Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung verlangt. Diese "Umschreibung" der ausländischen Fahrerlaubnis ist spätestens ein Jahr nach Begründung eines ständigen Aufenthalts bzw. Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland erforderlich. Die Regelung war aus folgenden Gründen notwendig:

- Es hat sich herausgestellt, daß in zahlreichen ausländischen Staaten die Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis, insbesondere bei der Ausbildung und Prüfung, in keiner Weise dem deutschen Niveau entsprechen, bis hin zur Erteilung der Fahrerlaubnis ohne jegliche Prüfung.
- Außerdem werden in beträchtlichem Umfang gefälschte oder unechte Führerscheine zur Umschreibung vorgelegt, die von den Straßenverkehrsbehörden häufig als solche nur schwer oder überhaupt nicht erkennbar sind.
- In vielen Fällen fehlt es auch an der Gegenseitigkeit, das heißt, auch Inhaber deutscher Fahrerlaubnisse, die ihren Wohnsitz in einen anderen Staat verlegen, müssen dort eine Prüfung ablegen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die USA.

Deshalb mußte nicht zuletzt auch im Interesse der Verkehrssicherheit und der Unfallbekämpfung die neue Regelung geschaffen werden.

Führerscheine aus Drittstaaten, in denen die oben genannten drei Voraussetzungen (Gleichwertigkeit von Ausbildung und Prüfung, Zuverlässigkeit der Dokumente, Gegenseitigkeit) erfüllt sind, werden - wie Führerscheine aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union - prüfungsfrei umgeschrieben. Diese Staaten sind in einer Liste in der Anlage XXVII zur StVZO aufgeführt.

Bei der Festlegung der Voraussetzungen für die Umschreibung der Führerscheine aus den anderen Staaten, die die drei Kriterien nicht erfüllen, stand der Verordnungsgeber vor der Schwierigkeit, daß auf der einen Seite Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse aus den unterschiedlichsten Ländern sowie persönlich mit den unterschiedlichsten Vorkenntnissen und Fahrerfahrungen die deutsche Fahrerlaubnis beantragen. Auf der anderen Seite ließ aber die gebotene Einheitlichkeit und Praktikabilität der Verfahren keine zu stark differenzierende, für jeden Fall "maßgeschneiderte" Lösung zu. Der Verordnungsgeber hat deshalb auf die für den Ersterwerb einer deutschen Fahrerlaubnis an sich vorgeschriebene Ausbildung in einer Fahrschule nach den Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verzichtet und lediglich die Ablegung der üblichen Fahrerlaubnisprüfung vorgesehen. Die Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse, die die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bereits besitzen, werden die Prüfung ohne große Probleme ablegen können, zumal dies inzwischen in allen Klassen auch mit Hilfe eines Dolmetschers oder anhand fremdsprachiger Prüfungsbögen möglich ist. Bei unzureichender

Befähigung sollte es grundsätzlich dem Antragsteller überlassen bleiben, wie er seine speziellen Defizite ausgleicht und sich die notwendigen Kenntnisse aneignet (vgl. Begründung zu Artikel 4 Nr. 3 der Verordnung, VkB1. 1993 S. 403).

Allerdings wollte der Verordnungsgeber nicht, daß der Bewerber ohne Erfolgsaussichten in die Prüfung geht und hatte deshalb in § 6a FahrschAusbo vorgesehen, daß der Fahrlehrer den Antragsteller nur zur Prüfung begleiten darf, wenn er sich zuvor von den erforderlichen Kenntnissen und Fähigkeiten des Bewerbers überzeugt hat. Der Fahrlehrer ist danach also verpflichtet, die "Prüfungsreife" des Bewerbers positiv festzustellen. Ohne diese Feststellung kann der Bewerber die Prüfung nicht ablegen. Diese Regelung hat sich als Überreglementierung herausgestellt. Sie hindert den Bewerber, die Prüfung "auf eigenes Risiko" abzulegen. Dies muß man jedoch Bewerbern im Sinne von § 15 Abs. 2 StVZO zugestehen, also Personen, die Inhaber einer gültigen ausländischen Fahrerlaubnis sind, sie vielleicht schon jahrzehntelang besitzen und über eine langjährige Fahrpraxis verfügen. Die Regelung hindert auch den Fahrlehrer daran, den Bewerber, der eine Prüfung auf eigenes Risiko will, zur Prüfung zu begleiten. Sie stellt damit eine der Unterschiedlichkeit der Bewerber nicht angemessene Einengung dar und soll deshalb aufgehoben werden. Hierdurch entstehen weder ein Rechtsanspruch des Bewerbers auf die Begleitung zur Prüfung durch einen Fahrlehrer noch eine entsprechende Verpflichtung des Fahrlehrer. Da es in diesem Bereich keinen Kontrahierungszwang gibt,

782/94

kann der Fahrlehrer nach wie vor frei entscheiden, ob er mit einem Bewerber die Prüfungsfahrt absolviert. Er kann dies z. B. auch von einer Probefahrt abhängig machen. Auch liegt es im wohlverstandenen eigenen Interesse des Bewerbers, sich auf die Prüfung vorzubereiten. Dabei bietet es sich naturgemäß an, die Hilfe eines Fahrlehrers als der für die Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern zuständigen Person in Anspruch zu nehmen. Will der Bewerber nach Ablauf der Jahresfrist zur Prüfungsvorbereitung am Straßenverkehr teilnehmen, muß er dies sogar mit einem Fahrlehrer tun, da er dann in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr fahrberechtigt ist. Ob und in welcher Form die Prüfungsvorbereitung erfolgt, sollte aber der eigenverantwortlichen Entscheidung der Beteiligten überlassen bleiben. Einer gesetzlichen Reglementierung bedarf es nicht.

In den anderen Fällen, in denen § 6a FahrschAusbo von der Ausbildung befreit, kann es bei der Regelung bleiben, daß der Fahrlehrer vor der Prüfung die "Prüfungsreife" feststellen muß, da diese Fälle durchweg eher den Fällen des Ersterwerbs einer Fahrerlaubnis vergleichbar sind.

32 Zu Artikel 5

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

III. Auswirkungen auf die Preise und die öffentlichen Haushalte

Es wird davon ausgegangen, daß durch diese Verordnung keine merklichen Mehrkosten entstehen. Insofern sind auch keine meßbaren preislichen Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau - insbesondere das Verbraucherpreisniveau - zu erwarten. Soweit sich das Preisniveau erhöhen sollte, ist dies auf die technisch bessere Ausrüstung und Ausstattung der Fahrzeuge und andere Einflüsse zurückzuführen.

14.10.94

Beschluß
des Bundesrates

Neunzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 675. Sitzung am 14. Oktober 1994 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Änderungen
zur Neunzehnten Verordnung
zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 22a StVZO)

Artikel 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

4. § 22a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:
"3. (wie Regierungsvorlage)"
- b) Absatz 1 Nr. 25 wird wie folgt gefaßt:
"25. (wie Regierungsvorlage)"
- c) In Absatz 3 Nr. 2 werden nach dem Wort "Lichtquellen" die Wörter "für Scheinwerfer" eingefügt.

Begründung:

Um das Verfahren zur Genehmigung von Ausnahmen zu vermeiden, ist die sogenannte "Etwa-Wirkungsprüfung" vorgeschrieben, das heißt, die Verwendung von nichtbauartgenehmigten Einrichtungen ist zulässig, wenn sie in etwa die gleichen Wirkungen haben wie bauartgenehmigte. Nach § 22a Abs. 3 Nr. 2 StVZO wird die "Etwa-Wirkungsprüfung" auch bei Leuchten angewendet, nicht jedoch für deren Lichtquellen. Dies ist nicht einzusehen, denn Leuchten können nur mit diesen Lichtquellen "in etwa" geprüft werden.

Durch die Änderung wird auf eine Bauartgenehmigung für Lichtquellen von Leuchten verzichtet. Dadurch erübrigt sich auch eine förmliche Ausnahmegenehmigung für diese Lichtquellen.

Die "Etwa-Wirkung" darf auch bei Scheinwerfern angewandt werden. Deren Lichtquellen sind jedoch anders zu betrachten als die von Leuchten. Da von Scheinwerfern bei falscher Lichtquelle eine Blendwirkung ausgehen kann und damit eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer möglich ist, sollte in diesen Fällen auf eine Bauartgenehmigung nicht verzichtet werden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe c (§ 72 Abs. 2 zu § 32c StVZO) und Artikel 2 Abs. 3 - neu - (§ 1 der 47. Ausnahmereverordnung zur StVZO):

In Artikel 1 Nr. 24 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

c) Die Übergangsvorschrift zu § 32c (seitliche Schutzvorrichtungen) wird wie folgt gefaßt:

"§ 32c (seitliche Schutzvorrichtungen)

gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind. Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen oder Zugmaschinen gleichzusetzen sind, und ihre Anhänger müssen mit seitlichen Schutzvorrichtungen spätestens ausgerüstet sein

- ab 1. Januar 1995, wenn sie von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen,
- ab dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29), die nach dem 1. Januar 1996 durchzuführen ist, wenn sie in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis 31. Dezember 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind."

Als Folge

ist in Artikel 2 folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) § 1 der 47. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 20. Mai 1994 (BGBl. I S. 1094) wird aufgehoben."

Begründung:

Nach § 1 der 47. Ausnahmereverordnung zur StVZO sind Lastkraftwagen und Zugmaschinen, die vor dem 1. Januar 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind ("Oldtimer") von der Nachrüstpflicht mit seitlichen Schutzvorrichtungen ausgenommen. Die "Oldtimerregelung" sollte auch für die neu unter die Ausrüstungspflicht fallenden Fahrzeuge gelten, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen oder Zugmaschinen gleichzusetzen sind. Im Interesse der besseren Lesbarkeit der Vorschriften wird aus diesem Anlaß die "Oldtimerregelung" in die StVZO übernommen und an die sachlich vergleichbare Übergangsregelung für den hinteren Unterfahrschutz angepaßt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe h (§ 72 Abs. 2 zu § 49a Abs. 9a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe h ist die Übergangsvorschrift zu § 49a Abs. 9a Satz 2 wie folgt zu fassen:

"§ 49a Abs. 9a Satz 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)

ist spätestens ab 1. April 1995 auf erstmals von diesem Tage an in den Verkehr kommende Fahrzeuge oder Ladungsträger und spätestens ab 1. Januar 1996 auf andere Fahrzeuge oder Ladungsträger anzuwenden."

Begründung:

Durch die Verwendung von Ladungsträgern können bis zu vier stark leuchtende und blendende Nebelschlußleuchten gleichzeitig in Betrieb sein. Deren Blendung und damit Gefährdung der Verkehrssicherheit muß möglichst schnell beendet werden. Daher sollte für Neufahrzeuge bereits ab 1. April 1995 eine entsprechende Schaltung vorgeschrieben werden. Technische Lösungen sind bereits seit längerem auf dem Markt.

Für eine Umrüstung vorhandener Fahrzeuge oder Ladungsträger ist eine Frist bis 1. Januar 1996 notwendig und vertretbar.

4. Zu Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe b (Anlage VIII Abschnitt 2.1. StVZO)

In Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe b erhält die Tabelle in Anlage VIII Abschnitt 2.1 nachstehende Fassung:

Art des Fahrzeugs		Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand		
		Haupt- unter- suchung	Zwi- schen- unter- suchung	Bremsen- sonder- unter- suchung
		Monate	Monate	Monate
2.1.1	Kraftrad	24	-	-
2.1.2	Personenkraftwagen			
2.1.2.1	allgemein			
2.1.2.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen für die erste Hauptuntersuchung	36	-	-
2.1.2.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	24	-	-
2.1.2.2	zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungsverordnung	12	-	-
2.1.3	Kraftomnibusse und andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen			
2.1.3.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.3.2	für die weiteren Untersuchungen	12	3	12
2.1.4	Lastkraftwagen			
2.1.4.1	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t	24	-	-
2.1.4.2	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.4.3	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t	12	-	12
2.1.4.4	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t			
2.1.4.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Lastkraftwagen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.4.4.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6	12
2.1.5	Zugmaschinen			
2.1.5.1	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h	24	-	-
2.1.5.2	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h			
2.1.5.2.1	bei einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.5.2.2	bei einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t			
2.1.5.2.2.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Zugmaschinen in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.5.2.2.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6	12

Art des Fahrzeugs		Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand		
		Haupt- unter- suchung	Zwi- schen- unter- suchung	Bremsen- sonder- unter- suchung
		Monate	Monate	Monate
2.1.6	Selbstfahrende und angehängte Arbeitmaschinen			
2.1.6.1	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t	24	-	-
2.1.6.2	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.6.3	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t	12	-	12
2.1.7	Anhänger (ausgenommen Anhänger nach 2.1.6)			
2.1.7.1	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2 t und Wohnanhänger	24	-	-
2.1.7.2	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2 t, jedoch nicht mehr als 6 t	12	-	-
2.1.7.3	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t, jedoch nicht mehr als 9 t	12	-	12
2.1.7.4	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t			
2.1.7.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Anhängern in den ersten 12 Monaten	12	-	12
2.1.7.4.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6	12
2.1.8	Kraftfahrzeuge, die nicht unter 2.1.1 bis 2.1.6 fallen			
2.1.8.1	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 6 t	24	-	-
2.1.8.2	mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t	24	-	24
2.1.8.3	jedoch Krankenkraftwagen und Behinderten-Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen	12	-	-

Begründung:

Anpassung der Unterabschnitte 2.1.2, 2.1.6 und 2.1.8 an die neue Systematik der Untergliederung der anderen Unterabschnitte und sachlich notwendige Ergänzung des Unterabschnitts 2.1.6.

5. Zu Artikel 4

Artikel 4 ist zu streichen.

Begründung:

Die Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung, nach der ein Fahrlehrer den Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, der eine deutsche Fahrerlaubnis beantragt hat, nur dann zur Prüfung begleiten darf, wenn er sich zuvor davon überzeugt hat, daß der Betreffende die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten hat, verletzt Interessen der Verkehrssicherheit. Eine Prüfungsfahrt stellt hohe Anforderungen und belastet den Bewerber ohnehin. Wird die Prüfungsfahrt ohne jede Vorbereitung angetreten, so sind der Prüfer und der begleitende Fahrlehrer, aber auch die Allgemeinheit erhöht gefährdet.

Für eine Änderung des § 6a der Fahrschüler-Ausbildungsordnung besteht auch keine sachliche Notwendigkeit. Soweit die Änderung mit der Überlegung begründet wird, allen Antragstellern mit einer ausländischen Fahrerlaubnis solle die Möglichkeit eingeräumt werden, die Fahrerlaubnisprüfung "auf eigenes Risiko" und ggf. auch mehrmals ohne jede Vorbereitung in einer Fahrschule abzulegen, muß dies als unfair empfunden werden, weil hier bewußt außer acht gelassen wird, daß selbst langjährig erfahrene Fahrzeugführer in der Regel nicht in der Lage sind, die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung "aus dem Stand" zu bestehen.

Im übrigen wurde die seit 7. April 1993 geltende Regelung des § 6a der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit und der Unfallbekämpfung eingeführt. Dieses Verkehrssicherheitsinteresse besteht nach wie vor. Die Regelung hat sich, nach Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, inzwischen in der Praxis bewährt. Sie ermöglicht eine gezielte Vorbereitung der Bewerber auf die Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung unter Berücksichtigung der im Einzelfall vorhandenen Kenntnisse und Fahrfähigkeiten. Damit trägt die geltende Regelung auch den Interessen der Bewerber in flexibler Weise Rechnung.

6. Zu Artikel 4 a - neu - (Fahrzeugregisterverordnung)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4 a einzufügen:

"Artikel 4 a

Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

In § 15 Abs. 1 Satz 1 der Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2310) werden die Wörter "oder durch die von ihr bestimmte Behörde" durch die Wörter "oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen" ersetzt."

Als Folge

sind in der Ermächtigungsgrundlage der Drucksache 782/94 im ersten Tiert nach den Wörtern

"Buchstabe a und b"

die Wörter

"und des § 47 Abs. 1 Nr. 6"

einzufügen.

Begründung:

Die derzeitige Fassung des § 15 Abs. 1 Fahrzeugregisterverordnung läßt eine Übertragung von Aufgaben auf untere Verwaltungsbehörden nicht zu. Durch die vorgeschlagene Änderung wird dies ermöglicht. Im übrigen wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 der Vorlage verwiesen.

