

21.04.95

VP - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr**

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

A. Zielsetzung

1. Anhebung der Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsanforderungen für Busse aus mittel- und osteuropäischen Staaten im grenzüberschreitenden Verkehr.
2. Erhöhung der Sicherheit von Taxifahrern.

B. Lösung

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, damit

1. höhere Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsstandards mit ausländischen Staaten außerhalb der Europäischen Union vereinbart und in Genehmigungsbescheiden festgelegt werden können,
2. als zusätzliche Alarmeinrichtung das Taxischild zum Blinken gebracht werden darf.

C. Alternativen

1. Anpassung des Wiener Abkommens über den Straßenverkehr:
Wird parallel betrieben, aber nur längerfristig Erfolge
möglich.

2. Funknotruf mit Satelliten-Ortungs-System: wird zur Zeit erprobt, aber noch nicht einsetzbar.

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Mit Auswirkungen auf das Preisniveau und das allgemeine Verbraucherpreisniveau ist nicht zu rechnen.

Bundesrat

Drucksache 223/95

21.04.95

VP - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr**

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 900 00 - Pe 33/95

Bonn, den 20. April 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung
über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im
Personenverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohl

**Zweite Verordnung zur Änderung
der Verordnung über den Betrieb
von Kraftfahrunternehmen
im Personenverkehr
Vom**

Auf Grund des § 57 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 6 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 118 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 16 wird folgender Satz angefügt:

"Für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr (§§ 52 und 53 des Personenbeförderungsgesetzes) mit Staaten außerhalb der Europäischen Union können abweichend von Satz 1 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit besondere Anforderungen gestellt werden, die den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften entsprechen."

2. Dem § 25 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

"Zusätzlich kann das Taxenschild nach § 26 Abs. 1 Nr. 2 - auch mittels eingebauter roter Leuchtdioden - zum Blinken gebracht werden."

Artikel 2

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

1. Die große Zahl von Kraftfahrzeugen und der starke Verkehr auf deutschen Autobahnen und im nachgeordneten Straßennetz zwingen zu hohen Anforderungen an die technische Sicherheit der Kraftfahrzeuge und ihre Umweltverträglichkeit. Zwischen den in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen, für die im wesentlichen die von der EU festgelegten Standards gelten, und den aus mittel- und osteuropäischen Ländern (MOE-Staaten) besteht in dieser Hinsicht ein großes Gefälle. Dies gilt insbesondere auch für Omnibusse. Die damit verbundene unterschiedliche Kostenbelastung trägt außerdem zu Wettbewerbsnachteilen der deutschen Unternehmer bei.

Im Verhältnis zu den MOE-Staaten findet das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ("Wiener Abkommen") Anwendung (vgl. § 1 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr). In diesen Abkommen werden jedoch nur Mindestanforderungen für Kraftfahrzeuge beschrieben, die mit der Rechtsentwicklung in Deutschland - geprägt durch die harmonisierten Vorschriften der EU - nicht Schritt halten. Da eine Anpassung der Abkommen, denen auch eine Reihe außer-europäischer Staaten beigetreten sind, kurzfristig nicht zu erreichen ist, soll in der BOKraft eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen werden, höhere Anforderungen an die ausländischen Fahrzeuge, soweit diese zur Personenbeförderung eingesetzt werden, zu stellen.

Durch die Neuregelung wird lediglich der Anwendungsbereich der für deutsche Fahrzeuge geltenden Standards auf ausländische Fahrzeuge erweitert, nicht aber deren Inhalt geändert. Dies ist nicht erforderlich, weil es sich hierbei um die jeweils gültigen EU-Standards han-

223/95

delt, für die es einer zusätzlicher Konkretisierung im nationalen Recht nicht bedarf. Regelmäßig entsprechen die EU-Standards den Empfehlungen der ECE, Genf, die alle MOE-Staaten angenommen haben.

2. Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Mit Auswirkungen auf das Preisniveau und das allgemeine Verbraucherpreisniveau ist nicht zu rechnen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu Artikel 1

- a) Die Änderung des § 16 ermöglicht, die Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr (§§ 52, 53 PBefG) mit Bedingungen und Auflagen zu versehen, die zeitgerechte Sicherheits- und Umweltstandards betreffen. Die Zeitpunkte für die Einführung der Standards und die Modalitäten des Nachweises sollen grundsätzlich mit den betroffenen Staaten vereinbart werden.

Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind durch die Neuregelung nicht betroffen, weil für diese die betreffenden Standards ohnehin gelten.

- b) Die Änderung des § 25 soll dazu beitragen, Taxifahrer vor Überfällen zu schützen. Die Möglichkeit, das Taxischild zum Blinken zu bringen, ist geeignet, die Sicherheit der Taxifahrer zu erhöhen. Das blinkende Taxischild wird jedoch nicht vorgeschrieben. Es bleibt den Taxiunternehmen überlassen, ob sie ihre Fahrzeuge hiermit (nachträglich) ausrüsten wollen.

2. Zu Artikel 2

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

02.06.95

Beschluß
des Bundesrates

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

/ Der Bundesrat hat in seiner 685. Sitzung am 02. Juni 1995 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 EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

1. Zu Artikel 1 vor Nummer 1 (§ 8 Abs. 5 BOKraft)

In Artikel 1 ist vor Nummer 1 folgende Nummer 01 einzufügen:

'01. In § 8 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

"In den als "Nichtraucher" gekennzeichneten Fahrzeugen (§ 26 Abs. 2) ist das Rauchen ausnahmslos untersagt."

Als Folge

sind in § 45 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe b vor dem Wort

"während"

die Wörter

"in einem gemäß § 26 Abs. 2 als "Nichtraucher" gekennzeichneten Fahrzeug oder"

einzufügen.

Begründung:

In § 26 Abs. 2 BOKraft ist lediglich die Kenntlichmachung von Nichtraucher-
Taxen geregelt. Damit wird jedoch nicht ausgeschlossen, daß gleichwohl in
diesen Taxen geraucht wird. Anders als den Fahrgästen (vgl. § 14 Abs. 2
Nr. 8) ist es dem Fahrer bislang nicht verwehrt, in einer Nichtraucher-Taxe zu
rauchen, solange die Fahrgäste damit einverstanden sind (§ 8 Abs. 5) oder
solange keine Fahrgastbeförderung stattfindet (vgl. § 8 Abs. 5 i. V.m. Abs. 3

Nr. 2). Somit wird nach der derzeitigen Rechtslage zugestanden, daß dasselbe Fahrzeug bei einer Fahrt Nichtraucher- und bei der nächsten Fahrt Raucher-Taxe sein kann. Die Kenntlichmachung als Nichtraucher-Taxe ist daher irreführend. Vor allem im Interesse von Asthmakranken und an Allergien leidenden Fahrgästen sollte durch ein auch für den Fahrer geltendes und als Ordnungswidrigkeit ausgestaltetes Rauchverbot sichergestellt werden, daß in einer Nichtraucher-Taxe auch tatsächlich nicht geraucht wird.

2. Zu Artikel 1 nach Nummer 2 (§ 25 Abs. 4 und 5 BOKraft)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 3 anzufügen:

"3. In § 25 werden die Absätze 4 und 5 gestrichen."

Als Folge

sind in § 45 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe g die Wörter "§ 25 Abs. 4 über Sicherheitsgurte und Hinweisschilder," zu streichen.

Begründung

Die Absätze 4 und 5 des § 25 der Verordnung sind aufgrund der Fortentwicklung des Rechts überholt. Dies gilt für Absatz 4 aufgrund von § 35 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten) sowie aufgrund der Gurtanlegepflicht gemäß § 21 a der Straßenverkehrs-Ordnung. Absatz 5 ist wegen § 1 Abs. 2 Nr. 2 des Personenbeförderungsgesetzes i.V.m. § 1 der BOKraft überholt, da die Beförderung mit Krankenkraftwagen nicht mehr dem Personenbeförderungsrecht unterliegt.

3. Zu Artikel 1 nach Nummer 3 - neu - (§ 43 Abs. 1 BOKraft)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 - neu - folgende Nummer 4 anzufügen:

'4. In § 43 Abs. 1 Satz 1 werden nach den Wörtern "oder die von ihnen bestimmten" die Wörter "oder nach Landesrecht zuständigen" eingefügt.'

Begründung:

Die Zuweisung von Aufgaben an kommunale Körperschaften bedürfen nach niedersächsischem Verfassungsrecht (§ 57 Abs. 4 Niedersächsische Verfassung) eines Gesetzes oder einer Verordnung. Die in § 43 Abs. 1 Satz 1 BOKraft der obersten Landesbehörde bundesrechtlich übertragene Befugnis ist keine Verordnungsermächtigung.

Es ist beabsichtigt, für die kommunalen Körperschaften die Genehmigungsbefugnis für Ausnahmen von den Vorschriften der BOKraft durch eine Ergänzung der niedersächsischen "Allgemeinen Zuständigkeitsverordnung für die Gemeinden und Landkreise zur Ausführung von Bundesrecht" zu schaffen. Die Ergänzung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BOKraft ist erforderlich, um das verwirklichen zu können. (Entsprechend wurde bereits § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO durch Artikel 1 Nr. 19 der 14. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 01.04.1993 - BGBl. I S. 412 ergänzt.)

E n t s c h l i e ß u n g

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob und welche Maßnahmen zum besseren Schutz von Taxi- und Mietwagen-Fahrern vor Überfällen eingeführt werden sollten. In Betracht kommen z.B. satellitengestützte Ortungssysteme, Hilferuf-Systeme, Videoüberwachungssysteme (wie z.B. der in Salzburg laufende Modellversuch), Fahrer-Schutzsysteme (wie beispielsweise die Fahrerkabine) sowie spezielle Fahrerschulungen.

Begründung:

Überfälle auf Taxi- und Mietwagen-Fahrer gehören zum Bereich der Schwerstkriminalität, der in den letzten Jahren zugenommen hat. Die Taxi- und Mietwagen-Fahrer bedürfen daher bei ihrer Berufsausübung eines besonderen, vorbeugenden Schutzes, der auch im allgemeinen öffentlichen Interesse liegt. Um der Kriminalität alsbald wirksam zu begegnen und die Taxi- und Mietwagen-Fahrer zu schützen, müssen die möglichen Schutzmaßnahmen untersucht und baldmöglichst eingeführt werden.