

09.12.96**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Fz - In - K - Rzu **Punkt** der 707. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1996

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer Gesetze****A****Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Rechtsausschuß (R)****empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zunehmen:****In 1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 StVG)**

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob
zumindest für Personen, die sich nicht an verschiedenen Orten in zwei oder
mehr Mitgliedstaaten aufhalten, der ordentliche Wohnsitz im Sinne des Artikel
9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den
Führerschein (Abl. EG Nr. L 237 S. 1) entsprechend § 7 BGB (Wohnsitz), § 3
Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a VwVfG (gewöhnlicher Aufenthalt) oder § 12 MRRG
(Wohnung) definiert werden kann.

Begründung:

Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung und der Transparenz für die Be-
troffenen sollten neue Begriffsbestimmungen zur Bezeichnung des Aufent-
haltes grundsätzlich vermieden werden.

Ausgeliefert am**10. DEZ. 1996**

VP 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 4 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 4 Satz 2 nach dem Wort

"Bewerber"

die Wörter

"aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel"

einzuführen.

Begründung:

Zwar stellt die Begründung klar, daß Fälle bedingter Eignung nur im Bereich der körperlichen und geistigen Eignung denkbar sind. Im Interesse der Rechtsklarheit sollte diese Klarstellung jedoch in der Vorschrift selbst erfolgen.

R 3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 5 Nr. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 5 Nr. 1 die Wörter "den Führer" durch die Wörter "das Führen" zu ersetzen.

Begründung:

Sprachliche Richtigstellung.

VP 4. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 7 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 2 Abs. 7

- in Satz 2 nach dem Wort "dazu" das Wort "insbesondere" einzufügen
- und
- in Satz 3 das Wort "insbesondere" zu streichen.

Begründung:

Bei ihren Ermittlungspflichten ist die Straßenverkehrsbehörde nicht nur auf die in der Vorschrift genannten Auskünfte aus den verschiedenen Registern beschränkt.

Im übrigen redaktionelle Änderung.

VP 5. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 9 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 9 Satz 1 die Wörter "oder Befähigung" durch die Wörter ", Befähigung oder Zuverlässigkeit" zu ersetzen.

Begründung:

Das Straßenverkehrsrecht kennt neben der Eignung und Befähigung auch noch die Zuverlässigkeit von bestimmten Fahrerlaubnisinhabern oder -bewerbern sowie von Personen, denen die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben zur Einhaltung von Vorschriften für die Sicherheit im Straßenverkehr übertragen worden ist (§ 2 Abs. 13, § 28 Abs. 2 Nr. 4 StVG - E; § 15e Abs. 1 Nr. 2 StVZO). Da nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts die bei der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderliche Zuverlässigkeit einen gewerberechtlichen Einschlag besitzt, bestehen Bedenken, sie im Sinne einer gesteigerten Eignung - wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt - zu verstehen. Somit ist es erforderlich, den Begriff der "Zuverlässigkeit" hier ausdrücklich aufzunehmen.

In 6. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 12 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 12 Satz 1 die Worte "erforderlich ist" durch die Worte "erforderlich erscheint" zu ersetzen.

Begründung:

Die vorgesehenen Übermittlungen sollen in der Annahme, nicht aber in der Gewißheit erfolgen, daß die zu übermittelnden Daten zur Aufgabenerledigung des Datenempfängers erforderlich sind.

Diese Annahme wird grundsätzlich nur gerechtfertigt sein, wenn die Polizei Anhaltspunkte dafür hat, daß der Betroffene eine Fahrerlaubnis besitzt oder beantragt hat.

VP 7. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 13 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 13 Satz 3 nach den Wörtern "und die Aufsicht werden"

(noch Ziffer 7)

die Wörter

"- ausgenommen für Personen nach Satz 2 -"
einzufügen.

Begründung:

Voraussetzungen, Inhalt, Umfang und Verfahren für die amtliche Anerkennung von Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr sind im Kraftfahrersachverständigengesetz geregelt. Gleiches gilt für die Aufsicht über diese Sachverständigen und Prüfer sowie über die Technischen Prüfstellen.

VP 8. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2a Abs. 1 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2a Abs. 1 Satz 1 das Wort "zwei" durch das Wort "drei" zu ersetzen.

Begründung:

Der Führerschein auf Probe hat sich bewährt und wird von den Fahranfängern akzeptiert. Wie die dazu vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen, hat er eine deutliche, wenn auch nicht ausreichende Senkung der Verkehrsgefahren bei jungen Fahranfängern bewirkt, und zwar besonders bei jungen Männern, von denen weitaus größere Verkehrsgefahren ausgehen als von den weiblichen Fahranfängern, bei denen sie nicht größer sind als bei erfahrenen männlichen Verkehrsteilnehmern.

Die Verlängerung der Probezeit ist wegen der nachgewiesenen positiven disziplinierenden Wirkung der Fahrerlaubnis auf Probe geeignet, eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bewirken. Sie ist notwendig, weil auch bei den Fahranfängern in der Gruppe der 21- bis 24-jährigen, bei denen die Probezeit meist schon abgelaufen ist, weiterhin ein überproportional hohes Unfallrisiko besteht. Dem entspricht es, daß der Anteil der wegen Zuwiderhandlungen im Verkehrszentralregister registrierten Personen zwischen 21 und 24 viermal so hoch ist wie der Anteil der bis 20-jährigen, obwohl umgekehrt die Zahl der registrierten Personen mit Fahrerlaubnis auf Probe in der Altersklasse bis 21 Jahre ca. viermal so hoch ist wie die Zahl der Personen zwischen 22 und 25 Jahren. Die Verlängerung der Probezeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat weiterhin den Vorteil, daß sie die weit überwiegende

(noch Ziffer 8)

Mehrheit der jungen Fahranfänger, die sich verkehrsgerecht und verantwortungsbewußt verhält, nicht belastet, sondern nur diejenigen, die ohne die drohenden Maßnahmen bis hin zum Verlust der Fahrerlaubnis eher zu einem vorschriftswidrigen und verkehrsgefährdenden Verhalten neigen.

VP

9. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 2b Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 4 ist in Buchstabe b der Doppelbuchstabe bb zu streichen.

Begründung:

Die Mitwirkung an Gruppengesprächen bildet das Kernstück der Aufbau-seminare für auffällige Kraftfahrer im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe. Hieran sollte festgehalten und auch keine Ausnahmeregelung für die Teilnahme an einem Einzelseminar getroffen werden.

Nach der bisherigen Verwaltungserfahrung sind keine Gründe bekannt geworden, die die Teilnahme an einem Gruppenseminar als nicht zumutbar haben erscheinen lassen. Wenn der verkehrsauffällige Kraftfahrer ohnehin nicht verpflichtet ist, die Hintergründe der Verstöße, die zur Teilnahme am Seminar geführt haben, zu offenbaren, ist nicht einzusehen, warum er deshalb von der Teilnahme an Gruppengesprächen befreit werden sollte. Im übrigen ist die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß durch die Zulassung von Einzelseminaren innerhalb der Seminare ein 2-Klassen-System geschaffen wird.

R

10. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3 Abs. 4 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 3 Abs. 4 Satz 2 nach dem Wort "Hauptverfahrens" die Wörter "oder der Antrag auf Erlaß eines Strafbefehls" einzufügen.

Begründung:

§ 3 Abs. 4 StVG begründet im Verwaltungsverfahren über die Entziehung der Fahrerlaubnis die Bindung der Behörde an strafgerichtliche Entscheidungen. Satz 2 stellt dabei den Strafbefehl sowie den die Eröffnung des Hauptverfahrens ablehnenden Beschluß einem Urteil gleich. Dies entspricht den gesetzlichen Wertungen des § 410 Abs. 3 StPO, der den unanfechtbaren Strafbefehl einem rechtskräftigen Urteil gleichstellt, sowie der §§ 204 Abs. 1, 211 StPO, nach denen einem unanfechtbaren Beschluß, mit dem die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, insoweit eine „rechtskraftähnliche“, beschränkte Sperrwirkung für die erneute Verfolgung zukommt, als diese nur aufgrund neuer Tatsachen und Beweismittel zulässig ist.

(noch Ziffer 10)

Dem nach Anklageerhebung möglichen Beschluß über die Ablehnung der Eröffnung des Hauptverfahrens stellt das Gesetz für das Strafbefehlsverfahren in § 408 Abs. 2 StPO den Beschluß rechtlich gleich, mit dem der beantragte Erlaß eines Strafbefehls abgelehnt wird. Der Vollständigkeit halber ist dieser Beschluß in die Auflistung abschließender strafgerichtlicher Entscheidungen in § 3 Abs. 4 Satz 2 StVG aufzunehmen, zumal die rechtliche Gleichstellung des § 408 Abs. 2 StPO nach der Systematik des neuen § 3 Abs. 4 in dieser Vorschrift des StVG nicht greift.

Der Vollständigkeit der Nennung abschließender strafgerichtlicher Entscheidungen kommt deshalb besondere Bedeutung zu, weil in der Praxis der Strafverfolgung ein nicht geringer Teil der Verkehrssachen im Strafbefehlsverfahren abgewickelt wird.

In 11. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3 Abs. 5 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 3 Abs. 5
die Worte "im Einzelfall"
zu streichen.

Begründung:

Die Regelung dient der Verkehrssicherheit. Die Polizei soll in die Lage versetzt werden, die Einhaltung der Entscheidungen über die Fahrerlaubnisentziehung und die Anordnung eines Fahrverbotes zu überwachen. Erforderlich ist die Übermittlung jeder Entscheidung. Zudem würde eine Einzelfallprüfung zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand führen.

VP 12. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 4 Abs. 3 und 5 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und in Absatz 5 Satz 1 die Zahl "10" durch die Zahl "8" zu ersetzen.

Begründung:

In der neuen Form des Punktsystems hat die individuelle Ansprache eines auffällig gewordenen Kraftfahrers im Rahmen eines Aufbauseminars besonderes Gewicht. Mit dieser Regelung wird auch der Bonus eines sogenannten Punkterabatts durch den Gesetzgeber anerkannt. Da die erste Maßnahme nach dem Punktsystem weiterhin lediglich eine Ermahnung des Kraftfahrers darstellt, verbunden mit dem förmlichen Angebot eines Punkte-

(noch Ziffer 12)

rabatts bei Besuch eines Aufbauseminars, sollte diese als Hilfestellung für den Kraftfahrer gedachte Maßnahme möglichst bald Platz greifen. Unter Berücksichtigung der Tilgungsregelungen ist dafür das Erreichen einer Punktezahl von 10 ein zu später Zeitpunkt. Notwendig, auch im Interesse des Kraftfahrers selbst, ist es deshalb, diesen Zeitpunkt auf das Erreichen von 8 Punkten festzulegen.

VP 13. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 4 Abs. 8 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 4 Abs. 8 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die beabsichtigte Regelung sieht vor, daß Aufbauseminare auch als Einzelseminare durchgeführt werden können. Diese Regelung widerspricht dem Charakter der Aufbauseminare, denn diese sind als gruppendynamische Seminare konzipiert worden.

R 14. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 4 Abs. 10 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 4 Abs. 10 Satz 3 das Wort "Verwaltungsbehörde" durch das Wort "Fahrerlaubnisbehörde" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

VP 15. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist in § 6 Abs. 1 Nr. 1 nach Buchstabe c folgender Buchstabe c₁ einzufügen:

"c₁) die Maßnahmen zur Beseitigung von Eignungsmängeln, insbesondere Inhalt und Dauer entsprechender Kurse, die Teilnahme an solchen Kursen, die Anforderungen an die Kursleiter sowie die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten

(noch Ziffer 15)

und die Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Kurse zu gewährleisten,".

Begründung:

Mit der Änderung soll eine Ermächtigungsgrundlage für die Festlegung geeigneter Maßnahmen zur Herstellung, Wiederherstellung oder Stabilisierung der Kraftfahrreignung geschaffen werden. Damit werden die bereits seit Jahren erfolgreich durchgeführten Nachschulungskurse insbesondere für alkoholauffällige Kraftfahrer auf eine rechtliche Grundlage gestellt. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, weitere Anbieter solcher Kurse zuzulassen.

Da sichergestellt werden muß, daß diese Kurse auf Dauer den Anforderungen entsprechen, wird außerdem eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, um eine entsprechende Qualitätssicherung vorzusehen.

VP 16. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k nach den Wörtern "Bundesanstalt für Straßenwesen" die Wörter "oder das Kraftfahrt-Bundesamt" einzufügen.

Als Folge

ist in Artikel 8 Nr. 2 in § 2 Abs. 1 nach Nummer 5 KBA-Gesetz folgende neue Nummer 5a einzufügen:

"5a. die Zertifizierung der Qualitätssicherung oder Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung oder Prüfung nach § 2 Abs. 13 StVG zu gewährleisten,"

Begründung:

Es soll vermieden werden, daß die Technische Prüfstelle hinsichtlich der Fahrzeug- und Führerprüfungen durch unterschiedliche Stellen zertifiziert oder akkreditiert wird. Deshalb sollte eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen werden; ob von ihr Gebrauch gemacht wird, bleibt der Verordnung überlassen.

VP 17. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p im 2. Spiegelstrich nach den Wörtern "durch die" das Wort "freiwillige" einzufügen.

Begründung:

Die Ergänzung dient der Klarstellung. Nach der Gesetzesbegründung ist nur eine freiwillige Teilnahme vorgesehen. Dies muß auch im Gesetzestext selbst zum Ausdruck kommen.

VP 18. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p im zweiten Spiegelstrich am Ende das "Komma" durch das Wort "und" zu ersetzen und folgender dritter Spiegelstrich anzufügen:

- "- durch die Festlegung von Beschränkungen und Auflagen, insbesondere durch Herabsetzung der Grenzwerte für die Alkoholkonzentration (§ 24a), durch Festlegung von allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen beim Führen von Kraftfahrzeugen sowie deren diesbezügliche Kennzeichnung,"

Begründung:

Die von der Bundesregierung eingeräumten Möglichkeiten, das überproportional hohe Unfallrisiko junger Fahranfänger zu reduzieren, reichen nicht aus.

Es ist vielmehr erforderlich, die Fahrerlaubnis mit Auflagen und Beschränkungen zu versehen.

Diese sollen die Fahranfänger zu einer zurückhaltenden Fahrweise anhalten und von der Notwendigkeit entlasten, besonders riskante Situationen bewältigen zu müssen.

Mit der möglichen Herabsetzung des Grenzwertes für die Alkoholkonzentration wird der Tatsache Rechnung getragen, daß Fahranfänger durch Alkoholgenuß einem besonderen Risiko ausgesetzt sind, da bei ihnen Wahrnehmungsstrategien und Automatismen der Fahrzeugbeherrschung noch im Aufbau begriffen sind und sie ihre Fähigkeiten oft noch nicht richtig einschätzen

(noch Ziffer 18)

können. Für sie ist daher jede zusätzliche, vermeidbare Beeinträchtigung auszuschließen. Daher ist ein absolutes Alkoholverbot erforderlich.

Des weiteren wird mit einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung einer der Hauptunfallursachen allgemein und speziell von Fahranfängern begegnet. Wenngleich sich die Unfallursache "Geschwindigkeit" stets auf die jeweilige Situation bezieht und damit noch keine Aussage über die gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten getroffen ist, muß davon ausgegangen werden, daß gerade bei unerfahrenen Fahrern ein gewohnheitsmäßig hohes Geschwindigkeitsniveau Auswirkungen auf die Geschwindigkeitswahl auch in problematischen Situationen hat.

Ursache dieser hohen Geschwindigkeiten ist dabei teilweise auch der Erwartungsdruck des Fahranfängers, der sich genauso verhalten möchte wie ein Routinier. Es ist daher sinnvoll, daß Fahranfänger als "Noch-Lernende" erkannt werden. Damit muß von Fahranfängern nicht versucht werden, "über ihre Verhältnisse" zu fahren, um nicht aufzufallen. Im übrigen wird mit dieser Maßnahme die Überwachung der obengenannten Punkte ermöglicht.

VP 19. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg (§ 6 Abs. 1 Nr. 9 StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe gg wie folgt zu fassen:

'gg) In Nummer 9 werden nach dem Wort "Vordrucke" die Wörter "und Plaketten oder Prüffolien (nach den §§ 19, 23, 29 und 47a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) sowie Stempel nach diesem Gesetz oder den auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften," eingefügt.'

Als Folge

sind in Artikel 8 Nr. 2 in § 2 Abs. 1 Nr. 5 KBA-Gesetz jeweils die Wörter "und Plaketten" durch die Wörter ", Plaketten und Prüffolien sowie Stempel" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist zu erwarten, daß für diesen Bereich auch Qualitätsanforderungen in Rechtsvorschriften erlassen werden müssen. Es handelt sich dabei z.B. um die für den Nachweis der Sicherheitsprüfung vorgesehene Prüffolie und die in einem Großversuch getesteten Stempel.

In der Begründung sollte im übrigen klargelegt werden, daß die Abnahmebescheinigung nach § 19 Abs. 3 und die Stilllegungsbescheinigung zu den Fahrzeugpapieren zählt.

VP 20. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 6a Abs. 4 StVG)

In Artikel 1 Nr. 11 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe b₁ einzufügen:

'b₁) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

"(4) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 2 kann bestimmt werden, daß die für die einzelnen Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen und Untersuchungen, zulässigen Gebühren auch erhoben werden dürfen, wenn die Amtshandlungen aus Gründen, die nicht von der Stelle, die die Amtshandlungen hätte durchführen sollen, zu vertreten sind, und ohne ausreichende Entschuldigung des Bewerbers oder Antragstellers am festgesetzten Termin nicht stattfinden konnten oder abgebrochen werden mußten."

Begründung:

Folge der Änderungen in Artikel 1 Nr. 11 Buchstaben a und b. Andernfalls würde die Regelung in Absatz 4 künftig nicht mehr für Abnahmen und Begutachtungen gelten.

VP 21. Zu Artikel 1 nach Nummer 13 (§ 24a StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a - neu - einzufügen:

'13a. In § 24 a wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die in Absatz 1 genannte Blutalkoholkonzentration hinsichtlich der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe herabzusetzen, wenn dies nach wissenschaftlichen Erkenntnissen geboten ist, um einer besonderen Auswirkung von Alkoholgenuß auf die Fahrtüchtigkeit entgegenzuwirken."

Begründung:

Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen hat der Genuß von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit junger Fahranfänger eine signifikant höhere Auswirkung als bei älteren und erfahrenen Kraftfahrern.

(noch Ziffer 21)

Dem soll durch die Ermächtigung Rechnung getragen werden, nach näherer Prüfung den allgemeinen Gefahrengrenzwert für Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe entsprechend herabzusetzen.

VP 22. Zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 25 Abs. 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

'aa) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Für seine Dauer wird ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein, der zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, amtlich verwahrt."

Begründung:

Das Fahrverbot wirkt als Ahndungsmaßnahme nur im Inland. Es berührt nicht den Bestand der Fahrerlaubnis. Soweit das ausländische Recht die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im dortigen Bereich an den Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis knüpft, wird diese Berechtigung deshalb durch ein Fahrverbot nicht berührt. Deshalb werden deutsche internationale Führerscheine bei Erlass eines Fahrverbots in der Praxis nicht in Verwahrung gegeben. Da hinsichtlich der Wirkung des Fahrverbots auf die Berechtigung, im Ausland aufgrund der deutschen Fahrerlaubnis gleichwohl Kraftfahrzeuge zu führen, weitgehend Unklarheit besteht, soll die Rechtsänderung der Klarstellung dienen.

Ergibt die abschließende Prüfung durch die Bundesregierung, daß eine jedenfalls mittelbare Erstreckung des Fahrverbots auf Gebiete außerhalb der Bundesrepublik möglich ist, so sieht der Bundesrat allerdings keine Notwendigkeit für eine Rechtsänderung der beschlossenen Art.

VP 23. Zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe d (§ 25 Abs. 5 StVG)

In Artikel 1 Nr. 14 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

'd) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 ... (weiter wie Vorlage) ...

bb) Nach Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

"Sind gegen den Betroffenen mehrere Fahrverbote wirksam, so laufen die Verbotsfristen nacheinander. Die Verbotsfrist aufgrund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote

(noch Ziffer 23)

gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist aufgrund des früher angeordneten Fahrverbots zuerst, bei gleichzeitiger Anordnung ist die frühere Tat maßgebend."

Als Folge

ist in Artikel 3 Nr. 1 (§ 44 StGB) folgender Buchstabe c₁ anzufügen:

'c₁) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

"(4) Sind gegen den Täter mehrere Fahrverbote wirksam, so laufen die Verbotsfristen nacheinander. Die Verbotsfrist aufgrund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist aufgrund des früher angeordneten Fahrverbots zuerst, bei gleichzeitiger Anordnung ist die frühere Tat maßgebend."

Begründung:

Sowohl aus verkehrserzieherischen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es zwingend notwendig, Fahrverbotsfristen mehrerer Verbote nicht gleichzeitig zu berechnen, sondern nacheinander wirken und gegebenenfalls vollstrecken zu lassen. Das Fahrverbot hat die Funktion eines deutlichen Denkkzettels. Es kann nicht im Interesse der Verkehrssicherheit sein, wenn ein hartnäckiger Täter die Möglichkeit hat, nach Begehen eines schwerwiegenden, in der Regel mit Fahrverbot bedrohten Verkehrsverstößes weitere Verstöße von gleichem Gewicht zu begehen, ohne das Risiko, für einen zusätzlichen Zeitraum auf den Führerschein verzichten zu müssen.

R 24. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 16 ist in § 28 Abs. 2 Nr. 3 vor dem Wort "Straftaten" das Wort "wiederholt" zu streichen.

Begründung:

Nach § 30 Abs. 1 Nr. 1 des geltenden StVG dürfen die Eintragungen im Verkehrszentralregister uneingeschränkt für Zwecke der Strafverfolgung verwertet werden. Es besteht kein Anlaß, den Zweck des Verkehrszentralregisters enger zu beschreiben. Jedenfalls sollten durch die Beschreibung des Zwecks des

(noch Ziffer 24)

Verkehrszentralregisters in § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG durch das Wort "wiederholt" keine Unsicherheiten in die Auslegung der Vorschrift hineingetragen werden. Auch der geltende § 30 Abs. 1 Nr. 1 StVG enthält nicht das Wort "wiederholt". Bei der Ahndung der ersten Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr müssen die Eintragungen im Verkehrszentralregister über Verkehrsordnungswidrigkeiten für die Strafverfolgung zur Verfügung stehen.

R 25. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 16 ist in § 28 Abs. 2 Nr. 3 das Wort "und" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung bedarf der sprachlichen Richtigstellung. Es reicht nach dem Willen des Entwurfs offenbar aus, daß die Daten, die im Verkehrszentralregister gespeichert werden sollen, auch nur für einen der in § 28 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 genannten Zwecke erforderlich sind.

VP 26. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 3 Nr. 11 StVG)

In Artikel 1 Nr. 16 sind in § 28 Abs. 3 Nr. 11 nach der Angabe

"§ 2a Abs. 2" und nach der Angabe "§ 4 Abs. 3" jeweils

die Wörter

"Nr. 1 und 2"

einzufügen.

Begründung:

Die in § 2a Abs. 2 Nr. 3 und § 4 Abs. 3 Nr. 3 jeweils geregelte Entziehung der Fahrerlaubnis ist bereits von § 28 Abs. 3 Nr. 6 erfaßt. Durch die Änderung wird diese Doppelregelung beseitigt.

In 27. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 5 Satz 4 StVG)

In Artikel 1 Nr. 16 sind in § 28 Abs. 5 Satz 4 die Worte "über beide Personen" durch die Worte "zu diesen Personen" zu ersetzen.

Begründung:

In Ausnahmefällen können sich Zweifel an der Identität auf mehr als zwei Personen beziehen.

In 28. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 5 Satz 4 StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob vor der Eintragung nach § 28 Abs. 5 Satz 4 StVG den Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden sollte, um Zweifel, ob eine Eintragung ihnen zuzurechnen ist, auszuräumen.

Begründung:

Eintragungen im Verkehrszentralregister enthalten "Negativaussagen" über den Betroffenen. Daher sollten Zweifel an der Identität möglichst frühzeitig ausgeräumt werden. Zweifel an der Identität müssen spätestens ausgeräumt sein, wenn auf Grund von Eintragungen im Verkehrszentralregister Maßnahmen gegen den Betroffenen ergriffen werden.

Es ist davon auszugehen, daß bei Zweifeln über die Identität die Personen, auf die sich der vorgesehene Eintrag nicht bezieht, in einer Weise mitwirken werden, daß Zweifel an ihrer Identität ausgeschlossen werden können.

Folgeänderungen wären in Artikel 1 Nr. 33 (§ 42 Abs. 1 Satz 4 StVG) und Nr. 37 (§ 59 Abs. 1 Satz 4 StVG) erforderlich.

R 29. Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 29 Abs. 1 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 17 sind in § 29 Abs. 1 Satz 3 vor den Wörtern "Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde" die Wörter "Eintragungen über" einzufügen.

(noch Ziffer 29)

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

R 30. Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 30 Abs. 1 Nr. 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 17 ist in § 30 Abs. 1 Nr. 2 das Wort "sowie" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung bedarf sprachlicher Korrektur. Nach dem Willen des Gesetzentwurfs braucht die Stelle, an die Eintragungen übermittelt werden dürfen, nur für eine der drei genannten Maßnahmen zuständig zu sein.

R 31. Zu Artikel 1 Nr. 18 Buchstabe d (§ 30 a Abs. 3 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 18 Buchstabe d sind in § 30 a Abs. 3 Satz 3 die Wörter ", sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Personendaten einer bestimmten Person gestellt wird" zu streichen.

Begründung:

Keinesfalls hinnehmbar ist die im Entwurf vorgesehene Verwendungsbeschränkung, wonach das Ersuchen unter Verwendung von Personendaten einer bestimmten Person gestellt werden muß. Eine solche Beschränkung sieht auch § 11 Abs. 6 BKAG-E (BR-Drs. 94/95) nicht vor.

In 32. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 36 Abs. 2 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb ist § 36 Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Satz 1 gilt entsprechend für den Abruf der zuständigen Polizeidienststellen der Länder und Verwaltungsbehörden im Sinne von § 26 Abs. 1 aus den örtlichen Fahrzeugregistern des jeweiligen Landes."

(noch Ziffer 32)

Begründung:

Aus den örtlichen Fahrzeugregistern dürfen derzeit nur die im Zuständigkeitsbezirk der jeweiligen Zulassungsstelle (§ 23 Abs. 2 StVZO) liegenden Polizeidienststellen Halterabfragen im automatisierten Verfahren durchführen. Bei den angrenzenden Zulassungsstellen sind diese Abfragen nicht zulässig. Andererseits können durch die Polizeidienststellen beim Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes notwendige Halterabfragen ohne örtliche Beschränkung erfolgen. Das ist unbefriedigend, verursacht höheren Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten. Das Zentrale Fahrzeugregister ist weniger aktuell als die örtlichen Fahrzeugregister (die Dienststellen berichten über einen Zeitverzug von vier Wochen und mehr gegenüber dem örtlichen Fahrzeugregister bei Berichtigung von Halterdaten). Die Verfahrensweise wirkt sich in der Praxis nachteilig aus. Die Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister stimmen oftmals nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten überein. Zudem werden Daten benötigt, die nicht aus dem Zentralen Fahrzeugregister im automatisierten Verfahren abgefragt werden können (z.B. Daten über das zulässige Gesamtgewicht oder die früheren Halter eines Fahrzeugs oder das Nichtbestehen des Versicherungsverhältnisses). Diese Daten müssen dann in jedem Einzelfall telefonisch (mit Rückruf) oder schriftlich bei dem örtlichen Fahrzeugregister erfragt werden.

Beispielsweise ist das Hessische Landeskriminalamt mit Sitz in Wiesbaden nur berechtigt, bei der Zulassungsstelle in Wiesbaden im automatisierten Verfahren abzufragen. Auch diese Behörde benötigt aus den genannten Gründen häufig Daten aus anderen Zulassungsstellen und muß diese telefonisch abfragen. Das gilt auch für das Hessische Wasserschutzpolizeiamt und die Fernmeldestelle der Hessischen Polizei.

R 33. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb (§ 36 Abs. 6 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb sind in § 36 Abs. 6 Satz 3 die Wörter ", sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Halterdaten einer bestimmten Person oder von Fahrzeugdaten eines bestimmten Fahrzeugs gestellt wird" zu streichen.

Begründung:

Keinesfalls hinnehmbar ist die im Entwurf vorgesehene Verwendungsbeschränkung, wonach das Ersuchen unter Verwendung von anderweitig bereits ermittelten Halterdaten oder Fahrzeugdaten gestellt werden muß. Eine solche Beschränkung sieht auch § 11 Abs. 6 BKAG-E (BR-Drs. 94/95) nicht vor.

VP 34. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 48 Abs. 1 Nr. 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist in § 48 Abs. 1 Nr. 2 am Ende der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

"anstelle der Fahrerlaubnisbehörden darf die zur Erteilung einer Prüfbescheinigung zuständige Stelle ein Register über von ihr ausgegebene Bescheinigungen für die Berechtigung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge führen."

Begründung:

In den Ländern erteilen neben den technischen Prüfstellen z.B. auch die Verkehrswachten und die Automobilclubs Bescheinigungen zum Führen von Mofas (§ 4a Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Die Ausgabe dieser Prüfbescheinigungen wird z.B. in Listen festgehalten und 5 Jahre aufbewahrt.

VP 35. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 49 Abs. 2 Nr. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist in § 49 Abs. 2 die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

"1. für die Beurteilung der Eignung, Befähigung und Zuverlässigkeit von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen und"

Begründung:

Die örtlichen Fahrerlaubnisregister dienen neben der Beurteilung der Eignung und Befähigung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen auch dazu, die Zuverlässigkeit von Inhabern und Bewerbern der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gem. § 15e Abs. 1 Nr. 2 StVZO beurteilen zu können. Die Ergänzung der Zweckbestimmung ist erforderlich, weil nach bisheriger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die "Zuverlässigkeit" einen gewerberechtlichen Einschlag besitzt und nicht als "gesteigerte Eignung" zu verstehen ist.

VP 36. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 49 Abs. 2 Nr. 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist in § 49 Abs. 2 Nr. 2 das Wort "fahrerlaubnisfreien" zu streichen.

Begründung:

Durch die Streichung wird die Zweckbestimmung der örtlichen Register um die Möglichkeit der Prüfung erweitert, ob ein Verbot zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge besteht. Ansonsten wäre es nicht zulässig, das Bestehen eines Fahrverbotes, das im örtlichen Fahrerlaubnisregister gespeichert ist, den zuständigen Stellen zu übermitteln, die die Fahrberechtigung einschließlich des Bestehens eines Fahrverbotes kontrollieren. Denn auch an sie dürfen Daten nur im Rahmen der jeweiligen Zweckbestimmung der Register übermittelt werden.

R 37. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 52 Abs. 1 Nr. 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist in § 52 Abs. 1 Nr. 2 das Wort "sowie" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung bedarf sprachlicher Korrektur. Nach dem Willen des Gesetzentwurfs soll es erkennbar ausreichen, daß die Stellen, an die in den Fahrerlaubnisregistern gespeicherte Daten übermittelt werden dürfen, lediglich eine der in § 52 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 genannten Kompetenzen besitzen.

VP 38. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 65 Abs. 10 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist in § 65 Abs. 10 Satz 2 das Datum "31. Dezember 2005" durch das Datum "31. Dezember 2009" zu ersetzen.

Begründung:

Der Wegfall der örtlichen Register bedingt die Aufnahme aller Fahrerlaubnisdaten im Zentralen Fahrerlaubnisregister. Da zunächst ein Zwangsumtausch von Führerscheinen nicht vorgesehen ist, ist zu erwarten, daß für die Aufnahme der Daten ins zentrale Register ein längerer Zeitraum erforderlich ist. Eine zu knappe Terminsetzung bedingt den Zwangsumtausch nach Ablauf eines verhältnismäßig kurzen Zeitraums. Darüber hinaus muß für die beteilig-

(noch Ziffer 38)

ten Straßenverkehrsbehörden ausreichende Planungssicherheit bestehen. Daher muß die im Gesetzentwurf vorgesehene Frist verlängert werden. Die Andeutung einer Fristverlängerung in der Begründung bedingt eine Änderung des Gesetzes; dies ist mit einem aufwendigen Änderungsverfahren verbunden.

R 39. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 65 Abs. 10 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 ist § 65 Abs. 10 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Liegen die vorgenannten Voraussetzungen nicht vor, dürfen örtliche Fahrerlaubnisregister längstens noch bis 31. Dezember 2005* geführt werden."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Nach dem Willen des Entwurfs (siehe Begründung zu Artikel 1 § 65, S. 87 f. der Drucksache) sollen dann, wenn die Voraussetzungen des § 65 Abs. 10 Satz 1 geschaffen sind und die örtlichen Fahrerlaubnisregister dadurch entbehrlich geworden sind, diese in jedem Falle nicht mehr geführt werden. Der in Satz 2 enthaltene Termin 31. Dezember 2005 gibt lediglich den Zeitpunkt an, bis zu dem unabhängig von anderen Voraussetzungen örtliche Fahrerlaubnisregister längstens geführt werden dürfen.

VP 40. Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 65 Abs. 10 Satz 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 37 sind in § 65 Abs. 10 Satz 3 nach der Angabe

"§ 2a Abs. 2" und der Angabe "§ 4 Abs. 3" jeweils

die Wörter

"Nr. 1 und 2"

einzufügen.

Begründung:

Die Einfügung ist erforderlich, weil ansonsten die in § 2a Abs. 2 Nr. 3 und in § 4 Abs. 3 Nr. 3 jeweils geregelte Entziehung der Fahrerlaubnis bis zum Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister nicht im Verkehrszentralregister gespeichert werden dürfte.

* Bei Annahme von Ziffer 38 ist das Datum zu ändern in "2009".

VP 41. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 FahrIG)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in § 2 Abs. 1 die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. den Realschulabschluß oder einen nach Landesrecht gleichgestellten Schulabschluß besitzt,"

Begründung:

Die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Anhebung des künftigen Ausbildungsstandards für Fahrlehrer, insbesondere im Bereich der Pädagogik, macht es notwendig, als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis einen höherwertigen Schulabschluß zu fordern. Deshalb muß als Mindestausbildungsstandard der Realschulabschluß vorgeschrieben werden. Dabei sind selbstverständlich auch solche Schulabschlüsse ausreichend, die nach Landesrecht dem Realschulabschluß (sog. mittlere Reife) gleichstehen. Eine zusätzliche Berufsausbildung, die das bisherige Recht verlangt, ist dann nicht mehr erforderlich.

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Kulturfragen mit folgender

Begründung:

Die Forderung des Realschulabschlusses als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis ist nicht sachadäquat. Der Hauptschulabschluß ist ausreichend. Es sollte deshalb bei der im Regierungsentwurf vorgesehenen Formulierung des § 2 Abs. 1 Nr. 3 verbleiben.

Der Bundesrat hatte sich bereits anläßlich der Beratung des Vorläuferentwurfs am 29.4.1994 - vgl. BR-Drs. 144/94 (Beschluß) - gegen die Forderung des Realschulabschlusses entschieden.

42. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 2 Abs. 5 Satz 2 FahrIG)

R In Artikel 2 Nr. 2 ist § 2 Abs. 5 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule ist während des dritten Monats durch einen einwöchigen Lehrgang in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zu unterbrechen."

(noch Ziffer 42)

Begründung:

Die Änderung führt zu einer sprachlichen Verbesserung. Es wird eindeutig klargestellt, daß es sich bei der zu unterbrechenden Ausbildung um diejenige in einer Ausbildungsfahrschule handelt. Außerdem wird die Formulierung "etwa in der Hälfte" durch die Angabe "während des dritten Monats" ersetzt.

In 43. Zu Artikel 2 Nr. 11 (§ 11 Abs. 1 Nr. 4 FahrlG)

In Artikel 2 Nummer 11 sind in § 11 Abs. 1 Nr. 4 die Worte "oder als Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis nach § 30 Abs. 2 mindestens zwei Jahre lang überwiegend Fahrschüler ausgebildet hat" zu streichen.

Begründung:

Nach bisherigem Recht ist Voraussetzung für den Erwerb einer Fahrschulerlaubnis, daß der Bewerber mindestens zwei Jahre lang in einer zivilen Fahrschule hauptberuflich unterrichtet hat. Unter Berücksichtigung der obergerichtlichen Rechtsprechung genügte insbesondere eine Tätigkeit als Behördenfahrlehrer hier nicht. Dies bedeutete keine Diskriminierung der Behördenfahrlehrer, sondern eine Berücksichtigung des Umstandes, daß die Tätigkeit in einer Behördenfahrschule, insbesondere im Rahmen der Bundeswehr, mit der Ausbildungstätigkeit im zivilen Bereich nicht vergleichbar war. Während im Behördenbereich junge Leute im Rahmen des Dienstbetriebs durch militärisch weisungsbefugte Fahrlehrer in einem geschlossenen Kurs unterrichtet werden, stellt der Unterricht in einer zivilen Fahrschule im Hinblick auf die Zusammensetzung der Schülergruppe und die nur zivilvertraglich geregelte Einordnung in den Unterrichtsbetrieb andere Anforderungen. Außerdem soll die Tätigkeit in einer zivilen Fahrschule auch die Grundlagen des Fahrschulbetriebs vermitteln. Dem trägt der Regierungsentwurf nicht Rechnung. In geeigneten Fällen können, wie bisher, Ausnahmen zugelassen werden (§ 34 Abs. 2 Nr. 2 FahrlG), z. B. Fahrlehrer der Bundeswehr, die als Fahrschulleiter oder als deren Vertreter tätig waren.

Fz 44. Zu Artikel 2 Nr. 11 (§ 11 Abs. 1 Nr. 5 FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 11 ist in § 11 Abs. 1 die Nummer 5 zu streichen.

(noch Ziffer 44)

Begründung:

Das neue Erfordernis, wonach der Bewerber um eine Fahrschülerlaubnis "an einem Lehrgang von mindestens 70 Stunden zu 45 Minuten über Fahrschulbetriebswirtschaft teilgenommen" haben muß, stellt eine Berufszugangshürde dar, die bei anderen Berufsgruppen nicht gegeben ist.

Berufszugang oder Berufsausübung beschränkende Regelungen sind im Lichte der

- grundgesetzlich garantierten Freiheiten (vgl. Artikel 12 Abs. 2 GG)
- und der aktuellen Bemühungen um Begrenzung der staatlichen Intervention und der staatlichen Aufgaben

rechtlich wie ordnungspolitisch besonders kritisch zu prüfen und zu bewerten.

Dem sollte mit der Streichung von Nummer 5 entgegengetreten werden.

VP 45. Zu Artikel 2 Nr. 17 Buchstabe e (§ 17 FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 17 Buchstabe e sind in § 17 Nr. 10 nach dem Wort

"Ausbildungsfahrlehrer"

die Wörter

"und Vorlage von Nachweisen zu den Voraussetzungen nach § 21a Abs. 1 Nr. 1 bis 3"

einzufügen.

Begründung:

Auch wenn keine Anerkennung als Ausbildungsfahrschule vorgesehen ist, muß geprüft werden können, ob die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, um ggf. den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule zu untersagen. Durch eine gesetzliche Nachweispflicht ohne behördliches Begründungserfordernis wird diese Prüfung ohne besonderen Aufwand möglich.

VP 46. Zu Artikel 2 Nr. 29 nach Buchstabe b (§ 30 Abs. 5a - neu - FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 29 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe b₁ - neu - einzufügen:

'b₁) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

"(5a) Die in Absatz 2 genannten Stellen können Bewerber, die bereits Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis nach diesem Gesetz sind, von den Erforder-

nissen der Ausbildung, der fahrpraktischen Prüfung, der Fachkundeprüfung sowie den Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht ganz oder teilweise befreien."

Begründung:

Wird eine sog. Behörden-Fahrlehrerlaubnis nach § 30 beantragt und hat der Bewerber, z.B. im zivilen Bereich, bereits erfolgreich die dort vorgeschriebenen Ausbildungsgänge und Prüfungen absolviert, erscheint vertretbar, ihn von einer erneuten Ausbildung oder von erneuten Prüfungen zu befreien. Dies sieht der neue Absatz 5 a vor.

VP 47. Zu Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe b (§ 36 Abs. 2 FahrIG)

In Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe b ist § 36 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden."

Begründung:

Die Überprüfung von Fahrschulen findet nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes nur alle zwei Jahre statt, so daß nur eine zweijährige Verjährungsfrist damit korrespondiert. Eine Differenzierung der Verjährungsfristen würde eine Änderung der Überwachungsfristen bedingen. Ein kürzerer Überprüfungszeitraum als zwei Jahre kann von den Verwaltungsbehörden nicht geleistet werden. Für eine einheitlich höhere Bußgeldbewehrung spricht auch, daß sich aus den Formalverstößen erhebliche wirtschaftliche Vorteile ergeben können, die eine höhere Bußgeldbewehrung als 1.000 DM erfordern.

VP 48. Zu Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe c (§ 36 Abs. 3 FahrIG)

In Artikel 2 Nr. 37 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

'c) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt in den Fällen des Absatzes 1 zwei Jahre."

Begründung:

Die Ausbildung junger Führerscheinbewerber in der Fahrschule ist für das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges von ganz großer Bedeutung. Den Fahrschulen ist diese wichtige Aufgabe vom Staat ausdrücklich zugewiesen worden. Der Staat hat sich aber vorbehalten, die ordnungsgemäße Ausbildung

(noch Ziffer 48)

in der Fahrschule regelmäßig zu überwachen. Diese Überwachung findet in einem Turnus von zwei Jahren statt (vgl. § 33 Abs. 2 FahrlG). Wegen der zurückgehenden Fahrschülerzahlen und dadurch bedingtem verschärften Wettbewerb kommt einer effektiven Fahrschulüberwachung besondere Bedeutung zu.

Verstöße gegen die Ausbildungsvorschriften sind bußgeldbewehrt (vgl. § 36 FahrlG). Bei der Fahrschulüberwachung zeigt sich immer wieder, daß Verstöße, die bei der Zwei-Jahreskontrolle festgestellt werden, nicht mehr geahndet werden können, weil sie bereits nach sechs Monaten verjährt sind.

Diese Diskrepanz zwischen gesetzlich vorgeschriebenem Überwachungszyklus und der Verjährungsregelung muß beseitigt werden. Sonst würde die Fahrschulüberwachung weitgehend ins Leere laufen.

Die Verfolgungsverjährung soll deshalb für alle Verstöße gegen Vorschriften des Fahrlehrergesetzes auf zwei Jahre verlängert werden.

R 49. Zu Artikel 2 Nr. 38 (§ 41 Nr. 2 FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 38 ist in § 41 Nr. 2 das Komma am Ende durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung bedarf sprachlicher Korrektur. Nach dem Willen des Gesetzentwurfs braucht die Stelle, an die Eintragungen übermittelt werden dürfen, nur für eine der drei genannten Maßnahmen zuständig zu sein.

R 50. Zu Artikel 2 Nr. 39

In Artikel 2 ist Nummer 39 wie folgt zu fassen:

'39. Die Überschrift vor dem bisherigen § 37 wird wie folgt gefaßt:

"Achter Abschnitt. Übergangs- und Schlußvorschriften" '

Begründung:

Klarstellung des Gewollten durch präzisere Fassung des Änderungsbefehls.

VP 51. Zu Artikel 2 Nr. 40 (§ 49 nach Absatz 7 FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 40 ist in § 49 nach Absatz 7 folgender Absatz 7a einzufügen:

(noch Ziffer 51)

"(7a) Vor dem 03. Oktober 1990 erteilte Fahrlehrerlaubnisse der Klassen D und DE der DDR gelten weiter im Umfang der Erlaubnis der Klasse DE, wenn der Inhaber der Erlaubnis bis zum 31. Dezember 1992 an einer Fortbildung für Inhaber einer nach dem Recht der DDR erteilten Fahrlehrerlaubnis teilgenommen hat und im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen über 14 Fahrgastplätze ist."

Begründung:

Nach dem Einigungsvertrag (Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B Abschnitt III Nr. 9a) galten die Fahrlehrerscheine nach dem Muster der DDR nur bis zum 31. Dezember 1992 weiter.

Nach erfolgreicher Fortbildung wurde der DDR-Fahrlehrerschein umgetauscht. Unabhängig davon blieb jedoch die Fahrlehrerlaubnis bestehen.

Daher sind eine Vielzahl von Fahrlehrern, sofern sie die Fortbildung erfolgreich absolviert haben, noch immer im Besitz einer gültigen Fahrlehrerlaubnis für Kraftomnibusse. Sie sind somit ab dem Inkrafttreten des neuen Fahrlehrergesetzes berechtigt, Fahrschüler in der Klasse DE auszubilden.

VP 52. Zu Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 44 Abs. 2 StGB)

In Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

'aa) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Für seine Dauer wird ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein, der zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, amtlich verwahrt."

Begründung:

Das Fahrverbot wirkt als Ahndungsmaßnahme nur im Inland. Es berührt nicht den Bestand der Fahrerlaubnis. Soweit das ausländische Recht die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im dortigen Bereich an den Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis knüpft, wird diese Berechtigung deshalb durch ein Fahrverbot nicht berührt. Deshalb werden deutsche internationale Führerscheine bei Erlass eines Fahrverbots in der Praxis nicht in Verwahrung gegeben. Da hinsichtlich der Wirkung des Fahrverbots auf die Berechtigung, im Ausland aufgrund der deutschen Fahrerlaubnis gleichwohl Kraftfahrzeuge zu führen, weitgehend Unklarheit besteht, soll die Rechtsänderung der Klarstellung dienen.

(noch Ziffer 52)

Ergibt die abschließende Prüfung durch die Bundesregierung, daß eine jedenfalls mittelbare Erstreckung des Fahrverbots auf Gebiete außerhalb der Bundesrepublik möglich ist, so sieht der Bundesrat allerdings keine Notwendigkeit für eine Rechtsänderung der beschlossenen Art.

R 53. Zu Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 44 Abs. 2 Satz 3 StGB)

In Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sind in § 44 Abs. 2 Satz 3 nach den Wörtern "ordentlichen Wohnsitz" die Wörter "im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes" einzufügen.

Begründung:

In der Neufassung des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird der Begriff "ordentlicher Wohnsitz" unter Hinweis auf Artikel 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) definiert. Zum besseren Verständnis soll auch im StGB hierauf verwiesen werden.

R 54. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 69 b Abs. 2 Satz 1 StGB)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 69 b Abs. 2 Satz 1 nach den Wörtern "ordentlichen Wohnsitz" die Wörter "im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes" einzufügen.

Begründung:

In der Neufassung des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird der Begriff "ordentlicher Wohnsitz" unter Hinweis auf Artikel 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) definiert. Zum besseren Verständnis soll auch im StGB hierauf verwiesen werden.

R 55. Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 111 a Abs. 3 StPO)

In Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 111 a Abs. 3 Satz 2 nach den Wörtern "ordentlichen Wohnsitz" die Wörter "im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes" einzufügen.

(noch Ziffer 55)

Begründung:

In der Neufassung des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird der Begriff "ordentlicher Wohnsitz" unter Hinweis auf Artikel 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) definiert. Zum besseren Verständnis soll auch in der StPO hierauf verwiesen werden.

R 56. Zu Artikel 4 Nr. 2 (§ 153a Abs. 1 StPO)

In Artikel 4 ist Nummer 2 zu streichen.

Begründung:

Schon nach dem bisherigen Rechtszustand ist es nicht ausgeschlossen, bei Verkehrsstraftaten unter dem Einfluß alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel eine Einstellung gemäß § 153 a StPO vorzunehmen. Dies wird jedoch in der Praxis nicht in Betracht kommen, weil aus Gründen der General- und Spezialprävention regelmäßig auf Verurteilungen mit der Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1, 2 StGB hingewirkt werden muß.

Bei Erweiterung des Anwendungsbereichs des § 153 a Abs. 1 Satz 1 StPO um die Möglichkeit, das Verfahren nach Teilnahme an einem Aufbauseminar einzustellen, wäre die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis in diesen Fall nicht möglich.

Die Verfahrensweise nach § 153 a StPO werde darüber hinaus die "dringenden Gründe" für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111 a StPO entfallen lassen. Es wäre abzusehen, daß mit der Entscheidung über die vorläufige Einstellung des Verfahrens die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben wäre.

Besondere Fallkonstellationen, in denen ausnahmsweise von strafrechtlicher Sanktion auch bei alkoholbedingten Verkehrsstraftaten abgesehen werden sollte, könnte auch ohne eine Gesetzesänderung gemäß § 153 ff. StPO etwa nach erfolgreichem Besuch eines Aufbauseminars Rechnung getragen werden.

Desweiteren ist zu bedenken, daß der Entwurf des Zweiten Rechtspflege-Entlastungsgesetzes eine Flexibilisierung der Vorschrift vorsieht, die eine Einstellung des Verfahrens auch in den wenigen Fällen, für die die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehene Regelung eintreten würde, ermöglicht (in § 153 a StPO soll das Wort "insbesondere" aufgenommen werden). Wenn diese Ergänzung erfolgt, ist es überflüssig, die Auflage eines Aufbauseminars als weiteren Grund für eine Einstellung gemäß § 153 a StPO ausdrücklich in den Katalog aufzunehmen.

(noch Ziffer 56)

Eine Regelung über die Berücksichtigung der Teilnahme an einem Aufbau-seminar nach § 2 b Abs. 2 Satz 2 oder § 4 Abs. 8 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes gehört im übrigen systematisch nicht in das Strafverfahrensrecht, sondern in das materielle Strafrecht (etwa in § 69 a Abs. 7 StGB).

VP 57. Zu Artikel 6 Nr. 4 (§ 6 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 4 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

"(1a) Amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer dürfen ihre Tätigkeiten - ausgenommen solche nach § 20 Abs. 2 StVZO und § 22 i.V.m. § 20 Abs. 2 StVZO - nur im Bereich der Technischen Prüfstelle ausüben, der sie angehören. Ausnahmen hiervon bedürfen der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden."

Begründung:

Durch den neuen Absatz 1a in § 6 soll redaktionell klargestellt werden, daß es einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer grundsätzlich untersagt ist, Tätigkeiten außerhalb des räumlichen Zuständigkeitsbereiches seiner TP bzw. des Landes vorzunehmen, in dem er anerkannt ist. Die in letzter Zeit bekannt gewordenen Unzuträglichkeiten bei der "auswärtigen" Begutachtung von Fahrzeugen in anderen Bundesländern oder sogar im Ausland geben Anlaß zu dieser Klarstellung.

Ausnahmen können in Betracht kommen, wenn ein anders nicht abzudeckender Bedarf besteht oder im Grenzbereich zwischen zwei Technischen Prüfstellen (z.B. bei der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen) und die Aufsichtsbehörden beider Länder zustimmen.

Die Sondersituation einer Beauftragung eines amtlich anerkannten Sachverständigen durch das Kraftfahrtbundesamt zur Durchführung von Begutachtungsaufgaben z.B. im Ausland im Rahmen eines Antragsverfahrens nach § 20 StVZO (Allgemeine Betriebserlaubnis) bzw. § 22 i.V.m. § 20 StVZO (ABE für Fahrzeugteile) bleibt hiervon unberührt.

VP 58. Zu Artikel 6 Nr. 7 (§ 9 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 7 ist in § 9 folgender Satz anzufügen:

"Bei der Berechnung der Zweijahresfrist ist der Zeitraum eines vorangegangenen Ruhens der Anerkennung (§ 7 Abs. 1) zu berücksichtigen."

Begründung:

Die Regelung des § 9 geht - wie auch die entsprechende Vorschrift in § 16 - davon aus, daß eine neue Prüfung immer dann erforderlich ist, wenn der Betreffende mehr als zwei Jahre nicht mehr als Sachverständiger oder Prüfer tätig war. Deshalb muß auch die Zeit eines dem Erlöschen, der Rücknahme oder dem Widerruf vorausgehenden Ruhens angerechnet werden.

VP 59. Zu Artikel 6 Nr. 7 (§ 11 Abs. 1a - neu - KfSachvG)

In Artikel 6 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a - neu - einzufügen:

'7a. In § 11 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Die Technische Prüfstelle hat zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und gleichmäßigen Durchführung ihrer und der den Sachverständigen und Prüfern übertragenen Aufgaben ein Qualitätsmanagementsystem zu unterhalten, das vom Kraftfahrt-Bundesamt zertifiziert sein muß. Die Zertifizierung ist der Aufsichtsbehörde (§ 13) nachzuweisen. Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen über den Inhalt des Qualitätsmanagementsystems einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten."

Als Folge

ist in Artikel 8 Nr. 2 in § 2 Abs. 1 KBA-Gesetz nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

"4a. die Zertifizierung der Qualitätssicherung der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der den amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern übertragenen Aufgaben zu gewährleisten,".

(noch Ziffer 59)

Begründung:

Die Technischen Prüfstellen müssen ebenso wie die Überwachungsorganisationen ein Qualitätsmanagementsystem unterhalten, damit alle hoheitlichen Tätigkeiten nach gleichen Maßstäben auch von den amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern durchgeführt werden. Dieses System dient zugleich der Verwaltungsvereinfachung bei der Wahrnehmung der Aufsicht durch die Länder.

R 60. Zu Artikel 6 Nr. 8 (§ 16 Abs. 1 Kraftfahrsachverständigengesetz)

In Artikel 6 ist Nummer 8 wie folgt zu fassen:

'8. In § 16 Abs. 1 werden die Wörter "Der Bundesminister" durch die Wörter "Das Bundesministerium" und die Wörter "der Bundesminister" jeweils durch die Wörter "das Bundesministerium" ersetzt.'

Begründung:

Klarstellende Präzisierung des Änderungsbefehls.

VP 61. Zu Artikel 6 nach Nummer 11 (§ 20 Abs. 1 KfSachvG)

In Artikel 6 ist nach Nummer 11 folgende Nummer 11a - neu - einzufügen:

'11a. In § 20 Abs. 1 wird nach Nummer 3 folgende neue Nummer 3a eingefügt:

"3a. entgegen § 6 Abs. 2 als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer außerhalb des Bereichs der Technischen Prüfstelle, der er angehört, tätig wird,"

Begründung:

§ 20 Abs. 1 KfSachvG bedarf aufgrund der Regelung in § 6 Abs. 2 der vorgeschlagenen Ergänzung um einen einschlägigen Ordnungswidrigkeitstatbestand.

VP 62. Zu Artikel 6 nach Nummer 11 (§ 20 Abs. 1 KfSachvG)

In Artikel 6 ist nach Nummer 11 folgende Nummer 11a - neu - einzufügen:

'11a. In § 20 Abs. 1 wird nach Nummer 4 folgende neue Nummer 5 angefügt:

"5. entgegen § 25 Satz 2 Änderungen, die sich auf die erhobenen Daten beziehen, nicht unverzüglich mitteilt oder nachweist."

Als Folge

ist in § 20 Abs. 1 Nr. 4 am Ende der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung:

Die Aktualität der Datenbestände ist ein unverzichtbares Kriterium zur Sicherstellung der Aufgabenerledigung. Nur durch aktuelle Daten können z.B. bei Prüfsingenieuren Wettbewerbsvorteile verhindert werden. Eine Bußgeldabwehrung ist somit nötig.

VP 63. Zu Artikel 6 Nr. 12 (§ 22 Abs. 3 Nr. 1 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 12 ist in § 22 Abs. 3 Nr. 1 nach dem Wort

"Doktorgrad,"

das Wort

"Vorbildung,"

einzufügen.

Begründung:

Bei der Anerkennung oder der Genehmigung von Ausnahmen für die Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer ist ebenso wie bei der Zustimmung zur Betrauung als Prüfsingenieur oder der Bestätigung der Bestellung als Leiter der Technischen Prüfstelle, einer der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststelle oder als technischer Leiter der Überwachungsorganisation oder bei der Zulassung zur Prüfung (§ 22 Abs. 2 Nr. 3 KfSachvG) von Bedeutung, welche Vorbildung der Betreffende hat (§ 2 Abs. 2 KfSachvG, Nr. 7.3.4 der Anlage VIII zur StVZO).

VP 64. Zu Artikel 6 Nr. 12 (§ 22 Abs. 3 Nr. 7 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 12 ist in § 22 Abs. 3 die Nummer 7 wie folgt zu fassen:

"7. Tatsachen nach § 13 Abs. 3; entsprechende Tatsachen über Prüffingenieure, die die Überwachungsorganisationen zu berichten haben und"

Als Folge

ist in Artikel 6 Nr. 14 in § 30 die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. fünf Jahre nach Eintragung der Tatsachen gemäß § 22 Abs. 3 Nr. 7,"

Begründung:

Die bereits jetzt nach dem KfSachvG bestehende Verpflichtung zur Mitteilung nachteiliger Tatsachen, die für die Anerkennung von Bedeutung sein können, muß auf die Überwachungsorganisationen und die Prüffingenieure ausgedehnt werden, um eine Gleichbehandlung zu gewährleisten.

VP 65. Zu Artikel 6 Nr. 12 (§ 22 Abs. 3 nach Nummer 8 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 12 ist in § 22 Abs. 3 nach Nummer 8 folgende Nummer 9 - neu - anzufügen:

"9. die den Anerkennungsbehörden, den für die Zustimmung zur Betrauung zuständigen Behörden oder den zuständigen Aufsichtsbehörden nach § 14 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzes über Mitteilungen der Justiz von amtswegen in Zivil- und Strafsachen übermittelten Daten für die in Absatz 2 benannten Personen."

Als Folge

ist in § 22 Abs. 3 Nr. 8 am Ende der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung:

Nach heutiger Rechtslage werden der Anerkennungsbehörde aufgrund der "MISTRA" rechtskräftige Entscheidungen über aaSoP mitgeteilt.

Für die Prüffingenieure der Überwachungsorganisationen besteht eine derartige Verpflichtung nicht.

(noch Ziffer 65)

Zwar sieht § 14 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b eine Übermittlung auch von Daten vor, die auf eine Verletzung von Pflichten schließen lassen, die bei der Ausübung des Berufs oder der Wahrnehmung der Aufgaben zu beachten sind oder in anderer Weise geeignet sind, Zweifel an der Eignung, Zuverlässigkeit oder Befähigung hervorzurufen. Es ist jedoch keine Speicherberechtigung dieser mitgeteilten Daten im örtlichen Fahrzeugregister vorgesehen.

Da die Ermächtigung zur Datenübermittlung nicht gleichzeitig auch die Berechtigung zur Verarbeitung der Daten nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz (Schreiben vom 01. Dezember 1992 - IV C 4 - 1552/10-461398/92 -) beinhaltet, ist eine gesetzliche Verordnungsermächtigung nötig.

Der Erhalt der Daten ist für die Aufsichts- und Anerkennungsbehörden von grundlegender Bedeutung zur Gewährleistung ihrer gesetzlichen Aufgabe. Aus Gründen der Arbeitserleichterung sollte daher die Möglichkeit der Speicherung im örtlichen Register vorgesehen werden.

Delikte, wie z.B. Urkundenfälschung, Diebstahl, Unterschlagung und Betrug, haben direkten Einfluß auf die Zuverlässigkeit und die Aufgabenerledigung. Die Kenntnis rechtskräftiger Verurteilungen ist daher zur Erreichung der gesetzlichen Aufgabe nötig.

Auch muß in den Ausführungsbestimmungen festgelegt werden, daß dies gleichermaßen für Prüffingenieure und amtlich anerkannte Sachverständige gilt.

VP 66. Zu Artikel 6 Nr. 13 (§ 23 Abs. 2 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 13 sind in § 23 Abs. 2 Satz 1

- a) in Nummer 3 nach den Wörtern "zur Betrauung" die Wörter "jeweils mit Datum und befaßter Behörde" und

nach den Wörtern "§ 22 Abs. 3 Nr. 3" die Wörter "jeweils mit Datum und Überwachungsorganisation und"

einzufügen;

- b) ist nach Nummer 3 folgende Nummer 4 anzufügen:

"4. bei den zur Prüfung angemeldeten Personen (§ 22 Abs. 2 Nr. 3) die Anzahl der nicht bestandenen Prüfungen, wenn keine Anerkennung oder Zustimmung zur Betrauung erfolgt, weil die Prüfung nicht bestanden worden ist,".

(noch Ziffer 66)

Als Folge

ist in § 23 Abs. 2 Nr. 2 das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung:

- zu a: Auch bei den nach Nummer 3 erfaßten Daten müssen wie bei den nach Nummer 2 erfaßten Daten jeweils Datum und befaßte Behörde bzw. Datum und Überwachungsorganisation erfaßt werden.
- zu b: Nach § 14 der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrersachverständigengesetz und Nummer 7.3.6 der Anlage VIII darf die Prüfung höchstens zweimal wiederholt werden. Damit Bewerber diese Vorschrift nicht durch Wechsel in den Zuständigkeitsbereich einer anderen Behörde nach § 22 Abs. 1 KfSachvG umgehen können, muß die Anzahl der nicht bestanden Prüfungen außer im örtlichen Kraftfahrersachverständigenregister (§ 22 Abs. 3 Nr. 5) auch zentral beim BA erfaßt werden, wenn die Prüfung nicht bestanden worden ist.

R 67. Zu Artikel 6 Nr. 14 (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 14 ist in § 27 Abs. 1 Nr. 2 das Wort "und" am Ende durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung bedarf sprachlicher Korrektur. Nach dem Willen des Gesetzentwurfs braucht die Stelle, an die Eintragungen übermittelt werden dürfen, nur für eine der drei genannten Maßnahmen zuständig zu sein.

VP 68. Zu Artikel 6 Nr. 14 (§ 28 Abs. 2 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 14 sind in § 28 Abs. 2 Satz 1 die Wörter

"Anerkennungs- oder"

durch die Wörter

"Anerkennungsbehörden, den für die Zustimmung zur Betrauung zuständigen Behörden oder den zuständigen"

zu ersetzen.

(noch Ziffer 68)

Als Folge

sind in Artikel 6 Nr. 12 in § 22 Abs. 3 Nr. 8 die Wörter

"Anerkennungs- oder"

durch die Wörter

"Anerkennungsbehörden, den für die Zustimmung zur Betrauung zuständigen Behörden oder den zuständigen"

zu ersetzen.

Begründung:

Für Prüfengeieure müssen die nach § 28 Abs. 1 ermittelten Daten aus dem Verkehrszentralregister der für die Zustimmung zur Betrauung zuständigen Behörde mitgeteilt werden.

VP 69. Zu Artikel 6 Nr. 14 (§ 30 KfSachvG)

In Artikel 6 Nr. 14 sind in § 30 Satz 2 nach dem Wort

"oder"

die Wörter

"Zustimmung zur"

einzufügen.

Begründung:

Der das örtliche Kraftfahrachverständigenregister (§ 22) führenden Behörde ist nur der Zeitpunkt der Zustimmung zur Betrauung und nicht der der Betrauung selbst bekannt. Entsprechend kann auch nur die Meldung an das KBA gemacht werden.

VP 70. Zu Artikel 8 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 KBA-Gesetz)

In Artikel 8 Nr. 2 sind in § 2 Abs. 1 Nr. 1

- a) in Buchstabe b das Wort "Überprüfung" durch das Wort "Überwachung" zu ersetzen und die Wörter "für die eine Typgenehmigung erteilt ist oder erteilt werden soll," zu streichen;

(noch Ziffer 70)

- b) in Buchstabe d das Wort "prüfen" durch das Wort "überwachen" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Anpassung an Abschnitt 2.2 der Anlage XIX der StVZO und die dort genannten Fundstellen.

Nach Abschnitt 2.2 Satz 4 kann das KBA auch das Qualitätssicherungssystem der Hersteller von Fahrzeugteilen mit Teilegutachten selbst zertifizieren.

VP 71. Zu Artikel 8 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 KBA-Gesetz)

In Artikel 8 Nr. 2 ist in § 2 Abs. 1 nach Nummer 3 folgende Nummer 3a - neu - einzufügen:

- "3a. die Veröffentlichung der bei der Erteilung von Typgenehmigungen festgestellten Abgas- und Geräuschemissions- sowie Kraftstoffverbrauchswerte der Fahrzeuge einschließlich Statistiken über diese Werte,"

Begründung:

Der Bundesrat hat bereits im Zusammenhang mit den Beratungen über die Drucksache 482/89 die Bundesregierung in einer EntschlieÙung zur Offenlegung der Abgaswerte von Kraftfahrzeugen aufgefordert,

1. das dem Bundesministerium für Verkehr unterstehende Kraftfahrt-Bundesamt anzuweisen, zukünftig Auskünfte über die dem Bundesamt vorliegenden Abgaswerte von Kraftfahrzeugen an Presse, Verbände und Bürger zu erteilen,
2. die Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen in regelmäßigen Abständen in Listen zu veröffentlichen und dazu - sofern erforderlich - die entsprechenden gesetzgeberischen Schritte einzuleiten,
3. durch Änderung des Musters zu § 24 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die Voraussetzung zu schaffen, daß die Abgaswerte in den Fahrzeugschein eingetragen werden.

Der EntschlieÙung zu Nummer 1 und 2 ist das Bundesministerium für Verkehr zunächst aufgrund einer Absprache mit den Automobilherstellern und -importeuren nachgekommen.

(noch Ziffer 71)

Die Änderung schafft die gesetzliche Grundlage für diese Aufgabe des KBA im Sinne von Nummer 2 der Entschließung und erweitert sie gleichzeitig auf die Geräuschemissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, da auch für deren Veröffentlichung aus Gründen des Umweltschutzes ein öffentliches Interesse besteht, damit die Käufer von Fahrzeugen - auch im Hinblick auf die emissionsabhängige Kraftfahrzeugsteuer - diese Werte als Entscheidungshilfe heranziehen können.

VP

72. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob nicht im künftigen Zentralen Fahrerlaubnisregister auf Dauer Daten über Erteilung, Entziehung und Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis gespeichert werden müssen.

Dabei wären nur das Faktum der Erteilung, des Entzugs und der Wiedererteilung, nicht jedoch auch die Gründe zu speichern. Ferner müßte festgelegt werden, daß die Daten ausschließlich für den Betroffenen gespeichert werden.

Eine solche Speicherung erscheint erforderlich, um schutzwürdige Belange der Betroffenen nicht zu beeinträchtigen (vgl. § 35 Abs. 3 Nr. 2 BDSG). Zwar gehen die Lösungsregelungen des Verkehrszentralregisters denen des Zentralen Fahrerlaubnisregisters vor, so daß jemand, dem die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, im Extremfall bis zu 15 Jahre nachweisen kann, daß er im Besitz einer Fahrerlaubnis war (vgl. § 29 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 29 Abs. 5 des Entwurfs). Danach wird es für ihn aber praktisch unmöglich, den Nachweis eines Vorbesitzes zu führen, da auch keine Akten mehr vorhanden sind (vgl. § 29 Abs. 8 des Entwurfs). Er würde wie ein Erstbewerber behandelt mit der Folge, daß er die volle Ausbildung und Prüfung zu absolvieren hätte und gegenüber der Kfz-Versicherung als Anfänger eingestuft würde. Dies ist nicht sinnvoll.

Derzeit werden diese Daten noch in der sogenannten Führerscheinkartei nach § 10 Abs. 2 Satz 2 StVZO gespeichert, nach dem Wegfall der örtlichen Register stehen die Daten dann nicht mehr zur Verfügung.

VP

73. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat bekräftigt nochmals seine bereits mehrfach, zuletzt zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - Drucksache 456/95 (Beschluß) - erhobene Forderung nach deutlicher Absenkung der Promille-Grenze für Autofahrer sowie nach Anpassung der Höchstgrenze für Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr an die seit 1969 erfolgte Geldentwertung. Er bekräftigt zugleich seine Forderung nach Einführung der Atemalkoholanalyse - Drucksache 130/95 (Beschluß).

Der Bundesrat erinnert daran, daß nach Artikel 76 Abs. 3 Satz 6 des Grundgesetzes über Vorlagen in angemessener Frist zu beraten und Beschluß zu fassen ist. Die trotz positiver Tendenz nach wie vor viel zu hohe Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluß mit überdurchschnittlich schweren Folgen sowie die unzureichenden Ahndungsmöglichkeiten insbesondere bei Geschwindigkeitsverstößen gebieten ein sofortiges Handeln und die Einbeziehung entsprechender Regelungen in den vorliegenden Gesetzentwurf.

VP
In

74. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat ist besorgt über die immer noch zu hohe Unfallbelastung junger Fahranfänger in der Gruppe der 18- bis 24-jährigen. Der Bundesrat erhofft sich von dem vorliegenden Gesetzentwurf mit den deutlichen Verbesserungen bei der Fahrlehrerausbildung eine spürbar positive Auswirkung auf die Unfallentwicklung und das Verkehrsverhalten junger Kraftfahrer. Er sieht darüber hinaus aber dringenden Handlungsbedarf für weitere Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger. Diese Maßnahmen sollten nach Auffassung des Bundesrates

- den bekannten typischen Verkehrsgefährdungen bei bestimmten Teilen dieser Personengruppe, wie sie im Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen "Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen", Heft M 56, Mai 1996, auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen im einzelnen dargestellt sind, spezialpräventiv entgegenwirken,

(noch Ziffer 74)

- eine allgemeine Verteuerung des Führerscheinerwerbs durch eine noch stärkere gesetzliche Ausweitung der Fahrschulausbildung für alle vermeiden und
- der Tatsache Rechnung tragen, daß die weitaus meisten jungen Fahranfänger und in besonderem Maße die weiblichen jungen Fahranfänger sich im Straßenverkehr vorschriftsmäßig und verantwortungsbewußt verhalten. Dies zeigen sowohl die Verunglücktenrate, die bei den 18- bis 21-jährigen 1,7/0,9 % (männlich/weiblich) und bei den 21- bis 25-jährigen 1,2/0,6 % (Quelle: Statistisches Bundesamt) beträgt, wie auch die VZR-Eintragungsquote von 6,5/2 % bei den Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes 5/1996). Deshalb kommt eine für alle Fahranfänger obligatorische zusätzliche Fahrschulausbildung auch in Form eines "Erfahrungsaustausches", der sich im Rahmen des mehrjährigen bundesweiten Modellversuchs des Deutschen Verkehrssicherheitsrates "Jugend fährt sicher" als wirkungslos erwiesen hat (Schlußbericht zur Wirksamkeitsuntersuchung des Modellversuchs "Jugend fährt sicher" der Bundesanstalt für Straßenwesen, März 1995), nicht in Betracht.

Der Bundesrat bittet daher den Bundesminister für Verkehr, gemeinsam mit den Ländern kurzfristig eine Konzeption zu entwickeln und dabei auch folgende Möglichkeiten in die Überlegungen mit einzubeziehen:

- Mindestdauer der Probezeit bei der Fahrerlaubnis auf Probe für junge Fahranfänger bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres mit der Möglichkeit der Abkürzung bei freiwilliger Teilnahme an einem Erfahrungsaustausch in Theorie und Praxis, z.B. in Fahrschulen oder im Rahmen einer besonderen schulischen Verkehrserziehung an Berufsschulen für bestimmte Risikogruppen,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahranfänger,
- besondere Promillegrenze für Fahranfänger,
- Nachtfahrbeschränkungen und
- begleitetes Fahren.

In 75. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Ausbildung der künftigen Kraftfahrer ist eine der wichtigsten Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Phase der Fahrschulausbildung ist im Hinblick auf das von den Bewerbern angestrebte Ziel, nämlich den Erwerb der Fahrerlaubnis als Voraussetzung für individuelle Mobilität im privaten wie im beruflichen Bereich, in besonderem Maße geeignet, nicht nur theoretisches Wissen und technische Fähigkeiten zu vermitteln, sondern auch die Einstellung des in der Regel jungen Fahranfängers zu den Problemen der Verkehrssicherheit zu prägen. Diese Chance muß deshalb optimal genutzt werden. Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes bedeutet insoweit einen wesentlichen Fortschritt.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Ausbildung der künftigen Kraftfahrer auch weiterhin grundsätzlich den privatwirtschaftlich, wenn auch unter staatlicher Aufsicht tätigen Fahrschulen anvertraut sein soll. Die Fahrschulen müssen sich deshalb auch dem Wettbewerb untereinander stellen und sich darum bemühen, durch eine qualitativ hochwertige Ausbildung zu überzeugen. Angesichts der geringer gewordenen Zahl von Fahrschülern und der ständig ansteigenden Zahl von Fahrschulen ist aber nicht zu übersehen, daß insbesondere Fahrschulen, die hochwertigen Unterricht anbieten, durch den teilweise besonderen Wettbewerbsdruck Schwierigkeiten haben, sich zu behaupten. Damit können letztlich auch Interessen der Verkehrssicherheit gefährdet sein. Nach Auffassung des Bundesrates besteht daher sowohl für den Gesetzgeber als auch für den Gesetzesvollzug eine Verantwortung dafür, daß nicht nur durch staatliche Aufsicht, sondern auch durch einen geeigneten und ausreichenden Ordnungsrahmen die Gewähr dafür geboten wird, daß die Fahrschulen ihren gesetzlichen Auftrag ordnungsgemäß erfüllen können.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, durch eine Bund-Länder-Kommission unter Beteiligung des Berufsstandes der Fahrlehrer untersuchen zu lassen, ob, mit welchen Mitteln und in welchem Umfang unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Vorgaben zur Freiheit der Berufswahl und der Berufsausübung ein solcher Ordnungsrahmen bundesrechtlich geschaffen werden muß. Dies soll unabhängig von der Behandlung des von der Bundesregierung gegenwärtig vorgelegten Gesetzentwurfs erfolgen.

VP 76. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die im Straßenverkehrsgesetz vorhandenen Bestimmungen über eine Erlaubnis zur Personenbeförderung, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einteilung der Fahrerlaubnisklassen der EG-Führerscheinrichtlinie stehen (z.B. § 2 Abs. 2 Satz 2, § 2 Abs. 3, § 2 Abs. 6 Nr. 2, § 3 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2, § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b und f) in einer besonderen Verordnung zu regeln und nicht in die vorgesehene Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Vorschriften über eine Erlaubnis zur Personenbeförderung für Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen stehen nicht im Zusammenhang mit den Regelungen über die Erteilung von Fahrerlaubnissen und der Umsetzung der EG-Führerscheinrichtlinie. Sie dienen vielmehr der sachgerechten und zuverlässigen Beförderung von Personen und dem Verbraucherschutz. Die Fahrerlaubnis-Verordnung sollte daher nicht mit diesen Regelungen belastet werden. Von ihrer Natur her sind sie im Bereich des Personenbeförderungsrechts anzusiedeln.

VP 77. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob die näheren Bestimmungen zur Führung des Nachweises über die Beherrschung der Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr und die Leistung in Erster Hilfe (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 StVG) den Länderbehörden überlassen werden können, die für die Durchführung des Rettungswesens zuständig sind.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Es kann nicht Aufgabe der Straßenverkehrsverwaltungen der Länder sein, Inhalte der Kurse über die Versorgung Unfallverletzter und in Erster Hilfe festzulegen und diese Bestimmungen auszuführen sowie für die Anerkennung entsprechender Organisationen und der sachgerechten Ausbildung des Unterrichtspersonals zuständig zu sein. Da diese Aufgaben im originären Zusammenhang mit der Rettung Unfallverletzter stehen, sollten diese Aufgaben auch von den dafür zuständigen Stellen durchgeführt werden.

B

78. Der Ausschuß für Kulturfragen empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.