

24.02.98

VP - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-
Ordnung und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

1. Durch die Verordnung werden die Vorschriften der Richtlinien 74/408/EWG, 76/115/EWG und 77/541/EWG in ihren jeweils geänderten Fassungen in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übernommen. Die Änderungen der StVZO dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Insassen von Kraftomnibussen; im einzelnen:

Übernahme der Vorschriften

- über die Sitzausbildung und -festigkeit (RL 74/408/EWG),
 - über die Ausrüstung mit Verankerungen für Sicherheitsgurte oder entsprechenden Rückhaltesystemen (RL 76/115/EWG),
 - über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten oder entsprechenden Rückhaltesystemen (RL 77/541/EWG).
2. Die unter 1. genannte Anpassung der StVZO bedingt auch Änderungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen.

B. Lösung

Änderung der Einzelvorschriften wie unter A. aufgeführt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Sofern Kraftomnibusse von der öffentlichen Hand unterhalten werden, die unter die Ausrüstungsvorschriften der StVZO fallen, ist beim Ersatz dieser Busse durch mit Sicherheitsgurte ausgerüstete Neufahrzeuge von Mehrkosten auszugehen. Die Mehrkosten für sogenannte Überland- oder Reisebusse belaufen sich nach Herstellerangaben auf ca. 5000,- bis 7000,- Deutsche Mark.

2. Vollzugsaufwand

Mehrkosten sind dann nicht auszuschließen, wenn die auf Busse erweiterte Anlegeverpflichtung für Sicherheitsgurte durch die Vollzugsbehörden auf Einhaltung kontrolliert wird.

E. Sonstige Kosten

Als Folge der Ausrüstungsvorschriften sind bei Neubeschaffung von mit Sicherheitsgurten auszurüstenden Bussen Mehrkosten von den betroffenen Verkehrsunternehmen zu erwarten. Diese betragen im Mittel etwa 1 Prozent der Anschaffungspreise. Auswirkungen auf Einzelpreise sind daher möglich, Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau jedoch nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 188/98

24.02.98

VP - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr**

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 197/98

Bonn, den 24. Februar 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung und personenbeförderungs-
rechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

In Vertretung



Anton Pfeifer

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Vom.....199.

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a, Nr. 4 und Nr. 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), Nummer 4 eingefügt durch Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 19. März 1969 (BGBl. I S. 217), Nummer 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und
- des § 57 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 5 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), Nummer 5 zuletzt geändert durch Artikel 29 Buchstabe d des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221),

verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien

- 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung) (ABl. EG Nr. L 221, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 186 S. 28),
 - 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 24 S. 6), zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/38/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 187 S. 95),
- und
- 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 220 S. 95), zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 178 S. 15).

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel ... der Verordnung vom 199... (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. § 35a wird wie folgt gefaßt:

„§ 35a

Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme

(1) Der Sitz des Fahrzeugführers und sein Betätigungsraum sowie die Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs müssen so angeordnet und beschaffen sein, daß das Fahrzeug - auch bei angelegtem Sicherheitsgurt oder Verwendung eines anderen Rückhaltesystems - sicher geführt werden kann.

(2) Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und zur Güterbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen und Sitzen, Personenkraftwagen auf den vorderen Außensitzen zusätzlich mit Kopfstützen ausgerüstet sein.

(3) Die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge müssen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Außerdem müssen die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(5) Die Absätze 2 bis 4 gelten für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die hinsichtlich des Innenraumes und des Fahrgestells den Baumerkmale der in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge gleichzusetzen sind, entsprechend. Bei Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t genügt für die hinteren Sitze die Ausrüstung mit Verankerungen zur Anbringung von Beckengurten und mit Beckengurten.

(6) Die Absätze 3 und 4 gelten nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind. Dies sind Kraftomnibusse ohne besonderen Gepäckraum sowie Kraftomnibusse mit zugelassenen Stehplätzen im Gang und auf einer Fläche, die größer oder gleich der Fläche für zwei Doppelsitze ist.

(7) Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme müssen so eingebaut sein, daß ihr einwandfreies Funktionieren bei vorschriftsmäßigem Gebrauch und auch bei Benutzung aller ausgewiesenen Sitzplätze gewährleistet ist und sie die Gefahr von Verletzungen bei Unfällen verringern.

(8) Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nicht angebracht sein. Diese Beifahrerplätze müssen mit einem Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf diesem Platz versehen sein. Der Warnhinweis in Form eines Piktogramms kann auch einen erläuternden Text enthalten. Er muß dauerhaft angebracht und so angeordnet sein, daß er für eine Person, die eine nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtung für Kinder einbauen will, deutlich sichtbar ist. Anlage XXVIII zeigt ein Beispiel für ein Piktogramm. Auf jeden Fall sollte ein dauerhafter Hinweis auf das Vorhandensein eines Beifahrerairbags zu sehen sein, falls der Warnhinweis bei geschlossener Tür nicht sichtbar ist.

(9) Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird, müssen mit einem Sitz, einem Handgriff und beiderseits mit Fußstützen für den Beifahrer ausgerüstet sein. Dies gilt nicht bei der Mitnahme eines Kindes unter sieben Jahren, wenn für das Kind ein besonderer Sitz vorhanden und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Einrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten können.

(10) Sitze, ihre Lehnen und ihre Befestigungen in und an Fahrzeugen, die nicht unter die Vorschriften der Absätze 2 und 5 fallen, müssen sicheren Halt bieten und allen im Betrieb auftretenden Beanspruchungen standhalten. Klappbare Sitze und Rückenlehnen, hinter denen sich weitere Sitze befinden und die nach hinten nicht durch eine Wand von anderen Sitzen getrennt sind, müssen sich in normaler Fahr- oder Gebrauchsstellung selbsttätig verriegeln. Die Entriegelungseinrichtung muß von dem dahinterliegenden Sitz aus leicht zugänglich und bei geöffneter Tür auch von außen einfach zu betätigen sein. Rückenlehnen müssen so beschaffen sein, daß für die Insassen Verletzungen nicht zu erwarten sind.“

2. § 69a Abs. 3 Nr. 7 wird wie folgt gefaßt:

„7. des § 35a Abs. 1 über Anordnung oder Beschaffenheit des Sitzes des Fahrzeugführers, des Betätigungsraums oder der Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs für den Fahrer, der Absätze 2, 3, 4, 5 Satz 1 oder Abs. 7 über Sitze und deren Verankerungen, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und deren Verankerungen oder über Rückhaltesysteme, des Absatzes 8 Satz 1 über die Anbringung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrersitzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, oder Satz 2 oder 4 über die Warnung vor der Verwendung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrersitzen mit Airbag, des Absatzes 9 Satz 1 über Sitz, Handgriff und Fußstützen

für den Beifahrer auf Krafträdern oder des Absatzes 10 über die Beschaffenheit von Sitzen, ihre Lehnen und ihre Befestigungen sowie der selbsttätigen Verriegelung von klappbaren Sitzen und Rückenlehnen und der Zugänglichkeit der Entriegelungseinrichtung;"

3. Die Übergangsvorschriften zu § 35a in § 72 Abs. 2 werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

„§ 35a Abs. 2, 3, 4, 5 Satz 1 und Abs. 7 (Sitze, Sitzverankerungen, Kopfstützen, Anforderungen an Verankerungen und Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme)

ist spätestens anzuwenden

1. für erstmals in den Verkehr kommende neue Typen von

- a) Kraftfahrzeugen ab dem 1. Juni 1998
- b) abweichend davon für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t ab dem 1. Oktober 1999

und

2. für alle erstmals in den Verkehr kommende

- a) Kraftfahrzeuge ab dem 1. Oktober 1999,
- b) abweichend davon für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t ab dem 1. Oktober 2001.

Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Juni 1998 oder 1. Oktober 1999 (Nr. 1a und Nr. 2a) oder Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t, die vor dem 1. Oktober 1999 oder 1. Oktober 2001 (Nr. 1b und Nr. 2b) erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35a einschließlich der dazugehörenden Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung anwendbar."

4. In Anlage XXVIII wird die Angabe "" (§ 35a Abs. 10)" durch die Angabe " (§ 35a Abs. 8)" ersetzt.

5. Der Anhang wird wie folgt geändert:

Die Angabe „§ 35a Abs. 6“ und die dazu anzuwendenden Bestimmungen werden wie folgt gefaßt:

Zur Vorschrift des	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
"§ 35a Abs. 2	Anhang I, Abschnitt 6, Anhang II, III, und IV der Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung) (ABl. EG Nr. L 221 S. 1), geändert durch die a) Richtlinie 81/577/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 34), b) Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 186 S. 28, Nr. L 214 S. 27, Nr. L 221 S. 71)
§ 35a Abs. 3, 6 und 7	Anhang I, Abschnitt 1, 4 und 5 Anhang II und III der Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (ABl. EG 1976 Nr. L 24 S. 6), geändert durch die a) Richtlinie 81/575/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 30), b) Richtlinie 82/318/EWG der Kommission vom 2. April 1982 (ABl. EG Nr. L 139 S. 9), c) Richtlinie 90/629/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 (ABl. EG Nr. L 341 S. 14), d) Richtlinie 96/38/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 187 S. 95, 1997 Nr. L 76 S. 35).
§ 35a Abs. 4, 6 und 7	Anhang I, Abschnitt 1 und 3 Anhang XV der Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 220 S. 95), geändert durch die a) Beitrittsakte vom 24. Mai 1979 (ABl. EG Nr. L 291 S. 110), b) Richtlinie 81/576/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 32), c) Richtlinie 82/319/EWG der Kommission vom 2. April 1982 (ABl. EG Nr. L 139 S. 17, Nr. L 209 S. 48), 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), f) Richtlinie 90/628/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 (ABl. EG Nr. L 341 S. 1) g) EWR-Abkommen vom 2. Mai 1992 (Abi. EG 1994 Nr. L 1 S. 1) h) Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 178 S. 15)."

Artikel 2

Änderung der Verordnung über den Betrieb von
Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Juli 1995 (BGBl. I S. 951), wird wie folgt geändert:

1. In § 8 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2 a) Im Verkehr mit Kraftomnibussen hat der Fahrzeugführer dafür zu sorgen, daß den Fahrgästen durch Informationseinrichtungen (§ 21 Abs. 2) angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind."

2. § 21 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

"(2) Kraftomnibusse, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, müssen geeignete Informationseinrichtungen haben, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind."

3. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 5 Buchstabe e werden nach dem Wort "Verständigungseinrichtungen" die Worte "und Informationseinrichtungen über das Anlegen von Sicherheitsgurten" eingefügt.

b) In Absatz 2 wird nach dem Wort "fahrlässig" folgende Nummer 1 eingefügt:

- "1. im Verkehr mit Kraftomnibussen als Fahrzeugführer entgegen § 8 Abs. 2 a unterläßt, dafür zu sorgen, daß den Fahrgästen durch Informations-einrichtungen (§ 21 Abs. 2) angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzu-legen sind."

Die bisherigen Nummern 1 bis 6 werden Nummern 2 bis 7.

Artikel 3

Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

Die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970 (BGBl. I S. 230), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 117 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 4 werden in Satz 2 nach dem Wort „stehen“ folgende Worte angefügt:

"und nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften Sicherheitsgurte angelegt haben oder in einer Rückhalteeinrichtung für Kinder gesichert sind."

2. § 18 wird aufgehoben.

3. § 19 wird § 18.

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1997

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

Durch die Verordnung sollen die Ausrüstungsvorschriften für Sicherheitsgurte, ihre Verankerungen sowie für Sitze (§ 35a StVZO) auf bestimmte Kraftomnibusse ausgedehnt und die entsprechenden Betriebsvorschriften der BOKraft und der Allgemeinen Beförderungsbedingungen erweitert werden.

I. Allgemeines

1. Ausgangslage

Im Jahre 1992 ereignete sich eine Serie tragischer Reisebusunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und im folgenden auch in anderen Mitgliedstaaten der EU. Es wurden Zweifel an der Verkehrssicherheit des Reisebusverkehrs laut.

Obwohl der Reisebus, bezogen auf das Verletzungsrisiko - auch unter Einbeziehung der Unfallserie des Jahres 1992 - als eines der sichersten Landverkehrsmittel gilt, hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, das gesamte Sicherheitssystem des Reisebusverkehrs einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen. Ein aus diesem Anlaß durchgeführtes Expertengespräch und die Einsetzung einer Projektgruppe mit Mitgliedern aus verschiedenen Institutionen führten im

Ergebnis zu dem umfassenden Bericht der BASt „Sicherheit im Reisebusverkehr“ (Bericht zum Forschungsprojekt 93411, Reihe „Mensch und Sicherheit, Heft M 40, Februar 1995). Der Bericht geht in insgesamt elf Kapiteln Fragen nach, die das gesamte System des Reisebusverkehrs untersuchen, zeigt Schwachstellen und mögliche Lösungen dazu auf und empfiehlt darüber hinaus mehrere Fragestellungen/Vorschläge über Forschungsprojekte einer Klärung und gegebenenfalls Umsetzung zuzuführen.

Zur Erhöhung der passiven Sicherheit wurden zusätzliche kraftfahrzeugtechnische Maßnahmen vorgeschlagen, die die Folgen von Busunfällen für die Insassen vermindern sollen. Der in seinen Auswirkungen wohl mit am weitestgehende Vorschlag, alle Sitze in Reisebussen mit Sicherheitsgurten auszurüsten, entsprach im wesentlichen der im BMV angedachten Lösung und dem daraus resultierenden Vorschlag an die EG-Kommission zur Änderung der maßgeblichen Richtlinien.

Bis zum Eintreten der Unfallserie wurde sowohl national als auch international (EU, ECE) davon ausgegangen, daß die Anwendung der ECE-Regelung Nr. 80 - Sitze, Sitzfestigkeit und Rückhaltewirkung der Sitze für dahinter befindliche Personen bei Frontalunfällen - ausreichend sei, die Unfallrisiken hinreichend zu minimieren. Da jedoch ein nicht unerheblicher Anteil der Unfälle ein Umkippen oder Überschlagen der Busse mit sich brachte und dementsprechend die durch die ECE-Regelung Nr. 80 vorgegebene Schutzwirkung diese Fälle nicht abdeckt, lag es nahe, die Ausrüstung der Reisebusse mit Sicherheitsgurten in Erwägung zu ziehen. Sicherheitsgurte können die Insassen auch beim/während des Umkippens oder Überschlagen des Busses sicher auf den Sitzen halten und so ein unkontrolliertes Umher- oder Herausschleudern verhindern. Dieser Auffassung traten auch die übrigen Mitgliedstaaten der EU bei.

Nach einem von der EG-Kommission vergebenen Forschungsprojekt, durch das Detailfragen der Biomechanik bei Busunfällen mit angegurteten Insassen

geklärt werden konnten, wurden bereits bestehende EG-Richtlinien geändert und erweitert:

- Richtlinie 96/36/EG zur Änderung der Richtlinie 77/541/EWG
(Sicherheitsgurte, Haltesysteme)
- Richtlinie 96/37/EG zur Änderung der Richtlinie 74/408/EWG (Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen)
- Richtlinie 96/38/EG zur Änderung der Richtlinie 76/115/EWG
(Verankerungen der Sicherheitsgurte).

Diese Vorschriften müssen in das nationale Recht (StVZO) übernommen und die entsprechenden Betriebsvorschriften (BOKraft, Allgemeine Beförderungsbedingungen) daran angepaßt werden.

Die ebenfalls erforderliche Anpassung des Verhaltensrechts wird mit dieser Verordnung - anders als zunächst vorgesehen - noch nicht vorgenommen. Zwar ist es aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der Zweckmäßigkeit nötig, den Anwendungsbereich des § 21 Abs. 1a StVO einzugrenzen und in § 21a Abs. 1 StVO zusätzliche Ausnahmetatbestände insbesondere für das Betriebspersonal in Kraftomnibussen aufzunehmen. Da wegen der Entschließung des Bundesrates vom 4. Juli 1997 „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern auf Pkw-Rücksitzen“ (BR-Drs. 376/97) noch weitergehende Änderungen dieser Vorschriften erforderlich sind, soll dies zur Vermeidung widersprüchlicher Ergebnisse gemeinsam damit erfolgen. Das BMV wird die Neuregelungen so rechtzeitig vorbereiten, daß sie in Kraft treten werden, bevor Busse in den Verkehr gelangen, die mit Gurten ausgerüstet sein müssen.

2. Zielsetzungen der Verordnung

Durch die Übernahme der genannten EG-Richtlinien in die StVZO, die daraus folgende Ausrüstungspflicht für Busse mit Sicherheitsgurt-Verankerungen, Sicherheitsgurten und verbesserten Fahrgastsitzen und der Anlegepflicht für Sicherheitsgurte wird die passive Sicherheit in diesen Fahrzeugen erhöht und die Folgen von Unfällen für die Insassen vermindert. Im einzelnen:

2.1 Zur Änderung der StVZO

Die geänderten EG-Richtlinien (74/408/EWG, 76/115/EWG und 77/541/EWG) sind Typgenehmigungsvorschriften und heben auf den Bau der Fahrzeuge ab. Danach sind alle Busse mit den entsprechenden Sitzen, Sicherheitsgurt-Verankerungen und Sicherheitsgurten auszurüsten, „mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse M₂ und M₃ (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 t bzw. von mehr als 5 t), die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste konstruiert sind“. Der deutsche Text der genannten EG-Richtlinien weicht in diesem Ausnahmetatbestand vom englischen Text ab, in dem es heißt „... designed for both urban use and standing passengers ...“, mithin eingeschränkt auf den Stadt- und nicht nur auf den Nahverkehr.

Nach dieser Vorschrift müßte ein Bus, der für den Nahverkehr/Stadtverkehr, aber ohne Stehplätze gebaut ist, mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. In gleicher Weise müßte ein Bus, der mit Stehplätzen ausgerüstet, aber nicht für den Nahverkehr/Stadtverkehr gebaut ist, ebenfalls mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. Eine Vorschrift oder eine Definition, wann ein Bus ein Nahverkehrs- oder Stadtverkehrsbus ist, enthalten die genannten EG-Richtlinien nicht. Ebenso enthalten die genannten Vorschriften keinen Hinweis darauf, ob

Busse, die für den Linienverkehr (Stadt- und Überlandlinienverkehr) gebaut, aber auch zeitweise im Gelegenheitsverkehr als Reisebus ohne zugelassene Stehplätze eingesetzt werden, mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden müssen.

Nach Aussage der Verbände des Omnibusgewerbes kann in der Bundesrepublik Deutschland von folgenden Erfahrungswerten beim unterschiedlichen Einsatz der Busse ausgegangen werden:

1. In ca. 2 - 4 Prozent der Einsatzfälle werden als (Stadt-)Linienbusse gebaute Busse (ca. 50000) im Gelegenheitsverkehr - also als Reisebus -

und

2. in ca. 19 - 22 Prozent der Einsatzfälle werden sogenannte Misch- oder Kombibusse (ca. 27000), die von ihrer Bauart ebenfalls stehende Fahrgäste befördern können, im Gelegenheitsverkehr - also als Reisebus -

auf meist Kurzstreckenreisen eingesetzt.

Die ca. 9000 als Reisebusse gebauten Fahrzeuge werden nahezu ausschließlich im Gelegenheitsverkehr eingesetzt.

Damit sind die genannten EG-Ausrüstungsvorschriften nicht ohne weiteres auf die Verkehrsverhältnisse und damit unterschiedlichen Einsatzarten der Busse in der Bundesrepublik Deutschland übertragbar. Eine Ausnahme hiervon stellen nur die als Reisebusse gebauten Fahrzeuge dar. Der zunächst vertretene Vorschlag, als ausschließliches Kriterium für die Ausnahme von der Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten nur die Verkehre mit zugelassenen Stehplätzen vorzusehen, ist nach Beratungen mit den Ländern und betroffenen Verbänden nicht weiter verfolgt worden, da er als zu weitgehend

eingestuft wurde. Im Ergebnis hätte dies dazu geführt, daß grundsätzlich alle Busse mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden müßten, wenn die vorgenannten Einsatzarten zugrunde gelegt werden. Eine derart weitgehende Interpretation der EG-Vorschriften wird vom Unfallgeschehen bei Linien-, Überlandlinienverkehren sowie bei freigestellten Verkehren (z. B. Schülerverkehr) - auch in anderen EU-Mitgliedstaaten - nicht getragen; darüber hinaus wäre dann auch ein Verbot der Zulässigkeit von Stehplätzen notwendig geworden.

Durch die Vorschrift des § 35a Abs. 6 StVZO wird der in den genannten Richtlinien der EU enthaltene Ausnahmetatbestand übernommen (Satz 1) und durch Satz 2 im Hinblick auf die in der Bundesrepublik Deutschland vorherrschenden Einsatzverhältnisse der Busse durch konkretere Vorschriften ergänzt (s. dazu unter II. 1.06).

Davon unbenommen kann der Unternehmer bereits beim Kauf der Fahrzeuge evtl. mögliche Einsatzzwecke berücksichtigen. Dies ist, gegenüber dem bisherigen Stand, eine Erschwernis. Andererseits besteht aber die Möglichkeit, einen für Verkehre mit zugelassenen Stehplätzen konstruierten Bus, der nach § 35a Abs. 6 nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden müßte, mit Sicherheitsgurt-Verankerungen und Sitzen nach Richtlinie 74/408/EWG, Anhang III, ausgerüstet zu kaufen und zu einem späteren Zeitpunkt, je nach Betriebsnotwendigkeit (andere Einsatzart), mit Sicherheitsgurten nachzurüsten.

Die Mehrkosten für ein mit Sicherheitsgurten ausgerüsteten Reise- oder Überlandlinienbus ("Misch- oder Kombibus") belaufen sich auf ca. 5000,- bis 7000,- Deutsche Mark.

Zusammenfassend ergibt sich, daß aufgrund fehlender eindeutiger Vorgaben in den EU-Richtlinien, die in das deutsche Recht zu übernehmen sind, insgesamt eine nicht in allen Teilbereichen befriedigende Ausrüstungsvorschrift in die StVZO aufzunehmen ist. Die Bundesregierung wird daher im weiteren

1. die EG-Kommission bitten, im Sinne eindeutiger Vorgaben und zur Rechtsklarheit den Ausnahmetatbestand von den Ausrüstungsvorschriften konkreter zu fassen,
2. durch eine begleitende Untersuchung der BASt die Auswirkungen der Ausrüstungs- und Anlegevorschriften mit Sicherheitsgurten im Hinblick auf die unterschiedlichen Einsatzarten der Busse überprüfen lassen. Hierzu bietet sich an, die unter I. Nr. 1 erwähnte Projektgruppe diese Untersuchung begleiten zu lassen.

Je nach Ergebnis sind Folgeänderungen der maßgeblichen Vorschriften nicht auszuschließen.

2.2 Zur Änderung der BOKraft und der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

Die Ausrüstungspflicht für Reisebusse und einen Teil der sogenannten Mischbusse wird dazu führen, daß Kraftomnibusse mit Sicherheitsgurten auch im Linienverkehr des ÖPNV und in vom Personenbeförderungsgesetz freigestellten Verkehrsdiensten, z. B. für die Schülerbeförderung eingesetzt werden. Diese Verkehrsdienste, bei denen in der Regel auch Stehplätze genutzt werden, sollen von der Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte ausgenommen werden. In Ausnahmefällen kann es aber auch im Linienverkehr und bei der Schülerbeförderung eine Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte geben. Dies kann im Linienverkehr der Fall sein, wenn die Genehmigungsbehörden nach § 22 Abs. 2 BOKraft die Nutzung von Stehplätzen ausschließen. Bei Verkehrsdiensten für die Schülerbeförderung kann der Auftraggeber (Schulträger) mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen den Einsatz eines Kraftomnibusses mit Sicherheitsgurten vereinbaren, wenn gleichzeitig auf die Nutzung der Stehplätze verzichtet wird. Deshalb wird es erforderlich, den Fahrgästen durch geeignete Informationseinrichtungen anzuzeigen, wenn die Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte besteht. Dazu wurde § 21 um einen

Absatz 2 ergänzt, wonach Kraftomnibusse, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, über entsprechende Informationseinrichtungen verfügen müssen.

Der Fahrer des Kraftomnibusses wird durch die Ergänzung des Absatzes 2a in § 8 verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Fahrgäste durch geeignete Informationseinrichtungen darauf hingewiesen werden, wenn Sicherheitsgurte anzulegen sind (§ 21 Abs. 2).

Um geeignete Informationseinrichtungen handelt es sich dann, wenn damit auf allen Fahrgastplätzen wahrnehmbare akustische oder optische Hinweise gegeben werden können, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind, wobei eine der beiden Möglichkeiten ausreicht. Auf nähere Festlegungen wurde bewußt verzichtet, damit den Fahrzeugherstellern und ggf. auch den Busunternehmen Spielraum für zweckmäßige Lösungen bleibt, die dieser Vorschrift entsprechen. Damit kann diese Vorschrift voraussichtlich in vielen Fällen mit der in Reisebussen und sogenannten Mischbussen schon vorhandenen Sprechanlage erfüllt werden. Unabhängig davon bleibt es den Unternehmen überlassen, für welche Art der Informationseinrichtung sie sich entscheiden. Die Vorschrift läßt auch die Möglichkeit offen, akustisch und optisch kombinierte Informationseinrichtungen zu installieren, wenn diese z. B. wegen Besonderheiten bei häufig wahrzunehmenden Verkehrsdiensten (u. a. Beförderungen hör- oder sehgeschädigter Fahrgäste) geboten erscheint.

Da im Fernlinienverkehr Kraftomnibusse mit Gurten ausgerüstet sein sollen, werden auch die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 4 Abs. 4) entsprechend ergänzt.

Zu den Einzelbestimmungen

II. Zur Änderung der StVZO

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 35a)

Durch die Neufassung des § 35a wird die Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten auf bestimmte Kraftomnibusse ausgedehnt.

1.01 Absatz 1 entspricht der bisherigen Fassung.

1.02 In Absatz 2 wurde für die genannten Kraftfahrzeugarten die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 74/408/EWG verbindlich vorgeschrieben, damit Sitzanordnung, -festigkeit und Energieaufnahmefähigkeit der Rückenlehnen auf die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten abgestimmt werden. Außerdem wird die Ausrüstungspflicht der vorderen Außensitze von M₁-Fahrzeugen (Pkw) mit Kopfstützen durch die Einhaltung der oben genannten Richtlinie vorgeschrieben. Diese Ausrüstungsvorschrift ist jedoch ohne praktische Bedeutung, da Pkw bereits seit Jahren von den Fahrzeugherstellern zumindest auf den Vordersitzen freiwillig mit Kopfstützen ausgerüstet werden.

1.03 Absatz 3 entspricht im wesentlichen den Vorschriften der Absätze 5 und 6 - alt - erweitert um die Ausrüstung von Kraftomnibussen mit Verankerungen für Sicherheitsgurte.

1.04 In Absatz 4 wurden die bisherigen Vorschriften des Absatzes 7 - alt -, erweitert um die Ausrüstung von Kraftomnibussen mit Sicherheitsgurten, übernommen. Nicht übernommen werden die Vorschriften des Absatzes 7 Satz 3, nach

denen eine Ausrüstung mit Sicherheitsgurten dann entbehrlich war, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder mitgeführt wurden, für deren Befestigung die Verankerungen für Sicherheitsgurte verwendet werden konnten. Heute auf dem Markt befindliche Rückhalteeinrichtungen für Kinder werden fast ausschließlich mit den in den Kraftfahrzeugen eingebauten Sicherheitsgurten gemeinsam verwendet, bei einigen wenigen dieser Einrichtungen müssen die dazugehörigen Gurte zusätzlich zu den eingebauten Sicherheitsgurten an deren Verankerungen angebaut werden. Durch die Vorschriften des § 72 Abs. 2 i.V.m. § 35a ist sichergestellt, daß in bereits im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen diese Rückhalteeinrichtungen entsprechend der Vorschriften des § 35a Abs. 7 Satz 3 - alt - weiterverwendet werden dürfen.

Eine Übersicht über die mit Sicherheitsgurten auszurüstenden Kraftfahrzeuge ist als Anlage dieser Begründung beigelegt (Anhang XV der Richtlinie 77/541/EWG).

- 1.05 Die Vorschriften des Absatzes 5 übernehmen die Vorschriften des Absatzes 8 - alt -, ebenfalls erweitert auf Kraftomnibusse. In „sonstigen Kraftfahrzeugen“, die von den in den Absätzen 2 bis 4 genannten „abgeleitet“ werden, sollen für die Insassen die gleichen Schutzeinrichtungen zur Verfügung gestellt werden müssen. Insoweit wird auf die Begründung zu dem durch die 15. VO zur Änderung der StVZO vom 14. Juni 1988 (BGBl. I S. 765) neugefaßten Absatz 8 im VkB1. 1988, S. 450 ff (S. 469) verwiesen.

Die für Wohnmobile aufgenommene Grenze von 2,5 t zulässige Gesamtmasse entspricht den vorgesehenen Vorschriften des neuzufassenden Anhangs XI der Richtlinie 70/156/EWG.

- 1.06 Durch die Vorschriften des Absatzes 6 werden die Busse von den Ausrüstungsvorschriften mit entsprechenden Sitzen, Sicherheitsgurt-Verankerungen und Sicherheitsgurten ausgenommen, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind. Satz 1 wurde wortgleich aus den bereits genannten EG-Richtlinien übernommen. Die Vorschriften des Satzes 2 dienen der notwendigen Erläuterung - siehe hierzu Begründung unter I. Nr. 2.1 - im Hinblick auf die in der Bundesrepublik Deutschland vorherrschenden Einsatzfälle der Busse.

Danach unterliegen den Ausrüstungsvorschriften

1. die ca. 9000 als Reisebusse gebauten Fahrzeuge, da sie über besondere Gepäckräume verfügen,
2. etwa 50 bis 55 Prozent der ca. 27000 als sogenannte „Mischbusse“ gebauten Fahrzeuge.

Sogenannte „Mischbusse“, die nur über zugelassene Stehplätze im Gang und nicht auf zusätzlichen Flächen verfügen, sind, anders als diese Art von Bussen mit höherem Stehplatzangebot, besser zum Einsatz als Reisebus geeignet (höheres Sitzplatzangebot). Eine Umgehung der Vorschriften durch nachträglichen Einbau von Fahrgastsitzen auf ausgewiesenen Stehplätzen bereits zugelassener „Mischbusse“ wird insoweit offenkundig, da die bei der Zulassung genehmigten Sitz- und Stehplätze im Fahrzeugschein eingetragen und im Bus angeschrieben werden müssen (§ 34a).

- 1.07 Absatz 7 übernimmt die Vorschriften des Absatzes 9 - alt -, die eine Entsprechung in den Vorschriften der Richtlinien 76/115/EWG und 77/541/EWG haben.

1.08 Absatz 8 - neu - entspricht Absatz 10 - alt -.

1.09 In Absatz 9 wurden die Vorschriften des bisherigen Absatzes 4 ohne Änderung übernommen.

1.10 Absatz 10 übernimmt die Vorschriften des Absatzes 2 - alt -. Absatz 10 gilt nur für Fahrzeuge, die nicht bereits von den Absätzen 2 und 5 erfaßt werden und damit keinen detaillierten Prüfvorschriften unterliegen.

1.2 Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 69a)

Die Änderungen dienen der Anpassung an die auf Kraftomnibusse erweiterten Ausrüstungsvorschriften der StVZO.

1.3 Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 72)

Die Fristen sind entsprechend den durch die EG-Richtlinien vorgegebenen Ausrüstungsterminen i. V. m. dem Termin des Inkrafttretens der VO (Artikel 4) festgelegt worden.

1.4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (Anlage XXVIII)

Redaktionelle Anpassung an den geänderten § 35a.

1.5 Zu Artikel 1 Nr. 5 (Anhang)

Im Anhang werden die zu § 35a anzuwendenden Vorschriften der EU - drei EG-Richtlinien - mit Fundstellen zitiert.

III. Zur Änderung der BOKraft

1. Zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 8)

Bei den künftig mit Sicherheitsgurten ausgestatteten Kraftomnibussen, vor allem bei den sogenannten Mischbussen, ist häufig mit dem Einsatz im Linienverkehr des ÖPNV und in vom Personenbeförderungsgesetz freigestellten Verkehrsdiensten, z. B. Schülerbeförderung, zu rechnen. Diese Verkehrsdienste, bei denen grundsätzlich auch Stehplätze genutzt werden, sollen von der Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte ausgenommen werden. Deshalb wird es erforderlich, diese Busse mit Informationseinrichtungen auszustatten, die den Fahrgästen anzeigen, wenn eine Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte besteht. Aus der Vorschrift, Kraftomnibusse mit solchen Informationseinrichtungen auszustatten (§ 21 Abs. 2), ergibt sich die Pflicht für den Omnibusfahrer, diese Informationseinrichtungen zu bedienen bzw. sich über deren ordnungsgemäße Funktion zu vergewissern.

2. Zu Artikel 2 Nr. 3 (§ 21)

Siehe hierzu Begründung unter Nr. 1 Satz 1 bis 3.

3. Zu Artikel 2 Nr. 4 (§ 45)

§ 45 wird dahingehend ergänzt, daß auch Verstöße gegen die neu hinzukommenden Vorschriften als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können.

Das betrifft bei Ergänzung des Absatzes 1 Nr. 5 Buchstabe e Verstöße der Unternehmer gegen die Vorschrift zur Ausrüstung mit Informationseinrichtungen (§ 21 Abs. 2).

Absatz 2 Nr. 1 bezieht sich auf Verstöße des Omnibusfahrers gegen die Pflicht zur Bedienung der Informationsanlagen (§ 8 Abs. 2a).

IV. Zur Änderung der "Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen"

1. Zu Artikel 3 Nr. 1 (§ 4)

In § 4 Abs. 4 wird die Pflicht der Fahrgäste ergänzt, bei sie begleitenden Kindern auf die Benutzung vorgeschriebener Sicherheitsgurte oder die Sicherung mit Rückhalteeinrichtungen für Kinder zu achten. Diese Regelung betrifft nicht den öffentlichen Personennahverkehr, weil die hier eingesetzten Busse entweder von der Ausrüstungs- oder der Anlegepflicht ausgenommen sind, sondern den nationalen und internationalen Fernlinienverkehr.

2. Zu Artikel 3 Nr. 2 (§ 18)

Die Streichung des § 18 betrifft die gegenstandslos gewordene Berlinklausel.

3. Zu Artikel 3 Nr. 3 (§ 19)

Redaktionelle Folgeänderung.

V. Zu Artikel 4

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

VI. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und Wirtschaftsunternehmen

Die Ausrüstung bestimmter Busse mit Sicherheitsgurt-Verankerungen, Sicherheitsgurten und besonders ausgebildeten Sitzen bedingt Mehrkosten von 5000,-- bis 7000,-- Deutsche Mark pro Bus. Davon betroffen sind die ca. 9000

als Reisebusse gebauten und etwa 14000 als "Kombi- oder Mischbus" gebauten Fahrzeuge. Nach den statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Reihe 1, Heft 2/1996) betrug das Durchschnittsalter für Busse 13,3 Jahre. Dieses Alter bzw. diese Nutzungsdauer kann jedoch bei der Kostenberechnung nicht in Ansatz gebracht werden, da Reisebusse nach ca. fünf und "Kombi- oder Mischbusse" nach ca. sechs Jahren ersetzt werden und anderweitig zum Einsatz kommen.

Damit werden pro Jahr im Mittel 1800 Reisebusse und etwa 2400 "Misch- oder Kombibusse" neu in den Verkehr kommen, die mit Sicherheitsgurten auszurüsten sind. Die höheren Anschaffungskosten für diese Busse betragen im Mittel 21 Mio bis 29,4 Mio Deutsche Mark pro Jahr.

Darüber hinaus sind erhöhte Betriebskosten dann zu erwarten, wenn die mit Sicherheitsgurten ausgerüsteten "Kombi- oder Mischbusse" alternativ auch im Linien- oder z. B. freigestellten Schülerverkehr eingesetzt werden. Bei diesen Verkehren sind Beschädigungen oder Funktionsbeeinträchtigungen der Sicherheitsgurte nicht auszuschließen, so daß diese ggf. ausgetauscht werden müssen.

Demgegenüber ist als Folge der Erhöhung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge eine höhere Schutzwirkung für Fahrgäste bei Busunfällen in Ansatz zu bringen, die jedoch nur über umfangreiche Untersuchungen/Forschungen quantifizierbar ist. Auf eine derartige gezielte (monetäre) Bewertung wurde in der Bundesrepublik Deutschland und in den anderen Mitgliedstaaten der EU verzichtet, da einerseits die Schutzwirkung von Sicherheitsgurten insbesondere in Personenkraftwagen unstreitig und in der Vergangenheit hinreichend bewertet wurde und außerdem unter dem Eindruck der Reisebus-Unfälle eine Ausüstungsvorschrift für diese Busse sowohl aus parlamentarischen als auch öffentlichen Kreisen gefordert wurde.

VII. Auswirkungen auf Einzelpreis und Preisniveau

Sofern die Verkehrsunternehmen die anfallenden höheren Investitionskosten von 5000,— bis 7000,— Deutsche Mark pro Bus, die jährlichen Mehrkosten bis zu 1200,— Deutsche Mark pro Bus entsprechen, auf die Fahrpreise umlegen, werden sich diese geringfügig erhöhen. Weitere negative Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind wegen des geringen Gewichts des betroffenen Bereichs nicht zu erwarten.

(VkB1. 1998, S. ...)

Anlage
zu Nr. II, 1.04 der Begründung

ANHANG XV

Übersicht über die Mindestanforderungen für Sicherheitsgurte und Retraktoren							
Fahrzeug- klasse	Nach vorn gerichtete Sitze				Nach hinten gerichtete Sitze		
	Seitensitze		Mittelsitze		Andere	Andere	
	Vorn	Andere	Vorn	Andere			
M ₁	Ar4m	Ar4m Br4m □	B, Br3, Br4m oder A, Ar4m *	B, Br3, Br4m	B, Br3, Br4m	B, Br3, Br4m	
		§ 3.1.3 Beckengurt zulässig, sofern der Sitz an einem Durchgang liegt	§ 3.1.7 Beckengurt zulässig, sofern sich die Windschutzscheibe nicht im Bezugsbereich befindet				
M ₂ ≤ 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	
M ₂ > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm oder Ar4m, Ar4Nm §	Br3, Br4m, Br4Nm oder Ar4m, Ar4Nm §	Br3, Br4m, Br4Nm oder Ar4m, Ar4Nm §	Br3, Br4m, Br4Nm oder Ar4m, Ar4Nm §	Br3, Br4m, Br4Nm oder Ar4m, Ar4Nm §	Br3, Br4m, Br4Nm	
M ₁	Ist ein Beckengurt zulässig, vgl. Bedingungen nach § 3.1.10	Ist ein Beckengurt zulässig, vgl. Bedingungen nach § 3.1.10	Ist ein Beckengurt zulässig, vgl. Bedingungen nach § 3.1.10	Ist ein Beckengurt zulässig, vgl. Bedingungen nach § 3.1.10	Ist ein Beckengurt zulässig, vgl. Bedingungen nach § 3.1.10		
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder keine #	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder keine #	Keine	
N ₂		§ 3.1.8 & 9 Beckengurt an exponierten Sitzen erforderlich	§ 3.1.7 Beckengurt zulässig, sofern sich die Windschutzscheibe nicht im Bezugsbereich befindet	§ 3.1.8 & 9 Beckengurt an exponierten Sitzen erforderlich	§ 3.1.8 & 9 Beckengurt an exponierten Sitzen erforderlich		
	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder keine #	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder A, Ar4m, Ar4Nm *	B, Br3, Br4m, Br4Nm oder keine #	Keine	
N ₁	§ 3.1.7 Beckengurt zulässig, sofern sich die Windschutzscheibe nicht im Bezugsbereich befindet sowie für den Fahrersitz	§ 3.1.8 & 9 Beckengurt an exponierten Sitzen erforderlich	§ 3.1.7 Beckengurt zulässig, sofern sich die Windschutzscheibe nicht im Bezugsbereich befindet	§ 3.1.7 Beckengurt zulässig, sofern sich die Windschutzscheibe nicht im Bezugsbereich befindet	§ 3.1.8 & 9 Beckengurt an exponierten Sitzen erforderlich		

A: Dreipunktgurt (Becken- und Schulteranschnallgurt)

B: Zweipunktgurt (Beckengurt)

C: Retraktor

m: Retraktor mit Notverriegelung mit mehrfacher Empfindlichkeit

3: Retraktor mit automatischer Verriegelung

4: Retraktor mit Notverriegelung

N: Erhöhte Ansprechnelle (siehe Anhang I, § 1.8.3 - 1.8.5)

Anmerkung: In allen Fällen können Gurte des Typs S anstelle von Gurten des Typs A oder B eingebaut werden, sofern Verankerungen gemäß der Richtlinie 76/115/EWG verwendet werden.

Hinweis: Die Bedeutung der übrigen, nicht erläuterten Zeichen können Anhang I, Abschnitt 3 der RL 77/541/EWG entnommen werden.

08.05.98**Beschluß**
des Bundesrates

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 beschlossen, der
Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.