

Geszentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Zielsetzung

- Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG
- Einrichtung eines zentralen Registers aller erteilten Fahrerlaubnisse beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie Überarbeitung der Vorschriften für die noch bestehenden örtlichen Fahrerlaubnisregister
- Datenschutzrechtliche Überarbeitung der Vorschriften über das Verkehrszentralregister
- Neukonzipierung des Punktsystems und rechtliche Verankerung im Straßenverkehrsgesetz
- Umsetzung des ZEVIS-Berichts an den Deutschen Bundestag (BT-Drucksache 12/3251) und datenschutzrechtliche Überarbeitung der Vorschriften über die Fahrzeugregister
- Verbesserung der Qualifikationen der Fahrlehrer und der Fahrschulen durch Reform der Ausbildung, Prüfung und Fortbildung, Überarbeitung der Registervorschriften über Fahrlehrer
- Überarbeitung der Registervorschriften über Kraftfahrersachverständige

B. Lösung

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (einschließlich der Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen für spätere Verordnungsregelungen), des Fahrlehrergesetzes, des Strafgesetzbuches, der Strafprozeßordnung, des Bundeszentralregistergesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes und des Gesetzes über das Kraftfahrt-Bundesamt.

C. Alternativen

Keine.

Zur Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie besteht Verpflichtung aus EU-Recht.

D. Kosten

Öffentliche Haushalte

a) Haushalt des Bundes

Durch die Einrichtung eines zentralen Registers aller erteilten Fahrerlaubnisse, die Novellierung des Punktsystems und der Vorschriften für das Verkehrszentralregister und die Überarbeitung der Vorschriften für die Fahrzeugregister entstehen in den Jahren 1997 bis 2002 geschätzte Kosten von insgesamt ca. 52,9 Mio DM, die sich durch entsprechende Gebühren decken lassen. Die Verbesserung der Fahrlehrerausbildung führt im Bereich der Bundeswehr zu Kosten von 2,7 Mio. DM pro Jahr.

b) Haushalte der Länder und Gemeinden

Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entsteht Aufwand durch zusätzliche Voraussetzungen bei der Erteilung der Fahrerlaubnis, Modifikationen bei der Fahrerlaubnis auf Probe, die Novellierung des Punktsystems, die Erweiterung der Eintragungstatbestände im Verkehrszentralregister und die damit verbundenen zusätzlichen Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt, die Übermittlung der Fahrerlaubnisdaten an das Zentrale Fahrerlaubnisregister, Neuregelungen im Bereich der Entziehung ausländischer Fahrerlaubnisse, die Regelung für die Behandlung von Eignungsgutachten, Registerauskünften etc. in den Fahrerlaubnisakten und die Mitteilung von Namensänderungen durch die Meldebehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt.

Dem stehen Einsparungen gegenüber durch die Anhebung der ersten Eingriffsschwelle nach dem Punktsystem von neun auf zehn Punkte und mittelfristig durch die Auflösung der jetzt noch bestehenden örtlichen Fahrerlaubnisregister. Sowohl Kosten als auch Einsparungen lassen sich nicht näher quantifizieren. Entstehender Mehraufwand muß bei der Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die im Zusammenhang mit der auf der Grundlage dieses Gesetzes zu erlassenden Fahrerlaubnisverordnung erfolgen soll, berücksichtigt werden.

E. Sonstige Kosten

a) Bürger

Der Entwurf sieht ein obligatorisches Aufbauseminar von mehrfach auffälligen Kraftfahrern im Rahmen des Punktsystems sowie eine freiwillige verkehrspsychologische Beratung vor. Die Kosten sind von den betreffenden Teilnehmern zu

tragen, wobei die Entgelte frei vereinbart werden können. Ein Aufbauseminar kostet z. Z. etwa 450 DM. Auswirkungen des Entwurfs auf diesen Preis sind nicht ersichtlich. Die Kosten für die – freiwillige – verkehrspsychologische Beratung dürften sich ebenfalls in dieser Größenordnung bewegen. Demgegenüber entfallen die Kosten für die theoretische Prüfung, die bisher bei Erreichen von 14 Punkten abgelegt werden mußte.

Entsprechendes gilt für die Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe, wo anstelle der obligatorischen Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung als zweite Eingriffsschwelle ebenfalls die freiwillige verkehrspsychologische Beratung tritt.

Für die Erfassung der Fahrerlaubnisdaten im Zentralen Fahrerlaubnisregister ist eine Gebühr von 2 DM (Fahranfänger 3,50 DM) veranschlagt (zuzüglich einer Landesgebühr für die Mitteilung der Daten an das KBA). Ersterwerber einer Fahrerlaubnis zahlen bereits heute für die Erfassung ihrer Daten im Fahranfängerregister eine entsprechende Gebühr.

Durch erhöhten Aufwand, insbesondere bei den Fahrerlaubnisbehörden, können sich Gebührenerhöhungen im Fahrerlaubniswesen ergeben.

Meßbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten, da die von Fahrerlaubnisinhabern aufgrund des Entwurfs zu zahlenden Gebühren nur einen geringen Anteil an den Kosten der Lebenshaltung haben und die Kosten für Aufbauseminar und (freiwillige) verkehrspsychologische Beratung nur relativ wenige Fahrerlaubnisinhaber treffen.

- b) Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 920 05 – Str 182/97

Bonn, den 5. Februar 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes
und anderer Gesetze

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 707. Sitzung am 19. Dezember 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze *)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 76 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, müssen von der zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sein.“

2. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2

Fahrerlaubnis und Führerschein

(1) Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde). Die Fahrerlaubnis wird in bestimmten Klassen erteilt. Sie ist durch eine amtliche Bescheinigung (Führerschein) nachzuweisen.

(2) Die Fahrerlaubnis ist für die jeweilige Klasse zu erteilen, wenn der Bewerber

1. seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne des Artikels 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) im Inland hat,

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der nachgenannten EG-Richtlinien in deutsches Recht:

1. Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 bis 7 und 10), Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 a Abs. 1), Nr. 7 (§ 3 Abs. 1, 2 und 6), Nr. 10 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Nr. 1), Nr. 14 (§ 25), 17 (§ 30 Abs. 7), Nr. 18 (§ 30 a Abs. 5), Nr. 19 (§ 30 c Abs. 1 Nr. 5), Nr. 37 (§§ 48 bis 63), Artikel 3 Nr. 1 (§ 44), Nr. 4 (§ 69 b), Artikel 4 Nr. 1 (§ 111 a) dienen der Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1),
2. Artikel 2 Nr. 2 (§ 2 Abs. 6) und Nr. 38 (§ 43) dient der Umsetzung der Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG (ABl. EG Nr. L 209 S. 25), soweit es sich um berufliche Befähigungsnachweise von Fahrlehrern handelt.

2. das erforderliche Mindestalter erreicht hat,
3. zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist,
4. zum Führen von Kraftfahrzeugen nach dem Fahrlehrgesetz und den auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften ausgebildet worden ist,
5. die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachgewiesen hat,
6. die Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr beherrscht oder Erste Hilfe leisten kann und
7. keine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Fahrerlaubnis dieser Klasse besitzt.

Nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f können als weitere Voraussetzungen der Vorbesitz anderer Klassen, Fahrpraxis in einer anderen Klasse oder Ortskenntnisse festgelegt werden. Die Fahrerlaubnis kann für die Klassen C und D sowie ihre Unterklassen und Anhängerklassen befristet erteilt werden. Sie ist auf Antrag zu verlängern, wenn der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist und kein Anlaß zur Annahme besteht, daß eine der aus den Sätzen 1 und 2 ersichtlichen sonstigen Voraussetzungen fehlt.

(3) Nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und f kann für die Personenbeförderung in anderen Fahrzeugen als Kraftomnibussen zusätzlich zur Fahrerlaubnis nach Absatz 1 eine besondere Erlaubnis verlangt werden. Die Erlaubnis wird befristet erteilt. Für die Erteilung und Verlängerung können dieselben Voraussetzungen bestimmt werden, die für die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen gelten.

(4) Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Ist der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.

(5) Befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer

1. ausreichende Kenntnisse der für den Führer von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat,
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist,
3. die zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs, gegebenenfalls mit Anhänger, erforderlichen technischen Kenntnisse besitzt und zu ihrer praktischen Anwendung in der Lage ist und
4. über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise verfügt und zu ihrer praktischen Anwendung in der Lage ist.

(6) Wer die Erteilung, Erweiterung, Verlängerung oder Änderung einer Fahrerlaubnis oder einer besonderen Erlaubnis nach Absatz 3, die Aufhebung einer Beschränkung oder Auflage oder die Ausfertigung oder Änderung eines Führerscheines beantragt, hat der Fahrerlaubnisbehörde nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g mitzuteilen und nachzuweisen

1. Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlernamen, Doktorgrad, Geschlecht, Tag und Ort der Geburt, Anschrift und
2. das Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 bis 6 und Satz 2 und Absatz 3

sowie ein Lichtbild abzugeben. Außerdem hat der Antragsteller eine Erklärung darüber abzugeben, ob er bereits eine in- oder ausländische Fahrerlaubnis der beantragten Klasse oder einen entsprechenden Führerschein besitzt.

(7) Die Fahrerlaubnisbehörde hat zu ermitteln, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen, gegebenenfalls mit Anhänger, geeignet und befähigt ist, und ob er bereits eine in- oder ausländische Fahrerlaubnis oder einen entsprechenden Führerschein besitzt. Sie hat dazu Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister und dem Zentralen Fahrerlaubnisregister nach den Vorschriften dieses Gesetzes einzuholen. Sie kann außerdem insbesondere entsprechende Auskünfte aus ausländischen Registern oder von ausländischen Stellen einholen sowie die Beibringung eines Führungszeugnisses zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde nach den Vorschriften des Bundeszentralregistergesetzes verlangen.

(8) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung oder Befähigung des Bewerbers begründen, so kann die Fahrerlaubnisbehörde anordnen, daß der Antragsteller ein Gutachten oder Zeugnis eines Facharztes oder Amtsarztes, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung oder eines amtlichen anerkannten Sachverständigen oder

Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb einer angemessenen Frist beibringt.

(9) Die Registerauskünfte, Führungszeugnisse, Gutachten und Gesundheitszeugnisse dürfen nur zur Feststellung oder Überprüfung der Eignung oder Befähigung verwendet werden. Sie sind nach spätestens zehn Jahren zu vernichten, es sei denn, mit ihnen im Zusammenhang stehende Eintragungen im Verkehrszentralregister oder im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind nach den Bestimmungen für diese Register zu einem späteren Zeitpunkt zu tilgen oder zu löschen. In diesem Fall ist für die Vernichtung oder Löschung der spätere Zeitpunkt maßgeblich. Die Zehnjahresfrist nach Satz 2 beginnt mit der rechts- oder bestandskräftigen Entscheidung oder mit der Rücknahme des Antrages durch den Antragsteller. Die Sätze 1 bis 4 gelten auch für entsprechende Unterlagen, die der Antragsteller nach Absatz 6 Satz 1 Nr. 2 beibringt. Anstelle einer Vernichtung der Unterlagen sind die darin enthaltenen Daten zu sperren, wenn die Vernichtung wegen der besonderen Art der Führung der Akten nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist.

(10) Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und Polizei können durch ihre Dienststellen Fahrerlaubnisse für das Führen von Dienstfahrzeugen erteilen (Dienstfahrerlaubnisse). Diese Dienststellen nehmen die Aufgaben der Fahrerlaubnisbehörde wahr. Für Dienstfahrerlaubnisse gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Mit Dienstfahrerlaubnissen dürfen nur Dienstfahrzeuge geführt werden.

(11) Nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe i berechtigen auch ausländische Fahrerlaubnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland. Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in das Inland verlegt haben, sind verpflichtet, ihre Fahrerlaubnis nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe i bei der örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörde registrieren zu lassen und ihr die Daten nach § 50 Abs. 1 und 2 Nr. 1 mitzuteilen.

(12) Die Polizei hat Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung erforderlich ist. Soweit die mitgeteilten Informationen für die Beurteilung der Eignung oder Befähigung nicht erforderlich sind, insbesondere weil die betreffende Person keine Fahrerlaubnis besitzt oder beantragt hat, sind die Unterlagen unverzüglich zu vernichten.

(13) Stellen oder Personen, die die Eignung oder Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr zwecks Vorbereitung einer verwaltungsbehördlichen Entscheidung beurteilen oder prüfen, müssen für diese Aufgaben gesetzlich oder amtlich anerkannt oder beauftragt sein. Personen, die die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 2 Abs. 5 prüfen, müssen darüber hinaus einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 10 des Kraftfahrzeugverkehrsgesetzes angehören. Voraussetzungen, Inhalt, Umfang und Verfahren für die Anerkennung oder Beauftragung und die Aufsicht werden durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k näher bestimmt.

(14) Die Fahrerlaubnisbehörden dürfen den in Absatz 13 Satz 1 genannten Stellen und Personen die Daten übermitteln, die diese zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen. Die betreffenden Stellen und Personen dürfen diese Daten und nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k die bei der Erfüllung ihrer Aufgaben anfallenden Daten verarbeiten und nutzen.

(15) Wer zur Ausbildung, zur Ablegung der Prüfung oder zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt, muß dabei von einem Fahrlehrer im Sinne des Fahrlehrergesetzes begleitet werden. Bei den Fahrten nach Satz 1 gilt im Sinne dieses Gesetzes der Fahrlehrer als Führer des Kraftfahrzeugs, wenn der Kraftfahrzeugführer keine entsprechende Fahrerlaubnis besitzt."

3. § 2 a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 bis 3 werden wie folgt gefaßt:

„(1) Bei erstmaligem Erwerb einer Fahrerlaubnis wird diese auf Probe erteilt; die Probezeit dauert zwei Jahre vom Zeitpunkt der Erteilung an. Bei Erteilung einer Fahrerlaubnis an den Inhaber einer im Ausland erteilten Fahrerlaubnis ist die Zeit seit deren Erwerb auf die Probezeit anzurechnen. Die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe finden auch Anwendung auf Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die ihren ordentlichen Wohnsitz in das Inland verlegt haben. Die Zeit seit dem Erwerb der Fahrerlaubnis ist auf die Probezeit anzurechnen. Die Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung von Führerscheinen nach § 94 der Strafprozeßordnung, die vorläufige Entziehung nach § 111 a der Strafprozeßordnung und die sofort vollziehbare Entziehung durch die Fahrerlaubnisbehörde hemmen den Ablauf der Probezeit. Die Probezeit endet vorzeitig, wenn die Fahrerlaubnis entzogen wird oder der Inhaber auf sie verzichtet. In diesem Fall beginnt mit der Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis eine neue Probezeit, jedoch nur im Umfang der Restdauer der vorherigen Probezeit.

(2) Ist gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis wegen einer innerhalb der Probezeit begangenen Straftat oder Ordnungswidrigkeit eine rechtskräftige Entscheidung ergangen, die nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 in das Verkehrszentralregister einzutragen ist, so hat, auch wenn die Probezeit zwischenzeitlich abgelaufen ist, die Fahrerlaubnisbehörde

1. seine Teilnahme an einem Aufbauseminar anzuordnen und hierfür eine Frist zu setzen, wenn er eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat,
2. ihn schriftlich zu verwarren und ihm eine verkehrspsychologische Beratung nahezu legen, wenn er nach Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat,
3. ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er nach dem Hinweis auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung innerhalb der Probezeit eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat.

Die Fahrerlaubnisbehörde ist bei den Maßnahmen nach den Nummern 1 bis 3 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder Ordnungswidrigkeit gebunden. Für die verkehrspsychologische Beratung gilt § 4 Abs. 9 entsprechend.

(3) Ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis einer vollziehbaren Anordnung der zuständigen Behörde nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 in der festgesetzten Frist nicht nachgekommen, so ist die Fahrerlaubnis zu entziehen."

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Angabe „§ 4 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 3“ und die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „Begutachtungsstelle für Fahreignung“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Nachschulungskurs“ durch das Wort „Aufbauseminar“ ersetzt.

c) Die Absätze 5 und 6 werden wie folgt gefaßt:

„(5) Ist eine Fahrerlaubnis entzogen worden

1. nach § 3 oder nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 dieses Gesetzes, weil innerhalb der Probezeit Zuwiderhandlungen begangen wurden, oder nach § 69 oder § 69b des Strafgesetzbuches,
2. nach Absatz 3 oder § 4 Abs. 7, weil einer Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht nachgekommen wurde,

so darf eine neue Fahrerlaubnis unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nur erteilt wer-

den, wenn der Antragsteller nachweist, daß er an einem Aufbauseminar teilgenommen hat. Das gleiche gilt, wenn der Antragsteller nur deshalb nicht an einem angeordneten Aufbauseminar teilgenommen hat oder die Anordnung nur deshalb nicht erfolgt ist, weil die Fahrerlaubnis aus anderen Gründen entzogen worden ist oder er zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat. Ist die Fahrerlaubnis nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 entzogen worden, darf eine neue Fahrerlaubnis frühestens drei Monate nach Wirksamkeit der Entziehung erteilt werden; die Frist beginnt mit der Ablieferung des Führerscheins. Auf eine mit der Erteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gemäß Absatz 1 Satz 7 beginnende neue Probezeit ist Absatz 2 nicht anzuwenden. Die zuständige Behörde hat in diesem Fall in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen, sobald der Inhaber einer Fahrerlaubnis innerhalb der neuen Probezeit erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat.

(6) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung des Aufbauseminars nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 und Absatz 4 Satz 2 sowie die Entziehung der Fahrerlaubnis nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 und Absatz 3 haben keine aufschiebende Wirkung."

4. § 2 b wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Nachschulung“ durch das Wort „Aufbauseminar“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Nachschulungskursen“ wird durch das Wort „Aufbauseminaren“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Auf Antrag kann die anordnende Behörde dem Betroffenen die Teilnahme an einem Einzelseminar gestatten.“

c) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Aufbauseminare dürfen nur von Fahrlehrern durchgeführt werden, die Inhaber einer entsprechenden Erlaubnis nach dem Fahrlehrergesetz sind. Besondere Aufbau-seminare für Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe, die unter dem Einfluß von Alkohol oder anderer berauschender Mittel am Verkehr teilgenommen haben, werden nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe n von hierfür amtlich anerkannten anderen Seminarleitern durchgeführt.“

d) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Ist der Teilnehmer an einem Aufbau-seminar nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis, so

gilt hinsichtlich der Fahrprobe § 2 Abs. 15 entsprechend.“

5. Die §§ 2 c und 2 d werden aufgehoben.

6. Der bisherige § 2 e wird § 2 c und wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Verwaltungsbehörden“ durch das Wort „Fahrerlaubnisbehörden“ ersetzt.

b) In Satz 2 werden die Wörter „die in § 2 c Abs. 2 genannten Daten“ durch die Wörter „die notwendigen Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister“ ersetzt.

7. Die §§ 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

„§ 3

Entziehung der Fahrerlaubnis

(1) Erweist sich jemand als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen, so hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis hat die Entziehung – auch wenn sie nach anderen Vorschriften erfolgt – die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. § 2 Abs. 7 und 8 gilt entsprechend.

(2) Mit der Entziehung erlischt die Fahrerlaubnis. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis erlischt das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland. Nach der Entziehung ist der Führerschein der Fahrerlaubnisbehörde abzuliefern oder zur Eintragung der Entscheidung vorzulegen. Die Sätze 1 bis 3 gelten auch, wenn die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis auf Grund anderer Vorschriften entzieht.

(3) Solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 des Strafgesetzbuchs in Betracht kommt, darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Dies gilt nicht, wenn die Fahrerlaubnis von einer Dienststelle der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei für Dienstfahrzeuge erteilt worden ist.

(4) Will die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Der Strafbefehl und die gerichtliche Entscheidung, durch welche die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, stehen einem Urteil gleich; dies gilt auch für Bußgeldentscheidungen, soweit sie sich auf die Feststellung des Sachverhalts und die Beurteilung der Schuldfrage beziehen.

(5) Die Fahrerlaubnisbehörde darf im Einzelfall der Polizei die verwaltungsbehördliche oder gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis oder das Bestehen eines Fahrverbotes übermitteln, soweit dies für die polizeiliche Überwachung im Straßenverkehr erforderlich ist.

(6) Durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe r können Fristen und Bedingungen

1. für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach vorangegangenen Verzicht,
2. für die Erteilung des Rechts an Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland, nach vorangegangener Entziehung von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch zu machen,

bestimmt werden.

§ 4

Punktsystem

(1) Zum Schutz vor Gefahren, die von wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßenden Fahrzeugführern und -haltern ausgehen, hat die Fahrerlaubnisbehörde die in Absatz 3 genannten Maßnahmen (Punktsystem) zu ergreifen. Das Punktsystem findet keine Anwendung, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer Maßnahmen auf Grund anderer Vorschriften, insbesondere der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1, ergibt. Punktsystem und Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe finden nebeneinander Anwendung, jedoch mit der Maßgabe, daß die Teilnahme an einem Aufbauseminar nur einmal erfolgt; dies gilt nicht, wenn das letzte Aufbauseminar länger als fünf Jahre zurückliegt oder wenn der Betroffene noch nicht an einem Aufbauseminar nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder an einem besonderen Aufbauseminar nach Absatz 8 Satz 4 oder § 2b Abs. 2 Satz 2 teilgenommen hat und nunmehr die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger oder an einem besonderen Aufbauseminar in Betracht kommt.

(2) Für die Anwendung des Punktsystems sind die im Verkehrszentralregister nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 zu erfassenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten nach der Schwere der Zuwiderhandlungen und nach ihren Folgen mit einem bis zu sieben Punkten nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe s zu bewerten. Sind durch eine Handlung mehrere Zuwiderhandlungen begangen worden, so wird nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktzahl berücksichtigt. Ist die Fahrerlaubnis entzogen oder eine Sperre (§ 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs) angeordnet worden, so werden die Punkte für die vor dieser Entscheidung begangenen Zuwiderhandlungen gelöscht. Dies gilt nicht, wenn die Entziehung darauf beruht, daß der Betroffene nicht an einem angeordneten Aufbauseminar (Absatz 7 Satz 1, § 2a Abs. 3) teilgenommen hat.

(3) Die Fahrerlaubnisbehörde hat gegenüber den Inhabern einer Fahrerlaubnis folgende Maßnahmen (Punktsystem) zu ergreifen:

1. Ergeben sich zehn, aber nicht mehr als 13 Punkte, so hat die Fahrerlaubnisbehörde den Betroffenen schriftlich darüber zu unterrichten, ihn zu verwarnen und ihn auf die Möglichkeit der Teilnahme an einem Aufbauseminar nach Absatz 8 hinzuweisen.
2. Ergeben sich 14, aber nicht mehr als 17 Punkte, so hat die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar nach Absatz 8 anzuordnen und hierfür eine Frist zu setzen. Hat der Betroffene innerhalb der letzten fünf Jahre bereits an einem solchen Seminar teilgenommen, so ist er schriftlich zu verwarnen. Unabhängig davon hat die Fahrerlaubnisbehörde den Betroffenen schriftlich auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung nach Absatz 9 hinzuweisen und ihn darüber zu unterrichten, daß ihm bei Erreichen von 18 Punkten die Fahrerlaubnis entzogen wird.
3. Ergeben sich 18 oder mehr Punkte, so gilt der Betroffene als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen; die Fahrerlaubnisbehörde hat die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Die Fahrerlaubnisbehörde ist bei den Maßnahmen nach den Nummern 1 bis 3 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden.

(4) Nehmen Fahrerlaubnisinhaber vor Erreichen von 14 Punkten an einem Aufbauseminar teil und legen sie hierüber der Fahrerlaubnisbehörde innerhalb von drei Monaten nach Beendigung des Seminars eine Bescheinigung vor, so werden ihnen bei einem Stand von nicht mehr als zehn Punkten vier Punkte, bei einem Stand von elf bis 13 Punkten zwei Punkte abgezogen. Hat der Betroffene vor Erreichen von 18 Punkten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilgenommen und legt er hierüber der Fahrerlaubnisbehörde innerhalb von drei Monaten nach Beendigung eine Bescheinigung vor, so werden zwei Punkte abgezogen; dies gilt auch, wenn er nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 an einer solchen Beratung teilnimmt. Der Besuch eines Seminars und die Teilnahme an einer Beratung führen jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem Punkteabzug. Für den Punktestand und die Berechnung der Fünfjahresfrist ist jeweils das Ausstellungsdatum der Teilnahmebescheinigung maßgeblich. Ein Punkteabzug ist nur bis zum Erreichen von null Punkten zulässig.

(5) Erreicht oder überschreitet der Betroffene 14 oder 18 Punkte, ohne daß die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 ergriffen hat, wird er so gestellt, als ob er zehn Punkte hätte. Erreicht oder überschreitet der Betroffene in der Folgezeit 18 Punkte, ohne daß die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 ergriffen hat, wird er so gestellt, als ob er 14 Punkte hätte.

(6) Zur Vorbereitung der Maßnahmen nach Absatz 3 hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei Erreichen der betreffenden Punktestände (Absätze 3 und 4) den Fahrerlaubnisbehörden die vorhandenen Eintragungen aus dem Verkehrszentralregister zu übermitteln.

(7) Ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis einer vollziehbaren Anordnung der Fahrerlaubnisbehörde nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 in der festgesetzten Frist nicht nachgekommen, so hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 sowie gegen die Entziehung nach Satz 1 und nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 haben keine aufschiebende Wirkung.

(8) Die Teilnehmer an Aufbauseminaren sollen durch Mitwirkung an Gruppengesprächen und an einer Fahrprobe veranlaßt werden, Mängel in ihrer Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und abzubauen. Auf Antrag kann die anordnende Behörde dem Betroffenen die Teilnahme an einem Einzelseminar gestatten. Die Aufbauseminare dürfen nur von Fahrlehrern durchgeführt werden, die Inhaber einer entsprechenden Erlaubnis nach dem Fahrlehrergesetz sind. Besondere Seminare für Inhaber einer Fahrerlaubnis, die unter dem Einfluß von Alkohol oder anderer berauschender Mittel am Verkehr teilgenommen haben, werden nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe t von hierfür amtlich anerkannten anderen Seminarleitern durchgeführt.

(9) In der verkehrspsychologischen Beratung soll der Fahrerlaubnisinhaber veranlaßt werden, Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und die Bereitschaft zu entwickeln, diese Mängel abzubauen. Die Beratung findet in Form eines Einzelgesprächs statt; sie kann durch eine Fahrprobe ergänzt werden, wenn der Berater dies für erforderlich hält. Der Berater soll die Ursachen der Mängel aufklären und Wege zu ihrer Beseitigung aufzeigen. Das Ergebnis der Beratung ist nur für den Betroffenen bestimmt und nur diesem mitzuteilen. Der Betroffene erhält jedoch eine Bescheinigung über die Teilnahme zur Vorlage bei der Fahrerlaubnisbehörde. Die Beratung darf nur von einer Person durchgeführt werden, die hierfür amtlich anerkannt ist und folgenden Voraussetzungen erfüllt:

1. persönliche Zuverlässigkeit,
2. Abschluß eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe,
3. Nachweis einer Ausbildung und von Erfahrungen in der Verkehrspsychologie nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe u.

(10) Eine neue Fahrerlaubnis darf frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 erteilt werden. Die Frist beginnt mit der Ablieferung des Führer-

scheins. Unbeschadet der Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis hat die Verwaltungsbehörde zum Nachweis, daß die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiederhergestellt ist, in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahrerlaubnis anzuordnen.

(11) Ist die Fahrerlaubnis nach Absatz 7 Satz 1 entzogen worden, weil einer Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht nachgekommen wurde, so darf eine neue Fahrerlaubnis unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nur erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß er an einem Aufbauseminar teilgenommen hat. Das gleiche gilt, wenn der Antragsteller nur deshalb nicht an einem angeordneten Aufbauseminar teilgenommen hat oder die Anordnung nur deshalb nicht erfolgt ist, weil er zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat. Abweichend von Absatz 10 wird die Fahrerlaubnis ohne die Einhaltung einer Frist und ohne die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahrerlaubnis erteilt."

8. § 5 wird wie folgt gefaßt:

„§ 5

Verlust von Dokumenten und Kennzeichen

Besteht eine Verpflichtung zur Ablieferung oder Vorlage eines Führerscheins, Fahrzeugscheins, Anhängerverzeichnis, Fahrzeugbriefs, Nachweises über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens oder über die Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung, eines ausländischen Führerscheins oder Zulassungsscheins oder eines internationalen Führerscheins oder Zulassungsscheins oder amtlicher Kennzeichen oder Versicherungskennzeichen und behauptet der Verpflichtete, der Ablieferungs- oder Vorlagepflicht deshalb nicht nachkommen zu können, weil ihm der Schein, das Verzeichnis, der Brief, der Nachweis oder die Kennzeichen verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen sind, so hat er auf Verlangen der Verwaltungsbehörde eine Versicherung an Eides Statt über den Verbleib des Scheins, Verzeichnisses, Briefs, Nachweises oder der Kennzeichen abzugeben. Dies gilt auch, wenn jemand für einen verlorengegangenen oder sonst abhanden gekommenen Schein, Brief oder Nachweis oder ein verlorengegangenes oder sonst abhanden gekommenes Anhängerverzeichnis oder Kennzeichen eine neue Ausfertigung oder ein neues Kennzeichen beantragt."

9. § 5 b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

10. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der Satzteil vor Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über“.

bb) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über

- a) Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht nach § 2 Abs. 1 Satz 1, Anforderungen für das Führen fahrerlaubnisfreier Kraftfahrzeuge, Ausnahmen von einzelnen Erteilungsvoraussetzungen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 und vom Erfordernis der Begleitung und Beaufsichtigung durch einen Fahrlehrer nach § 2 Abs. 15 Satz 1,
- b) den Inhalt der Fahrerlaubnisklassen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3, die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C und D, ihrer Unterklassen und Anhängerklassen und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3 sowie Auflagen und Beschränkungen zur Fahrerlaubnis und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3,
- c) die Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beurteilung der Eignung durch Gutachten sowie die Feststellung und Überprüfung der Eignung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 4, 7 und 8,
- d) die Prüfung der Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere über die Zulassung zur Prüfung sowie über Inhalt, Gliederung, Verfahren, Bewertung, Entscheidung und Wiederholung der Prüfung nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 5, 7 und 8 sowie die Erprobung neuer Prüfungsverfahren,
- e) die Prüfung der umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 5 Nr. 4,
- f) die nähere Bestimmung der sonstigen Voraussetzungen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 und 2 für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Voraussetzungen der Erteilung

der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3,

- g) den Nachweis der Personendaten, das Lichtbild sowie die Mitteilung und die Nachweise über das Vorliegen der Voraussetzungen im Antragsverfahren nach § 2 Abs. 6,
- h) die Sonderbestimmungen bei Dienstfahrerlaubnissen nach § 2 Abs. 10 und die Erteilung von allgemeinen Fahrerlaubnissen auf Grund von Dienstfahrerlaubnissen,
- i) die Zulassung und Registrierung von Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse und die Behandlung abgelieferter ausländischer Führerscheine nach § 2 Abs. 11 und § 3 Abs. 2,
- k) die Anerkennung oder Beauftragung von Stellen oder Personen nach § 2 Abs. 13, die Aufsicht über sie, die Übertragung dieser Aufsicht auf andere Einrichtungen, die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung oder Prüfung nach § 2 Abs. 13 zu gewährleisten, sowie die Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten für die mit der Anerkennung oder Beauftragung bezweckte Aufgabenerfüllung nach § 2 Abs. 14,
- l) Ausnahmen von der Probezeit, die Anrechnung von Probezeiten bei der Erteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis an Inhaber von Dienstfahrerlaubnissen nach § 2 a Abs. 1, den Vermerk über die Probezeit im Führerschein,
- m) die Einstufung der im Verkehrszentralregister gespeicherten Entscheidungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend für die Maßnahmen nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe gemäß § 2 a Abs. 2,
- n) die Anforderungen an die allgemeinen und besonderen Aufbau-seminare, insbesondere über Inhalt und Dauer, die Teilnahme an den Seminaren nach § 2 b Abs. 1 und 2, die Anforderungen an die

- Seminarleiter und deren Anerkennung nach § 2b Abs. 2 Satz 2 sowie die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die vorgeschriebene Einrichtung und Durchführung der Seminare zu gewährleisten,
- o) die Übermittlung der Daten nach § 2c, insbesondere über den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Art der Übermittlung,
- p) Maßnahmen zur Erzielung einer verantwortungsbewußteren Einstellung im Straßenverkehr und damit zur Senkung der besonderen Unfallrisiken von Fähranfängern
- durch eine Ausbildung, die schulische Verkehrserziehung mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpft, als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 und
 - durch die Fortbildung in geeigneten Seminaren nach Erwerb der Fahrerlaubnis mit der Möglichkeit der Abkürzung der Probezeit,
- q) die Maßnahmen bei bedingt geeigneten oder ungeeigneten oder bei nicht befähigten Fahrerlaubnisinhabern oder bei Zweifeln an der Eignung oder Befähigung nach § 3 Abs. 1 sowie die Ablieferung, die Vorlage und die weitere Behandlung der Führerscheine nach § 3 Abs. 2,
- r) die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen nach § 3 Abs. 6,
- s) die Bewertung der im Verkehrszentralregister gespeicherten Entscheidungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten nach § 4 Abs. 2,
- t) die Anforderungen an die allgemeinen und besonderen Aufbau-
- seminare, insbesondere über Inhalt und Dauer, die Teilnahme an den Seminaren nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 2, die Anforderungen an die Seminarleiter und deren Anerkennung nach § 4 Abs. 8 Satz 4 sowie die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die vorgeschriebene Einrichtung und Durchführung der Seminare zu gewährleisten,
- u) die Anforderungen an die verkehrspsychologische Beratung, insbesondere über Inhalt und Dauer der Beratung, die Teilnahme an der Beratung sowie die Anforderungen an die Berater und ihre Anerkennung nach § 4 Abs. 9,
- v) die Herstellung, Lieferung und Gestaltung des Musters des Führerscheins und dessen Ausfertigung sowie die Bestimmung, wer die Herstellung und Lieferung durchführt, nach § 2 Abs. 1 Satz 3,
- w) die Zuständigkeit und das Verfahren bei Verwaltungsmaßnahmen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Stellen, Ausnahmen von § 2 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 1 und 2, Abs. 15, § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 3, § 2b Abs. 1, § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und 3, Abs. 8 Satz 1, Abs. 9 Satz 6 Nr. 3, Abs. 10 sowie Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften zuzulassen,
- x) den Inhalt und die Gültigkeit bisher erteilter Fahrerlaubnisse sowie den Umtausch von Führerscheinen, deren Muster nicht mehr ausgefertigt werden, und die Regelungen des Besitzstandes im Falle des Umtausches,
- y) Maßnahmen, um die sichere Teilnahme sonstiger Personen am Straßenverkehr zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen, wenn sie bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind;“.
- cc) Nummer 1a wird aufgehoben.

- dd) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:
- „2. die Zulassung inländischer und ausländischer Kraftfahrzeuge und Anhänger nach § 1 Abs. 1 einschließlich Ausnahmen von der Zulassungspflicht;“.
- ee) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
- aaa) Der Satzteil vor dem Buchstaben a wird wie folgt gefaßt:
- „3. die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen, für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das Verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, und zwar hierzu unter anderem“.
- bbb) Nach Buchstabe g wird folgender Buchstabe h eingefügt:
- „h) über die Beschränkung des Straßenverkehrs zum Schutz von kulturellen Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt.“
- ff) Nach Nummer 5 b werden die folgenden Nummern 5 c und 6 eingefügt:
- „5c. den Nachweis über die Entsorgung oder den sonstigen Verbleib der Fahrzeuge nach ihrer Stilllegung oder Außerbetriebsetzung, um die umweltverträgliche Entsorgung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sicherzustellen;
6. Maßnahmen der mit der Durchführung der Untersuchungen, Abnahmen, Prüfungen und Begutachtungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befaßten Stellen oder Personen zur Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, um ordnungsgemäße, nach gleichen Maßstäben durchgeführte Untersuchungen, Abnahmen, Prüfungen und Begutachtungen an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu gewährleisten;“.
- gg) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Vordrucke“ die Wörter „sowie von auf dem Kennzeichen anzubringenden Plaketten“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 wird jeweils das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.
- c) Absatz 2a wird wie folgt gefaßt:
- „(2a) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe e, Nr. 3 Buchstabe d, e, Nr. 5 a, 5 b, 5 c und 15 sowie solche nach Nr. 7, soweit sie sich auf Maßnahmen nach Nr. 1 Buchstabe e, Nr. 5 a, 5 b und 5 c beziehen, und allgemeine Verwaltungsvorschriften hierzu werden vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen.“
11. § 6 a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Nr. 1 werden die Wörter „Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen“ durch die Wörter „Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen, Untersuchungen, Verwarnungen – ausgenommen Verwarnungen im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten – und Registerauskünften“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefaßt:
- „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen, Untersuchungen, Verwarnungen – ausgenommen Verwarnungen im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten – und Registerauskünften im Sinne des Absatzes 1 durch Rechtsverordnung zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.“
- bb) In Satz 2 werden die Wörter „Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen“ durch die Wörter „Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen, Untersuchungen, Verwarnungen – ausgenommen Verwarnungen im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten – und Registerauskünften“ ersetzt.
- c) In Absatz 6 wird nach Satz 4 folgender Satz eingefügt:
- „Neben der Gebühr je angefangene halbe Stunde kann eine pauschalierte Gebühr für einen längeren Zeitraum festgesetzt werden.“
12. § 6 b wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle)“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Verwaltungsbehörde“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
13. In § 6 c werden die Wörter „den Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.

14. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „erteilter“ durch das Wort „ausgestellter“ ersetzt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Dies gilt auch, wenn der Führerschein von einer Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist, sofern der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hat.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „In“ die Wörter „anderen als in Absatz 2 Satz 2 genannten“ eingefügt und das Wort „Fahrausweisen“ durch das Wort „Führerscheinen“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Fahrausweis“ durch das Wort „Führerschein“ ersetzt.

c) In Absatz 4 Satz 1 werden die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Satz 4“ ersetzt sowie die Wörter „oder Fahrausweis“ und „oder Fahrausweises“ gestrichen.

d) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Fahrausweis“ durch das Wort „Führerschein“ ersetzt.

15. In § 26 a Satz 1 und § 27 Abs. 1 und Satz 1 werden jeweils die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

16. § 28 wird wie folgt gefaßt:

„§ 28

Führung und Inhalt
des Verkehrszentralregisters

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt führt das Verkehrszentralregister nach den Vorschriften dieses Abschnitts.

(2) Das Verkehrszentralregister wird geführt zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind

1. für die Beurteilung der Eignung und der Befähigung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen,
2. für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen,
3. für die Ahndung der Verstöße von Personen, die wiederholt Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, begehen und
4. für die Beurteilung von Personen im Hinblick auf ihre Zuverlässigkeit bei der Wahrnehmung der ihnen durch Gesetz, Satzung oder Vertrag übertragenen Verantwortung für die Einhaltung der zur Sicherheit im Straßenverkehr bestehenden Vorschriften.

(3) Im Verkehrszentralregister werden Daten gespeichert über

1. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, soweit sie wegen einer im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangenen rechtswidrigen Tat auf Strafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt erkennen oder einen Schuldspruch enthalten,
 2. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, die die Entziehung der Fahrerlaubnis, eine isolierte Sperre oder ein Fahrverbot anordnen sowie Entscheidungen der Strafgerichte, die die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen,
 3. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 oder § 24 a, wenn gegen den Betroffenen ein Fahrverbot nach § 25 angeordnet oder eine Geldbuße von mindestens achtzig Deutsche Mark festgesetzt ist, soweit § 28 a nichts anderes bestimmt,
 4. unanfechtbare oder sofort vollziehbare Verbote oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen,
 5. unanfechtbare Versagungen einer Fahrerlaubnis,
 6. unanfechtbare oder sofort vollziehbare Entziehungen, Widerrufe oder Rücknahmen einer Fahrerlaubnis durch Verwaltungsbehörden,
 7. Verzichte auf die Fahrerlaubnis,
 8. unanfechtbare Ablehnungen eines Antrags auf Verlängerung der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis,
 9. die Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung von Führerscheinen nach § 94 der Strafprozeßordnung,
 10. unanfechtbare Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen,
 11. Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 a Abs. 2 und § 4 Abs. 3,
 12. die Teilnahme an einem Aufbauseminar und die Art des Aufbauseminars und die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung, soweit dies für die Anwendung der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2 a) und des Punktsystems (§ 4) erforderlich ist,
 13. Entscheidungen oder Änderungen, die sich auf eine der in den Nummern 1 bis 12 genannten Eintragungen beziehen.
- (4) Die Gerichte und Behörden teilen dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden oder zu einer Änderung oder Löschung einer Eintragung führenden Daten mit.

(5) Bei Zweifeln an der Identität einer eingetragenen Person mit der Person, auf die sich eine Mitteilung nach Absatz 4 bezieht, dürfen die Datenbestände des Zentralen Fahrerlaubnisregisters und des Zentralen Fahrzeugregisters zur Identifizierung dieser Personen genutzt werden. Ist die Feststellung der Identität der betreffenden Personen auf diese Weise nicht möglich, dürfen die auf Anfrage aus den Melderegistern übermittelten Daten zur Behebung der Zweifel genutzt werden. Die Zulässigkeit der Übermittlung durch die Meldebehörden richtet sich nach den Meldegesetzen der Länder. Können die Zweifel an der Identität der betreffenden Personen nicht ausgeräumt werden, werden die Eintragungen über beide Personen mit einem Hinweis auf die Zweifel an deren Identität versehen.

(6) Die regelmäßige Nutzung der auf Grund des § 50 Abs. 1 im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten ist zulässig, um Fehler und Abweichungen bei den Personendaten sowie den Daten über Fahrerlaubnisse und Führerscheine der betreffenden Person im Verkehrszentralregister festzustellen und zu beseitigen und um das Verkehrszentralregister zu vervollständigen."

17. Die §§ 29 und 30 werden wie folgt gefaßt:

„§ 29

Tilgung der Eintragungen

(1) Die im Register gespeicherten Eintragungen werden nach Ablauf der in Satz 2 bestimmten Fristen getilgt. Die Tilgungsfristen betragen

1. zwei Jahre

bei Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit,

2. fünf Jahre

a) bei Entscheidungen wegen Straftaten mit Ausnahme von Entscheidungen wegen Straftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, den §§ 316 und 323a des Strafgesetzbuchs und Entscheidungen, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuchs oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs angeordnet worden ist,

b) bei von der Fahrerlaubnisbehörde verhängten Verboten oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen,

c) bei der Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung,

3. zehn Jahre

in allen übrigen Fällen.

Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 und § 4 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 und 2 werden getilgt, wenn dem Betroffenen die Fahrerlaubnis entzogen wird. Sonst erfolgt eine Tilgung bei den Maßnahmen nach § 2a ein Jahr nach Ablauf der Probezeit und bei Maßnahmen nach § 4 dann, wenn die letzte mit Punkten bewertete Eintragung wegen einer Straftat

oder Ordnungswidrigkeit getilgt ist. Verkürzungen der Tilgungsfristen nach Absatz 1 können durch Rechtsverordnung gemäß § 30c Abs. 1 Nr. 2 zugelassen werden, wenn die eingetragene Entscheidung auf körperlichen oder geistigen Mängeln oder fehlender Befähigung beruht.

(2) Die Tilgungsfristen gelten nicht, wenn die Erteilung einer Fahrerlaubnis oder die Erteilung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, für immer untersagt ist.

(3) Ohne Rücksicht auf den Lauf der Fristen nach Absatz 1 und das Tilgungsverbot nach Absatz 2 werden getilgt

1. Eintragungen über Entscheidungen, wenn ihre Tilgung im Bundeszentralregister angeordnet oder wenn die Entscheidung im Wiederaufnahmeverfahren oder nach den §§ 86, 102 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten rechtskräftig aufgehoben wird,

2. Eintragungen, die in das Bundeszentralregister nicht aufzunehmen sind, wenn ihre Tilgung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde angeordnet wird, wobei die Anordnung nur ergehen darf, wenn dies zur Vermeidung ungerechtfertigter Härten erforderlich ist und öffentliche Interessen nicht gefährdet werden,

3. Eintragungen, bei denen die zugrundeliegende Entscheidung aufgehoben wird oder bei denen nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 30c Abs. 1 Nr. 2 eine Änderung der zugrundeliegenden Entscheidung Anlaß gibt,

4. sämtliche Eintragungen, wenn eine amtliche Mitteilung über den Tod des Betroffenen eingeht.

(4) Die Tilgungsfrist (Absatz 1) und die Ablaufhemmung (Absatz 6) beginnen

1. bei strafgerichtlichen Verurteilungen mit dem Tag des ersten Urteils und bei Strafbefehlen mit dem Tag der Unterzeichnung durch den Richter, wobei dieser Tag auch dann maßgebend bleibt, wenn eine Gesamtstrafe oder eine einheitliche Jugendstrafe gebildet oder nach § 30 Abs. 1 des Jugendgerichtsgesetzes auf Jugendstrafe erkannt wird oder eine Entscheidung im Wiederaufnahmeverfahren ergeht, die eine registerpflichtige Verurteilung enthält,

2. bei Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 59, 60 des Strafgesetzbuchs und § 27 des Jugendgerichtsgesetzes mit dem Tag der Entscheidung,

3. bei gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Bußgeldentscheidungen sowie bei anderen Verwaltungsentscheidungen mit dem Tag der Rechtskraft oder Unanfechtbarkeit der beschwerenden Entscheidung,

4. bei Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen mit dem Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung und

5. bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis mit dem Tag des Zugangs der Verzichtserklärung bei der zuständigen Behörde.

(5) Bei der Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis wegen mangelnder Eignung, der Anordnung einer Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs oder bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis beginnt die Tilgungsfrist erst mit der Erteilung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis, spätestens jedoch fünf Jahre nach der beschwerenden Entscheidung oder dem Verzicht. Bei von der Fahrerlaubnisbehörde verhängten Verboten oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen, beginnt die Tilgungsfrist fünf Jahre nach Ablauf oder Aufhebung des Verbots oder der Beschränkung.

(6) Sind im Register mehrere Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 über eine Person eingetragen, so ist die Tilgung einer Eintragung vorbehaltlich der Regelungen in den Sätzen 2 bis 4 erst zulässig, wenn für alle betreffenden Eintragungen die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen. Eintragungen von Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten hindern nur die Tilgung von Entscheidungen wegen anderer Ordnungswidrigkeiten. Die Eintragung einer Entscheidung wegen einer Ordnungswidrigkeit – mit Ausnahme von Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a – wird spätestens nach Ablauf von fünf Jahren getilgt. Wird eine Eintragung getilgt, so sind auch die Eintragungen zu tilgen, deren Tilgung nur durch die betreffende Eintragung gehemmt war.

(7) Eine Eintragung wird nach Eintritt der Tilgungsreife zuzüglich einer Überliegefrist von drei Monaten gelöscht. Während dieser Zeit darf der Inhalt der Eintragung nicht übermittelt und über ihn keine Auskunft erteilt werden, es sei denn, der Betroffene begehrt eine Auskunft über den ihn betreffenden Inhalt.

(8) Ist eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt, so dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Abs. 2 nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden. Unterliegen diese Eintragungen einer zehnjährigen Tilgungsfrist, dürfen sie nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist nach den Vorschriften dieses Paragraphen entspricht, nur noch für ein Verfahren übermittelt und verwertet werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Außerdem dürfen für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 69 bis 69b StGB übermittelt und verwertet werden.

§ 30

Übermittlung

(1) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen an die Stellen, die

1. für die Verfolgung von Straftaten, zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen,

2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden und ihren Nebenfolgen nach diesem Gesetz und dem Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr sowie

3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften

zuständig sind, übermittelt werden, soweit dies für die Erfüllung der diesen Stellen obliegenden Aufgaben zu den in § 28 Abs. 2 genannten Zwecken jeweils erforderlich ist.

(2) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen an die Stellen, die für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter, des Kraftfahrtsachverständigengesetzes, des Fahrlehrergesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes, der gesetzlichen Bestimmungen über die Notfallrettung und den Krankentransport, des Güterkraftverkehrsgesetzes einschließlich der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 95 S. 1), des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr oder der auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften zuständig sind, übermittelt werden, soweit dies für die Erfüllung der diesen Stellen obliegenden Aufgaben zu den in § 28 Abs. 2 Nr. 2 und 4 genannten Zwecken jeweils erforderlich ist.

(3) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen an die für Verkehrs- und Grenzkontrollen zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit dies zu dem in § 28 Abs. 2 Nr. 2 genannten Zweck erforderlich ist.

(4) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen außerdem für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung, Rücknahme oder den Widerruf einer Erlaubnis für Luftfahrer oder sonstiges Luftfahrpersonal nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit dies für die genannten Maßnahmen erforderlich ist.

(5) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen für die wissenschaftliche Forschung entsprechend § 38 und für statistische Zwecke entsprechend § 38a übermittelt und genutzt werden. Zur Vorbereitung von Rechts- und allgemeinen Verwaltungsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs dürfen die Eintragungen entsprechend § 38b übermittelt und genutzt werden.

(6) Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeiten und nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind. Der Empfänger darf die übermittelten Daten auch für andere Zwecke verarbeiten und nutzen, soweit sie ihm auch für diese Zwecke hätten

übermittelt werden dürfen. Ist der Empfänger eine nicht öffentliche Stelle, hat die übermittelnde Stelle ihn darauf hinzuweisen. Eine Verarbeitung und Nutzung für andere Zwecke durch nicht öffentliche Stellen bedarf der Zustimmung der übermittelnden Stelle.

(7) Die Eintragungen im Verkehrszentralregister dürfen an die zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder
3. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen, Anhängern oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen,

erforderlich ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden. Die Übermittlung unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist.

(8) Dem Betroffenen wird auf Antrag schriftlich über den ihn betreffenden Inhalt des Verkehrszentralregisters und über die Punkte unentgeltlich Auskunft erteilt. Der Antragsteller hat dem Antrag einen Identitätsnachweis beizufügen.

(9) Übermittlungen von Daten aus dem Verkehrszentralregister sind nur auf Ersuchen zulässig, es sei denn, auf Grund besonderer Rechtsvorschrift wird bestimmt, daß die Registerbehörde bestimmte Daten von Amts wegen zu übermitteln hat. Die Verantwortung für die Zulässigkeit der Übermittlung trägt die übermittelnde Stelle. Erfolgt die Übermittlung auf Ersuchen des Empfängers, trägt dieser die Verantwortung. In diesem Falle prüft die übermittelnde Stelle nur, ob das Übermittlungsersuchen im Rahmen der Aufgaben des Empfängers liegt, es sei denn, daß besonderer Anlaß zur Prüfung der Zulässigkeit der Übermittlung besteht."

18. § 30 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Den Stellen, denen die Aufgaben nach § 30 Abs. 1 und 3 obliegen, dürfen die für die Erfüllung dieser Aufgaben jeweils erforderlichen Daten aus dem Verkehrszentralregister durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 4)“ durch die Angabe „(§ 30 c Abs. 1 Nr. 5)“ ersetzt.

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2 a eingefügt:

„(2 a) Abweichend von Absatz 2 Nr. 1 ist zulässig, daß für ein Datenendgerät mehrere Kennungen zugeteilt sind und die Kennungen auch von anderen Endgeräten derselben oder einer anderen Dienststelle verwendet werden, wenn eine vollständige Aufzeichnung der Abrufe nach § 30 a Abs. 4 durch die abrufende Stelle gefertigt wird. Aus den Aufzeichnungen müssen mindestens die für den Abruf verantwortliche Person und deren Dienststelle jeweils festgestellt werden können.“

d) Absatz 3 Satz 2 und 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Liegen Anhaltspunkte dafür vor, daß ohne ihre Verwendung die Verhinderung oder Verfolgung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre, dürfen die Daten auch für diesen Zweck verwendet werden, sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Personendaten einer bestimmten Person gestellt wird. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Mißbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.“

e) In Absatz 4 wird die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 5)“ durch die Angabe „(§ 30 c Abs. 1 Nr. 5)“ ersetzt.

f) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen aus dem Verkehrszentralregister für die in § 30 Abs. 7 genannten Maßnahmen an die hierfür zuständigen öffentlichen Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übermittelt werden:

1. die Tatsache folgender Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:

- a) die unanfechtbare Versagung einer Fahrerlaubnis, einschließlich der Ablehnung der Verlängerung einer befristeten Fahrerlaubnis,
- b) die unanfechtbaren oder vorläufig wirksamen Entziehungen, Widerrufe oder Rücknahmen einer Fahrerlaubnis,

2. die Tatsache folgender Entscheidungen der Gerichte:

- a) die rechtskräftige oder vorläufige Entziehung einer Fahrerlaubnis,
- b) die rechtskräftige Anordnung einer Fahrerlaubnissperre,

3. die Tatsache der Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung des Führerscheins nach § 94 der Strafprozeßordnung,
4. die Tatsache des Verzichts auf eine Fahrerlaubnis und
5. zusätzlich
 - a) Klasse, Art und etwaige Beschränkungen der Fahrerlaubnis, die Gegenstand der Entscheidung nach Nummer 1 oder Nummer 2 oder des Verzichts nach Nummer 3 ist, und
 - b) Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlernamen, Tag und Ort der Geburt der Person, zu der eine Eintragung nach den Nummern 1 bis 3 vorliegt.

Der Abruf ist nur zulässig, soweit

1. diese Form der Datenübermittlung unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen der Betroffenen wegen der Vielzahl der Übermittlungen oder wegen ihrer besonderen Eilbedürftigkeit angemessen ist und
2. der Empfängerstaat die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 (ABl. EG Nr. L 281 S. 31) anwendet.

Die Absätze 2, 2a und 3 sowie Absatz 4 wegen des Anlasses der Abrufe sind entsprechend anzuwenden. In den Fällen des Absatzes 4 hat das Kraftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen über den Anlaß bei jedem zehnten Abruf zu fertigen."

19. Nach § 30a werden die folgenden §§ 30b und 30c eingefügt:

„§ 30b

Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt

(1) Die Übermittlung von Daten aus dem Verkehrszentralregister nach § 30 Abs. 1 und 7 darf nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 30c Abs. 1 Nr. 6 in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen. Die anfragende Stelle hat die Zwecke anzugeben, für die die zu übermittelnden Daten benötigt werden.

(2) Solche Verfahren dürfen nur eingerichtet werden, wenn gewährleistet ist, daß

1. die zur Sicherung gegen Mißbrauch erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen werden und
2. die Zulässigkeit der Übermittlung nach Maßgabe des Absatzes 3 kontrolliert werden kann.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt als übermittelnde Behörde hat Aufzeichnungen zu führen, die die übermittelten Daten, den Zeitpunkt der Übermittlung, den Empfänger der Daten und den vom Empfänger angegebenen Zweck enthalten. § 30a Abs. 3 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 30c

Ermächtigungsgrundlagen,
Ausführungsvorschriften

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

1. den Inhalt der Eintragungen einschließlich der Personendaten nach § 28 Abs. 3,
2. Verkürzungen der Tilgungsfristen nach § 29 Abs. 1 Satz 5 und über Tilgungen ohne Rücksicht auf den Lauf der Fristen nach § 29 Abs. 3 Nr. 3,
3. die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten nach § 30 Abs. 1 bis 4 und 7 sowie die Bestimmung der Empfänger und den Geschäftsweg bei Übermittlungen nach § 30 Abs. 7,
4. den Identitätsnachweis bei Auskünften nach § 30 Abs. 8,
5. die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten nach § 30a Abs. 1, die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch nach § 30a Abs. 2, die weiteren Aufzeichnungen nach § 30a Abs. 4 beim Abruf im automatisierten Verfahren und die Bestimmung der Empfänger bei Übermittlungen nach § 30a Abs. 5,
6. die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten nach § 30b Abs. 1 und die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch nach § 30b Abs. 2 Nr. 1.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates

1. über die Art und Weise der Durchführung von Datenübermittlungen,
 2. über die Zusammenarbeit zwischen Bundeszentralregister und Verkehrszentralregister
- zu erlassen. Die allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach Nummer 1, soweit Justizbehörden betroffen sind, und nach Nummer 2 werden gemeinsam mit dem Bundesministerium der Justiz erlassen."

20. § 31 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter „Die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständigen Behörden (Zulassungsstellen)“ werden durch die Wörter „Die Zulassungsbehörden“ ersetzt.
- b) Am Ende wird das Wort „Zulassungsstellen“ durch das Wort „Zulassungsbehörden“ ersetzt.

21. In § 32 Abs. 1 werden in Nummer 3 das Wort „und“ durch ein Komma und in Nummer 4 der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt sowie folgende Nummer 5 angefügt:

„5. für Maßnahmen des Katastrophenschutzes nach den hierzu erlassenen Gesetzen der Länder oder den darauf beruhenden Rechtsvorschriften.“

22. In § 34 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 bis 4 und 5 Satz 1 wird jeweils das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
23. § 35 wird wie folgt geändert:
- a) Im einleitenden Satzteil von Absatz 1 wird das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
 - b) In Absatz 5 wird jeweils das Wort „Zulassungsstellen“ durch das Wort „Zulassungsbehörden“ ersetzt.
24. § 36 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird das Wort „Zulassungsstellen“ durch das Wort „Zulassungsbehörden“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird nach Nummer 1 Buchstabe d das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. an die Verwaltungsbehörden im Sinne von § 26 Abs. 1 für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 oder § 24 a und“.
 - bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Polizeidienststellen der Länder“ die Wörter „und Verwaltungsbehörden im Sinne von § 26 Abs. 1“ eingefügt.
 - c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Abweichend von Absatz 5 Nr. 2 ist zulässig, daß für ein Datenendgerät mehrere Kennungen zugeteilt sind und die Kennungen auch von anderen Endgeräten derselben oder einer anderen Dienststelle verwendet werden, wenn eine vollständige Aufzeichnung der Abrufe nach § 36 Abs. 7 durch die abrufende Stelle gefertigt wird. Aus den Aufzeichnungen müssen mindestens die für den Abruf verantwortliche Person und deren Dienststelle jeweils festgestellt werden können.“
 - d) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Liegen Anhaltspunkte dafür vor, daß ohne ihre Verwendung die Verhinderung oder Verfolgung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre, dürfen die Daten auch für diesen Zweck verwendet werden, sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Halter-

daten einer bestimmten Person oder von Fahrzeugdaten eines bestimmten Fahrzeugs gestellt wird. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Mißbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.“

- e) Dem Absatz 7 wird folgender Satz angefügt:
- „Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Abrufe aus den örtlichen Fahrzeugregistern.“

25. Nach § 36 werden die folgenden §§ 36 a und 36 b eingefügt:

„ § 36 a

Automatisiertes Anfrage- und
Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt

Die Übermittlung der Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach den §§ 35 und 37 darf nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 4 a auch in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen. Für die Einrichtung und Durchführung des Verfahrens gilt § 30 b Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 entsprechend.

§ 36 b

Abgleich mit den Sachfahndungsdaten
des Bundeskriminalamtes

(1) Das Bundeskriminalamt übermittelt regelmäßig dem Kraftfahrt-Bundesamt die im Polizeilichen Informationssystem gespeicherten Daten von Fahrzeugen, Kennzeichen, Fahrzeugpapieren und Führerscheinen, die zur Beweissicherung, Einziehung, Beschlagnahme, Sicherstellung, Eigentumssicherung und Eigentümer- oder Besitzerermittlung ausgeschrieben sind. Die Daten dienen zum Abgleich mit den im Zentralen Fahrzeugregister erfaßten Fahrzeugen und Fahrzeugpapieren sowie mit den im Zentralen Fahrerlaubnisregister erfaßten Führerscheinen.

(2) Die Übermittlung der Daten nach Absatz 1 darf auch im automatisierten Verfahren erfolgen.“

26. § 37 wird wie folgt gefaßt:

„ § 37

Übermittlung von Fahrzeugdaten und
Halterdaten an Stellen außerhalb
des Geltungsbereichs dieses Gesetzes

(1) Die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen von den Registerbehörden an die zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies

- a) für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs,
- b) zur Überwachung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung,
- c) zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder

d) zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen, Anhängern, Kennzeichen oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen,

erforderlich ist.

(2) Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(3) Die Übermittlung unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden, insbesondere, wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist."

27. Nach § 37 wird folgender § 37 a eingefügt:

„ § 37 a

Abruf im automatisierten Verfahren
durch Stellen außerhalb des Geltungsbereiches
dieses Gesetzes

(1) Durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen aus dem Zentralen Fahrzeugregister für die in § 37 Abs. 1 genannten Maßnahmen an die hierfür zuständigen öffentlichen Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum die zu deren Aufgabenerfüllung erforderlichen Daten nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 5 a übermittelt werden.

(2) Der Abruf darf nur unter Verwendung von Fahrzeugdaten erfolgen und sich nur auf ein bestimmtes Fahrzeug oder einen bestimmten Halter richten.

(3) Der Abruf ist nur zulässig, soweit

1. diese Form der Datenübermittlung unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen der Betroffenen wegen der Vielzahl der Übermittlungen oder wegen ihrer besonderen Eilbedürftigkeit angemessen ist und
2. der Empfängerstaat die Richtlinie 95/46/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 (ABl. EG Nr. L 281 S. 31) anwendet.

§ 36 Abs. 5, 5 a und 6 sowie Abs. 7 wegen des Anlasses der Abrufe ist entsprechend anzuwenden. In den Fällen des Absatzes 7 hat das Kraftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen über den Anlaß bei jedem zehnten Abruf zu fertigen."

28. § 38 wird wie folgt gefaßt:

„ § 38

Übermittlung
für die wissenschaftliche Forschung

(1) Die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen an Hochschulen, andere Einrichtungen, die wissenschaftliche Forschung betreiben, und öffentliche Stellen übermittelt werden, soweit

1. dies für die Durchführung bestimmter wissenschaftlicher Forschungsarbeiten erforderlich ist,
2. eine Nutzung anonymisierter Daten zu diesem Zweck nicht möglich ist und
3. das öffentliche Interesse an der Forschungsarbeit das schutzwürdige Interesse des Betroffenen an dem Ausschluß der Übermittlung erheblich überwiegt.

(2) Die Übermittlung der Daten erfolgt durch Erteilung von Auskünften, wenn hierdurch der Zweck der Forschungsarbeit erreicht werden kann und die Erteilung keinen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert.

(3) Personenbezogene Daten werden nur an solche Personen übermittelt, die Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sind oder die zur Geheimhaltung verpflichtet worden sind. § 1 Abs. 2, 3 und 4 Nr. 2 des Verpflichtungsgesetzes findet auf die Verpflichtung zur Geheimhaltung entsprechende Anwendung.

(4) Die personenbezogenen Daten dürfen nur für die Forschungsarbeit genutzt werden, für die sie übermittelt worden sind. Die Verwendung für andere Forschungsarbeiten oder die Weitergabe richtet sich nach den Absätzen 1 und 2 und bedarf der Zustimmung der Stelle, die die Daten übermittelt hat.

(5) Die Daten sind gegen unbefugte Kenntnisnahme durch Dritte zu schützen. Die wissenschaftliche Forschung betreibende Stelle hat dafür zu sorgen, daß die Nutzung der personenbezogenen Daten räumlich und organisatorisch getrennt von der Erfüllung solcher Verwaltungsaufgaben oder Geschäftszwecke erfolgt, für die diese Daten gleichfalls von Bedeutung sein können.

(6) Sobald der Forschungszweck es erlaubt, sind die personenbezogenen Daten zu anonymisieren. Solange dies noch nicht möglich ist, sind die Merkmale gesondert aufzubewahren, mit denen Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer Person zugeordnet werden können. Sie dürfen mit den Einzelangaben nur zusammengeführt werden, soweit der Forschungszweck dies erfordert.

(7) Wer nach den Absätzen 1 und 2 personenbezogene Daten erhalten hat, darf diese nur veröffentlichen, wenn dies für die Darstellung von Forschungsergebnissen über Ereignisse der Zeitgeschichte unerlässlich ist.

(8) Ist der Empfänger eine nichtöffentliche Stelle, gilt § 38 des Bundesdatenschutzgesetzes mit der Maßgabe, daß die Aufsichtsbehörde die Ausführung der Vorschriften über den Datenschutz auch dann überwacht, wenn keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Verletzung dieser Vorschriften vorliegen oder wenn der Empfänger die personenbezogenen Daten nicht in Dateien verarbeitet."

29. Nach § 38 werden die folgenden §§ 38a und 38b eingefügt:

„§ 38 a

Übermittlung und Nutzung
für statistische Zwecke

(1) Die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten dürfen zur Vorbereitung und Durchführung von Statistiken, soweit sie durch Rechtsvorschriften angeordnet sind, übermittelt werden, wenn die Vorbereitung und Durchführung des Vorhabens allein mit anonymisierten Daten (§ 45) nicht möglich ist.

(2) Es finden die Vorschriften des Bundesstatistikgesetzes und der Statistikgesetze der Länder Anwendung.

§ 38 b

Übermittlung und Nutzung
für planerische Zwecke

(1) Die nach § 33 Abs. 1 in den örtlichen Fahrzeugregistern gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten dürfen für im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsplanungen an öffentliche Stellen übermittelt werden, wenn die Durchführung des Vorhabens allein mit anonymisierten Daten (§ 45) nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist und der Betroffene eingewilligt hat oder schutzwürdige Interessen des Betroffenen nicht beeinträchtigt werden.

(2) Der Empfänger der Daten hat sicherzustellen, daß

1. die Kontrolle zur Sicherstellung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen jederzeit gewährleistet wird,
2. die Daten nur für das betreffende Vorhaben genutzt werden,
3. zu den Daten nur die Personen Zugang haben, die mit dem betreffenden Vorhaben befaßt sind,
4. diese Personen verpflichtet werden, die Daten gegenüber Unbefugten nicht zu offenbaren, und
5. die Daten anonymisiert oder gelöscht werden, sobald der Zweck des Vorhabens dies gestattet.“

30. § 39 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Nr. 1 werden nach den Wörtern „Teilnahme am Straßenverkehr“ ein Komma und die Wörter „dem Diebstahl, dem sonstigen Abhandenkommen des Fahrzeugs“ eingefügt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:
 - „1. die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung
 - a) von nicht mit der Teilnahme am Straßenverkehr im Zusammen-

hang stehenden öffentlich-rechtlichen Ansprüchen oder

- b) von gemäß § 7 des Unterhaltsvorschußgesetzes übergegangenen Ansprüchen

in Höhe von jeweils mindestens ein-tausend Deutscher Mark benötigt.“

- bb) In Satz 3 wird das Wort „verwertet“ durch das Wort „verwendet“ ersetzt.

31. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Angabe „§ 38 Satz 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 38 a Abs. 1“ und die Angabe „§ 38“ durch die Angabe „§ 38 a“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Nr. 1 wird das Wort „Zulassungsstellen“ durch das Wort „Zulassungsbehörden“ ersetzt.

32. In § 41 Abs. 2 und 3 Satz 3 wird jeweils das Wort „Belange“ durch das Wort „Interessen“ ersetzt.

33. § 42 wird wie folgt geändert:

- a) Es wird folgender Absatz 1 eingefügt:

„(1) Bei Zweifeln an der Identität eines eingetragenen Halters mit dem Halter, auf den sich eine neue Mitteilung bezieht, dürfen die Datenbestände des Verkehrszentralregisters und des Zentralen Fahrerlaubnisregisters zur Identifizierung dieser Halter genutzt werden. Ist die Feststellung der Identität der betreffenden Halter auf diese Weise nicht möglich, dürfen die auf Anfrage aus den Melderegistern übermittelten Daten zur Behebung der Zweifel genutzt werden. Die Zulässigkeit der Übermittlung durch die Meldebehörden richtet sich nach den Meldegesetzen der Länder. Können die Zweifel an der Identität der betreffenden Halter nicht ausgeräumt werden, werden die Eintragungen über beide Halter mit einem Hinweis auf die Zweifel an deren Identität versehen.“
- b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2 und wie folgt gefaßt:

„(2) Die nach § 33 im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten dürfen den Zulassungsbehörden übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in deren Register festzustellen und zu beseitigen und um diese örtlichen Register zu vervollständigen. Die nach § 33 im örtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Daten dürfen dem Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen im Zentralen Fahrzeugregister festzustellen und zu beseitigen sowie das Zentrale Fahrzeugregister zu vervollständigen. Die Übermittlung nach Satz 1 oder 2 ist nur zulässig, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Register unrichtig oder unvollständig sind.“

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt gefaßt:

„(3) Die nach § 33 im Zentralen Fahrzeugregister oder im zuständigen örtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Halter- und Fahrzeugdaten dürfen dem zuständigen Finanzamt übermittelt werden, soweit dies für Maßnahmen zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in den Datenbeständen der Finanzämter festzustellen und zu beseitigen und um diese Datenbestände zu vervollständigen. Die Übermittlung nach Satz 1 ist nur zulässig, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Datenbestände unrichtig oder unvollständig sind.“

34. § 43 wird wie folgt gefaßt:

„§ 43

Allgemeine Vorschriften für die Datenübermittlung, Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger

(1) Übermittlungen von Daten aus den Fahrzeugregistern sind nur auf Ersuchen zulässig, es sei denn, auf Grund besonderer Rechtsvorschrift wird bestimmt, daß die Registerbehörde bestimmte Daten von Amts wegen zu übermitteln hat. Die Verantwortung für die Zulässigkeit der Übermittlung trägt die übermittelnde Stelle. Erfolgt die Übermittlung auf Ersuchen des Empfängers, trägt dieser die Verantwortung. In diesem Falle prüft die übermittelnde Stelle nur, ob das Übermittlungersuchen im Rahmen der Aufgaben des Empfängers liegt, es sei denn, daß besonderer Anlaß zur Prüfung der Zulässigkeit der Übermittlung besteht.

(2) Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeiten und nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind. Der Empfänger darf die übermittelten Daten auch für andere Zwecke verarbeiten und nutzen, soweit sie ihm auch für diese Zwecke hätten übermittelt werden dürfen. Ist der Empfänger eine nicht öffentliche Stelle, hat die übermittelnde Stelle ihn darauf hinzuweisen. Eine Verarbeitung und Nutzung für andere Zwecke durch nicht öffentliche Stellen bedarf der Zustimmung der übermittelnden Stelle.“

35. § 46 wird aufgehoben.

36. § 47 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefaßt:

„Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen.“

- bb) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Maßnahmen zur Sicherung gegen Miß-

brauch beim Abruf im automatisierten Verfahren nach § 36 Abs. 5,“.

- cc) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4 a eingefügt:

„4 a. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch nach § 36a,“.

- dd) In Nummer 5 wird die Angabe „§ 30 a Abs. 4 Satz 2 und“ gestrichen.

- ee) Nach Nummer 5 werden die folgenden Nummern 5 a, 5 b und 5 c eingefügt:

„5 a. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten, die Bestimmung der Empfänger und den Geschäftsweg bei Übermittlungen nach § 37 Abs. 1,

5 b. darüber, welche Daten nach § 37 a Abs. 1 durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden dürfen,

5 c. über die Bestimmung, welche ausländischen öffentlichen Stellen zum Abruf im automatisierten Verfahren nach § 37 a Abs. 1 befugt sind,“.

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates über die Art und Weise der Durchführung von Datenübermittlungen und über die Beschaffenheit von Datenträgern zu erlassen.“

37. Nach Abschnitt V werden die folgenden Abschnitte VI und VII angefügt:

„VI. Fahrerlaubnisregister

§ 48

Registerführung und Registerbehörden

(1) Die Fahrerlaubnisbehörden (§ 2 Abs. 1) führen im Rahmen ihrer örtlichen Zuständigkeit ein Register (örtliche Fahrerlaubnisregister) über

1. von ihnen erteilte oder registrierte Fahrerlaubnisse sowie die entsprechenden Führerscheine,
2. Entscheidungen, die Bestand, Art und Umfang von Fahrerlaubnissen oder sonstige Berechtigungen, ein Fahrzeug zu führen, betreffen.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt führt ein Register (Zentrales Fahrerlaubnisregister) über

1. von einer inländischen Fahrerlaubnisbehörde erteilte Fahrerlaubnisse sowie die entsprechenden Führerscheine von Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Inland,
2. von einer ausländischen Behörde oder Stelle erteilte Fahrerlaubnisse sowie entsprechenden Führerscheine von Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Inland, soweit sie ver-

pflichtet sind, ihre Fahrerlaubnis registrieren zu lassen,

3. von einer inländischen Fahrerlaubnisbehörde erteilte oder registrierte Fahrerlaubnisse sowie die entsprechenden Führerscheine von Personen ohne ordentlichen Wohnsitz im Inland.

(3) Bei einer zentralen Herstellung der Führerscheine übermittelt die Fahrerlaubnisbehörde dem Hersteller die hierfür notwendigen Daten. Der Hersteller darf ausschließlich zum Nachweis des Verbleibs der Führerscheine alle Seriennummern der hergestellten Führerscheine speichern. Die Speicherung der übrigen im Führerschein enthaltenen Angaben beim Hersteller ist unzulässig, soweit sie nicht ausschließlich und vorübergehend der Herstellung des Führerscheins dient; die Angaben sind anschließend zu löschen. Die Daten nach den Sätzen 1 und 2 dürfen nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 1 an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrerlaubnisregister übermittelt werden; sie sind dort spätestens nach Ablauf von zwölf Monaten zu löschen, sofern dem Amt die Erteilung oder Änderung der Fahrerlaubnis innerhalb dieser Frist nicht mitgeteilt wird; beim Hersteller sind die Daten nach der Übermittlung zu löschen. Vor Eingang der Mitteilung beim Kraftfahrt-Bundesamt über die Erteilung oder Änderung der Fahrerlaubnis darf das Amt über die Daten keine Auskunft erteilen.

§ 49

Zweckbestimmung der Register

(1) Die örtlichen Fahrerlaubnisregister und das Zentrale Fahrerlaubnisregister werden geführt zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind, um feststellen zu können, welche Fahrerlaubnisse und welche Führerscheine eine Person besitzt.

(2) Die örtlichen Fahrerlaubnisregister werden außerdem geführt zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind

1. für die Beurteilung der Eignung und Befähigung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen und
2. für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen.

§ 50

Inhalt der Fahrerlaubnisregister

(1) In den örtlichen Fahrerlaubnisregistern und im Zentralen Fahrerlaubnisregister werden gespeichert

1. Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlername, Doktorgrad, Geschlecht, Tag und Ort der Geburt,
2. nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 2 Daten über Erteilung und Registrierung (einschließlich des Umtauschs oder der Registrierung einer

deutschen Fahrerlaubnis im Ausland), Bestand, Art, Umfang, Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Änderung der Fahrerlaubnis, Datum des Beginns und des Ablaufs der Probezeit, Nebenbestimmungen zur Fahrerlaubnis sowie über Führerscheine und deren Geltung sowie sonstige Berechtigungen, ein Kraftfahrzeug zu führen.

(2) In den örtlichen Fahrerlaubnisregistern dürfen außerdem gespeichert werden

1. die Anschrift des Betroffenen sowie
2. nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 2 Daten über
 - a) Versagung, Entziehung, Widerruf und Rücknahme der Fahrerlaubnis, Verzicht auf die Fahrerlaubnis, Fahrverbote sowie die Beschlagnahme, Sicherstellung und Verwahrung von Führerscheinen sowie Maßnahmen nach § 2a Abs. 2 und § 4 Abs. 3,
 - b) Verbote oder Beschränkungen, ein Fahrzeug zu führen.

§ 51

Mitteilung an das Zentrale Fahrerlaubnisregister

Die Fahrerlaubnisbehörden teilen dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die auf Grund des § 50 Abs. 1 zu speichernden oder zu einer Änderung oder Löschung einer Eintragung führenden Daten für das Zentrale Fahrerlaubnisregister mit.

§ 52

Übermittlung

(1) Die in den Fahrerlaubnisregistern gespeicherten Daten dürfen an die Stellen, die

1. für die Verfolgung von Straftaten, zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden und ihren Nebenfolgen nach diesem Gesetz sowie
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften, soweit es um Fahrerlaubnisse, Führerscheine oder sonstige Berechtigungen, ein Fahrzeug zu führen, geht,

zuständig sind, übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung der diesen Stellen obliegenden Aufgaben zu den in § 49 genannten Zwecken jeweils erforderlich ist.

(2) Die in den Fahrerlaubnisregistern gespeicherten Daten dürfen zu den in § 49 Abs. 1 und 2 Nr. 2 genannten Zwecken an die für Verkehrs- und Grenzkontrollen zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat entsprechend § 35 Abs. 6 Satz 1 und 2 Aufzeichnungen über die Übermittlungen nach den Absätzen 1 und 2 zu führen.

§ 53

Abruf im automatisierten Verfahren

(1) Den Stellen, denen die Aufgaben nach § 52 obliegen, dürfen die hierfür jeweils erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern zu den in § 49 genannten Zwecken durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden.

(2) Die Einrichtung von Anlagen zum Abruf im automatisierten Verfahren ist nur zulässig, wenn nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 4 gewährleistet ist, daß

1. die zur Sicherung gegen Mißbrauch erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen werden, insbesondere durch Vergabe von Kennungen an die zum Abruf berechtigten Dienststellen und die Datenendgeräte und
2. die Zulässigkeit der Abrufe nach Maßgabe des Absatzes 3 kontrolliert werden kann.

Abweichend von Satz 1 Nr. 1 ist eine Regelung entsprechend § 30 a Abs. 2 a zulässig.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt oder die Fahrerlaubnisbehörde als übermittelnde Stellen haben über die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden, es sei denn, es liegen Anhaltspunkte dafür vor, daß ohne ihre Verwendung die Verhinderung oder Verfolgung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Mißbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.

(4) Bei Abrufen aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister sind über einen vom Kraftfahrt-Bundesamt ausgewählten Teil der Abrufe weitere Aufzeichnungen durch die abrufende Stelle oder das Kraftfahrt-Bundesamt zu fertigen, die sich auf den Anlaß des Abrufs erstrecken und die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Person ermöglichen. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 4 bestimmt, insbesondere in welchem Umfang die Abrufe aufzuzeichnen sind, nach welchem Stichprobenverfahren sie ausgewählt werden und welche Stelle die Aufzeichnungen fertigt. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend bei Abrufen aus den örtlichen Fahrerlaubnisregistern.

(5) Aus den örtlichen Fahrerlaubnisregistern ist die Übermittlung der Daten durch Einsichtnahme in das Register außerhalb der üblichen Dienstzei-

ten an die für den betreffenden Bezirk zuständige Polizeidienststelle zulässig, wenn

1. dies im Rahmen der in § 49 Abs. 1 und 2 Nr. 2 genannten Zwecke für die Erfüllung der Polizei obliegenden Aufgaben erforderlich ist und
2. ohne die sofortige Einsichtnahme die Erfüllung dieser Aufgaben gefährdet wäre.

Die Polizeidienststelle hat die Tatsache der Einsichtnahme, deren Datum und Anlaß sowie den Namen des Einsichtnehmenden aufzuzeichnen; die Aufzeichnungen sind für die Dauer eines Jahres aufzubewahren und nach Ablauf des betreffenden Kalenderjahres zu vernichten.

§ 54

Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt

Die Übermittlung der Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister nach den §§ 52 und 55 darf nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 5 auch in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen. Für die Einrichtung und Durchführung des Verfahrens gilt § 30 b Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 entsprechend.

§ 55

Übermittlung von Daten an Stellen außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes

(1) Die auf Grund des § 50 gespeicherten Daten dürfen von den Registerbehörden an die hierfür zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder
3. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen,

erforderlich ist.

(2) Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(3) Die Übermittlung unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist.

§ 56

Abruf im automatisierten Verfahren durch Stellen außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes

(1) Durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister für die in § 55 Abs. 1 genannten Maßnahmen an

die hierfür zuständigen öffentlichen Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum die zu deren Aufgabenerfüllung erforderlichen Daten nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 6 übermittelt werden.

(2) Der Abruf ist nur zulässig, soweit

1. diese Form der Datenübermittlung unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen der Betroffenen wegen der Vielzahl der Übermittlungen oder wegen ihrer besonderen Eilbedürftigkeit angemessen ist und
2. der Empfängerstaat die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 (ABl. EG Nr. L 281 S. 31) anwendet.

§ 53 Abs. 2 und 3 sowie Abs. 4 wegen des Anlasses der Abrufe ist entsprechend anzuwenden. In den Fällen des § 53 Abs. 4 hat das Kraftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen über den Anlaß bei jedem zehnten Abruf zu fertigen.

§ 57

Übermittlung und Nutzung von Daten für wissenschaftliche, statistische und gesetzgeberische Zwecke

Für die Übermittlung und Nutzung der nach § 50 gespeicherten Daten für wissenschaftliche Zwecke gilt § 38, für statistische Zwecke § 38 a und für gesetzgeberische Zwecke § 38 b jeweils entsprechend.

§ 58

Auskunft über eigene Daten aus den Registern

Einer Privatperson wird auf Antrag schriftlich über den sie betreffenden Inhalt des örtlichen oder des Zentralen Fahrerlaubnisregisters unentgeltlich Auskunft erteilt. Der Antragsteller hat dem Antrag einen Identitätsnachweis beizufügen.

§ 59

Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern

(1) Bei Zweifeln an der Identität einer eingetragenen Person mit der Person, auf die sich eine Mitteilung nach § 51 bezieht, dürfen die Datenbestände des Verkehrszentralregisters und des Zentralen Fahrzeugregisters zur Identifizierung dieser Personen genutzt werden. Ist die Feststellung der Identität der betreffenden Personen auf diese Weise nicht möglich, dürfen die auf Anfrage aus den Melderegistern übermittelten Daten zur Behebung der Zweifel genutzt werden. Die Zulässigkeit der Übermittlung durch die Meldebehörden richtet sich nach den Meldegesetzen der Länder. Können die Zweifel an der Identität der betreffenden Personen nicht ausgeräumt werden, werden die Eintragungen über beide Personen mit einem Hinweis auf die Zweifel an deren Identität versehen.

(2) Die regelmäßige Nutzung der auf Grund des § 28 Abs. 3 im Verkehrszentralregister gespeicherten Daten ist zulässig, um Fehler und Abweichungen bei den Personendaten sowie den Daten über Fahrerlaubnisse und Führerscheine der betreffenden Person im Zentralen Fahrerlaubnisregister festzustellen und zu beseitigen und um dieses Register zu vervollständigen.

(3) Die nach § 50 Abs. 1 im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten dürfen den Fahrerlaubnisbehörden übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in deren Registern festzustellen und zu beseitigen und um diese örtlichen Register zu vervollständigen. Die nach § 50 Abs. 1 im örtlichen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten dürfen dem Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen im Zentralen Fahrerlaubnisregister festzustellen und zu beseitigen und um dieses Register zu vervollständigen. Die Übermittlungen nach den Sätzen 1 und 2 sind nur zulässig, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Register unrichtig oder unvollständig sind.

§ 60

Allgemeine Vorschriften

für die Datenübermittlung, Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger

(1) Übermittlungen von Daten aus den Fahrerlaubnisregistern sind nur auf Ersuchen zulässig, es sei denn, auf Grund besonderer Rechtsvorschrift wird bestimmt, daß die Registerbehörde bestimmte Daten von Amts wegen zu übermitteln hat. Die Verantwortung für die Zulässigkeit der Übermittlung trägt die übermittelnde Stelle. Erfolgt die Übermittlung auf Ersuchen des Empfängers, trägt dieser die Verantwortung. In diesem Falle prüft die übermittelnde Stelle nur, ob das Übermittlungsersuchen im Rahmen der Aufgaben des Empfängers liegt, es sei denn, daß besonderer Anlaß zur Prüfung der Zulässigkeit der Übermittlung besteht.

(2) Für die Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger gilt § 43 Abs. 2.

§ 61

Löschung der Daten

(1) Die auf Grund des § 50 im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten sind zu löschen, wenn

1. die zugrundeliegende Fahrerlaubnis nicht mehr besteht oder
2. eine amtliche Mitteilung über den Tod des Betroffenen eingeht.

Die Angaben zur Probezeit werden ein Jahr nach deren Ablauf gelöscht.

(2) Soweit die örtlichen Fahrerlaubnisregister Entscheidungen enthalten, die auch im Verkehrszentralregister einzutragen sind, gilt für die Löschung § 29 entsprechend. Für die Löschung der übrigen Daten gilt Absatz 1.

§ 62

Register über die Dienstfahrerlaubnisse
der Bundeswehr

(1) Die Zentrale Militärkraftfahrtstelle führt ein zentrales Register über die von den Dienststellen der Bundeswehr erteilten Dienstfahrerlaubnisse und ausgestellten Dienstführerscheine. In dem Register dürfen auch die Daten gespeichert werden, die in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern gespeichert werden dürfen.

(2) Im Zentralen Fahrerlaubnisregister beim Kraftfahrt-Bundesamt werden nur die in § 50 Abs. 1 Nr. 1 genannten Daten, die Tatsache des Bestehens einer Dienstfahrerlaubnis mit der jeweiligen Klasse und das Datum von Beginn und Ablauf einer Probezeit sowie die Fahrerlaubnisnummer gespeichert.

(3) Die im zentralen Register der Zentralen Militärkraftfahrtstelle und die im Zentralen Fahrerlaubnisregister beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten sind nach Ablauf eines Jahres seit Ende der Wehrpflicht des Betroffenen (§ 3 Abs. 3 und 4 des Wehrpflichtgesetzes) zu löschen.

(4) Im übrigen finden die Vorschriften dieses Abschnitts mit Ausnahme der §§ 53 und 56 sinngemäß Anwendung. Durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 9 können Abweichungen von den Vorschriften dieses Abschnitts zugelassen werden, soweit dies zur Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben erforderlich ist.

§ 63

Ermächtigungsgrundlagen,
Ausführungsvorschriften

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen

1. über die Übermittlung der Daten durch den Hersteller von Führerscheinen an das Kraftfahrt-Bundesamt und die dortige Speicherung nach § 48 Abs. 3 Satz 4,
2. darüber, welche Daten nach § 50 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 2 im örtlichen und im Zentralen Fahrerlaubnisregister jeweils gespeichert werden dürfen,
3. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten nach den §§ 52 und 55 sowie die Bestimmung der Empfänger und den Geschäftsweg bei Übermittlungen nach § 55,
4. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten, die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch und die weiteren Aufzeichnungen beim Abruf im automatisierten Verfahren nach § 53,
5. über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch nach § 54,
6. darüber, welche Daten durch Abruf im automatisierten Verfahren nach § 56 übermittelt werden dürfen,

7. über die Bestimmung, welche ausländischen öffentlichen Stellen zum Abruf im automatisierten Verfahren nach § 56 befugt sind,

8. über den Identitätsnachweis bei Auskünften nach § 58 und

9. über Sonderbestimmungen für die Fahrerlaubnisregister der Bundeswehr nach § 62 Abs. 4 Satz 2.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates über die Art und Weise der Durchführung von Datenübermittlungen und über die Beschaffenheit von Datenträgern zu erlassen.

VII.

Gemeinsame Vorschriften,
Übergangsbestimmungen

§ 64

Gemeinsame Vorschriften

Die Meldebehörden haben dem Kraftfahrt-Bundesamt bei der Änderung des Geburtsnamens, Familiennamens oder des Vornamens einer Person, die das 14. Lebensjahr vollendet hat, für den in Satz 2 genannten Zweck neben dem bisherigen Namen folgende weitere Daten zu übermitteln:

1. Geburtsname,
2. Familienname,
3. Vornamen,
4. Tag der Geburt,
5. Geburtsort,
6. Geschlecht,
7. Bezeichnung der Behörde, die die Namensänderung im Melderegister veranlaßt hat, sowie
8. Datum und Aktenzeichen des zugrundeliegenden Rechtsakts.

Enthält das Verkehrszentralregister oder das Zentrale Fahrerlaubnisregister eine Eintragung über diese Person, so ist der neue Name bei der Eintragung zu vermerken. Eine Mitteilung nach Satz 1 darf nur für den in Satz 2 genannten Zweck verwendet werden. Enthalten die Register keine Eintragung über diese Person, ist die Mitteilung vom Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich zu vernichten.

§ 65

Übergangsbestimmungen

(1) Registerauskünfte, Führungszeugnisse, Gutachten und Gesundheitszeugnisse, die sich am ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) bereits in den Akten befinden, brauchen abweichend von § 2 Abs. 9 Satz 2 bis 4 erst dann vernichtet zu werden, wenn sich die Fahrerlaubnisbehörde aus anderem Anlaß mit dem Vorgang befaßt. Eine Überprüfung der Akten muß jedoch spätestens bis zum ... (Einsetzen: 15 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes) durchge-

führt werden. Anstelle einer Vernichtung der Unterlagen sind die darin enthaltenen Daten zu sperren, wenn die Vernichtung wegen der besonderen Art der Führung der Akten nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist.

(2) Sind Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) begangen worden, richten sich die Maßnahmen nach den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a in der vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) geltenden Fassung. Treten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten hinzu, die ab ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) begangen worden sind, richten sich die Maßnahmen insgesamt nach § 2a in der ab ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) geltenden Fassung.

(3) Die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) auf Grund von § 2c vom Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten sind in das Zentrale Fahrerlaubnisregister zu übernehmen.

(4) Sind Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) begangen worden, richten sich die Maßnahmen nach dem Punktsystem in der Fassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Treten Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten hinzu, die ab ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) begangen worden sind, richten sich die Maßnahmen insgesamt nach dem Punktsystem gemäß § 4.

(5) Anerkennungen nach § 4 Abs. 9 Satz 6 können unter den dort genannten Voraussetzungen ab dem ... (Einsetzen: Tag des auf die Verkündung folgenden Tages) vorgenommen werden.

(6) Soweit Entscheidungen in das Verkehrszentralregister nach § 28 in der vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) geltenden Fassung nicht einzutragen waren, werden solche Entscheidungen ab ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) nur eingetragen, wenn die zugrundeliegenden Taten ab ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) begangen wurden.

(7) Soweit Widerrufe oder Rücknahmen nach § 28 Abs. 3 Nr. 6 in das Verkehrszentralregister einzutragen sind, werden nur solche berücksichtigt, die nach dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) unanfechtbar oder sofort vollziehbar geworden sind.

(8) Eintragungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 12 sind nicht vorzunehmen, wenn das Aufbauseminar vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) abgeschlossen worden ist.

(9) Entscheidungen, die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) im Verkehrszentralregister eingetragen worden sind, werden bis ... (Einsetzen: fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes) nach den Bestim-

mungen des § 29 in der bis zum ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) geltenden Fassung in Verbindung mit § 13a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung getilgt. Abweichend hiervon gilt § 29 Abs. 7 in der Fassung dieses Gesetzes auch für Entscheidungen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits im Verkehrszentralregister eingetragen waren.

(10) Ein örtliches Fahrerlaubnisregister (§ 48 Abs. 1) darf nicht mehr geführt werden, sobald

1. sein Datenbestand mit den in § 50 Abs. 1 genannten Daten in das Zentrale Fahrerlaubnisregister übernommen worden ist,
2. die getroffenen Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2a Abs. 2 und § 4 Abs. 3 in das Verkehrszentralregister übernommen worden sind und
3. der Fahrerlaubnisbehörde die Daten, die ihr nach den § 30 Abs. 1 Nr. 3 und § 52 Abs. 1 Nr. 3 aus den zentralen Registern mitgeteilt werden dürfen, durch Abruf im automatisierten Verfahren mitgeteilt werden können.

Örtliche Fahrerlaubnisregister dürfen noch bis spätestens 31. Dezember 2005 geführt werden. Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2a Abs. 2 und § 4 Abs. 3 werden erst dann im Verkehrszentralregister gespeichert, wenn eine Speicherung im örtlichen Fahrerlaubnisregister nicht mehr vorgenommen wird."

38. Die Anlage zu § 2a wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Fahrlehrergesetzes

Das Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), zuletzt geändert durch Artikel 98 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911), wird wie folgt geändert:

1. Nach der Eingangsformel wird folgende Inhaltsübersicht eingefügt:

„Inhaltsübersicht
Erster Abschnitt:
Fahrlehrerlaubnis

- § 1 Erfordernis und Inhalt der Fahrlehrerlaubnis
- § 2 Voraussetzungen der Fahrlehrerlaubnis
- § 3 Antrag auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis
- § 4 Fahrlehrerprüfung
- § 5 Erteilung der Fahrlehrerlaubnis, Fahrlehrerschein
- § 6 Pflichten des Fahrlehrers, tägliche Höchstdauer des praktischen Fahrunterrichts
- § 7 Ruhen und Erlöschen der Fahrlehrerlaubnis
- § 8 Rücknahme und Widerruf der Fahrlehrerlaubnis

- § 9 Erteilung einer neuen Fahrlehrerlaubnis
- § 9a Befristete Fahrlehrerlaubnis
- § 9b Ausbildungsfahrlehrer und Inhalt der Ausbildung
- Zweiter Abschnitt:
Fahrschulerlaubnis
- § 10 Erfordernis und Inhalt der Fahrschulerlaubnis
- § 11 Voraussetzungen der Fahrschulerlaubnis
- § 12 Antrag auf Erteilung der Fahrschulerlaubnis
- § 13 Erteilung der Fahrschulerlaubnis, Erlaubnisurkunde
- § 14 Zweigstellen
- § 15 Fortführen der Fahrschule nach dem Tode des Inhabers der Fahrschulerlaubnis
- § 16 Allgemeine Pflichten des Inhabers der Fahrschule und des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs
- § 17 Anzeigepflichten des Inhabers der Fahrschule und des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs
- § 18 Aufzeichnungen
- § 19 Unterrichtsentgelte
- § 20 Ruhen und Erlöschen der Fahrschulerlaubnis
- § 21 Rücknahme und Widerruf der Fahrschulerlaubnis, Widerruf der Zweigstellenerlaubnis
- § 21a Ausbildungsfahrschule
- Dritter Abschnitt:
Fahrlehrerausbildungsstätten
- § 22 Notwendigkeit und sachlicher Geltungsbereich der amtlichen Anerkennung von Fahrlehrerausbildungsstätten
- § 23 Voraussetzungen der amtlichen Anerkennung
- § 24 Antrag auf amtliche Anerkennung
- § 25 Erteilung der amtlichen Anerkennung, Anerkennungsurkunde
- § 26 Allgemeine Pflichten des Inhabers und des verantwortlichen Leiters der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte
- § 27 Anzeigepflichten des Inhabers der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte
- § 28 Aufzeichnungen
- § 29 Rücknahme und Widerruf der amtlichen Anerkennung
- Vierter Abschnitt:
Sondervorschriften
- § 30 Fahrlehrer, Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten bei Behörden

Fünfter Abschnitt:
Seminarerlaubnis

- § 31 Erfordernis, Inhalt und Voraussetzung der Erlaubnis zur Durchführung von Aufbau-seminaren (Seminarerlaubnis)

Sechster Abschnitt:
Gemeinsame Vorschriften

- § 32 Zuständigkeiten
- § 33 Überwachung
- § 33a Fortbildung
- § 34 Ausnahmen
- § 34a Kosten
- § 35 Allgemeine Verwaltungsvorschriften
- § 36 Ordnungswidrigkeiten

Siebter Abschnitt:
Registrierung

- § 37 Registerführung und Registerbehörden
- § 38 Zweck der Registrierung
- § 39 Inhalt der Registrierung
- § 40 Übermittlung der Daten zur Registrierung
- § 41 Übermittlung der Daten aus den Registern
- § 42 Abgleich der Daten mit dem Verkehrszentralregister
- § 43 Übermittlung von Daten an Stellen außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes
- § 44 Verarbeitung und Nutzung der Daten für wissenschaftliche und statistische Zwecke
- § 45 Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern
- § 46 Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger
- § 47 Löschung der Daten
- § 48 Ermächtigungsgrundlagen, Ausführungsvorschriften

Achter Abschnitt:
Übergangs- und Schlußvorschriften

- § 49 Übergangsregelung
- § 50 Inkrafttreten“.

2. Die §§ 1 und 2 werden wie folgt gefaßt:

„§ 1

Erfordernis und Inhalt der Fahrlehrerlaubnis

(1) Wer Personen ausbildet, die eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 2 des Straßenverkehrsgesetzes erwerben wollen (Fahr-schüler), bedarf der Fahrlehrerlaubnis. Die Fahr-lehrerlaubnis wird auf Antrag in der Klasse BE und zusätzlich in den Klassen A (ohne Beschrän-
kung auf leistungsbegrenzte Krafträder), CE und DE erteilt. Der Bewerber um die Fahrlehrerlaub-nis der Klasse BE erhält zunächst eine befristete Erlaubnis nach § 9a. Die Klassen entsprechen

der Einteilung der Fahrerlaubnis nach Artikel 3 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1).

(2) Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A berechtigt auch zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis einer anderen Klasse für Krafträder erwerben wollen. Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE berechtigt auch zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis zum Führen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen sowie von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen jeweils mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h erwerben wollen. Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE berechtigt auch zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis zum Führen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen sowie von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen jeweils mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 32 km/h erwerben wollen.

(3) Von der Fahrlehrerlaubnis darf nur zusammen mit der Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden. Im Falle des § 30 Abs. 1 gilt die Gebietskörperschaft, welche die Fahrschule eingerichtet hat, als deren Inhaber.

§ 2

Voraussetzungen der Fahrlehrerlaubnis

(1) Die Fahrlehrerlaubnis wird erteilt, wenn der Bewerber

1. mindestens 22 Jahre alt ist,
2. geistig, körperlich und fachlich geeignet ist und keine Tatsachen vorliegen, die ihn für den Fahrlehrerberuf als unzuverlässig erscheinen lassen,
3. mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung oder eine gleichwertige Vorbildung besitzt,
4. die Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE und, sofern die Fahrlehrerlaubnis für die Klasse DE erteilt werden soll, die Fahrerlaubnis der Klasse DE besitzt; eine Fahrerlaubnis auf Probe reicht nicht aus,
5. über eine ausreichende Fahrpraxis auf Kraftfahrzeugen der Klasse verfügt, für die die Fahrlehrerlaubnis erteilt werden soll,
6. innerhalb der letzten drei Jahre zum Fahrlehrer ausgebildet worden ist und
7. die fachliche Eignung in einer Prüfung nach § 4 nachgewiesen hat.

Abweichend von Satz 1 Nr. 5 genügt es, wenn der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klassen BE und DE über eine ausreichende Fahrpraxis auf Kraftfahrzeugen der Klassen B und D verfügt. Das Bundesministerium für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des

Bundesrates Anforderungen an die geistige und körperliche Eignung der Bewerber (Satz 1 Nr. 2) festlegen.

(2) Als jeweils ausreichend nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 gilt die Fahrpraxis, wenn der Bewerber innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung drei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klasse B und zwei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klassen A (ohne Beschränkung auf leistungsbegrenzte Krafträder), CE und D geführt hat. Einer zweijährigen Fahrpraxis bedarf es nicht, wenn der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE sechs Monate lang hauptberuflich – als Angehöriger der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei überwiegend – Kraftfahrzeuge der beantragten Klasse geführt oder sich nach Erwerb der Fahrerlaubnis einer 60 Fahrstunden zu 45 Minuten umfassenden Zusatzausbildung in einer Fahrschule auf solchen Kraftfahrzeugen unterzogen hat. Absatz 1 Satz 2 bleibt unberührt.

(3) Die Dauer der Ausbildung nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 beträgt

1. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE fünfeinhalb Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und viereinhalb Monate in einer Ausbildungsfahrschule,
2. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A zusätzlich einen Monat in einer Fahrlehrerausbildungsstätte,
3. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE zusätzlich zwei Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte.

Besitzt der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE, so verkürzt sich die Ausbildungsdauer um einen Monat. Das gleiche gilt, wenn der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE besitzt.

(4) Die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte erfolgt in geschlossenen Kursen und darf – abgesehen von einer auf die Dauer der Ausbildung nicht anrechenbaren unterrichtsfreien Zeit bis zu einem Monat – nicht unterbrochen werden. Der Unterricht ist als Ganztagsunterricht durchzuführen.

(5) Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat sich nach fünfmonatiger Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zusätzlich einer viereinhalbmonatigen Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule zu unterziehen. Die Ausbildung ist etwa in der Hälfte durch einen einwöchigen Lehrgang in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zu unterbrechen. Die Ausbildung des Bewerbers endet mit einem weiteren einwöchigen Lehrgang in einer Fahrlehrerausbildungsstätte nach Abschluß der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule.

(6) Besitzt der Bewerber eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Fahrlehr-

erlaubnis, so wird abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 bis 7 die Fahrlehrerlaubnis der entsprechenden Klasse erteilt, wenn die Voraussetzungen der Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG (ABl. EG Nr. L 209 S. 25) erfüllt sind. Unterscheiden sich die bisherige Ausbildung und Prüfung des Bewerbers wesentlich von den Bestimmungen der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und der Prüfungsordnung für Fahrlehrer, kann die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis von der Teilnahme an einem Anpassungslehrgang oder einer Eignungsprüfung abhängig gemacht werden. Das Bundesministerium für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Anforderungen an die inhaltliche und zeitliche Gestaltung des Anpassungslehrgangs sowie an die Durchführung der Eignungsprüfung festlegen.“

3. § 3 Satz 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Er hat dem Antrag beizufügen:

1. einen amtlichen Nachweis über Ort und Tag der Geburt,
2. einen Lebenslauf,
3. das Zeugnis eines Amtsarztes oder – auf Verlangen der Erlaubnisbehörde – eines Facharztes oder das Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung über die geistige und körperliche Eignung,
4. eine Ablichtung des Führerscheins; sie muß amtlich beglaubigt sein, wenn der Führerschein nicht zur Einsichtnahme vorgelegt wird,
5. Unterlagen über die Fahrpraxis (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5),
6. einen Nachweis über die Vorbildung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3),
7. eine Bescheinigung der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte über die Dauer der durchgeführten Ausbildung (§ 2 Abs. 3, 4 und 5),
8. im Antrag auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE eine Bescheinigung der Ausbildungsfahrschule über die Dauer der durchgeführten Ausbildung (§ 2 Abs. 5 Satz 1) und das Berichtsheft nach § 9a Abs. 3.“

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Die sich auf die Ausbildung nach § 2 Abs. 5 beziehende Bescheinigung nach Satz 2 Nr. 7 und die Unterlagen nach Satz 2 Nr. 8 sind nach Abschluß der Ausbildung nachzureichen.“

4. § 4 wird wie folgt gefaßt:

„§ 4

Fahrlehrerprüfung

(1) Die Prüfung muß den Nachweis erbringen, daß der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis die fachliche Eignung zur Ausbildung von Fahrschülern besitzt. Der Bewerber hat

1. gründliche Kenntnisse

- a) der Verkehrspädagogik einschließlich der Didaktik,
- b) der Verkehrsverhaltenslehre einschließlich der Gefahrenlehre,
- c) der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften,
- d) der umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise,
- e) der Fahrphysik,

2. ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik

sowie

3. die Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschülerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können,

nachzuweisen.

(2) Die Prüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung (mit einem schriftlichen und einem mündlichen Teil) sowie – für die Klasse BE – aus je einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten über die Prüfung, insbesondere über Zulassungsvoraussetzungen, Inhalt, Gliederung, Verfahren, Rücktritt, Bewertung, Entscheidung und Wiederholung, zu regeln.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 und 3 wird wie folgt gefaßt:

„Außerdem müssen die Beschäftigungsverhältnisse und das Ausbildungsverhältnis mit dem Inhaber einer Fahrschule sowie die Gültigkeitsdauer der befristeten Fahrlehrerlaubnis eingetragen werden. Der Fahrlehrerschein ist der Erlaubnisbehörde bei Beginn und Ende des Beschäftigungs- und des Ausbildungsverhältnisses unverzüglich vorzulegen.“

b) In Absatz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In § 6 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe „§ 3“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 15“ ersetzt.

- b) In Absatz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.
7. Dem § 7 Abs. 2 werden die Wörter „oder die Fahrerlaubnis auf andere Weise erlischt“ angefügt.
8. § 8 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird die Angabe „§ 2 Nr. 2 und 5“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird die Angabe „§ 2 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2“ ersetzt.
9. § 9 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
- „§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, 5 und 6 sowie § 3 Satz 2 Nr. 5 bis 8 finden keine Anwendung“.
10. Nach § 9 werden die folgenden §§ 9a und 9b eingefügt:

„§ 9a

Befristete Fahrerlaubnis

(1) Dem Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse BE wird nach fünfmonatiger Ausbildung in einer amtlich anerkannten Fahrerlaubnisausbildungsstätte zum Zwecke der Ausbildung nach § 2 Abs. 5 Satz 1 und der Prüfung, soweit diese sich auf die Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht erstreckt, eine befristete Fahrerlaubnis erteilt, wenn er die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfung jeweils mit Erfolg abgelegt hat. Im übrigen gelten die §§ 1 bis 9 mit den nachstehenden Maßgaben. Die Erteilungsvoraussetzungen nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 und Abs. 3 Satz 1 brauchen nicht erfüllt zu sein. Die Erlaubnis ist auf zwei Jahre zu befristen. Die befristete Fahrerlaubnis erlischt

1. mit Erteilung der unbefristeten Fahrerlaubnis,
2. nach dreimaliger erfolgloser Lehrprobe im theoretischen oder im fahrpraktischen Unterricht (§ 4 Abs. 2) oder
3. durch Ablauf der Frist.

(2) Von der Erlaubnis darf nur unter Aufsicht eines Ausbildungsfahrlehrers (§ 9b) Gebrauch gemacht werden.

(3) Der Inhaber der befristeten Fahrerlaubnis hat über seine praktische Ausbildung ein Berichtsheft zu führen. Es ist in Zeitabschnitte von einer Woche einzuteilen und wöchentlich sowie nach Abschluß der Ausbildung vom Ausbildungsfahrlehrer und vom Inhaber oder vom verantwortlichen Leiter der Ausbildungsfahrschule abzuzeichnen.

§ 9b

Ausbildungsfahrlehrer und Inhalt der Ausbildung

(1) Der Ausbildungsfahrlehrer muß innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis zum

Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B erwerben wollen, hauptberuflich – als Angehöriger der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei überwiegend – theoretischen und praktischen Unterricht erteilt haben; er muß ferner an einem dreitägigen Einweisungsseminar in einer amtlich anerkannten Fahrerlaubnisausbildungsstätte oder von einem Berufsverband der Fahrerlehrer, sofern er hierfür von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannt ist, teilgenommen haben. Der Ausbildungsfahrlehrer darf nur in einer Ausbildungsfahrschule (§ 21a) tätig werden.

(2) Der Ausbildungsfahrlehrer hat den Inhaber der befristeten Fahrerlaubnis sorgfältig auszubilden. Er hat ihn vor allem theoretischen und praktischen Unterricht durchführen zu lassen und ihn hierbei anzuleiten und zu beaufsichtigen. Zur Anleitung gehören insbesondere die Vorbereitung und Auswertung des Unterrichts. Zu Beginn der Ausbildung hat der Ausbildungsfahrlehrer während des Unterrichts ständig anwesend zu sein.

(3) Dem Ausbildungsfahrlehrer kann die Ausbildung von Inhabern einer befristeten Fahrerlaubnis untersagt werden, wenn er die Anforderungen nach Absatz 1 nicht erfüllt oder wenn er nicht die Gewähr bietet, daß er seinen Verpflichtungen nach Absatz 2 nachkommt.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die notwendigen Anforderungen an die Gestaltung der Ausbildung durch den Ausbildungsfahrlehrer, insbesondere an Inhalt und Durchführung des Einweisungsseminars nach Absatz 1 sowie an die Lehrpläne und die Unterrichtsmethoden nach Absatz 2.“

11. § 11 wird wie folgt gefaßt:

„§ 11

Voraussetzungen der Fahrschülerlaubnis

(1) Die Fahrschülerlaubnis wird erteilt, wenn

1. der Bewerber mindestens 25 Jahre alt ist und keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Führung einer Fahrschule als unzuverlässig erscheinen lassen,
2. keine Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, daß der Bewerber die Pflichten nach § 16 nicht erfüllen kann,
3. der Bewerber die Fahrerlaubnis für die Klasse besitzt, für die er die Fahrschülerlaubnis beantragt,
4. der Bewerber mindestens zwei Jahre lang im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschülerlaubnis hauptberuflich als Fahrerlehrer tätig war oder als Inhaber einer Fahrerlaubnis nach § 30 Abs. 2 mindestens zwei Jahre lang überwiegend Fahrschüler ausgebildet hat,

5. der Bewerber an einem Lehrgang von mindestens 70 Stunden zu 45 Minuten über Fahrschulbetriebswirtschaft teilgenommen hat,
6. der Bewerber den erforderlichen Unterrichtsraum, die erforderlichen Lehrmittel und die zur Fahrausbildung bestimmten Lehrfahrzeuge zur Verfügung hat.

(2) Ist der Bewerber eine juristische Person, wird die Fahrschülerlaubnis erteilt, wenn die in Absatz 1 Nr. 6 genannten Voraussetzungen erfüllt sind und keine Tatsachen vorliegen, die die zur Vertretung berechtigten Personen als unzuverlässig erscheinen lassen und eine von ihnen, die die Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 5 erfüllt, zum verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebes bestellt wird. Der verantwortliche Leiter muß nach den Umständen, insbesondere bei Berücksichtigung seiner beruflichen Verpflichtungen, die Gewähr dafür bieten, daß die Pflichten nach § 16 erfüllt werden.

(3) Bis zu fünf Inhaber einer Fahrschülerlaubnis der gleichen Klassen können eine Fahrschule in der Rechtsform einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts betreiben (Gemeinschaftsfahrschule). Jeder Gesellschafter ist berechtigt, seine Fahrschüler von einem Mitgesellschafter oder von den bei dem Mitgesellschafter beschäftigten Fahrlehrern ausbilden zu lassen. Eine zusätzliche Fahrschülerlaubnis ist nicht erforderlich. Der Gesellschaftsvertrag bedarf der Schriftform.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr regelt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten der Voraussetzungen der Fahrschülerlaubnis und des Betriebs einer Fahrschule, insbesondere die Anforderungen an Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge sowie der Überwachung der Fahrschulen."

12. § 12 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „den Sitz“ durch die Wörter „die Anschrift“ ersetzt.
- b) Nach Satz 2 Nr. 2 wird folgende Nummer eingefügt:

„2a. eine Bescheinigung des Trägers eines fahrschulbetriebswirtschaftlichen Lehrgangs (§ 11 Abs. 1 Nr. 5) über die Lehrgangsteilnahme,“.

13. In § 13 Abs. 2 werden nach dem Wort „muß“ die Wörter „den Namen und die Anschrift der Fahrschule,“ eingefügt.

14. § 14 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn Unterrichtsraum, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge der auf Grund des § 11 Abs. 4 erlassenen Rechtsverordnung entsprechen und wenn nach den Umständen, insbesondere wegen der Anzahl der Zweigstellen oder ihrer räumlichen Entfernung, gewährleistet ist, daß der Inhaber der Fahrschülerlaubnis oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebs seinen Pflichten nach § 16 nachkommen kann. Die Anzahl der Zweigstellen

soll drei, bei Gemeinschaftsfahrschulen pro Gesellschafter zwei, nicht übersteigen.“

15. In § 15 Abs. 2 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 5“ ersetzt.

16. § 16 wird wie folgt gefaßt:

„§ 16

Allgemeine Pflichten des Inhabers der Fahrschule und des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs

(1) Der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebs hat dafür zu sorgen, daß die Ausbildung der Fahrschüler und der Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis den Anforderungen des § 6 Abs. 1 und 3 entspricht. Er hat die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen und sie bei der Ausbildung der Fahrschüler und der Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis sowie bei der Durchführung von Aufbauseminaren im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes sachgerecht anzuleiten und zu überwachen. Er ist ferner dafür verantwortlich, daß sich die erforderlichen Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge in ordnungsgemäßem Zustand befinden.

(2) Der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebs hat dafür zu sorgen, daß die beschäftigten Fahrlehrer den Pflichten nach § 6 Abs. 2 Satz 1 und § 33a Abs. 1 nachkommen und die Zeiten nach § 6 Abs. 2 Satz 2 und 3 nicht überschritten werden.

(3) Wird eine Fahrschule durch mehrere Inhaber einer Fahrschülerlaubnis in der Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts geführt, so ist jeder Gesellschafter für den Betrieb der Gemeinschaftsfahrschule nach den Absätzen 1 und 2 verantwortlich. Die Gesellschafter haben aus ihrer Mitte einen Gesellschafter zu benennen, der die Gemeinschaftsfahrschule gegenüber der Erlaubnisbehörde vertritt, soweit die Überwachung nach § 33 betroffen ist, und ihn der Erlaubnisbehörde mitzuteilen. Zu den Aufgaben des benannten Gesellschafters gehören insbesondere die Abgabe und Entgegennahme von Erklärungen im Rahmen von § 33 mit Wirkung für und gegen sämtliche Gesellschafter sowie die Verwahrung aller Aufzeichnungen und Nachweise für sämtliche Gesellschafter nach § 18 sowie die Vorlage der Aufzeichnungen und Nachweise bei der Erlaubnisbehörde."

17. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „§ 37 Abs. 3“ wird durch die Angabe „§ 49 Abs. 3“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Beschäftigungsverhältnisses“ die Wörter „oder Ausbildungsverhältnisses“ eingefügt.
- c) In Nummer 6 wird das Wort „eines“ durch das Wort „des“ ersetzt.

- d) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt; folgende Nummer wird angefügt:
- „9. Aufnahme des Betriebs einer Gemeinschaftsfahrschule (§ 11 Abs. 3) und Änderungen des Gesellschaftsvertrags; der Anzeige ist eine beglaubigte Abschrift des Gesellschaftsvertrags und der einzelnen Fahrschülerlaubnisurkunden beizufügen.“
- e) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 angefügt:
- „10. Beginn und Ende des Betriebs als Ausbildungsfahrschule unter Angabe der Ausbildungsfahrlehrer.“
18. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 37 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 3“ ersetzt.
- bb) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
- „Die Aufzeichnungen müssen für jeden Fahrschüler Art, Inhalt, Umfang und Dauer der theoretischen und praktischen Ausbildung, den Namen des den Unterricht erteilenden Fahrlehrers, Art und Typ der verwendeten Lehrfahrzeuge, Tag und Ergebnis der Prüfungen sowie die erhobenen Entgelte für die Ausbildung und die Vorstellung zur Prüfung erkennen lassen sowie vom Fahrschüler gegengezeichnet oder sonst bestätigt sein, damit eine wirksame Überwachung der Ausbildung sichergestellt ist.“
- b) Nach Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze 3 und 4 angefügt:
- „Im Tagesnachweis des Fahrlehrers müssen vom Fahrschüler die Ausführungen bezüglich seiner Ausbildung gegengezeichnet oder sonst bestätigt werden. Befindet sich der Fahrlehrer im Ausbildungsverhältnis nach § 2 Abs. 5 Satz 1, so ist zusätzlich die Dauer der Einweisung, Anleitung und Beaufsichtigung durch den Ausbildungsfahrlehrer in Minuten aufzuzeichnen.“
- c) In Absatz 3 wird die Angabe „zwei“ durch die Angabe „vier“ ersetzt.
- d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Ausgestaltung des Ausbildungsnachweises für Fahrschüler gemäß Absatz 1 und des Tagesnachweises für den Fahrlehrer gemäß Absatz 2.“
19. § 19 wird wie folgt geändert:
- a) Die bisherigen Sätze werden Absatz 1.
- b) In Absatz 1 Satz 1 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:
- „dies gilt für Gemeinschaftsfahrschulen (§ 11 Abs. 3) entsprechend.“
- c) In Absatz 1 wird Satz 3 wie folgt gefaßt:
- „Dabei ist das Entgelt
1. pauschaliert für die allgemeinen Aufwendungen des Fahrschulbetriebs einschließlich des gesamten theoretischen Unterrichts, für die Vorstellung zur Prüfung und für die Aufbauseminare (§ 31) sowie
 2. stundenbezogen für eine Fahrstunde im praktischen Unterricht und für die Unterweisung am Fahrzeug zu jeweils 45 Minuten
- anzugeben.“
- d) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:
- „(2) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Ausgestaltung des Aushanges nach Absatz 1 Satz 2 bis 5.“
20. § 20 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
- „Während des Ruhens der Fahrschülerlaubnis darf der Inhaber unbeschadet von Satz 3 von ihr keinen Gebrauch machen.“
- bb) In Satz 3 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 5“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 wird das Wort „nur“ gestrichen.
- c) In Absatz 4 wird die Angabe „§ 37 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 3“ ersetzt.
21. § 21 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 37 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 3“ ersetzt.
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 5“ ersetzt.
22. Nach § 21 wird folgender § 21a eingefügt:
- „§ 21 a
Ausbildungsfahrschule
- (1) Eine Fahrschule, an der ein Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis tätig ist (Ausbildungsfahrschule), darf nur betreiben oder verantwortlich leiten, wer
1. innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse B erwerben wollen, hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
 2. seit mindestens drei Jahren die Fahrschülerlaubnis besitzt oder als verantwortlicher Lei-

ter des Ausbildungsbetriebs einer Fahrschule tätig ist,

3. an einem mindestens dreitägigen Einweisungsseminar in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte oder von einem Berufsverband der Fahrlehrer, sofern er hierfür von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannt ist, teilgenommen hat.

Er muß ferner zuverlässig sein und die Gewähr für die ordnungsgemäße Ausbildung von Fahrlehrern mit befristeter Fahrlehrerlaubnis bieten.

(2) Der Inhaber einer Ausbildungsfahrschule oder der verantwortliche Leiter eines Ausbildungsbetriebes hat dafür zu sorgen, daß der Ausbildungsfahrlehrer seinen Verpflichtungen nach § 9b nachkommt.

(3) Die Ausbildung von Fahrlehrern mit befristeter Fahrlehrerlaubnis kann untersagt werden, wenn der Inhaber der Ausbildungsfahrschule oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebes die Anforderungen nach Absatz 1 nicht erfüllt oder nicht die Gewähr bietet, daß er den Verpflichtungen nach Absatz 2 nachkommt."

23. § 22 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Wer in einer Fahrlehrerausbildungsstätte Personen, die Fahrlehrer werden wollen (Fahrlehreranwärter), ausbildet oder ausbilden läßt, bedarf der amtlichen Anerkennung seines Betriebs durch die Erlaubnisbehörde.“

24. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
„Spätere Änderungen des Ausbildungsplans bedürfen der Genehmigung durch die Erlaubnisbehörde“.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

25. In § 24 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „den Sitz“ durch die Wörter „die Anschrift“ ersetzt.

26. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) In § 25 Abs. 2 werden nach dem Wort „muß“ die Wörter „den Namen und die Anschrift der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte,“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt führt ein Verzeichnis der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten, in welchem Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie der Name des verantwortlichen Leiters enthalten sind, und übernimmt die regelmäßige Veröffentlichung des Verzeichnisses im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr). Die Erlaubnisbehörde hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die Angaben nach

Satz 1 sowie jede Änderung dieser Angaben mitzuteilen.“

27. In § 27 wird Nummer 5 gestrichen; die bisherige Nummer 6 wird Nummer 5.

28. In § 29 Abs. 2 werden nach dem Wort „Inhaber“ die Wörter „oder der verantwortliche Leiter“ eingefügt.

29. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 werden die Wörter „der Bundesminister“ jeweils durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.
- b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Beantragt ein Inhaber einer nach Absatz 2 erteilten unbefristeten Fahrlehrerlaubnis eine entsprechende Fahrlehrerlaubnis nach § 1 in Verbindung mit § 2, gelten die allgemeinen Vorschriften. Die Prüfung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7) entfällt, wenn der Bewerber in den letzten zwei Jahren in der Kraftfahrausbildung tätig war und wenn nicht Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers begründen. Das gilt auch, wenn der Antrag innerhalb von zwei Jahren nach der Rücknahme, dem Widerruf, dem Erlöschen oder dem Eintritt des Ruhens der nach Absatz 2 erteilten Fahrlehrerlaubnis gestellt wird.“

- c) Absatz 6 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Hinsichtlich der Seminarerlaubnis sowie der Anerkennung der Träger von vorgeschriebenen Einweisungs- und Fortbildungslehrgängen (§ 31 Abs. 2 und 3, § 33a Abs. 2 und 3) gelten die Absätze 2 und 4 entsprechend.“

- d) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:

„(7) Abweichend von § 9a kann dem Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei in der Klasse CE eine befristete Fahrlehrerlaubnis erteilt werden, soweit dies aus dienstlichen Gründen erforderlich ist. Der Ausbildungsfahrlehrer (§ 9b) des Bewerbers muß in diesem Fall innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse CE erwerben wollen, theoretischen und praktischen Unterricht erteilt haben.“

- e) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Die Fahrlehrerlaubnis der Bundeswehr kann in zusätzlichen Klassen erteilt werden.“

30. Der Fünfte Abschnitt wird wie folgt gefaßt:

„Fünfter Abschnitt
Seminarerlaubnis

§ 31

Erfordernis, Inhalt und Voraussetzung der Erlaubnis zur Durchführung von Aufbauseminaren (Seminarerlaubnis)

- (1) Wer Aufbauseminare im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes durchführt, bedarf der Semi-

nererlaubnis. Sie kann auf Seminare nach § 2 a oder § 4 des Straßenverkehrsgesetzes beschränkt werden. Die Erlaubnisbehörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Aufbauseminare und deren ordnungsgemäße Durchführung sicherzustellen.

(2) Eine Seminarerlaubnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Bewerber

1. die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und BE besitzt,
2. innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klassen A und B erwerben wollen, hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
3. innerhalb der letzten zwei Jahre mit Erfolg an einem Einweisungslehrgang, der aus einem viertägigen Grundkursus und aus zusätzlichen jeweils viertägigen programmspezifischen Kursen zur Durchführung von Seminaren nach dem Straßenverkehrsgesetz besteht, teilgenommen hat.

Die Teilnahme an einem Einweisungslehrgang war erfolgreich, wenn der Teilnehmer an allen Veranstaltungen des Lehrgangs teilgenommen und durch aktive Beteiligung, insbesondere bei Übungsmoderationen, gezeigt hat, daß er zur Leitung von Seminaren befähigt ist. Über das Vorliegen dieser Voraussetzung entscheidet die Erlaubnisbehörde auf Grund einer Stellungnahme der Lehrgangsführer. Die Träger der Kurse nach Nummer 3 müssen von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannt sein.

(3) Die Seminarerlaubnis wird durch Aushändigung oder Zustellung der Erlaubnisurkunde erteilt. Die Erteilung oder das Erlöschen der Seminarerlaubnis ist auf dem Fahrlehrerschein zu vermerken. Von der Erlaubnis darf nur zusammen mit der Fahrschülererlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden. Der Inhaber oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebes muß ebenfalls die Seminarerlaubnis besitzen.

(4) Der Inhaber der Seminarerlaubnis darf personenbezogene Daten, die ihm als Seminarleiter bekanntgeworden sind, nur für die Durchführung des Seminars verwenden.

(5) Die Durchführung des Lehrgangs nach Absatz 2 Nr. 3 unterliegt der Überwachung nach § 33. Die §§ 7 und 8 (Ruhe, Erlöschen, Rücknahme und Widerruf der Fahrlehrerlaubnis) gelten entsprechend.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Anforderungen an die Veranstalter von Lehrgängen nach Absatz 2 Nr. 3 so-

wie deren inhaltliche und zeitliche Gestaltung festlegen.“

31. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Dieses Gesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen werden von den zuständigen obersten Landesbehörden, den von ihnen bestimmten oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen ausgeführt. Die Ausführung des § 30 Abs. 1, 2 und 6 obliegt den dort genannten Gebietskörperschaften und Behörden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „zuständig“ werden die Wörter „gemäß Absatz 1 Satz 1“ eingefügt.

bb) Das Wort „Nachschulungserlaubnis“ wird durch das Wort „Seminarerlaubnis“ ersetzt.

32. § 33 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Nachschulung“ durch das Wort „Aufbauseminare“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „der Nachschulung“ durch die Wörter „den Aufbauseminaren“ ersetzt.

cc) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die in Satz 1 genannte Frist kann von der Erlaubnisbehörde auf vier Jahre festgesetzt werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt wurden.“

b) Absatz 2 a wird gestrichen.

c) In Absatz 3 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „Begutachtungsstelle für Fahreignung“ ersetzt.

33. Nach § 33 wird folgender § 33 a eingefügt:

„§ 33 a

Fortbildung

(1) Jeder Fahrlehrer hat alle vier Jahre an einem jeweils dreitägigen Fortbildungslehrgang teilzunehmen.

(2) Ist er Inhaber einer Seminarerlaubnis nach § 31 Abs. 1, so hat er außerdem binnen zwei Jahren nach Erlaubniserteilung und sodann bis zum Ablauf des vierten auf das Ende der vorhergehenden Frist folgenden Jahres wiederkehrend an einem entsprechenden zusätzlichen dreitägigen programmspezifischen Fortbildungslehrgang, bestehend aus einem allgemeinen Teil von zwei Tagen Dauer und je einem programmspezifischen Teil von einem Tag Dauer, teilzunehmen. Finden zwei programmspezifische Lehrgänge innerhalb eines Jahres statt, entfällt ein allgemeiner Teil.

(3) Die Lehrgänge sind an aufeinanderfolgenden Tagen durchzuführen. Die tägliche Dauer beträgt acht Stunden zu 45 Minuten. Bei Lehrgängen nach Absatz 1 darf die Zahl der Teilnehmer 36, bei Lehrgängen nach Absatz 2 darf die Zahl der Teilnehmer 16 nicht überschreiten. Der Träger der Lehrgänge bedarf einer Anerkennung durch die zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von dieser bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle.

(4) Wird zweimal gegen die Fortbildungspflicht nach Absatz 1 verstoßen, kann die Fahrlehrerlaubnis widerrufen werden. Wird zweimal gegen die Fortbildungspflicht nach Absatz 2 verstoßen, kann die entsprechende Seminarerlaubnis widerrufen werden.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Anforderungen an die inhaltliche und zeitliche Gestaltung der Lehrgänge festlegen sowie eine Aufteilung der Lehrgänge im Ausnahmefall ermöglichen.“

34. § 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Die nach § 32 zuständigen Behörden oder Stellen können Ausnahmen von den Vorschriften des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 4, 5 und 6, Abs. 3, des § 9 a Abs. 1 Satz 5, des § 9 b Abs. 1, des § 11 Abs. 1 Nr. 4 und 5, des § 11 Abs. 2, des § 15 Abs. 2, des § 21 a Abs. 1 Nr. 2 und des § 31 Abs. 2 Nr. 2 und 3 sowie von Vorschriften der auf § 11 Abs. 4 beruhenden Rechtsverordnung zulassen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 2 Nr. 4 a“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6“ ersetzt.

bb) Nummer 3 wird wie folgt gefaßt:

„3. § 11 Abs. 1 Nr. 5, wenn der Bewerber nachweist, daß er die erforderlichen Kenntnisse auf andere Weise erworben hat;“.

cc) In Nummer 4 wird das Wort „Nachschulungskurse“ durch das Wort „Aufbauseminare“ ersetzt.

c) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:

„(3) Die nach Absatz 1 zuständigen Behörden können von der wiederkehrenden Überwachung (§ 33 Abs. 2) absehen, wenn eine Fahrschule sich einem von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließt. Die Befugnis der für die Überwachung zuständigen Behörde, solche Fahrschulen im Rahmen einer Stichprobe oder bei besonderem Anlaß einer Prüfung im Sinne des § 33 Abs. 2 zu unterziehen, wird durch die Regelung nach Satz 1 nicht berührt.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung.“

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 5 und wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „der Bundesminister“ werden jeweils durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.

bb) Nach der Angabe „§ 6 Abs. 2“ werden die Angaben „§ 18 Abs. 1 und 2, § 21 a Abs. 1 Nr. 1 und 3“ eingefügt.

35. § 34 a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefaßt:

„(1) Für Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften, werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und sieht dabei feste Sätze oder Rahmensätze vor. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Amtshandlung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Bei begünstigenden Amtshandlungen sind die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert und der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen zu berücksichtigen.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen“ durch die Wörter „Begutachtungsstellen für Fahreignung“ ersetzt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:

„Ferner können in der Rechtsverordnung die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden.“

36. In § 35 werden die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.

37. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. ohne Erlaubnis nach § 1 Abs. 1 Satz 1 einen Fahrschüler ausbildet oder entgegen § 1 Abs. 3 Satz 1 von der Fahrlehrerlaubnis Gebrauch macht,“.

bb) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:

„5. ohne Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 einen Fahrschüler ausbildet oder ausbilden läßt oder entgegen § 20 Abs. 1 Satz 2 von der Fahrschülerlaubnis Gebrauch macht oder entgegen § 21 a Abs. 1 Satz 1 eine Ausbildungsfahrschule betreibt oder leitet.“

cc) In Nummer 15 wird die Angabe „§ 11 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 4“ ersetzt.

dd) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 16 angefügt:

„16. entgegen § 33a Abs. 1 oder Abs. 2 nicht mindestens alle vier Jahre an einem Fortbildungslehrgang teilnimmt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 4, 5, 6, 9 und 12 mit einer Geldbuße bis zu 5 000 Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu 1 000 Deutsche Mark geahndet werden.“

c) Absatz 3 wird gestrichen.

38. Nach dem Sechsten Abschnitt wird folgender Abschnitt eingefügt:

„Siebter Abschnitt
Registrierung

§ 37

Registerführung und Registerbehörden

(1) Die nach § 32 zuständigen Behörden oder Stellen dürfen Register (örtliches Fahrlehrerregister) über Fahrlehrer, Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten führen.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt vermerkt

1. im Zentralen Fahrerlaubnisregister, ob ein Fahrerlaubnisinhaber auch Fahrlehrer ist,
2. im Verkehrszentralregister die in § 39 Abs. 2 näher bestimmten Maßnahmen, Entscheidungen und Erklärungen auf dem Gebiet des Fahrlehrerrechts.

§ 38

Zweck der Registrierung

Die Eintragungen erfolgen

1. zur Feststellung über Bestand, Art und Umfang der Erlaubnisse und der amtlichen Anerkennungen nach diesem Gesetz, und
2. zur Beurteilung der Eignung und Zuverlässigkeit der einzutragenden Personen nach diesem Gesetz.

§ 39

Inhalt der Registrierung

(1) Im Zentralen Fahrerlaubnisregister (§ 48 des Straßenverkehrsgesetzes) werden bei den dort eingetragenen betreffenden Inhabern von

Fahrerlaubnissen zusätzlich die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis, deren Datum, gegebenenfalls eine Befristung sowie die erteilende Behörde gespeichert.

(2) Im Verkehrszentralregister (§ 28 des Straßenverkehrsgesetzes) werden gespeichert:

1. unanfechtbare Versagungen einer Fahrlehrerlaubnis wegen nicht bestandener Prüfung oder wegen geistiger oder körperlicher Mängel,
2. unanfechtbare oder sofort vollziehbare Widerrufe und Rücknahmen einer Fahrlehrerlaubnis,
3. das Ruhen oder Erlöschen der Fahrlehrerlaubnis,
4. Verzichte auf eine Fahrlehrerlaubnis,
5. Rücknahmen eines Antrages auf Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis nach nicht bestandener Prüfung,
6. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 36 Abs. 1, wenn gegen den Betroffenen eine Geldbuße von mindestens 300 Deutsche Mark festgesetzt worden ist,
7. unanfechtbare Versagungen oder sofort vollziehbare Widerrufe oder Rücknahmen der amtlichen Anerkennung einer Fahrlehrerausbildungsstätte sowie Verzichte auf die amtliche Anerkennung.

Unberührt bleiben die Eintragungen nach § 28 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes.

(3) In den örtlichen Fahrlehrerregistern dürfen, soweit die örtliche Zuständigkeit nach § 32 gegeben ist, gespeichert werden:

1. Fahrlehrerlaubnisse,
2. Seminarerlaubnisse,
3. Fahrschülerlaubnisse und Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaftsfahrschule,
4. Zweigstellenerlaubnisse,
5. Beschäftigungsverhältnisse von Fahrlehrern,
6. Ausbildungsverhältnisse von Fahrlehrern mit befristeter Fahrlehrerlaubnis,
7. Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer,
8. Betrieb als Ausbildungsfahrschule,
9. amtliche Anerkennungen von Fahrlehrerausbildungsstätten, deren Inhaber und verantwortliche Leiter,
10. die nach § 42 übermittelten Daten.

§ 40

Übermittlung der Daten zur Registrierung

(1) Die nach § 32 zuständigen Behörden oder Stellen teilen dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach § 39 Abs. 1 und 2 zu speichernden und die zu einer Änderung oder Löschung einer Eintragung führenden Daten für das Zentrale Fahrerlaubnisregister und für das Verkehrszentralregister mit.

(2) Ist ein Fahrlehrer, eine Fahrschule oder eine Fahrlehrerausbildungsstätte im Bereich mehrerer Erlaubnisbehörden tätig, so teilen sich diese gegenseitig die nach § 39 Abs. 3 gespeicherten Daten mit, soweit dies für die Überwachung nach § 33 erforderlich ist.

§ 41

Übermittlung der Daten aus den Registern

Die in den Registern nach § 39 gespeicherten Daten dürfen den Stellen, die

1. für die Verfolgung von Straftaten, zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen, soweit ein Zusammenhang mit der Tätigkeit als Fahrlehrer, Inhaber einer Fahrschule oder einer Fahrlehrerausbildungsstätte oder als verantwortlicher Leiter einer Fahrschule oder Fahrlehrerausbildungsstätte besteht,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz sowie die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden und ihren Nebenfolgen,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften

zuständig sind, übermittelt werden, soweit dies für ihre Aufgabenerfüllung zu den in § 38 genannten Zwecken jeweils erforderlich ist.

§ 42

Abgleich der Daten mit dem Verkehrszentralregister

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft und stellt fest, ob im Verkehrszentralregister enthaltene Eintragungen Fahrlehrer betreffen.

(2) Die nach Absatz 1 ermittelten auf Fahrlehrer bezogenen Daten aus dem Verkehrszentralregister teilt das Amt den zuständigen Erlaubnisbehörden mit. Hierbei werden die Personendaten des Betroffenen, Art und Umfang der Eintragung, Datum der betreffenden Maßnahme, Entscheidung oder Erklärung sowie Aktenzeichen der Behörde oder des Gerichts mitgeteilt.

§ 43

Übermittlung von Daten an Stellen außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes

Für die Übermittlung der nach § 39 gespeicherten Daten im Rahmen der Zwecke nach § 38 an ausländische öffentliche Stellen, die für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Fahrlehrerrechts zuständig sind, gilt § 55 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 44

Verarbeitung und Nutzung der Daten für wissenschaftliche und statistische Zwecke

Es gelten für die Verarbeitung und Nutzung der nach § 39 gespeicherten Daten

1. zu Zwecken der wissenschaftlichen Forschung § 38 sowie
2. zu statistischen Zwecken § 38 a
des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 45

Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern

(1) Die nach § 39 Abs. 3 gespeicherten Daten dürfen von der nach § 32 zuständigen Behörde oder Stelle an das Kraftfahrt-Bundesamt zum Verkehrszentralregister und zum Zentralen Fahrerlaubnisregister übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in diesen Registern festzustellen und zu beseitigen und um diese Register zu vervollständigen.

(2) Die nach § 39 Abs. 1 und 2 gespeicherten Daten dürfen vom Kraftfahrt-Bundesamt an die nach § 32 zuständigen Behörden oder Stellen zum örtlichen Fahrlehrerregister übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in den örtlichen Registern festzustellen und zu beseitigen und um diese Register zu vervollständigen.

(3) Die Übermittlungen nach Absatz 1 oder Absatz 2 sind nur zulässig, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Datenbestände unrichtig oder unvollständig sind.

§ 46

Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger

Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeiten und nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind. Der Empfänger darf die übermittelten Daten auch für andere Zwecke verarbeiten und nutzen, soweit sie ihm auch für diese Zwecke hätten übermittelt werden dürfen. Ist der Empfänger eine nicht öffentliche Stelle, hat die übermittelnde Stelle ihn darauf hinzuweisen. Eine Verarbeitung oder Nutzung für andere Zwecke durch nicht öffentliche Stellen bedarf der Zustimmung der übermittelnden Stelle.

§ 47

Löschung der Daten

Die auf Grund des § 39 gespeicherten Daten sind

1. zehn Jahre nach Eintritt der Unanfechtbarkeit oder sofortigen Vollziehbarkeit bei Entscheidungen nach § 39 Abs. 2 Nr. 1, 2 und 7,
2. fünf Jahre nach Eintritt der Rechtskraft bei Entscheidungen nach § 39 Abs. 2 Nr. 6,
3. fünf Jahre nach Erlöschen oder Beendigung der Erlaubnisse, Anerkennungen, Rechtsverhältnisse und der Aktivitäten nach § 39 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 3 Nr. 1 bis 9 oder nach Abgabe der Erklärungen nach § 39 Abs. 2 Nr. 4 und 5,
4. ein Jahr nach Ende der Wehrpflicht (§ 3 Abs. 3 und 4 des Wehrpflichtgesetzes) des Erlaubnisinhabers bei Daten im Zusammenhang mit Dienstfahrlehrerlaubnissen der Bundeswehr,
5. sonst nach der amtlichen Mitteilung über den Tod des Eingetragenen

zu löschen. Für die Löschung der nach § 42 übermittelten Daten gilt § 29 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 48

Ermächtigungsgrundlagen,
Ausführungsvorschriften

Das Bundesministerium für Verkehr erläßt Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über den näheren Inhalt einschließlich der Personendaten der nach § 39 zu speichernden Eintragungen."

39. Der bisherige Siebte Abschnitt wird Achter Abschnitt.

40. § 37 wird § 49; ihm werden nach Absatz 5 die folgenden Absätze 6 bis 15 angefügt:

„(6) Bei Bewerbern, die ihre Ausbildung in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte oder in einer Stelle nach § 30 Abs. 2 vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes) begonnen und vor dem ... (Einsetzen: zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes) abgeschlossen haben, richtet sich die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis während dieser zwei Jahre noch nach den vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes) geltenden Vorschriften.

(7) Die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) erteilten Fahrlehrerlaubnisse der Klassen 3, 1 und 2 gelten weiter im Umfang der Erlaubnis der Klassen BE, A und CE. Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 2 berechtigt zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse DE erwerben wollen, wenn der Fahrlehrer als Inhaber der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in den beiden Jahren vor ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes) regelmäßig Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse ausgebildet oder seine fachliche Eignung in einer Lehrprobe nachgewiesen hat. Das Bundesministerium für Verkehr kann nähere Anforderungen an die Lehrprobe durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festlegen. Die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) erteilten Fahrlehrerlaubnisse der Bundeswehr gelten weiter.

(8) Die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) erteilten Fahrschulerlaubnisse gelten weiter im Umfang der zugrundeliegenden Fahrlehrerlaubnis des Inhabers oder verantwortlichen Leiters. Absatz 7 Satz 1 und 2 gilt entsprechend.

(9) Hat eine juristische Person als Inhaberin der Fahrschulerlaubnis vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) mehr als einen verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebs bestellt, darf sie den Ausbildungsbetrieb in der an diesem Tage vorhandenen Organisationsform bis spätestens zwei Jahre nach dem genannten Zeitpunkt fortsetzen.

(10) Ist vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) der Betrieb einer Gemeinschaftsfahrschule aufgenommen worden, haben die Anzeige und die Vorlage der beglaubigten Abschrift des Gesellschaftsvertrages (§ 17

Nr. 9) innerhalb von zwei Jahren nach dem genannten Zeitpunkt zu erfolgen.

(11) Wer als Inhaber einer Fahrschule vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes) durch von ihm beschäftigte Fahrlehrer Nachschulungskurse hat durchführen lassen, ohne selbst Inhaber der Nachschulungserlaubnis nach § 31 Abs. 1 zu sein, bedarf auch weiterhin keiner eigenen Seminarerlaubnis.

(12) Wer als Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis am ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens) auf Grund einer Anerkennung oder eines Auftrages der zuständigen Landesbehörde berechtigt war, Nachschulungen gemäß dem Modell für ein Aufbau-seminar für Kraftfahrer (ASK) zu veranstalten, darf Seminare nach § 4 des Straßenverkehrsgesetzes durchführen. Entsprechende Verwaltungsakte der zuständigen Landesbehörde bleiben wirksam; sie berechtigen zur Durchführung dieser Seminare auch in allen übrigen Bundesländern.

(13) Die vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) erteilte Anerkennung einer Fahrlehrerausbildungsstätte berechtigt zur Ausbildung von Fahrlehreranwärtern der jeweiligen entsprechenden neuen Fahrlehrerlaubnisklasse. Absatz 7 Satz 1 und 2 gilt entsprechend.

(14) Die Vorschriften über die Fahrlehrerausbildung nach § 2 Abs. 5 sind ab ... (Einsetzen: neun Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes) anzuwenden.

(15) Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis, die noch nicht an einer Fortbildung nach § 33a teilgenommen haben, müssen der Verpflichtung zur Fortbildung bis spätestens ... (Einsetzen: Ablauf des zweiten Jahres nach dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes) nachkommen."

41. § 39 wird aufgehoben; § 40 wird § 50.

Artikel 3

Änderung des Strafgesetzbuchs

Das Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1987 (BGBl. I S. 945, 1160), zuletzt geändert durch Artikel ... vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 44 wird wie folgt geändert:

a) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 2 und 3.

b) Der neue Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „erteilter“ durch das Wort „ausgestellter“ ersetzt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Dies gilt auch, wenn der Führerschein von einer Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausge-

stellt worden ist, sofern der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hat.“

- cc) Im bisherigen Satz 3 werden nach dem Wort „In“ das Wort „anderen“ eingefügt und das Wort „Fahrausweisen“ durch das Wort „Führerscheinen“ ersetzt.
- c) Im neuen Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „Fahrausweis“ durch das Wort „Führerschein“ ersetzt.
2. In § 69 Abs. 3 Satz 2 wird das Wort „erteilter“ durch das Wort „ausgestellter“ ersetzt.
3. In § 69a Abs. 7 Satz 2 wird das Wort „sechs“ durch das Wort „drei“ ersetzt.
4. § 69b wird wie folgt gefaßt:

„§ 69b

Wirkung der Entziehung bei einer ausländischen Fahrerlaubnis

(1) Darf der Täter auf Grund einer im Ausland erteilten Fahrerlaubnis im Inland Kraftfahrzeuge führen, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde eine Fahrerlaubnis erteilt worden ist, so hat die Entziehung der Fahrerlaubnis die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Mit der Rechtskraft der Entscheidung erlischt das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland. Während der Sperre darf weder das Recht, von der ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, noch eine inländische Fahrerlaubnis erteilt werden.

(2) Ist der ausländische Führerschein von einer Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden und hat der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland, so wird der Führerschein im Urteil eingezogen und an die ausstellende Behörde zurückgesandt. In anderen Fällen werden die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Sperre in den ausländischen Führerscheinen vermerkt.“

Artikel 4

Änderung der Strafprozeßordnung

Die Strafprozeßordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), zuletzt geändert durch Artikel ... vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 111 a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Das Wort „erteilten“ wird durch das Wort „ausgestellten“ ersetzt.
- bb) Folgender Satz wird angefügt:
- „Dies gilt auch, wenn der Führerschein von einer Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausge-

stellt worden ist, sofern der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hat.“

- b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „In“ die Wörter „anderen als in Absatz 3 Satz 2 genannten“ eingefügt und das Wort „Fahrausweisen“ durch das Wort „Führerscheinen“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 wird das Wort „Fahrausweis“ durch das Wort „Führerschein“ ersetzt.
2. § 153 a Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 Nr. 3 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- b) In Satz 1 Nr. 4 wird das Komma am Schluß durch das Wort „oder“ ersetzt; folgende Nummer wird angefügt:
- „5. an einem Aufbauseminar nach § 2 b Abs. 2 Satz 2 oder § 4 Abs. 8 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes teilzunehmen,“.
- c) In Satz 2 wird die Angabe „Nr. 1 bis 3“ durch die Angabe „Nr. 1 bis 3 und 5“ ersetzt.
- d) In Satz 6 werden nach dem Wort „gilt“ die Wörter „in den Fällen des Satzes 1 Nr. 1 bis 4“ eingefügt.
3. In § 268 c wird die Angabe „(§ 44 Abs. 4 Satz 1 des Strafgesetzbuches)“ durch die Angabe „(§ 44 Abs. 3 Satz 1 des Strafgesetzbuches)“ ersetzt.
4. § 463 b wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 44 Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches“ durch die Angabe „§ 44 Abs. 2 Satz 2 und 3 des Strafgesetzbuches“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Angabe „(§ 44 Abs. 3 Satz 3, § 69 b Abs. 2 des Strafgesetzbuches)“ durch die Angabe „(§ 44 Abs. 2 Satz 4, § 69 b Abs. 2 des Strafgesetzbuches)“ und das Wort „Fahrausweise“ durch das Wort „Führerscheine“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „oder der Fahrausweis“ gestrichen.

Artikel 5

Änderung des Bundeszentralregistergesetzes

§ 52 Abs. 2 des Bundeszentralregistergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1984 (BGBl. I S. 1229; 1985 I S. 195), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Juni 1995 (BGBl. I S. 818), wird wie folgt gefaßt:

„(2) Abweichend von § 51 Abs. 1 darf eine frühere Tat ferner in einem Verfahren berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, solange die Verurteilung nach den Vorschriften der §§ 28 bis 30 b des Straßenverkehrsgesetzes verwertet werden darf. Außerdem dürfen für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen Entscheidungen der Gerichte

nach den §§ 69 bis 69b StGB übermittelt und verwendet werden.“

Artikel 6

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Das Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 80 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 werden die Wörter „mit Antrieb durch Verbrennungsmaschinen“ gestrichen.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Fahrerlaubnis der Klasse D ist nicht erforderlich, es sei denn, der Sachverständige oder Prüfer nimmt Fahrerlaubnisprüfungen für die Klasse D ab; in diesem Fall genügt, daß er mindestens einmal die Fahrerlaubnis der Klasse D oder die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erworben hat; im übrigen berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse C den Sachverständigen oder Prüfer im Geltungsbereich dieses Gesetzes auch zum Führen von Kraftomnibussen ohne Fahrgäste bei Fahrten zur Überprüfung des Fahrzeugs sowie bei Übungs- und Prüfungsfahrten im Rahmen von § 4.“

b) In Absatz 2 Satz 1 Nr. 1, 2 und 3 werden jeweils nach dem Wort „Maschinenbaufachs“ ein Komma und die Wörter „des Kraftfahrzeugbaufachs“ eingefügt.

2. In § 3 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „Begutachtungsstelle für Fahreignung“ ersetzt.

3. In § 4 Abs. 4 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Text wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Der Sachverständige und der Prüfer darf personenbezogene Daten, die ihm bei seiner Tätigkeit bekanntgeworden sind, nur für diese Tätigkeit verwenden.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „Begutachtungsstelle für Fahreignung“ ersetzt.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Anerkennung erlischt auch, wenn der Sachverständige oder der Prüfer auf die Anerkennung verzichtet.“

6. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 7 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 3 bleibt unberührt.“

b) In Absatz 3 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „Begutachtungsstelle für Fahreignung“ ersetzt.

7. § 9 wird wie folgt gefaßt:

„§ 9

Erteilung einer neuen Anerkennung

„Wird nach Erlöschen (§ 7 Abs. 2 und 3), Rücknahme oder Widerruf (§ 8) innerhalb von zwei Jahren eine neue Anerkennung beantragt, so entfällt die Prüfung (§ 2 Abs. 1 Nr. 7 und § 4), wenn nicht Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Antragstellers begründen.“

8. In § 16 Abs. 1 werden jeweils die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“, die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ und das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.

9. In § 17 Abs. 2 werden jeweils die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ und die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.

10. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.

bb) Satz 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Im übrigen findet das Verwaltungskostengesetz vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), geändert durch Artikel 41 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), Anwendung. In den Rechtsverordnungen nach Satz 1 können jedoch die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden.“

b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen“ durch die Wörter „Begutachtungsstellen für Fahreignung“ ersetzt.

11. In § 19 werden die Wörter „der Bundesminister für Verkehr“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

12. Nach § 21 wird folgender § 22 eingefügt:

„ § 22

Örtliche Kraftfahrachverständigenregister

(1) Die nach Landesrecht für die

1. amtliche Anerkennung von Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr nach diesem Gesetz oder
2. amtliche Anerkennung von Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Untersuchungen einschließlich Ein- und Anbauabnahmen an Fahrzeugen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

zuständigen Behörden dürfen ein Register (örtliches Kraftfahrachverständigenregister) führen, in welchem die nach Absatz 2 aufgeführten Personen erfaßt sind. Das gleiche gilt für die nach Landesrecht für die Aufsicht über die Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen sowie die nach § 16 zuständigen Behörden.

(2) In dem Register werden

1. die den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr angehörenden amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, die Leiter der Technischen Prüfstellen und deren Stellvertreter sowie die Leiter und Stellvertreter der unmittelbar nachgeordneten Dienststellen,
2. die von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen mit der Durchführung von Fahrzeuguntersuchungen sowie von Ein- und Anbauabnahmen an Fahrzeugen betrauten Personen (Prüfingenieure) sowie die technischen Leiter der Organisationen und deren Vertreter und
3. Personen, die von den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen zwecks Feststellung ihrer Eignung zu einer Prüfung angemeldet worden sind und diese Prüfung nicht bestanden haben,

erfaßt.

(3) Folgende Daten dürfen zu jeder eingetragenen Person gespeichert werden:

1. Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlername, Doktorgrad, Geschlecht, Tag und Ort der Geburt sowie Anschrift,
2. zusätzlich bei den Sachverständigen und Prüfern nach Absatz 2 Nr. 1: Anerkennung, deren Art und Umfang, Änderung, Ruhen, Erlöschen, deren unanfechtbarer oder sofort vollziehbarer Widerruf, deren unanfechtbare oder sofort vollziehbare Rücknahme, deren unanfechtbare Versagung und deren Verzicht, jeweils mit Datum und befaßter Behörde, sowie jeweils die Technische Prüfstelle und deren unmittelbar nachgeordnete Dienststelle, der die Sachverständigen oder Prüfer angehören,

3. zusätzlich bei den Prüfingenieuren (Absatz 2 Nr. 2): Betrauung, deren Art und Umfang, Zustimmung der zuständigen Behörde zur Betrauung sowie unanfechtbare oder sofort vollziehbare Rücknahme oder unanfechtbarer oder sofort vollziehbarer Widerruf der Zustimmung, Wegfall der Betrauung, jeweils mit Datum und befaßter Behörde, die Überwachungsorganisation, der sie angehören, sowie – bei angestellten Prüfingenieuren von selbständigen und hauptberuflich tätigen Kraftfahrzeugsachverständigen – auch Name und Geschäftsanschrift des betreffenden Sachverständigen,

4. zusätzlich beim Leiter der Technischen Prüfstelle und dessen Stellvertreter, beim Leiter der unmittelbar nachgeordneten Dienststelle und dessen Stellvertreter sowie beim technischen Leiter der Überwachungsorganisation und dessen Vertreter: Bestellung, Bestätigung der zuständigen Behörde sowie unanfechtbare oder sofort vollziehbare Rücknahme oder unanfechtbarer oder sofort vollziehbarer Widerruf der Bestellung oder Bestätigung, Wegfall der Bestellung oder Bestätigung, jeweils mit Datum und befaßter Behörde, sowie die betreffende Technische Prüfstelle und deren unmittelbar nachgeordnete Dienststellen oder die betreffende Überwachungsorganisation,

5. zusätzlich bei den zur Prüfung angemeldeten Personen (Absatz 2 Nr. 3): Zeitpunkt der nicht bestandenen Prüfungen,

6. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 20, wenn gegen den Betroffenen eine Geldbuße von mindestens 300 Deutsche Mark festgesetzt worden ist,

7. Tatsachen nach § 13 Abs. 3 und

8. die den Anerkennungs- oder Aufsichtsbehörden nach § 28 Abs. 2 übermittelten Daten.“

13. § 23 wird wie folgt gefaßt:

„ § 23

Registrierung im Kraftfahrt-Bundesamt

(1) Im Zentralen Fahrerlaubnisregister (§ 48 des Straßenverkehrsgesetzes) wird vermerkt, ob die dort erfaßten Inhaber von Fahrerlaubnissen zugleich amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 22 Abs. 2 Nr. 1) oder Prüfingenieure (§ 22 Abs. 2 Nr. 2) sind und welche Behörde den Sachverständigen oder Prüfer anerkannt oder der Betrauung des Prüfingenieurs zugestimmt hat.

(2) Im Verkehrszentralregister (§ 28 des Straßenverkehrsgesetzes) werden

1. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach diesem Gesetz, wenn gegen den Betroffenen eine Geldbuße von mindestens 300 Deutsche Mark festgesetzt worden ist,

2. bei den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugver-

kehr Ruhen, Erlöschen, den unanfechtbaren oder sofort vollziehbaren Widerruf, die unanfechtbare oder sofort vollziehbare Rücknahme, deren unanfechtbare Versagung und der Verzicht der Anerkennung, jeweils mit Datum und befaßter Behörde, und

3. bei den Prüflingen die unanfechtbare oder sofort vollziehbare Rücknahme oder der unanfechtbare oder sofort vollziehbare Widerruf der Zustimmung zur Betrauung und der Wegfall der Betrauung mit den Aufgaben nach § 22 Abs. 3 Nr. 3

erfaßt. Unberührt bleiben die Eintragungen nach § 28 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes.“

14. Nach § 23 werden die folgenden §§ 24 bis 31 eingefügt:

„ § 24

Zweck der Registrierung

Die Registrierung wird vorgenommen

1. zur Feststellung über Bestand, Art und Umfang der Anerkennung nach diesem Gesetz oder der Betrauung mit der Durchführung von Fahrzeuguntersuchungen und von Ein- und Anbauabnahmen nach der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung und
2. zur Beurteilung der Eignung und Zuverlässigkeit der Personen hinsichtlich der Anerkennungen oder Betrauungen nach Nummer 1 durch die zuständigen Behörden.

§ 25

Erhebung der Daten

Die in den Registern nach den §§ 22 und 23 zu erfassenden Personen haben die für die Speicherung nach diesen Vorschriften erforderlichen Daten hinsichtlich der Anerkennung den zuständigen Behörden und hinsichtlich der Betrauung und Bestellung ihren Prüf- oder Dienststellen oder ihren Überwachungsorganisationen unverzüglich mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen; dies gilt nicht, soweit die Daten von den zuständigen Behörden bereits im Rahmen von § 3 erfaßt werden. Außerdem sind alle Änderungen, die sich auf die erhobenen Daten beziehen, mit dem jeweiligen Zeitpunkt der Änderung unverzüglich mitzuteilen und nachzuweisen.

§ 26

Übermittlung der Daten zur Registrierung

(1) Die Technischen Prüfstellen und die Überwachungsorganisationen haben die nach § 25 erhobenen Daten den zuständigen Behörden zur Speicherung in den örtlichen Kraftfahr-sachverständigenregistern mitzuteilen.

(2) Die für die Führung der örtlichen Register zuständigen Behörden oder die Anerkennungsbehörden haben dem Kraftfahrt-Bundesamt die nach § 23 zu speichernden Daten (einschließlich jeder Änderung dieser Daten und des Zeitpunkts der Änderung) zu übermitteln. Werden keine örtlichen Register geführt, so ist zur Übermittlung

die Behörde verpflichtet, die gemäß § 22 Abs. 3 Nr. 2 bis 4 befaßt ist.

(3) Ist ein amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer oder ein Prüflingenieur im Bereich mehrerer Anerkennungsbehörden tätig, so teilt das Kraftfahrt-Bundesamt dies und die nach § 22 zu speichernden Daten den jeweiligen Anerkennungsbehörden oder den Behörden, die der Betrauung zugestimmt haben, mit.

§ 27

Übermittlung der Daten aus den Registern

(1) Die in den Registern gespeicherten Daten dürfen den Stellen,

1. die für die Verfolgung von Straftaten, zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen,
2. in die für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten sowie die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden und ihren Nebenfolgen nach diesem Gesetz und
3. die für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder des Straßenverkehrsgesetzes oder nach den auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften

zuständig sind, übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung der diesen Stellen obliegenden Aufgaben zu den in § 24 genannten Zwecken jeweils erforderlich ist.

(2) Für die Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Empfänger gilt § 43 des Straßenverkehrsgesetzes.

§ 28

Abgleich mit dem Verkehrszentralregister

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft, ob die im Verkehrszentralregister enthaltenen Eintragungen Sachverständige, Prüfer oder Prüflingenieure betreffen.

(2) Die nach Absatz 1 ermittelten auf Sachverständige, Prüfer oder Prüflingenieure bezogenen Daten aus dem Verkehrszentralregister teilt das Amt den zuständigen Anerkennungs- oder Aufsichtsbehörden mit. Hierbei werden die Personendaten des Betreffenden, Art und Umfang der Eintragung, Datum der betreffenden Maßnahme, Entscheidung oder Erklärung sowie Aktenzeichen der Behörde oder des Gerichts mitgeteilt.

§ 29

Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern

(1) Die nach § 22 gespeicherten Daten dürfen von der örtlichen Registerbehörde an das Kraftfahrt-Bundesamt zum Verkehrszentralregister und zum Zentralen Fahrerlaubnisregister übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen in diesen Registern festzustellen und zu beseitigen und um diese Register zu vervollständigen.

(2) Die nach § 23 gespeicherten Daten dürfen vom Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen örtlichen Registerbehörden übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Ab-

weichungen in den örtlichen Registern festzustellen und zu beseitigen und um diese Register zu vervollständigen.

(3) Die Übermittlungen nach Absatz 1 oder Absatz 2 sind nur zulässig, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Datenbestände unrichtig oder unvollständig sind.

§ 30

Löschung der Daten

Die nach den §§ 22 und 23 gespeicherten Daten sind

1. zehn Jahre nach Erlöschen oder Wegfall der Anerkennung, Betrauung, Bestellung oder Bestätigung, nach deren unanfechtbarer oder sofort vollziehbarer Rücknahme, deren unanfechtbaren oder sofort vollziehbaren Widerruf, deren unanfechtbare Versagung oder deren Verzicht,
2. fünf Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft bei Entscheidungen nach § 20,
3. fünf Jahre nach Eintragung der Tatsachen gemäß § 13 Abs. 3,
4. ein Jahr nach Ende der Wehrpflicht (§ 3 Abs. 3 und 4 des Wehrpflichtgesetzes) des Inhabers der Anerkennung bei Daten im Zusammenhang mit Anerkennungen der Bundeswehr,
5. sonst nach der amtlichen Mitteilung über den Tod des Betroffenen

zu löschen. Die Daten über die nicht bestandenen Prüfungen (§ 22 Abs. 3 Nr. 5) werden nach Anerkennung oder Betrauung des Betroffenen gelöscht. Für die Löschung der nach § 28 übermittelten Daten gilt § 29 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 31

Register über die Sachverständigen der Bundeswehr

(1) Die Zentrale Militärkraftfahrtstelle führt ein Register über die von der Bundeswehr anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr. Im Zentralen Fahrerlaubnisregister dürfen Daten über Sachverständige und Prüfer nach Maßgabe des § 23 gespeichert werden.

(2) Die im zentralen Register der Zentralen Militärkraftfahrtstelle und die in den Registern beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten sind nach Ablauf eines Jahres seit Ende der Wehrpflicht des Betroffenen (§ 3 Abs. 3 und 4 des Wehrpflichtgesetzes) zu löschen.

(3) Im übrigen finden die Vorschriften der §§ 24 bis 28 und 30 sinngemäß Anwendung."

15. Der bisherige § 22 wird § 32; nach seinem Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, denen die Anerkennung vor dem ... (Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) erteilt worden ist und die Prüfungen für die Erteilung der Fahr-

erlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen abgenommen haben, benötigen abweichend von § 2 Abs. 1 Satz 2 keine Fahrerlaubnis der Klasse D, wenn sie Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen.“

16. Der bisherige § 24 wird § 33.

Artikel 7

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

§ 52 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 116 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben.“

Artikel 8

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 21 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird das Wort „Er“ durch das Wort „Es“ ersetzt.

2. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2

- (1) Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt

1. für Fahrzeuge, die für den Straßenverkehr bestimmt sind,
 - a) die Typgenehmigung und die Typprüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen,
 - b) die Zertifizierung und Überprüfung der Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, für die eine Typgenehmigung erteilt ist oder erteilt werden soll,
 - c) die Akkreditierung von Stellen, die Fahrzeuge oder Fahrzeugteile prüfen,
 - d) die Akkreditierung von Stellen, die die Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zertifizieren und prüfen,
 - e) die Zertifizierung der Qualitätssicherung, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Untersuchung, Abnahme, Prüfung und Begutach-

- tung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen auf ihre Vorschriftsmäßigkeit nach dem Straßenverkehrsrecht zu gewährleisten,
2. die Führung
 - a) des Verkehrszentralregisters nach Abschnitt IV des Straßenverkehrsgesetzes,
 - b) des Zentralen Fahrzeugregisters nach Abschnitt V des Straßenverkehrsgesetzes,
 - c) des Zentralen Fahrerlaubnisregisters nach Abschnitt VI des Straßenverkehrsgesetzes,
 3. die Erstellung, die Veröffentlichung und die Auswertung von Statistiken
 - a) aus den Unterlagen, die bei der Erfassung von Daten im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen Führung der zentralen Register anfallen, und
 - b) auf den Gebieten des Straßenverkehrs [§ 58 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 1993 (BGBl. I S. 1839), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491), und § 7 des Gesetzes über eine Statistik des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs vom 21. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1987), das durch Artikel 271 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469) geändert worden ist] und des Kraftfahrersachverständigenwesens (§ 11 Abs. 2 des Kraftfahrersachverständigenwesensgesetzes),
 4. die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Bestimmung des Herstellers und Vertreibers von Führerscheinen,
 5. die Zertifizierung der Qualitätssicherung bei der Herstellung und beim Vertrieb von Führerscheinen, Fahrzeugpapieren und Plaketten, um die vorgeschriebene und ordnungsgemäße Herstellung,

Verwahrung und Verteilung dieser Scheine, Papiere und Plaketten zu gewährleisten,

6. die Zusammenarbeit mit Behörden oder Stellen ausländischer Staaten oder der Europäischen Union auf den Gebieten des Straßenverkehrs und des Kraftfahrwesens auf Grund von multilateralen oder bilateralen Vereinbarungen mit anderen Staaten oder zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Union.

(2) Die Aufgaben, die dem Kraftfahrt-Bundesamt durch andere Vorschriften zugewiesen werden, bleiben unberührt."

Artikel 9

Neubekanntmachung von Gesetzen

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Straßenverkehrsgesetzes, des Fahrerregesetzes, des Kraftfahrersachverständigenwesensgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 10

Inkrafttreten

Vorschriften dieses Gesetzes, die zum Erlaß von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften ermächtigen, und Artikel 1 Nr. 11, 30 Buchstabe c sowie Nr. 37 (soweit er § 65 Abs. 5 betrifft), Artikel 2 Nr. 2 (hinsichtlich § 2 Abs. 6), die Artikel 7 und 8 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft. Im übrigen tritt dieses Gesetz am ... (Einsetzen: erster Tag des neunten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.

Begründung**I. Allgemeines****1. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes**

Das Gesetz ändert das Straßenverkehrsgesetz (StVG), das Fahrlehrergesetz (FahrLG), das Strafgesetzbuch (StGB), die Strafprozeßordnung (StPO), das Bundeszentralregistergesetz (BZRG), das Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes. Es dient im wesentlichen der Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) – im folgenden Zweite EU-Führerscheinrichtlinie – und enthält daneben weitere, von der Richtlinie unabhängige Neuregelungen im Bereich des Fahrerlaubnis-, des Fahrzeugzulassungs-, Fahrlehrer- und des Sachverständigenrechts. Im einzelnen sind zu nennen:

- Überarbeitung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen in Abschnitt I des StVG, einschließlich von Korrekturen bei den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe,
- Übernahme der Regelungen des „Punktsystems“ in das StVG und Neufassung des Maßnahmenkatalogs zum Punktsystem,
- Neufassung der Vorschriften für das Verkehrszentralregister im StVG,
- Einfügung von Vorschriften in das StVG für die Errichtung eines zentralen Registers aller erteilten Fahrerlaubnisse und Schaffung einer ausreichenden Rechtsgrundlage für die noch bestehenden örtlichen Fahrerlaubnisregister,
- Änderung der Vorschriften über die Fahrzeugregister gemäß dem Bericht der Bundesregierung über das Zentrale Verkehrsinformationssystem (Drucksache 12/3251) und Schaffung der Rechtsgrundlagen für das Vorhaben EUCARIS,
- Änderungen der Regelungen für die Fahrlehrerausbildung im Fahrlehrergesetz, Umsetzung der Richtlinie 92/51/EWG über die gegenseitige Anerkennung von beruflichen Befähigungszeugnissen im Fahrlehrerrecht, Schaffung einer ausreichenden Rechtsgrundlage für die örtlichen Fahrlehrerregister und die Registrierung der Fahrlehrer beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie Anpassung der Fahrerlaubnisklassen an die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen nach der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie,
- Änderung bei den Regelungen des StGB für die Entziehung, insbesondere von ausländischen Fahrerlaubnissen,
- Berücksichtigung der Aufbauseminare bei den Einstellungsmöglichkeiten nach § 153 a StPO und

Änderung des § 111 a StPO in bezug auf ausländische Führerscheine,

- Änderung des KfSachvG, insbesondere durch Schaffung einer ausreichenden Rechtsgrundlage für die Führung der örtlichen Kraftfahrersachverständigenregister und die Registrierung der amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr und Prüferingenieure beim Kraftfahrt-Bundesamt,
- Änderung der Zuständigkeit für die Erteilung von Genehmigungen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz,
- Anpassung des Aufgabenkatalogs des Kraftfahrt-Bundesamtes im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes durch Aufnahme der Führung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters, der Befugnis, Qualitätssicherungssysteme bei der technischen Fahrzeugüberwachung und der Herstellung von Führerscheinen und Fahrzeugpapieren zu zertifizieren, der Vorbereitung der Auswahl des Herstellers von Führerscheinen sowie der internationalen Zusammenarbeit auf den Gebieten des Straßenverkehrs und des Kraftfahrwesens. Bei dieser Gelegenheit erfolgt eine redaktionelle Überarbeitung der Vorschriften über die Aufgabenzuweisungen in § 2 KBA-Gesetz.

2. Zweite EU-Führerscheinrichtlinie

Die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie führt die mit der Ersten Richtlinie 80/1263/EWG des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins (ABl. EG Nr. L 375 S. 1) begonnene Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts der Mitgliedstaaten fort. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten insbesondere zur Übernahme des internationalen Systems der Fahrerlaubnisklassen A bis E (vgl. dazu Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2 StVG) und regelt detaillierter als die Erste Richtlinie die Zugangsvoraussetzungen zu den einzelnen Klassen (namentlich Mindestalter, Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung, Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung der Fahrerlaubnisbewerber und -inhaber).

Die Einführung des internationalen Systems der Fahrerlaubnisklassen führt notwendigerweise zu einer Umstellung und Neufassung des gesamten deutschen Fahrerlaubnisrechts. Hierbei ändern sich nicht nur Bezeichnungen, vielmehr bringt das internationale System auch inhaltlich andere Zuordnungen und Zuschnitte. Der Stufenführerschein für motorisierte Zweiräder wird durch die EU-Richtlinie EU-weit verbindlich eingeführt. Der Führerschein auf Probe kann für die Bundesrepublik Deutschland beibehalten werden.

Als weitere Neuregelung von grundsätzlicher Bedeutung sieht die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie die gegenseitige unbeschränkte Anerkennung der Führerscheine aus anderen Mitgliedstaaten auch bei Wohnsitzverlegung vor. Das aus einem anderen Mitgliedstaat mitgebrachte Fahrerlaubnisrecht muß nicht mehr – wie bislang – inhaltlich unter Ausfertigung eines deutschen Führerscheins in ein deutsches Recht umgeschrieben bzw. umgetauscht werden. Vielmehr wird künftig dieses mitgebrachte Recht einschließlich des ausländischen Führerscheins in Deutschland grundsätzlich ohne Umtausch unbefristet anerkannt.

Die Umtauschpflicht ist mit Wirkung vom 1. Juli 1996 durch Verordnung vom 19. Juni 1996 (BGBl. I S. 885) auf der Basis der Ermächtigungsgrundlagen in § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG a. F. bereits aufgehoben worden.

Die Bestimmungen der Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine aus anderen Mitgliedstaaten machen eine enge Zusammenarbeit, insbesondere einen effektiven Informationsaustausch, zwischen den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten erforderlich. Artikel 12 Abs. 3 der Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten deshalb, einander bei der Durchführung der Richtlinie zu unterstützen und im Bedarfsfall unverzüglich Informationen über die von ihnen registrierten Führerscheine auszutauschen. Wegen der Bedeutung dieser Vorschrift hat der Rat sie durch eine Protokollerklärung konkretisiert. Diese Verpflichtung zum Informationsaustausch über erteilte und registrierte Fahrerlaubnisse sowie Verpflichtungen aus anderen Bestimmungen der Richtlinie wie Artikel 7 Abs. 5 (Überprüfung, daß jede Person nur Inhaber eines einzigen Fahrerlaubnisrechts und eines einzigen ausgestellten Führerscheins ist), Artikel 8 Abs. 1 (Überprüfung der Gültigkeit von Führerscheinen aus anderen Mitgliedstaaten), Artikel 8 Abs. 2 (Entziehung von Fahrerlaubnissen), Artikel 8 Abs. 5 (Ausstellung von Ersatzführerscheinen) können nur erfüllt werden, wenn – wie in den übrigen Mitgliedstaaten – auch in der Bundesrepublik Deutschland ein zentrales Fahrerlaubnisregister errichtet wird (vgl. unten I 7.).

Außerdem muß das Verkehrszentralregister auch für Anfragen aus den anderen Mitgliedstaaten geöffnet werden.

Aus ordnungspolitischen Gründen verlangt die Richtlinie für die Erteilung einer Fahrerlaubnis einen ordentlichen Wohnsitz im erteilenden Mitgliedstaat.

Die Mindestaltersvorschriften (Artikel 6 der Richtlinie) entsprechen grundsätzlich den bisherigen deutschen Vorschriften. Allerdings beträgt das Mindestalter für die Klasse C nach der Richtlinie 18 Jahre, während für die entsprechende deutsche Klasse 2 das Mindestalter bei 21 Jahren lag. Bei der Ausübung der Fahrerlaubnis sind jedoch die Altersbestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, berichtigt 1986 Nr. L 206 S. 36) zu beachten.

Die Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung (Anhang II der Richtlinie) werden bereits von den bisherigen deutschen Vorschriften erfüllt (vgl. § 11 und Anlage XXVI StVZO sowie die Prüfungsrichtlinie vom 22. Januar 1987, Verkehrsblatt 1987 S. 198).

Die medizinischen Mindeststandards für die körperliche und geistige Eignung (Anhang III der Richtlinie) entsprechen in den meisten Punkten den schon geltenden deutschen Anforderungen (Eignungsrichtlinie vom 1. Dezember 1982, Verkehrsblatt 1982 S. 496, Mustergutachten „Krankheit und Kraftverkehr“). Lediglich bei den Anforderungen an das Sehvermögen (bisher § 9a und Anlage XVII StVZO) ist die EU-Richtlinie bei den Klassen C (LKW) und D (Busse) in einigen Punkten strenger. Auch wird es künftig regelmäßige ärztliche Wiederholungsuntersuchungen von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klasse C geben, wobei die Festsetzung der zeitlichen Abstände den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Solche Untersuchungen sind im deutschen Recht bisher nur bei Inhabern einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sowie bei den Bewerbern (nicht Inhabern) um die Fahrerlaubnis der Klasse 2 vorgeschrieben.

Nicht oder nur sehr eingeschränkt von der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie angesprochen und damit auch nicht harmonisiert sind die Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis und ihre Entziehung, das gesamte Sanktionsrecht sowie die Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber. Hier haben bis zu einer weiteren Harmonisierung die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Regelungen gemäß ihren nationalen Rechtsordnungen zu treffen.

Die Richtlinie gilt auch im Verhältnis zu den Staaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Staaten; Beschluß des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 7/94 vom 21. März 1994, ABl. EG Nr. L 160 S. 80).

Die EU-Richtlinie erstreckt sich größtenteils auf Gegenstände, die im deutschen Recht durch Verordnung geregelt sind. Sie soll deshalb im wesentlichen auch durch Verordnung umgesetzt werden, und zwar nicht mehr im Rahmen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, sondern durch eine neue eigenständige Fahrerlaubnisverordnung.

Allerdings werden im Straßenverkehrsgesetz selbst

- die Grundzüge und Eckdaten für die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 2 bis 4),
 - die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen für Verordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG) einschließlich einer Ermächtigungsgrundlage für den Umtausch von Führerscheinen, die vor Inkrafttreten der neuen Klasseneinteilung ausgestellt worden sind (vgl. dazu Begründung zu Artikel 1 Nr. 10 – § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe x StVG),
 - die wesentlichen Vorschriften für das Verkehrszentralregister (§§ 28 bis 30 c),
 - die wesentlichen Vorschriften für das Zentrale Fahrerlaubnisregister (§§ 48 bis 63)
- geregelt.

3. Überarbeitung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen in Abschnitt I des StVG (§§ 2 bis 6 StVG)

a) Die fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen sind bisher im wesentlichen in Abschnitt I des Straßenverkehrsgesetzes und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr, geregelt. Gesetz und Verordnungen gehen teilweise noch auf Vorschriften aus der Zeit vor der Entstehung der Bundesrepublik Deutschland zurück. Sie sind im Laufe der Zeit durch zahlreiche Änderungen unsystematisch und unübersichtlich geworden. Die Verordnungsermächtigungen in § 6 Abs. 1 StVG sind zu undifferenziert. Auch entspricht die Gewichtung bei der Verteilung der Regelungen auf Gesetz und Verordnung nicht mehr den gewachsenen rechtsstaatlichen Anforderungen. Die Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie wird deshalb zum Anlaß für eine Überarbeitung genommen. Inhaltlich orientieren sich die Regelungen grundsätzlich am bestehenden Recht.

b) Wesentlich umfangreicher sind jedoch die datenschutzrechtlichen Vorschriften. Zu nennen sind:

- die Vorschriften für die Erhebung der Daten, wenn eine Fahrerlaubnis beantragt wird (§ 2 Abs. 6),
- die Vorschriften über die Ermittlungen der Fahrerlaubnisbehörde, ob der Antragsteller die Voraussetzungen erfüllt (§ 2 Abs. 7 und 8) und
- die Regelungen über den Datenaustausch zwischen Fahrerlaubnisbehörden und Stellen oder Personen, die die Eignung oder Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr prüfen; hierunter fallen auch Datenübermittlungen von den Fahrerlaubnisbehörden an die Technischen Prüfstellen im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnisprüfung (§ 2 Abs. 14).

Hinzuweisen ist auch auf die Regelung in § 2 Abs. 12, nach der die Polizei Tatsachen, die Bedenken gegen die Eignung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen, den Fahrerlaubnisbehörden mitteilen. Zu solchen Tatsachen zählen insbesondere Anzeichen für Alkoholmißbrauch sowie Anzeichen für die Einnahme und den Besitz von Drogen. Die Vorschrift soll in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden, weil die Zulässigkeit solcher Datenübermittlungen nach den polizeilichen Landesgesetzen unterschiedlich beurteilt wird, sie jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit unerlässlich sind. Mitgeteilt werden soll nicht jede Eignungsbedenken begründende Tatsache (z. B. der bei einem Verkehrsunfall gebrochene Arm), sondern nur solche, die den Verdacht auf andauernde Ungeeignetheit nahelegen.

c) Die Regelungen für die Fahrerlaubnis auf Probe sehen bislang folgende Maßnahmen vor, wenn

ein Fahranfänger Verkehrsstraftaten oder -ordnungswidrigkeiten begeht:

- ein Verstoß der Kategorie A oder zwei Verstöße der Kategorie B: Nachschulung,
- erneuter Verstoß der Kategorie A nach erfolgter Nachschulung oder erneut zwei Verstöße der Kategorie B nach erfolgter Nachschulung: Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung,
- an Nachschulung nicht teilgenommen oder die erneute Fahrerlaubnisprüfung zum zweiten Mal nicht bestanden: Entziehung der Fahrerlaubnis.

Die zweite Schwelle – Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung – wird nur von äußerst wenigen Fahranfängern erreicht. Von ca. 1,8 Mio. Personen, die 1994 eine Fahrerlaubnis auf Probe hatten, mußten ca. 19000 die Befähigungsprüfung wiederholen. Davon bestanden 59, das entspricht 0,31 %, die Prüfung auch nach einmaliger Wiederholung nicht. Dies legt die Vermutung nahe, daß, wie bei Mehrfachtätern, die ihre Fahrerlaubnis schon länger besitzen, auch hier die Ursache häufiger Auffälligkeiten weniger in der mangelnden Kenntnis der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften oder in der fehlenden Fahrzeugbeherrschung als vielmehr in der falschen Einstellung zum Straßenverkehr zu suchen ist. Die Wiederholung der Prüfung soll deshalb wie beim Punktsystem auch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe durch eine Verwarnung und die freiwillige verkehrspsychologische Beratung ersetzt werden. (Vgl. dazu und zum Folgenden auch unten I 4.)

Begeht der Fahranfänger nach Teilnahme an einem Aufbauseminar, einer Verwarnung und dem Hinweis auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung innerhalb der Probezeit nochmals eine schwerwiegende Zuwiderhandlung (bisher Verstoß der Kategorie A) oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen (bisher Verstöße der Kategorie B), soll die Fahrerlaubnis wie beim Punktsystem aus den dort genannten Gründen auch hier ohne weitere Eignungsüberprüfung entzogen werden.

Die Maßnahmen nach dem Punktsystem und der Fahrerlaubnis auf Probe werden damit angeglichen. Sie setzen beim Fahranfänger jedoch früher ein.

Wie schon deutlich geworden ist, sind Zuwiderhandlungen, die Maßnahmen nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe auslösen, bisher in die Kategorien A und B eingeteilt; Abschnitt A enthält die gewichtigeren Zuwiderhandlungen, die bereits bei erstmaliger Begehung zur Anordnung einer Maßnahme führen, während in Abschnitt B alle übrigen Zuwiderhandlungen enthalten sind, die diese Folge erst im Wiederholungsfall haben. Die Liste war bislang in einer Anlage zum Straßenverkehrsgesetz enthalten. Diese Regelung hat sich insoweit nicht bewährt, als spätere Änderungen bei der Einstufung der Zuwiderhandlungen oder notwendige Anpassungen auf Grund von Änderungen der in der Anlage in Bezug ge-

nommenen StVO- oder StVZO-Vorschriften stets einer Änderung des StVG bedürfen. Die Liste der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zur Fahrerlaubnis auf Probe soll deshalb – ohne grundlegende Änderung bei der Gewichtung der Verstöße – im Interesse einer größeren Flexibilität künftig durch Verordnung festgelegt und geändert werden.

4. Punktsystem (§ 4 StVG)

a) Das Punktsystem war seit dem 1. Mai 1974 in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 15 b StVZO geregelt. Mit der VwV sollte die Verwaltungspraxis bei der Behandlung der Mehrfachtäter vereinheitlicht werden. Die Gleichbehandlung aller Betroffenen sollte durch eine einheitliche Bepunktung der Verkehrszuwendungen sowie durch einen einheitlichen Maßnahmenkatalog gewährleistet werden. Das Punktsystem sollte außerdem durch general- und spezialpräventive Wirkung zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

b) Die Verwaltungsvorschrift ist zwar bundesweit verbindlich für die Straßenverkehrsbehörden, besitzt jedoch keinen Rechtsnormcharakter.

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung des Punktsystems für den betroffenen Bürger, angesichts des Eingriffscharakters der in Rede stehenden Maßnahmen und aus allgemeinen Gesichtspunkten der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit ist es erforderlich, das Punktsystem auf eine seine Verbindlichkeit erhöhende normative Grundlage zu stellen. Die grundsätzlichen Bestimmungen des neuen Punktsystems, insbesondere der Punkterahmen und die zu ergreifenden Maßnahmen werden im Gesetz getroffen, die Regelung der näheren Einzelheiten (Bewertung der einzelnen Verstöße mit einem bis zu sieben Punkten, Ausgestaltung von Aufbauseminar und verkehrspsychologischer Beratung) erfolgt durch Rechtsverordnung.

c) Das Punktsystem hat sich sowohl in der Verwaltungspraxis als auch im Bewußtsein der Kraftfahrer zu einem der wichtigsten Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt. Unter dem Gesichtspunkt der Transparenz möglicher Folgen eines Fehlverhaltens für den Mehrfachtäter hat sich das abgestufte System behördlicher Maßnahmen grundsätzlich bewährt. Die Präventivwirkung zeigt sich vor allem darin, daß letztlich nur ca. 0,3 % der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen 18 und mehr Punkte (aus: KBA, Abteilung Statistik) erreichen, d. h. die Schwelle, die die Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge hat.

Die bisherige Rechtsgrundlage in der Verwaltungsvorschrift soll durch eine Regelung im Straßenverkehrsgesetz selbst abgelöst werden. Die neue Regelung beinhaltet auch einen neuen Maßnahmenkatalog. Neu einbezogen in den Maßnahmenkatalog wird das Instrument des Aufbauseminars und der verkehrspsychologischen Beratung, während die Wiederholungsprüfung künftig entfallen wird.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat auf seiner Tagung im Januar 1995 diese grundsätzlichen Änderungen des Punktsystems befürwortet.

d) Bei zehn Punkten erfolgt eine schriftliche Information, mit der der Hinweis auf die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme an einem Aufbauseminar verbunden wird sowie eine Verwarnung. Um einen Anreiz zur Teilnahme zu schaffen, wird bei erfolgreichem Besuch eines Aufbauseminars ein „Punkteerabatt“ gewährt. Hierbei ist die aktive Teilnahme eines Kraftfahrers an der Veranstaltung ausreichend, eine Abschlußprüfung wird nicht verlangt. Der Betroffene erhält eine Teilnahmebescheinigung, die innerhalb von drei Monaten nach Abschluß des Seminars der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt werden muß, damit ein Punkteabzug erfolgen kann.

Der Punkteabzug erfolgt nach folgendem System (Bonus-System):

- Bei einem Punktestand von nicht mehr als zehn Punkten werden vier Punkte erlassen,
- bei einem Punktestand von elf bis 13 Punkten werden zwei Punkte erlassen.

Die freiwillige Nachschulung mit Punkteerabatt wird bereits seit 1989 in den Bundesländern im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15 b StVZO praktiziert. So wurde aus verschiedenen, in Modellversuchen erprobten Kursen ein bundeseinheitlich anwendbares Aufbauseminar für Kraftfahrer (ASK) entwickelt, dessen Struktur inzwischen gefestigt ist.

e) Bei der obligatorischen Eingriffsstufe von 14 Punkten tritt anstelle der bisher vorgesehenen erneuten Führerscheinprüfung die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar ohne Punkteabzug, allerdings nur für diejenigen, die nicht schon innerhalb der letzten fünf Jahre an einem solchen Seminar teilgenommen haben. Damit soll ein doppelter Anreiz zum möglichst frühzeitigen, freiwilligen Abbau von Defiziten geschaffen werden, weil dadurch nicht nur ein Punkteabzug erreicht, sondern auch der erste obligatorische behördliche Eingriff vermieden werden kann.

Die Nachschulung hat sich im Sinne der Verminderung der Rückfälle bewährt, und zwar bislang nicht nur als freiwillige im Rahmen des Punktsystems, sondern darüber hinaus auch als obligatorische beim Führerschein auf Probe (§ 2 a StVG).

f) Aber auch bei 14 Punkten soll das neue Bonus-System noch greifen: Wenn der Betroffene freiwillig zusätzlich an einer verkehrspsychologischen Beratung teilnimmt, werden ihm zwei Punkte abgezogen. Diese Beratung soll dem Betroffenen helfen, die Ursachen seines Fehlverhaltens herauszufinden. Im Interesse einer möglichst erfolgreichen verkehrspsychologischen Beratung sollte sie nicht durch die Verwaltungsbehörde angeordnet werden. Vielmehr ist sie – und dies sieht der Gesetzgeber in § 4 Abs. 3 vor – auf freiwilliger Grundlage durchzuführen. Nur dann kann eine

derartige Maßnahme greifen. Damit soll dem Betroffenen ein zusätzlicher Anreiz gegeben werden, Mängel in der Einstellung zu erkennen und abzubauen und so einen weiteren Punkteanstieg mit Entziehung der Fahrerlaubnis zu verhindern; außerdem werden ihm zwei Punkte erlassen.

- g) Die bislang bei 14 Punkten vorgesehene Wiederholung der theoretischen Prüfung, deren Sinn zunehmend in Frage gestellt wurde, entfällt zukünftig. Die bisherigen Untersuchungen belegen, daß bei vielen Mehrfachtätern die Ursache ihres häufigen Fehlverhaltens und der überdurchschnittlichen Unfallbelastung weniger in der mangelnden Kenntnis der Verkehrsvorschriften und/oder unzureichenden Beherrschung des Fahrzeugs als vielmehr in einer falschen Einstellung zum Straßenverkehr, einer fehlerhaften Selbsteinschätzung und einer erhöhten Risikobereitschaft zu suchen ist. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß dieser Personenkreis, zu dem nicht selten „Vielfahrer“ gehören, nach entsprechender Vorbereitung die Prüfung ohne Schwierigkeiten besteht.

Die Prüfung muß deshalb ihr Ziel verfehlen, weil ihr Gegenstand nur das Abprüfen von Kenntnissen und Fahrzeugbeherrschung ist, hingegen kaum die falsche Einstellung zum Straßenverkehr auf den Prüfstand gestellt wird. Die Prüfung ist daher tendenziell sogar kontraproduktiv, da nach bestandener Prüfung bei Fahrern mit risikoträchtigem Verhalten die persönliche Überzeugung unterstützt wird, daß eine Einstellungsänderung nicht erforderlich sei.

- h) Als letzte Eingriffsstufe ist – wie schon nach der geltenden Regelung – bei 18 Punkten die Entziehung der Fahrerlaubnis vorgesehen. Die neue Konzeption des Maßnahmenkatalogs, insbesondere die Möglichkeit des „Punkterabatts“ und die Erweiterung der Hilfestellungen durch Aufbau-seminare und verkehrspsychologische Beratung (anstelle des bisherigen Abprüfens von Kenntnissen und Fahrfertigkeiten), hat zur Folge, daß bei 18 Punkten die Fahrerlaubnis zu entziehen ist. Die Entziehung der Fahrerlaubnis, weil der Betroffene trotz Hilfestellungen durch Aufbau-seminare und verkehrspsychologische Beratung, trotz Bonus-Gutschriften und trotz der Möglichkeit von zwischenzeitlichen Tilgungen im Verkehrszentralregister, 18 oder mehr Punkte erreicht, beruht auf dem Gedanken, daß die weitere Teilnahme derartiger Kraftfahrer am Straßenverkehr für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine Gefahr darstellen würde. Hierbei fällt besonders ins Gewicht, daß es sich dabei um Kraftfahrer handelt, die eine ganz erhebliche Anzahl von – im VZR erfaßten und noch nicht getilgten – Verstößen begangen haben. Der Betroffene gilt als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Diese gesetzliche Ungeeignetheitsvermutung kann grundsätzlich nicht widerlegt werden.

Für die Fälle, in denen der Betroffene auf atypische Weise 14 oder 18 Punkte erreicht, also „auf

einen Schlag“, ohne vorher bei zehn Punkten informiert worden zu sein und ohne Gelegenheit gehabt zu haben, das Bonus-System und die Möglichkeiten des Aufbau-seminars und der verkehrspsychologischen Beratung zu nutzen, wird er so gestellt, als ob er zehn Punkte hätte und ihm damit die Möglichkeit der Teilnahme an einem Aufbau-seminar gegen Punkterabatt eingeräumt.

Erreicht er 18 Punkte, ohne daß die Maßnahmen der zweiten Punkteschwelle (Aufbau-seminar, Gelegenheit zur verkehrspsychologischen Beratung) wirksam werden konnten, wird er so gestellt, als ob er 14 Punkte hätte.

Sollten darüber hinaus weitere atypische Fälle auftreten, die die Ungeeignetheitsvermutung nicht rechtfertigen, können die zuständigen Landesbehörden eine Ausnahme machen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w in Verbindung mit den Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung).

5. Verkehrszentralregister (§§ 28 bis 30 c StVG)

Die §§ 28 bis 30 c enthalten eine Novellierung der Vorschriften über das Verkehrszentralregister. Die bisherige Konzeption bleibt erhalten, wonach die grundlegenden Vorschriften im Gesetz ergänzt bzw. geändert werden und die Einzelregelungen durch eine Verordnung erfolgen sollen. Die Änderungen zielen vor allen Dingen darauf ab, die Erfordernisse des Datenschutzes entsprechend den Grundsätzen des Volkszählungsurteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Dezember 1983 (BVerfGE 65, 1 ff.) in der erforderlichen Weise zu berücksichtigen. Insbesondere soll sichergestellt werden, daß nur die für die Registerzwecke notwendigen Tatbestände und Entscheidungen eingetragen und Auskünfte aus dem Register nur insoweit erteilt werden, als dies zur Erfüllung der dem Empfänger obliegenden Aufgaben erforderlich ist. Das Prinzip der Vollauskunft muß deshalb durch den Grundsatz der Teilauskunft ersetzt werden: Übermittlung nicht aller Daten, sondern nur derjenigen Daten, die für die Aufgabenerfüllung der Empfänger notwendig sind.

Die Änderungen betreffen im wesentlichen die Vorschriften über die Eintragung, Tilgung, Verwendung und Übermittlung von Daten über straßenverkehrsbezogene Entscheidungen sowie die Ergänzung der entsprechenden Ermächtigungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen.

Neu aufgenommen wird in § 28 Abs. 2 eine Beschreibung der Zweckbestimmungen des Registers, die Maßstab sowohl für Art und Umfang der einzutragenden Entscheidungen als auch für die Verwendung der Daten sind. Bisher lagen – wenn auch nicht ausdrücklich festgelegt – der Führung des Verkehrszentralregisters in der Hauptsache folgende Zwecke zugrunde:

- Eignungsbeurteilung von Kraftfahrern sowie
- Beurteilung von Wiederholungstätern in Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Diese Registerzwecke sind nunmehr in Absatz 2 Nr. 1 und 3 verankert.

Weiter sind die Daten nach Absatz 2 Nr. 2 erforderlich zur Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Dieser Bereich der polizeilichen Gefahrenabwehr wird als Registerzweck besonders definiert, da er von dem Zweck nach Nummer 1 nicht erfaßt wird. Es handelt sich dabei namentlich um die Klärung bei Polizei- oder Grenzkontrollen, ob dem Betreffenden die Fahrerlaubnis entzogen ist oder ein Fahrverbot auferlegt wurde. Im Rahmen von ZEVIS erfolgt bereits heute eine entsprechende Nutzung (§ 30a StVG).

Die Konkretisierung der Zweckbestimmungen wird abgeschlossen mit der Behandlung der Halterverantwortlichkeit in Absatz 2 Nr. 4 (Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen, die z. B. als Fahrzeughalter für die Einhaltung der zur Sicherheit im Straßenverkehr bestehenden Vorschriften verantwortlich sind). Dies bedeutet aber keineswegs, daß sämtliche Verstöße dieses Personenkreises im VZR eingetragen werden; so werden die Verstöße der Unternehmer und Disponenten nach dem Fahrpersonalgesetz nach wie vor allein im Gewerbezentralregister registriert. Auch werden nicht sämtliche im VZR befindliche Eintragungen in das Punktsystem einbezogen, sondern nur die in § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 StVG aufgeführten (vgl. § 4 Abs. 2 StVG).

§ 28 Abs. 3 befaßt sich dann mit dem Inhalt des VZR.

Die Neuregelung des § 28 Abs. 3 übernimmt im wesentlichen den bisherigen Inhalt aus dem alten § 28 StVG und dem § 13 StVZO.

Neu aufgenommen wurden entsprechend der präzisierten Registerzwecke nach Absatz 2 die Verwarnung mit Strafvorbehalt (Nummer 1), die Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung von Führerscheinen nach § 94 der StPO (Nummer 9), unanfechtbare Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen (Nummer 10) sowie die Teilnahme an einem Aufbauseminar, die Art des Seminars und die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung (Nummer 12).

Die ausländischen Entscheidungen nach Nummer 10 gehen weder in das Punktsystem (§ 4) ein noch kommt ihnen eine tilgungshemmende Wirkung (§ 29 Abs. 6) zu. Sie haben jedoch informatorische Bedeutung und können bei der Eignungsbeurteilung herangezogen werden. Eintragungen nach Nummer 10 ebenso wie nach Nummer 9 dienen der Information, ob und inwieweit das betreffende Fahrerlaubnisrecht eingeschränkt ist (Zweck nach § 28 Abs. 2 Nr. 2). Eintragungen nach Nummer 10 können aber auch Hinweise auf Eignungsmängel geben.

Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Punktsystems (Nummer 11) wurden bisher nur in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern gespeichert. Da diese Register in Anbetracht der Schaffung eines Zentralen Fahrerlaubnisregisters wegfallen werden (vgl. unten I 7 f), müssen diese Maßnahmen künftig zentral gespeichert werden. Da sie den Bestand der

Fahrerlaubnis nicht berühren, soll die Speicherung im VZR erfolgen.

Eintragungen nach Nummer 12 sind Hilfe für die Beurteilung, ob und inwieweit Punkt-Gutschriften gewährt werden können.

Überarbeitet wurden auch die Tilgungsvorschriften in § 29.

Mit der Neuregelung wird die Aufgabe des Verkehrszentralregisters als Instrument der Verkehrssicherheit unterstrichen. Entscheidend für die Bemessung der Tilgungsfristen ist hier (anders als im Bundeszentralregister) nicht der Gedanke der Resozialisierung, sondern der Bewährung im Sinne der Verkehrssicherheit.

Die Neufassung des § 29 trägt unter Berücksichtigung der speziellen Aufgabe des VZR (Gedanke der Bewährung) auch dem datenschutzrechtlichen Anliegen nach Klarheit und Übersichtlichkeit Rechnung.

Die Übermittlung der Daten gemäß § 30 steht unter dem Leitgedanken, daß der Nutzer bzw. Empfänger diese nur insoweit erhalten soll, als sie zu seiner Aufgabenerfüllung unbedingt erforderlich sind. Dieser Grundsatz wird auch für die durch Rechtsverordnung zu treffenden Einzelregelungen Maßstab sein. Vor allem soll – soweit möglich – das Prinzip der Vollauskunft durch das der Teilauskunft („Übermittlung nur der ‚erforderlichen‘ Daten“) ersetzt werden.

„Privatauskünfte“ an den Betroffenen über die zu seiner Person gespeicherten Daten werden unentgeltlich erteilt (§ 30 Abs. 8).

6. Fahrzeugregister (§§ 31 bis 47)

Die Zunahme der Kfz-Kriminalität, insbesondere die internationale Verbringung gestohlener Kfz erfordert es, geeignete Möglichkeiten der Feststellung gestohlener Fahrzeuge auch im Rahmen ihrer Zulassung zu schaffen. Dazu wurde das internationale Projekt EUCARIS entwickelt. Neben der Identifizierung des Fahrzeugs und seiner Dokumente hat EUCARIS die Aufgabe, als gestohlen oder sonst abhanden gekommen gemeldete Fahrzeuge im Zulassungsverfahren zu erkennen, damit die Zulassung verhindert werden kann und keine Legalisierung erfolgt. Außerdem muß in diesen Fällen die ausländische Polizei eingeschaltet werden können. Die Datenübermittlung an ausländische Behörden und die Polizei auf konventionellem Wege reicht nicht aus, um Diebstähle an Fahrzeugen und Kennzeichen schnell aufzuklären und die Zulassung von Fahrzeugen zügig durchzuführen. Mit § 37a wird deshalb die Rechtsgrundlage für ein on-line-Verfahren zur Erledigung derartiger Auskünfte vorgesehen.

Außerdem werden mit den vorliegenden Änderungen zu den Vorschriften über die Fahrzeugregister Ergebnisse und Folgerungen umgesetzt, die im Erfahrungsbericht der Bundesregierung zum Zentralen Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) enthalten sind (vgl. Drucksache 12/3251).

7. Zentrales Fahrerlaubnisregister und örtliche Fahrerlaubnisregister (§§ 48 bis 64 StVG)

a) In Deutschland gibt es bislang:

Zentral beim Kraftfahrtbundesamt (KBA)

- das Verkehrszentralregister (VZR): Es enthält sogenannte Negativdaten zur Fahrerlaubnis (z. B. Entziehung, Versagung, Sperrfristen).
- das Register der Fahranfänger ausschließlich für die Zwecke des Führerscheins auf Probe. Darin werden die Personen und die erforderlichen Fahrerlaubnisdaten (sogenannte Positivdaten) gespeichert, jedoch nur für die Dauer der Probezeit von zwei Jahren und der vorgeschriebenen Überlieferfrist.

Rund 660 örtliche Fahrerlaubnisregister: Die erteilten Fahrerlaubnisse werden heute – ausgenommen die der Fahranfänger für den Führerschein auf Probe – ausschließlich örtlich gespeichert, wobei auf Grund von Wohnsitzänderungen Daten von einem Inhaber an mehreren örtlichen Stellen erfaßt sein können.

b) Aus folgenden Gründen ist in Zukunft die Einrichtung eines zentralen Fahrerlaubnisregisters erforderlich:

- Das Register ist notwendig zum Vollzug der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie. Zwar schreibt die Richtlinie nicht ausdrücklich das zentrale Fahrerlaubnisregister vor. Artikel 12 Abs. 3 der Richtlinie enthält jedoch die Verpflichtung zu einem effektiven gegenseitigen Informationsaustausch über die bestehenden Fahrerlaubnisse und ausgestellten Führerscheine. In einer Protokollerklärung des Rates wird dies nochmals ausdrücklich hervorgehoben.
- Auch die geänderten Rahmenbedingungen in der EU machen das Register erforderlich:
 - vollständiger Wegfall der Kontrollen an den Binnengrenzen,
 - vollständiger Wegfall der Umtauschpflicht der Führerscheine auch bei dauerndem Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedstaat,
 - weitgehende Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts.
- Dies erfordert eine neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und Gerichten der Mitgliedstaaten.

Da jegliche Umtauschpflicht auch bei Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedstaat wegfällt (also der mitgebrachte Führerschein aus dem ursprünglichen Ausstellungsstaat weiter gilt), müssen die Behörden des neuen Wohnsitzstaates bei jeder späteren Befassung mit der Fahrerlaubnis oder dem Führerschein des Betroffenen auf Unterlagen bzw. Daten im Ursprungsstaat zurückgreifen können. Insbesondere bei Verlängerung der Gültigkeit einer befristeten Fahrerlaubnis, bei Erweiterung der Fahrerlaubnis, bei Ausstellung von Ersatzführerscheinen,

bei nachträglichen Beschränkungen und Auflagen, bei anstehendem Fahrerlaubnisentzug oder Fahrverbot, bei neuer Erteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug etc.

Dem neuen Wohnsitzstaat muß also ein zuverlässiger und rascher Rückgriff auf Unterlagen im Ursprungsstaat möglich sein (also auf ein Register, aus dem sich Bestand, Umfang, Gültigkeitsdauer, Beschränkungen, Auflagen, ggf. Fahrverbot oder schon erfolgter Entzug der Fahrerlaubnis des Betroffenen ergeben). Dies kann nur ein zentrales Fahrerlaubnisregister leisten.

- Deshalb haben alle übrigen Mitgliedsstaaten bereits solche zentralen Fahrerlaubnisregister errichtet oder wollen – wie Österreich – dies in naher Zukunft machen. Deutschland kann sich diesem EU-Standard nicht verweigern. Ein „Durchfragen“ durch die 660 örtlichen Register in Deutschland wäre nicht praktikabel und würde zudem auf völliges Unverständnis bei den anderen EU-Mitgliedstaaten stoßen. Damit würde Deutschland seine Verpflichtung aus der EU-Richtlinie zum gegenseitigen und effektiven Informationsaustausch nicht erfüllen können.

c) Insbesondere folgende Aufgaben können nur von zentralen Fahrerlaubnisregistern erledigt werden:

- Artikel 7 Absatz 5 der EU-Führerscheinrichtlinie schreibt verbindlich vor, daß in der EU jede Person nur Inhaber einer einzigen Fahrerlaubnis und eines einzigen Führerscheins sein darf. Ohne eine solche strikte Regelung würden die Vorschriften über Erteilung und Entzug der Fahrerlaubnis unterlaufen und die Bemühungen zunichte gemacht, im Interesse der Verkehrssicherheit ungeeignete Kraftfahrer vom Straßenverkehr fernzuhalten. Unerlässlich ist aber auch, daß eine solche Regelung in einem Europa ohne Binnengrenzen und ohne Führerscheinumtauschpflicht effektiv kontrolliert wird, um zu verhindern, daß jemand mehrere Fahrerlaubnisse oder mehrere Führerscheine erwirbt. Hier geht es auch nicht nur darum, einige wenige „exotische“ Mißbrauchsfälle zu verhindern. Bereits heute wird in einer nicht unerheblichen Anzahl von Fällen (namentlich von Personen, denen nach dem Punktsystem der Entzug der Fahrerlaubnis droht) versucht, durch Vorspiegelung des Führerscheinverlustes sich einen Ersatzführerschein ausstellen zu lassen. In grenznahen Bereichen wird zunehmend versucht, im benachbarten Mitgliedstaat eine weitere Fahrerlaubnis „legal“ und auf „Vorrat“ zu erwerben, um im Fall des Entzugs ein weiteres Recht und ein weiteres Führerscheindokument „als Reserve“ zu besitzen. Dieser sogenannte Führerscheintourismus ist bereits heute zu einem Problem geworden. Er läßt sich wirksam nur bekämpfen durch gemeinsame Anstrengungen der Mitgliedstaaten, was nur mit Hilfe zentraler Fahrerlaubnisregister zu bewerkstelligen ist. Ein Ab- oder Durchfragen durch sämtliche 660 örtlichen Fahrerlaubnisregister in Deutschland ist schlechthin nicht praktikierbar.

- Zentrale Fahrerlaubnisregister sind auch notwendig für die Durchführung von Verkehrskontrollen auf der Straße. Ein auftretender Verdacht muß unter Einsatz moderner Datenübermittlungstechnik (on-line) sofort geklärt werden, damit der Betroffene entweder sofort entlastet wird und weiterfahren darf oder damit – bei Bestätigung des Verdachts auf Grund der on-line-Auskunft – sofort die notwendigen Maßnahmen (Beschlagnahme des Führerscheines, Einleitung von Bußgeld- oder Strafverfahren etc.) erfolgen können.

Dies ist nicht nur im Sinne eines rationellen Verwaltungsverfahrens, sondern vor allem auch im Interesse des Bürgers notwendig, der bei sofortiger Klärung seiner Unschuld nicht erst mit einem Verfahren (im Ausland) überzogen werden muß, das ihn unnötig Zeit, Geld und Nerven kostet. Hierzu sind jedoch sofortige Auskünfte notwendig, die über on-line-Verbindungen (auch nachts und an Sonn- und Feiertagen) möglich sein müssen. Hierfür sind zentrale Fahrerlaubnisregister in den Mitgliedstaaten unerlässlich. On-line-Verbindungen und on-line-Betrieb in den 660 örtlichen Fahrerlaubnisregistern wären allein schon wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwandes praktisch nicht zu realisieren. Dies gilt in gleicher Weise für Verkehrskontrollen im Inland.

- Aber auch konventionelle Auskunftsersuchen und Auskunftserteilungen im Verkehr mit dem benachbarten Ausland lassen sich effektiv nur über ein zentrales Fahrerlaubnisregister abwickeln. Zwar enthält der Führerschein, sofern er vorgelegt wird, einen Hinweis auf die ausstellende örtliche Behörde. Notwendige Rückfragen, ob das Fahrerlaubnisrecht besteht und welchen Inhalt es hat, sind aber ungleich schwerer durchzuführen bei 660 örtlichen Registern als bei einem zentralen Register. Die Aufklärung von Mißverständnissen, erneute Anfragen, Beanstandungen, Abstimmungen von Verfahrensfragen, kurz: die Bewältigung der täglichen Praxis ist ungleich komplizierter mit 660 örtlichen Stellen. Auch Probleme mit Fremdsprachen sind leichter mit einer einzigen zentralen Stelle zu überwinden. Den Verwaltungsbehörden und den Gerichten der anderen EU-Mitgliedstaaten ist kaum zu vermitteln, daß sie – statt mit einer zentralen Stelle – in Deutschland (und nur in Deutschland) mit über 660 örtlichen Adressen, Telefonnummern, Faxnummern etc. arbeiten müssen.

Das Problem ist auch nicht lösbar, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt die Aufgaben einer Clearingstelle übernimmt, wobei die 660 örtlichen Register als 660 ausgelagerte Datenbestände des KBA zu behandeln wären. Der Aufwand wäre immens, ganz abgesehen davon, daß die Länder und Kommunen (Organisationshoheit) nicht bereit wären, die hierfür notwendigen Kosten aufzubringen. Die erforderlichen datenschutztechnischen Maßnahmen und Mißbrauchssicherungen wären jeweils 660 mal aufzuwenden.

- d) Nachstehende Möglichkeiten reichen zur Aufgabenerfüllung nicht aus:

- Das bereits beim KBA bestehende Verkehrszentralregister kann diese Aufgabe nur zu einem Teil erfüllen, weil es nur die negativen Daten (namentlich Fahrerlaubnisentziehungen, Fahrverbote) zentral speichert. Das Verkehrszentralregister kann keine Auskunft erteilen über Bestand, Umfang, Gültigkeit sowie Auflagen und Beschränkungen von erteilten Fahrerlaubnissen. Es kann auch keine Auskunft erteilen über ausgestellte Ersatzführerscheine.
- Auch die Sachfahndung nach dem Abkommen von Schengen kann nur einen kleinen Teilbereich abdecken. Dort werden lediglich für relativ kurze Zeit (sechs Monate) als verlustig gemeldete Führerscheine gespeichert.
- Der Hinweis im Führerschein auf die ausstellende Behörde greift nicht
 - bei der Prüfung, ob der Betreffende EU-weit nur eine einzige Fahrerlaubnis und einen einzigen Führerschein hat,
 - bei der Verkehrskontrolle auf der Straße, weil on-line-Zugriff auf örtliche Register praktisch nicht vorhanden ist.

Auch für konventionelle Anfragen/Auskünfte bei den 660 örtlichen Registern bestehen ganz erhebliche Probleme und Schwierigkeiten, so daß die Aufgaben und Verpflichtungen aus der EU-Führerscheinrichtlinie nicht zu erfüllen sind.

- e) Ein Mißbrauch des Zentralen Fahrerlaubnisregisters „als Melderegister“ ist ausgeschlossen. Die Anschrift, die ohnehin bei einer Änderung nicht fortgeschrieben wird und die daher unbrauchbar für die Führerscheinbelange ist, wird in keinem Fall gespeichert. Erfasst werden lediglich die unveränderbaren Personalien und die Führerscheindaten des Betroffenen.
- f) Es erfolgt auf Dauer auch keine Doppelspeicherung von Personendaten und von Führerscheindaten in dem zentralen Register sowie außerdem in den 660 örtlichen Registern.

Wenn der Datenbestand der örtlichen Register vollständig in das Zentrale Register übergegangen ist und die Fahrerlaubnisbehörden bzw. Führerscheinstellen technisch so ausgestattet sein werden, daß sie einen direkten Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrerlaubnisregisters haben, werden die örtlichen Register entfallen (vgl. § 65 Abs. 10 StVG n. F.). Bis dahin werden sie allerdings noch benötigt. Um den Prozeß zu beschleunigen und damit auch die volle Funktionsfähigkeit des Zentralen Registers in einem vertretbaren zeitlichen Rahmen zu erreichen, wobei auch die notwendigen Investitionen zu berücksichtigen sind, ist für die Auflösung der örtlichen Register eine Frist bis zum 31. Dezember 2005 gesetzt.

Die örtlichen Register werden heute entweder in Form einer konventionellen Kartei oder einer

automatisierten Datei geführt. Rechtliche Grundlage hierfür ist bislang § 10 Abs. 2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), wonach die Fahrerlaubnisbehörden „über die ausgehändigten Führerscheine . . . eine Kartei zu führen (haben), die nach den Anfangsbuchstaben der Namen der Führerscheininhaber zu ordnen ist“. Diese Rechtsgrundlage entspricht nicht mehr den Anforderungen, die das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil zum Volkszählungsgesetz (BVerfGE a. a. O.) aufgestellt hat. Mit der Neuregelung in den §§ 48ff. StVG wird für den Übergangszeitraum bis zur Auflösung der Register nun eine ausreichende, bereichsspezifische Rechtsgrundlage geschaffen.

- g) Durch die Zusammenarbeit zwischen den Registern der Mitgliedstaaten und den Einsatz moderner Kommunikationstechniken, insbesondere online-Verbindungen, lassen sich die Informationsbedürfnisse zwischen den Mitgliedstaaten befriedigen. Ein europäisches Zentralregister, in dem sämtliche einschlägigen Informationen aus den einzelnen Mitgliedstaaten vorgehalten werden, wird es nicht geben.
- h) Kosten-Nutzen-Verhältnis

Den Grundstock für das Zentrale Fahrerlaubnisregister gibt es bereits im KBA: die Datei der Fahranfänger, die für den Führerschein auf Probe seit 1986 errichtet ist und für die z. Zt. neun Stellen eingesetzt sind. Zum Aufbau eines zentralen Registers für sämtliche Fahrerlaubnisinhaber werden, wenn der Betrieb voll aufgenommen sein wird (ab 2000), weitere 33 Stellen benötigt.

Die Gebühr, die zur Deckung des Aufwandes bei der zentralen Speicherung und Verarbeitung der Fahrerlaubnisdaten auf den einzelnen Führerscheininhaber entfallen würde, wird lediglich 2 DM betragen – Fahranfänger 3,50 DM – (zuzüglich einer Landesgebühr für die Mitteilung der Daten von der örtlichen Behörde an das KBA). Diese Gebühr wird zusammen mit den weiteren Gebühren für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Ausstellung des Führerscheins durch die örtliche Führerscheinbehörde erhoben und an das KBA abgeführt werden. So zahlen Fahranfänger bereits seit 1987 eine entsprechende Gebühr von DM 1,50.

Das zentrale Register ist zum Schutz vor ungeeigneten Kraftfahrern und damit im Interesse der Verkehrssicherheit in der gesamten EU sowie zur Einhaltung des von den anderen Mitgliedstaaten hierfür bereits gebildeten EU-Standards (Austausch der Daten über Fahrerlaubnisse und Führerscheine mittels zentraler Register) notwendig und verhältnismäßig, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Kosten, die es verursacht. Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß die mit der Novellierung der Vorschriften über das Verkehrszentralregister verbundenen Änderungen der Aufgaben einen Mehraufwand von 22 Stellen verursachen.

Den Kosten für das zentrale Register stehen langfristig Einsparungen durch den Wegfall der ca. 660

örtlichen Register gegenüber, die sich jedoch nicht quantifizieren lassen.

- i) Der Entwurf schafft daher die notwendigen Rechtsgrundlagen für die Errichtung eines Zentralen Fahrerlaubnisregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt.

Das Register der Fahranfänger wird im Zentralen Fahrerlaubnisregister aufgehen.

Zentrales Fahrerlaubnisregister und Verkehrszentralregister werden als eigenständige Register – organisatorisch und personell – getrennt geführt. Das Fahrerlaubnisregister enthält ausschließlich die „Positivdaten“ zur Fahrerlaubnis, während im Verkehrszentralregister die „Negativdaten“ gespeichert werden. Die notwendigen Kommunikationen zwischen dem Zentralen Fahrerlaubnisregister und dem Verkehrszentralregister (z. B. im Falle eines Fahrerlaubnisentzugs) stellen entsprechende Schnittstellen sicher. Für diese Lösung spricht die klare rechtliche und logische Abgrenzung der beiden Register. Außerdem ist sie nach den Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes die am wenigsten aufwendige und damit kostengünstigste, da auf dem bestehenden Fahranfängerregister aufgebaut werden kann und das VZR im wesentlichen unverändert bleibt.

8. Fahrlehrgesetz

Das Gesetz setzt die mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrgesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) eingeleitete schrittweise Verbesserung der beruflichen Qualifikation des Fahrlehrers fort. Wie schon in der damaligen amtlichen Begründung (Verkehrsblatt 1986 S. 363) angekündigt, wird vor allem die Fahrlehrerausbildung intensiviert. Hervorzuheben sind:

- Die fünfmonatige Grundausbildung in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte wird um eine praktische Ausbildung von mindestens viereinhalb Monaten in einer Fahrschule und eine zusätzliche pädagogische Ausbildung in der Ausbildungsstätte ergänzt.
- Die Schaffung einer „befristeten Fahrlehrerlaubnis“ ermöglicht dem Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis die Erteilung theoretischen und praktischen Unterrichts unter Anleitung und Aufsicht eines erfahrenen Fahrlehrers (Ausbildungsfahrlehrer) sowie die Ablegung der Prüfung (Lehrprobe mit echten Fahrschülern) unter realistischen Bedingungen.

Das beim Kraftfahrt-Bundesamt bislang auf der Grundlage einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift geführte Zentrale Fahrlehrerregister wird aufgelöst. Seine bisherigen Aufgaben werden weitgehend vom ZFER und vom VZR übernommen. Für die bei den örtlichen Behörden geführten Fahrlehrerregister werden detaillierte Registervorschriften in das Gesetz aufgenommen. Der Gesetzentwurf trägt damit der zwischenzeitlich gestiegenen Bedeutung des Datenschutzes Rechnung.

Die EU-Richtlinie 92/51/EWG über die gegenseitige Anerkennung von beruflichen Befähigungszeugnissen wird in das Fahrlehrerrecht umgesetzt. Der Erwerb der deutschen Fahrlehrerlaubnis wird unter erleichterten Voraussetzungen den Fahrlehrern aus anderen Mitgliedstaaten ermöglicht.

Außerdem wird klargestellt, daß eine Fahrschule auch in der Rechtsform einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts betrieben werden kann. Dabei trifft aber jeden Gesellschafter gesetzlich die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Betrieb der gesamten Fahrschule.

Weiter wird im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage eine unbedingte und ausnahmslose Pflicht zur Fortbildung für sämtliche Fahrlehrer eingeführt.

Schließlich wird die Einteilung der Fahrlehrerlaubnisklassen an die durch die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie notwendig gewordene Neueinteilung und Neuzeichnung der Fahrerlaubnisklassen angepaßt. Für die bisher erteilten Erlaubnisse wird eine Besitzstandsregelung aufgenommen.

Darüber hinaus enthält das Gesetz redaktionelle Änderungen, die der Klarstellung und besseren Lesbarkeit dienen.

9. Änderung des StGB und der StPO

Das Gesetz ändert das Strafgesetzbuch und die Strafprozeßordnung.

Die Regelungen für die Entziehung ausländischer Fahrerlaubnisse werden in gleicher Weise wie im Straßenverkehrsgesetz den geänderten Bedingungen auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie angepaßt.

Außerdem soll künftig die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Einstellungsmöglichkeiten nach § 153a StPO und verstärkt im sogenannten Nachverfahren gemäß § 69a Abs. 7 StGB berücksichtigt werden können.

Alkohol am Steuer ist nach wie vor eine der gefährlichsten Erscheinungen beim Führen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr. Zunehmend gewinnt auch das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Drogen an Bedeutung. Neben der Verbesserung der Kontrollsituation bei der Überwachung sind spezialpräventive Maßnahmen für derart auffällig gewordene Kraftfahrer erforderlich, um bei ihnen vorhandene Defizite in der Kraftfahreignung zu beheben. In der Vergangenheit hat sich die von verkehrspsychologisch ausgebildeten Fachleuten durchgeführte Nachschulung als geeignetes Mittel für alkoholauffällige Kraftfahrer erwiesen.

Die künftig unter der Bezeichnung „Aufbauseminar“ durchgeführte Nachschulung soll dazu beitragen, Kraftfahrer über die strafrechtlichen Sanktionen hinaus zukünftig zu verantwortungsbewußtem Verhalten am Steuer zu bewegen. Als für derartige Seminare geeignet erscheint insbesondere die Gruppe der alkoholauffälligen Kraftfahrer. Diesen soll ihre gefährliche Verhaltensweise und die Wirkung von Al-

kohol auf die Fahrsicherheit bewußt gemacht und so ein Rückfall vermieden werden. Nach dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgelegten Forschungsbericht über die „Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer“ (BAST-Köln, 1988 Nr. 170) kann davon ausgegangen werden, daß die Rückfallgefahr bei den Alkoholfahrern erheblich reduziert werden kann. Für drogenbeeinflusste Kraftfahrer liegen derartige Erkenntnisse noch nicht vor. Für die Zukunft kommt aber nach Bewährung entsprechender Kurse auch für diese Gruppe eine Anwendung grundsätzlich in Betracht.

Durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes vom 13. Mai 1986 hat der Gesetzgeber die Nachschulung in das Rechtssystem eingeführt (§§ 2a bis e StVG). Sie kann im Strafrecht und Strafverfahrensrecht bei der Strafzumessung, bei der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 Abs. 2 StGB), der Bemessung der Sperrfrist (§ 69a StGB), der Entscheidung der Abkürzung der Sperrfrist (§ 69a Abs. 7 StGB), der Entscheidung der Strafaussetzung zur Bewährung (§ 56c StGB) und der Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a Abs. 2 StPO) Berücksichtigung finden. Die Kurse sind aus der Experimentierphase herausgetreten, die Wirkungen und Fakten sind weitgehend untersucht worden (BAST, a. a. O.). Danach hat sich die Nachschulung, die jetzt durch das Gesetz einheitlich als „Aufbauseminar“ bezeichnet wird, als ein wirkungsvolles Instrument zur Beeinflussung alkoholauffälliger Kraftfahrer erwiesen.

Der Begriff „Aufbauseminar“ vermittelt neben zeitlichen Festlegungen (Seminarauer) auch inhaltliche Vorstellungen im Hinblick auf die Beseitigung von Defiziten, die bei Verkehrsdelinquenten bestehen. Die Aufbauseminare werden in der Regel in einer Reihe von mehrstündigen Sitzungen stattfinden und in aufeinander abgestimmten Phasen verlaufen, die von einer diagnostischen Orientierung bis zu Veränderungsprozessen im Verhalten der Seminarteilnehmer reichen. Sie vermitteln Kenntnisse über Gefahren des Fehlverhaltens im Straßenverkehr, Techniken zur Problemlösung und Hilfestellungen zur Verhaltensänderung zugunsten eines verkehrsgerechten Verhaltens. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben n und t des Straßenverkehrsgesetzes geregelt.

10. Bundeszentralregistergesetz

Die Änderung schließt eine Lücke, die bisher bei den Verwertungsregelungen für Entscheidungen, die sowohl im Bundeszentralregister als auch im Verkehrszentralregister bereits getilgt waren, bestand. Die nach der bisherigen Regelung mögliche unbefristete Verwertung dieser Entscheidungen in Verfahren, die die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben, ist damit abgeschafft. Hierfür gelten künftig die Tilgungsfristen für das Verkehrszentralregister (fünf und zehn Jahre) unabhängig von den Tilgungsfristen für das Bundeszentralregister.

11. Kraftfahrtsachverständigen-gesetz

Die Änderungen des Kraftfahrtsachverständigen-gesetzes erstrecken sich insbesondere auf die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die örtlichen Kraftfahrtsachverständigenregister und die Speicherung der Betroffenen in den zentralen Registern beim KBA.

12. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Straßenverkehrsgesetz, das Fahrlehrergesetz, soweit es um die Ausbildung der Fahrschüler geht, das Kraftfahrtsachverständigen-gesetz und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt sich aus Artikel 72 Abs. 2 GG i. V. m. Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Straßenverkehr und Kraftfahrwesen gehören zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen eines Bundeslandes hinausweisen und nicht primär von den örtlichen oder regionalen Besonderheiten einzelner Bundesländer geprägt sind und auch nicht sein sollten. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern wären der Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland abträglich, würden aber auch den internationalen Verkehr und die Bewältigung seiner Begleiterscheinungen er-

schweren. Im Interesse der Rechtseinheit und einheitlicher Lebensverhältnisse sind daher bundeseinheitliche Regelungen erforderlich.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Fahrlehrergesetz im übrigen und das Personenbeförderungsgesetz ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG, die für das Strafgesetzbuch, die Strafprozeßordnung und das Bundeszentralregistergesetz aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 jeweils i. V. m. Artikel 72 Abs. 2 GG.

13. Kosten**a) Kosten der öffentlichen Haushalte****aa) Haushalt des Bundes**

Durch den Gesetzentwurf (§§ 48 ff. StVG) wird dem Kraftfahrt-Bundesamt die Aufgabe der Errichtung und Führung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) zugewiesen. Das vorhandene Register über die Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe geht in diesem Register auf. Die Mehrkosten des ZFER gegenüber diesem Register lassen sich wie folgt beziffern:

Zusammenstellung der Kosten für das ZFER

Titel-Nr.	Kostenart	Haushaltsjahre – in DM					
		1997	1998	1999	2000	2001	2002
422 01/425 01 427 01	Personalkosten	1 170 773	2 519 263	2 759 305	4 025 664	4 146 434	4 270 827
	Aushilfskräfte	0	120 000	60 000	180 000	180 000	180 000
	– Gesamt	1 170 773	2 639 263	2 819 305	4 205 664	4 326 434	4 450 827
812 55 515 55	Sachkosten						
	– einmalig	2 784 000	6 473 000	4 025 000	75 000	135 000	61 000
	– laufend	0	30 000	135 000	499 000	790 000	796 000
	– Gesamt	2 784 000	6 503 000	4 160 000	574 000	925 000	857 000
	Gesamt	3 954 773	9 142 263	6 979 305	4 779 664	5 251 434	5 307 827

Stellenbedarf*) im KBA bei der Einrichtung eines ZFER's

Aufgabe	Wertigkeit	Anzahl der erforderlichen Stellen in den HH-Jahren					
		1997	1998	1999	2000	2001	2002
Leitung des Referates 21 – Differenz – (Anhebung einer vorhandenen A 14 nach A 15)	A 15	ab 1997					
Leitung des Referates – ZFER –**) . .	A 14		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
EG-Informationsaustausch	A 13g	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
EG-Informationsaustausch	A 12			1,0	1,0	1,0	1,0
EG-Informationsaustausch	A 11				1,0	1,0	1,0
Verfahrensbetreuung	A 12	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Verfahrenspflege	A 9mZ		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

noch Stellenbedarf *) im KBA bei der Einrichtung eines ZFER's

Aufgabe	Wertigkeit	Anzahl der erforderlichen Stellen in den HH-Jahren					
		1997	1998	1999	2000	2001	2002
Datenerfassung mittels Belegleser Mitteilungen und Veränderungen per Beleg (einschließlich Mitteilungen für freiwilligen Umtausch) (5 % vom Altbestand) (aus Titel 427 01 – Aushilfskräfte –)	VII		(2,0)	(1,0)	0,0	0,0	0,0
Bearbeitung unplausibler/ fehlerhafter Mitteilungen (5 % aller Mitteilungen und Änder- ungen) ab 2001 jährlich 10 % weniger	VII	2,0	10,0	9,0	8,0	6,0	5,0
Datenerfassung mittels Belegleser .. Anfragen von den FE-Behörden (aus Titel 427 01 – Aushilfskräfte –)	VII				(2,0)	(2,0)	(2,0)
Datenerfassung mittels Belegleser .. Anfragen wegen freiwilligem Um- tausch, Anfragen von Bußgeldstel- len u. a. (aus Titel 427 01 – Aushilfskräfte –)	VII VII				(1,0) 0,0	(1,0) 0,0	(1,0) 0,0
Bearbeitung unplausibler/ fehlerhafter Anfragen (Quote zu Beginn 10 %, Steigerung um 1 % pro Jahr)	VII				5,0	6,0	6,0
Bearbeitung unplausibler/ fehlerhafter – Anfragen wegen freiwilligem Umtausch – Anfragen von Bußgeldstellen u. a.	VII VII				4,0 2,0	4,0 3,0	5,0 3,0
Löschungen von Daten	VII			1,0	1,0	1,0	1,0
Produktionssteuerer BS2000	Vc		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Datenträgeraustausch – DTA –	VII	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Softwareentwicklung und -pflege ..	IVa	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Datenbankadministrator **)	IVb	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
		9,0	21,0	22,0	33,0	33,0	33,0

*) Bedarf zu den vorhandenen 9 Stellen aus dem bisherigen Fahranfängerregister

**) nur kalkulatorisch – Stelle ist vorhanden

***) Stelle kann erst mit HH 1998 zur Verfügung gestellt werden

Die Berechnung der Kosten geht von folgen-
den Annahmen aus:

Die bis zum Inkrafttreten der durch die Zweite
EU-Führerscheinrichtlinie eingeführten neuen
Klasseneinteilung nach altem Recht aus-
gestellten Führerscheine werden auf freiwilliger
Basis umgetauscht. Es wird erwartet, daß jäh-
rlich 5 % der Fahrerlaubnisinhaber ihren Füh-
rerschein freiwillig umtauschen. Dabei werden
die Daten jeweils dem Kraftfahrt-Bundesamt
gemeldet und im ZFER erfaßt. Eine Auskunft-

erteilung soll erst ab 1999 realisiert werden.
Die Zahl der Fahrerlaubnisinhaber wird zur
Zeit auf ca. 48 Mio. geschätzt.

Hinzu kommen davon unabhängig Erteilun-
gen von Fahrerlaubnissen (ca. 1,268 Mio.
jährlich) sowie Registrierungen von ausländi-
schen Fahrerlaubnissen (ca. 195 000 jährlich),
Erweiterungen (ca. 475 000 jährlich), Ausstel-
lung von Ersatzführerscheinen (ca. 500 000
jährlich), und andere Fälle (ca. 525 000 jäh-
rlich) und die damit verbundenen Mitteilun-
gen und Erfassungen im Register.

Die Kosten lassen sich durch eine Gebühr in Höhe von 2 DM je Fall decken, die in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr festgesetzt werden wird. Fahranfänger müßten 3,50 DM zahlen, da sie höheren Aufwand verursachen (Kennzeichnung im Register als Fahranfänger, VZR-Abgleich zur Feststellung, ob Täter Fahranfänger ist, Mitteilungen von Amts wegen). Bereits heute wird von Fahranfängern für die Erfassung ihrer Daten im Register über die Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe eine Gebühr von 1,50 DM erhoben.

Die Gebühr deckt auch den Aufwand für die vor einer Erfassung der Daten im Register häufig zu erteilende Auskunft an die befähigte örtliche Fahrerlaubnisbehörde aus dem Register mit ab. (Z. B.: Vor Ausstellung eines Ersatzführerscheins werden die Daten im ZFER abgefragt, anschließend wird die Ausstellung des Ersatzführerscheins dort erfaßt.) Auch die Auskünfte an Privatpersonen über den sie betreffenden Inhalt des Registers erfolgen unentgeltlich (§ 19 Abs. 7 BDSG, § 58 StVG).

Durch die Änderungen der Vorschriften für das Verkehrszentralregister (§§ 28 ff. StVG)

ergeben sich Mehrkosten für das Kraftfahrt-Bundesamt in folgenden Bereichen:

- Zusätzliche Eintragungen in das Verkehrszentralregister nach § 28 Abs. 3 (Aufbau-seminar, Fahrerlaubnisverzicht, Beschlag-nahme des Führerscheins etc.),
- Änderung der Tilgungsmodalitäten (§ 29),
- Durchführung zusätzlicher Teilauskünfte,
- Erhöhung der Zahl der Privatauskünfte (u. a. im Zusammenhang mit der Änderung des Punktsystems).

Die Kosten sind nachfolgend dargestellt. Sie lassen sich durch die Erhöhung der Gebühren für Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister von bisher 5 DM auf 6,50 DM decken (Gebühren-Nr. 143 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr).

Die Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr soll im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnisverordnung in einer Artikelverordnung erfolgen und zeitgleich mit den kostenwirksamen Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft treten.

Zusammenstellung der durch den Gesetzentwurf entstehenden Kosten im VZR

Titel Nr.	Kostenart	Haushaltsjahre – in DM					
		1997	1998	1999	2000	2001	2002
425 01	Personalkosten	0	2 138 416	2 202 568	2 268 645	2 336 705	2 406 806
	Sachkosten						
	Hard- und Software						
812 55	einmalig	400 000	749 000	0	0	0	0
515 55	laufend	0	61 000	122 000	122 000	122 000	122 000
511 01	Papier, Kopien und Umschläge für Privatauskünfte . . .	0	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
513 01	Porto für zusätzliche Privatauskünfte (220 TDM) sowie Porto für zusätzliche Auskünfte von Amts wegen (10 TDM)	0	230 000	230 000	230 000	230 000	230 000
812 01	Regale für das VZR .. – Weitere Erfassung- tatbestände – Änderung der Til- gungsmodalitäten	90 000	0	0	0	0	0
	Sachkosten gesamt . . .	490 000	1 052 000	364 000	364 000	364 000	364 000
	Gesamt	490 000	3 190 416	2 566 568	2 632 645	2 700 705	2 770 806

Stellenbedarf im Kraftfahrt-Bundesamt aufgrund der Änderung des StVG und deren Auswirkungen auf das Verkehrszentralregister

Anzahl	Wertigkeit	Aufgabe
0,5	VII – BAT	Einführung einer Hemmung der Probezeit (bei vorläufigen Maßnahmen nach §§ 94 und 111 a StPO) mit entsprechend höherem Arbeitsaufwand, der erst dann näher qualifizierbar sein wird, wenn weitere Informationen aus der Fahrerlaubnisverordnung hervorgehen.
0,5	VII – BAT	Ca. 7 500 Verzichte auch außerhalb eines Entziehungsverfahrens pro Jahr (pro FE-Behörde fallen ca. 10 derartige Fälle jährlich an).
4,0	VII – BAT	Mehreintragungen im Verkehrszentralregister auf Grund der Mitteilungen über die Teilnahme an einem Aufbauseminar (ca. 118 400), einer verkehrspsychologischen Beratung (ca. 13 000).
3,0	VII – BAT	Ca. 100 000 Maßnahmen nach § 94 StPO – Sicherstellung, Beschlagnahme oder Verwahrung von Führerscheinen.
5,0 *)	VII – BAT	Durch die drastische Umgestaltung der Tilgungsmodalitäten und das Fortbestehen der „alten“ Tilgungsbestimmungen bis fünf Jahre nach Inkrafttreten des StVG wird es zu einem erhöhten Arbeitsaufwand kommen. Diese Tatsache wird sich auf die Maßzahlen im Bereich „Bearbeitung von Mitteilungen“ auswirken. Im Verlauf dieser fünf Jahre wird der VZR-Bestand, der länger als fünf Jahre zu speichern ist, auf das „neue“ Recht umgestellt, so daß – nach einem anfangs erhöhten Aufwand – mit einer erheblichen Einsparung nach Wegfall der „alten“ Tilgungsbestimmungen zu rechnen ist. Diese 5,0 Stellen werden deshalb auf fünf Jahre befristet.
2,0	VII – BAT	Mehraufwand auf Grund der Durchführung von weiteren Teilauskünften.
5,0	VII – BAT	Mehraufwand auf Grund zusätzlich durchzuführender Privatauskünfte.
2,0	VII – BAT	Geringerer Aufwand auf Grund der Anhebung der Punkteschwelle für die erste Meldung von Amts wegen auf 10 Punkte (Punktsystem § 4) und Unterrichtung nur noch bei Erreichen der einzelnen Punkteschwellen.
4,0	VII – BAT	Gemäß § 29 Abs. 8 StVG-E sind Eintragungen wegen einer Straftat, die länger als fünf Jahre im VZR einzutragen sind, gesondert zu behandeln, weil diese nach Ablauf der Tilgungsfrist für das Bundeszentralregister nur noch in einem Verfahren verwertet werden dürfen, das die Prüfung der Fahrberechtigung oder die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat.
22,0 *)	VII – BAT	Gesamt *)

*) darunter 5 Stellen auf 5 Jahre befristet

Im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Zentralen Fahrzeugregisters in das Vorhaben EUCARIS entsteht sach- und personeller Mehraufwand.

Die entsprechende Rechtsgrundlage soll durch § 37 a StVG geschaffen werden.

Zusammenstellung der Kosten – EUCARIS

Kostenart	1997	1998	1999
	– in DM –		
Personalkosten		388 803	400 467
Sachkosten ...	348 000	150 000	150 000
Gesamt	348 000	538 803	550 467

Stellenbedarf durch EUCARIS

Anzahl	Wertigkeit	Aufgabe
4	VII	Realisierung der Anfragen an ausländische Fahrzeugregister

Das bisherige Zentrale Fahrlehrerregister wird künftig nicht mehr als eigenständiges Register beim KBA geführt. Die bisherigen Aufgaben werden im wesentlichen vom Zentralen Fahrerlaubnisregister und vom Verkehrszentralregister übernommen. Im Zentralen Fahrerlaubnisregister wird beim betreffenden Fahrerlaubnisinhaber vermerkt, daß dieser auch Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis (also Fahrlehrer) ist. Die „Negativdaten“ wie z. B. Entziehung der Fahrlehrerlaubnis sowie die Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach dem Fahrlehrergesetz (ab einer Geldbuße von 300 DM)

werden im Verkehrszentralregister registriert (vgl. § 39 Abs. 2 Fahrlehrergesetz).

Das Zentrale Kraftfahrersachverständigenregister besteht bislang auf Grund einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift und entfällt künftig als eigenständiges Register. Seine bisherigen Aufgaben werden – ähnlich wie beim Fahrlehrerregister – vom Zentralen Fahrerlaubnisregister (Vermerk beim betreffenden Fahrerlaubnisinhaber, daß er zusätzlich Sachverständiger, Prüfer oder Prüflingenieur ist) und vom Verkehrszentralregister (Registrierung der „Negativdaten“) übernommen.

Die Änderungen bei Fahrlehrer- und Sachverständigenregister wirken sich nicht auf die Kosten aus.

Im Zusammenhang mit der Erfassung und Bearbeitung der Namensänderungen (§ 64 StVG) läßt sich der Aufwand, der auf das KBA zukommt, noch nicht genau beziffern, da der Entwurf eines Justizmittelungsgesetzes eine vergleichbare Regelung für das Bundeszentralregister enthält und Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem BZR geprüft werden sollen (§ 30 c Abs. 2 Nr. 2 StVG). Außerdem liegen die Modalitäten der Regelung in der Zweiten Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung, die ergänzend geändert werden muß, noch nicht fest.

Die auf Grund des Gesetzentwurfs erforderlichen Stellen werden durch Umschichtungen im Personalhaushalt des KBA gewonnen. Die Schaffung neuer Stellen ist nicht vorgesehen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der erwarteten Kosten und Gebühreneinnahmen in bezug auf die Register.

Durch die Verlängerung der Fahrlehrerausbildung entstehen bei Bundeswehr und Bundesgrenzschutz Mehrkosten von ca. 2,7 Mio. DM pro Jahr.

Gegenüberstellung der Kosten und der Gebühreneinnahmen im KBA – Artikelgesetz

ZFER	Haushaltsjahre – in DM					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Personalkosten	1 170 773	2 639 263	2 819 305	4 205 664	4 326 434	4 450 827
Sachkosten	2 784 000	6 503 000	4 160 000	574 000	925 000	857 000
Kosten gesamt	3 954 773	9 142 263	6 979 305	4 779 664	5 251 434	5 307 827
Gebühreneinnahmen ...	0	10 800 000	10 200 000	9 800 000	9 400 000	9 000 000
Über-/Unterdeckung (-) ZFER	-3 954 773	1 657 737	3 220 695	5 020 336	4 148 566	3 692 173

noch Gegenüberstellung der Kosten und der Gebühreneinnahmen im KBA – Artikelgesetz

VZR	Haushaltsjahre – in DM					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Personalkosten	0	2 138 416	2 202 568	2 268 645	2 336 705	2 406 806
Sachkosten	490 000	1 052 000	364 000	364 000	364 000	364 000
Kosten gesamt	490 000	3 190 416	2 566 568	2 632 645	2 700 705	2 770 806
Gebührenmehr- einnahmen	0	3 220 000	3 220 000	3 220 000	3 220 000	3 220 000
Über-/Unterdeckung (-) VZR	-490 000	29 584	653 423	587 355	519 295	449 194

EUCARIS	Haushaltsjahre – in DM					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Personalkosten	0	388 803	400 467	412 481	424 855	437 601
Sachkosten	348 000	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Kosten gesamt	348 000	538 803	550 467	562 481	574 855	587 601
Artikelgesetz Über-/Unterdeckung (-)	-4 792 773	1 148 518	3 323 660	5 045 210	4 093 006	3 553 766

bb) Haushalte der Länder und Gemeinden

Von den Bundesländern hat lediglich das Land Berlin detaillierte Angaben zu den zu erwartenden Auswirkungen des Entwurfs auf die Haushalte der Länder und Gemeinden gemacht. Nach Auffassung der anderen Länder, soweit sie sich geäußert haben, lassen sich die durch den Vollzug des Gesetzes zu erwartenden Kosten erst im Zusammenhang mit der auf seiner Grundlage zu erlassenden künftigen Fahrerlaubnisverordnung quantifizieren. Außerdem sei auch noch nicht absehbar, welche Kosten auf Grund neuer Verfahrensweisen eingespart werden könnten. Da somit keine hinreichend gesicherten Aussagen möglich sind, werden im folgenden nur die Regelungen genannt, die kostenmäßige Auswirkungen haben können.

Als neue Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, die die Fahrerlaubnisbehörde zu prüfen hat, ist bestimmt, daß der Antragsteller nicht bereits im Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis oder einer Fahrerlaubnis aus einem anderen EU- oder EWR-Staat sein darf. (Artikel 1 Nr. 2 – § 2 Abs. 7 StVG). Die Fahrerlaubnisbehörde muß deshalb beim Zentralen Fahrerlaubnisregister beim Kraftfahrt-Bundesamt anfragen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß bereits heute vor jeder Fahrerlaubniserteilung beim Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt angefragt wird und sich somit lediglich der

Umfang der Anfrage erweitert. Hinzu kommen werden Anfragen bei den entsprechenden ausländischen Registern, wobei diese Anfragen nicht Pflicht sind, sondern nur dann durchgeführt zu werden brauchen, wenn hierzu ein Anlaß besteht (Artikel 1 Nr. 2 – § 2 Abs. 7 StVG).

Bei der Fahrerlaubnis auf Probe (Artikel 1 Nr. 3 – § 2 a ff. StVG) erweitert sich der Kreis der Betroffenen durch die Einbeziehung der Fahranfänger aus anderen EU- und EWR-Staaten und den Wegfall der Regelung, wonach eine Probezeit erst mit dem Umtausch der ausländischen Fahrerlaubnis in eine deutsche einsetzt und auch nur dann, wenn sie mehr als drei Monate betragen würde (bei Anrechnung der seit dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis vergangenen Zeit). Mehraufwand entsteht durch die Mitteilung der Teilnahme an einem Aufbauseminar an das Kraftfahrt-Bundesamt. Außerdem wird die Probezeit künftig auch dann unterbrochen, wenn der Führerschein beschlagnahmt oder die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen wird oder der Inhaber auf die Fahrerlaubnis verzichtet.

Beim neuen Punktsystem (Artikel 1 Nr. 7 – § 4 StVG) können durch die Verankerung des Aufbauseminars und der verkehrspsychologischen Beratung – gestaffelter Punkterabatt bei freiwilliger Teilnahme an einem Aufbauseminar vor Erreichen von 14 Punkten, obligatorische Teilnahme bei 14 Punkten, Entzug

der Fahrerlaubnis bei Nichtteilnahme und ggf. Neuerteilung bei nachgeholtter Teilnahme, Prüfung, ob der Betroffene in den letzten fünf Jahren nicht schon einmal an einem Aufbauseminar teilgenommen hat, Punkterabatt bei verkehrspsychologischer Beratung, Mitteilung der Teilnahme an Seminar und Beratung an das Kraftfahrt-Bundesamt – erhöhte Aufwendungen entstehen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Gewährung eines Punkterabatts bei freiwilliger Teilnahme an einem Aufbauseminar heute schon Praxis ist und die obligatorische Nachschulung bei 14 Punkten lediglich die bisher bei diesem Punktestand vorgesehene Prüfung ersetzt, deren Abwicklung ebenfalls Aufwand verursacht. Außerdem stehen möglicherweise erhöhten Aufwendungen Einsparungen durch die Heraufsetzung der ersten Eingriffsschwelle von jetzt neun auf zehn Punkte gegenüber.

Der Entwurf sieht die Speicherung zusätzlicher Tatbestände im Verkehrszentralregister vor (Artikel 1 Nr. 16 – § 28 Abs. 3 StVG), wie die Beschlagnahme des Führerscheins und den Verzicht auf die Fahrerlaubnis außerhalb eines Entziehungsverfahrens. Hierdurch entsteht Mehraufwand bei den Landesbehörden für die entsprechende Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt.

Bei der gerichtlichen Entziehung ausländischer Fahrerlizenzen erlischt künftig das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland (Artikel 3 – § 69b StVG) und lebt, anders als bisher, nach Ablauf der Sperrfrist nicht automatisch wieder auf. Das Recht, mit der ausländischen Fahrerlaubnis wieder am Verkehr im Inland teilnehmen zu können, muß vielmehr beantragt werden, womit sich die Zahl der Verwaltungsverfahren erhöht.

Durch die künftig mögliche Abkürzung der Mindestsperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener gerichtlicher Entziehung von jetzt sechs auf drei Monate (Artikel 3 Nr. 3 – § 69a StGB) kann sich die Zahl der zu bearbeitenden Anträge auf Abkürzung der Sperrfrist ebenfalls erhöhen.

Soweit der Entwurf Regelungen für die örtlichen Fahrerlaubnisregister (Artikel 1 Nr. 37 – Abschnitt VI StVG) enthält, dürften sich keine neuen Kosten ergeben, da diese Register bereits bestehen.

Die Kosten für die Übermittlung der Fahrerlaubnisdaten von den örtlichen Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im ZFER (Artikel 1 Nr. 37 – Abschnitt VI StVG) können durch eine Gebühr, die in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr festzulegen ist, ausgeglichen werden. Bereits heute beruht ein Teil der Gebühr für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auf Probe (50 DM statt 45 DM wie bei einer sonstigen Fahrerlaubniserteilung) auf der Übermittlung der Fahranfängerdaten an das Kraftfahrt-Bundesamt. Durch die zen-

trale Vorhaltung der Fahrerlaubnisdaten im ZFER und die damit verbundene Vereinfachung von Verwaltungsverfahren sowie die Auflösung der örtlichen Register ist mittelfristig mit Einsparungen zu rechnen, die sich jedoch nicht quantifizieren lassen.

Mehraufwand ist durch die künftig vorgeschriebene Vernichtung von in den Akten befindlichen Gesundheitszeugnissen, Registerauskünften, etc. bzw. die Sperrung der darin enthaltenen Daten, wenn die Vernichtung zu aufwendig wäre, zu erwarten (Artikel 1 Nr. 2 – § 2 Abs. 9 StVG). Da dieser Gesichtspunkt bei der Aktenführung bisher keine Rolle spielte, ist in der Übergangsbestimmung (§ 65 Abs. 1 StVG) vorgesehen, daß „Altakten“ bis zum Ablauf von 15 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes nur dann bereinigt werden müssen, wenn sich die Behörde aus anderem Anlaß mit dem Vorgang befaßt.

Der durch die Mitteilung von Namensänderungen durch die Meldebehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt bestehende Aufwand dürfte nicht wesentlich sein, da eine solche Mitteilung bereits an das Bundeszentralregister vorgesehen ist und die Mitteilung an das KBA im Durchschreibeverfahren erfolgen kann, wenn es nicht ohnehin bei einer Zusammenarbeit der beiden Register zu einer Weitergabe der Daten vom Bundeszentralregister an das KBA kommt.

Entstehender Mehraufwand muß, soweit möglich, bei der im Zusammenhang mit dem Erlaß der Fahrerlaubnisverordnung vorgesehenen Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr berücksichtigt werden.

b) Sonstige Kosten

- aa) Für den Bürger sind unter Kostengesichtspunkten folgende Regelungen von Bedeutung:

Der Entwurf sieht ein obligatorisches Aufbau-seminar von mehrfach auffälligen Kraftfahrern im Rahmen des Punktsystems sowie eine freiwillige verkehrspsychologische Beratung vor. Die Kosten sind von den betreffenden Teilnehmern zu tragen, wobei die Entgelte frei vereinbart werden können. Ein Aufbau-seminar kostet z. Zt. etwa 450 DM. Auswirkungen des Entwurfs auf diesen Preis sind nicht ersichtlich. Die Kosten für die – freiwillige – verkehrspsychologische Beratung dürften sich ebenfalls in dieser Größenordnung bewegen. Demgegenüber entfallen die Kosten für die theoretische Prüfung, die bisher bei Erreichen von 14 Punkten abgelegt werden mußte.

Entsprechendes gilt für die Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe, wo anstelle der obligatorischen Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung als zweite Eingriffsschwelle ebenfalls die freiwillige verkehrspsychologische Beratung tritt.

Für die Erfassung der Fahrerlaubnisdaten im Zentralen Fahrerlaubnisregister ist eine Gebühr von 2 DM (Fahranfänger 3,50 DM) veranschlagt (zuzüglich einer Landesgebühr für die Mitteilung der Daten an das KBA). Ersterwerber einer Fahrerlaubnis zahlen bereits heute für die Erfassung ihrer Daten im Fahranfängerregister eine entsprechende Gebühr.

Gebührenerhöhungen können sich auf Grund des erhöhten Aufwandes bei den Fahrerlaubnisbehörden ergeben (vgl. die Ausführungen zu den Auswirkungen des Entwurfs auf die Haushalte der Länder und Gemeinden).

Meßbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten, da die von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern auf Grund des Entwurfs zu zahlenden Gebühren nur einen geringen Anteil an den Kosten der Lebenshaltung haben und die Kosten für Aufbau-seminar und (freiwillige) verkehrspsychologische Beratung nur relativ wenige Fahrerlaubnisinhaber treffen.

bb) Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1)

§ 1 Abs. 1 enthält wie bisher den Grundsatz der Zulassungspflicht für Kraftfahrzeuge. Einbezogen werden die Anhänger, die in § 1 Abs. 1a. F. nicht erwähnt waren, jedoch gleichwohl auf Grund von § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG a. F. den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften unterlagen.

Die für die Zulassung zuständige Behörde wird zur Vereinfachung als „Zulassungsbehörde“ bezeichnet.

Der Begriff „öffentliche Wege oder Plätze“ wird in Angleichung an die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durch den Begriff „öffentliche Straßen“ ersetzt. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Die Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Ausnahmen von der Zulassungspflicht zuzulassen, wird mit den anderen Ermächtigungsgrundlagen in § 6 StVG zusammengefaßt (vgl. Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd).

Zu Nummer 2 (§ 2)

Absatz 1 übernimmt den bisher in § 2 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 enthaltenen Grundsatz der Fahrerlaubnis- und Führerscheinplicht. Zur Vereinfachung erhält die zuständige Behörde die Bezeichnung „Fahrerlaubnisbehörde“.

Die Fahrerlaubnis wird in Klassen erteilt, deren Einteilung wie bisher schon durch Verordnung geregelt wird.

Die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie schreibt den Mitgliedstaaten die Einführung folgender Klassen vor:

Klasse A:

Krafträder (Zweiräder, auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h. (Die Grenze wird durch eine zur Zeit bei der EU in der Beratung befindliche Änderungsrichtlinie wahrscheinlich auf 45 km/h herabgesetzt.) Innerhalb dieser Klasse ist ein Stufenführerschein vorgesehen: Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse A müssen zunächst zwei Jahre Fahrpraxis auf Kraftködern mit einer Leistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg sammeln, bevor sie in der Leistung unbeschränkte Kraftködern führen dürfen.

Klasse B:

Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg oder mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zur Höhe der Leermasse des Zugfahrzeugs, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 3 500 kg nicht übersteigt).

Klasse C:

Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg).

Klasse D:

Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg).

Klasse E:

Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg (ausgenommen bestimmte Kombinationen, die in die Klasse B fallen).

Darüber hinaus enthält die Richtlinie folgende fakultative Unterklassen:

Klasse A1:

Kraftködern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW, wobei die Mitgliedstaaten weitere einschränkende Merkmale festlegen können (Leichtkraftködern).

Klasse B1:

Drei- und vierrädige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h (künftig wahrscheinlich 45 km/h) oder einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder mit einem anderen Motor entsprechender Leistung und einer Leermasse von nicht mehr als 550 kg, wobei die Mitgliedstaaten eine niedrigere Leermasse sowie weitere Merkmale festlegen können.

Klasse C1:

Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, aber nicht mehr als 7 500 kg und mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg).

Klasse D1:

Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg).

Außerdem gibt es entsprechende Anhängerklassen C1E und D1E für das Mitführen von Anhängern mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg. Bei Klasse C1E darf die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs und die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg nicht übersteigen. Dasselbe gilt für Klasse D1E, wobei dort der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet werden darf.

Die Mitgliedstaaten sind frei in ihrer Entscheidung, ob sie auch die fakultativen Unterklassen einführen, sind aber bei einer Einführung an die Vorgaben der Richtlinie gebunden.

In das deutsche Fahrerlaubnisrecht übernommen werden sollen die Klassen A1 als Ersatz für die Klasse 1b, die Klassen C1 und C1E als „Auffangklassen“ für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die bisher in Klasse 3 fielen, sowie die Klasse D1. Für die anderen Klassen (B1 und D1E) wird kein Bedürfnis gesehen.

Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h (bzw. 45 km/h) und einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden von der Richtlinie nicht erfaßt. Hier wird es nationale Klassen geben (bisher Klassen 4 und 5, künftig M, L und T). Die bisherige besondere Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen soll beibehalten werden.

In Absatz 2 werden die grundlegenden Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis genannt, die weitgehend dem bisherigen Recht entsprechen.

Neu ist das Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes des Bewerbers im Inland (Absatz 2 Satz 1 Nr. 1), das auf der bindenden Regelung in Artikel 7 Abs. 1 Buchstabe b der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie beruht. Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten

muß, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese Voraussetzung entfällt, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Eine Sonderregelung gibt es für Studenten und Schüler, die sich nur wegen des Besuchs einer Universität oder Schule in einem anderen Mitgliedstaat aufhalten. Sie behalten ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne der Richtlinie in ihrem Heimatstaat, können aber gleichwohl in dem Staat, in dem sie studieren, eine Fahrerlaubnis erwerben, sofern sie sich dort mindestens sechs Monate aufhalten. Das Wohnsitzerfordernis ist durch die bereits erwähnte Verordnung vom 19. Juni 1996 (BGBl. I S. 885) mit Wirkung vom 1. Juli 1996 in das deutsche Recht übernommen worden und wird auf Dauer in der Fahrerlaubnisverordnung auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f geregelt werden.

Erfordernis der Eignung (Absatz 2 Satz 1 Nr. 3):

Während in bezug auf das Erfordernis „Eignung“ bisher in § 2 Abs. 1 Satz 2 a. F. lediglich verlangt wurde, daß „nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß er (der Bewerber) zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“, das Gesetz also von der Eignung des Bewerbers ausging (Eignungsvermutung) und die Behörde grundsätzlich die Beweislast für die Nichteignung trug, wird nun positiv gefordert, daß der Bewerber geeignet ist. Der Begriff der Eignung ist in Absatz 4 definiert. Wie die Fahrerlaubnisbehörde die Eignung zu überprüfen und sie der Bewerber nachzuweisen hat, ist in den Absätzen 6 bis 8 angesprochen und wird im einzelnen durch Verordnung geregelt. In den Klassen C, C1, D und D1 wird es eine ärztliche Untersuchung bei der Erteilung der Fahrerlaubnis und später Wiederholungsuntersuchungen in noch festzulegenden Abständen geben. In den übrigen Klassen sollen Untersuchungen nur angeordnet werden, wenn im Einzelfall dazu Anlaß besteht. Zu anderen Ergebnissen dürfte die Änderung daher allenfalls bei einer Beweislastentscheidung führen, d. h. bei nicht aufklärbaren Eignungszweifeln. Dazu dürfte es jedoch höchst selten kommen.

Die Neuregelung ändert nichts daran, daß der Bewerber einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Fahrerlaubnis hat, wenn er die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt.

Ist der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, kann jedoch durch entsprechende Auflagen und Beschränkungen zur Fahrerlaubnis das sichere Führen der Kraftfahrzeuge gewährleistet werden, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde eine entsprechend modifizierte Fahrerlaubnis. Auch hierauf hat der Bewerber einen Rechtsanspruch. Fälle bedingter Eignung sind nur im Bereich der körperlichen und geistigen Eignung denkbar, etwa wenn es darum geht, bestimmte körperliche Mängel durch Anpassungen am Fahrzeug auszugleichen, nicht aber im Bereich der charakterlichen Eignung.

Unter den Begriff der Eignung fällt auch die persönliche Zuverlässigkeit als Ausdruck eines gesteigerten

Maßes an charakterlicher Eignung. Über persönliche Zuverlässigkeit müssen – entsprechend der heutigen Regelung – insbesondere Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klasse D verfügen.

Die Erteilung der Fahrerlaubnis setzt wie bisher schon eine entsprechende Ausbildung voraus (Absatz 2 Satz 1 Nr. 4). Sie erfolgt obligatorisch in einer Fahrschule und wird inhaltlich im Fahrlehrergesetz und den darauf beruhenden Rechtsvorschriften geregelt. Die Form des Nachweises der Ausbildung, die bisher teils im Gesetz, teils in der StVZO bestimmt ist, wird künftig ausschließlich in der Verordnung geregelt.

Erfordernis der Befähigung (Absatz 2 Satz 1 Nr. 5):

Bislang umfaßte der Begriff der „Eignung“ zum Führen von Kraftfahrzeugen sowohl die Eignung in körperlicher und geistiger sowie charakterlicher Hinsicht als auch die Befähigung. Da es sich dabei jedoch sachlich um unterschiedliche Elemente mit eigenständiger Bedeutung handelt, sollen Eignung und Befähigung künftig begrifflich getrennt werden (Nummern 3 und 5).

Der Begriff der Befähigung wird in Absatz 5 gesetzlich definiert. Die einzelnen Anforderungen waren bisher in § 11 Abs. 3 und § 11a Abs. 1 Satz 1 der StVZO geregelt. Sie bilden die Grundlage für den Inhalt der Befähigungsprüfung gemäß Absatz 2 Satz 1 Nr. 5.

Die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen umfaßt sowohl Kenntnisse und Fähigkeiten auf den Gebieten der Verkehrssicherheit wie auch des Umweltschutzes und der Energieeinsparung. Über die Grundzüge energiesparender Fahrweise findet bisher eine gesonderte Prüfung neben der allgemeinen theoretischen Fahrerlaubnisprüfung statt. Das Ergebnis der Prüfung ist von dem der Befähigungsprüfung unabhängig (vgl. § 2 Abs. 1 StVG a. F., § 11a StVZO). Kenntnisse der energiesparenden Fahrweise sollen künftig in die theoretische Fahrerlaubnisprüfung einbezogen werden. Damit muß der Bewerber zur energiesparenden Fahrweise zwar zahlenmäßig weniger Fragen beantworten, die Fragen erhalten jedoch ein stärkeres Gewicht, da die Beantwortung in die Bewertung der Prüfung einfließt und falsche Antworten zum Nichtbestehen der gesamten Prüfung führen können.

Das Erfordernis der Beherrschung der Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr (Absatz 2 Satz 1 Nr. 6) bestand bisher schon (§ 2 Abs. 1 Satz 2 StVG a. F.).

Neu ist dagegen, daß der Bewerber noch keine Fahrerlaubnis der beantragten Klasse aus einem Mitgliedstaat im Geltungsbereich der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie besitzen darf (Absatz 2 Satz 1 Nr. 7). Dies beruht auf einer entsprechenden Bestimmung in Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie.

In Absatz 2 Satz 2 sind weitere Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis genannt, die durch Verordnung festgesetzt werden können. So ist zum Beispiel der vorherige Erwerb von Klasse B nach der

Richtlinie Voraussetzung für die Erteilung der Klassen C oder D.

Für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, D, D1 und der entsprechenden Anhängerklassen schreibt die Richtlinie regelmäßige Wiederholungsuntersuchungen vor. Die Fahrerlaubnisse dieser Klassen müssen deshalb befristet werden (Absatz 2 Satz 3). Die Zeiträume, für die die Fahrerlaubnis jeweils erteilt wird, werden durch Verordnung bestimmt (§ 6 Nr. 1 Buchstabe b).

Absatz 3 ermöglicht die Beibehaltung der heutigen Regelungen für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung insbesondere in Taxen und Mietwagen (derzeitige §§ 15 d ff. StVZO).

Absatz 6 legt die Verpflichtung des Antragstellers fest, bei der Beantragung der Erteilung, Erweiterung, Verlängerung, der Änderung einer Fahrerlaubnis oder der Ausfertigung eines Führerscheins der Fahrerlaubnisbehörde die notwendigen Angaben zu seiner Person mitzuteilen und nachzuweisen, ein Lichtbild vorzulegen sowie nachzuweisen, daß er die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis erfüllt. Damit erhält die bisher in § 8 der StVZO geregelte Grundlage für die Erhebung der Daten Gesetzesrang. Die Abgabe einer Erklärung darüber, ob er bereits eine in- oder ausländische Fahrerlaubnis der beantragten Klasse besitzt sowie die diesbezügliche Überprüfungsermächtigung der Fahrerlaubnisbehörde dienen dazu, gemäß Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG sicherzustellen, daß der Betreffende nur Inhaber einer einzigen von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis und eines einzigen Führerscheins ist.

Die Absätze 7 und 8 (Prüfung bestimmter Erteilungsvoraussetzungen durch die Fahrerlaubnisbehörde) übernehmen die heute in den §§ 9, 12 Abs. 1 und 13 c StVZO enthaltenen Grundsätze. Mit der Einholung von Auskünften aus den einschlägigen in- und ausländischen Registern sind die wichtigsten Maßnahmen zur Ermittlung der Eignung und Befähigung des Antragstellers genannt. Die Aufzählung ist nicht abschließend. Kommt der Antragsteller der berechtigten Anforderung der Fahrerlaubnisbehörde, ein Gutachten oder Zeugnis beizubringen, nicht nach, so kann die Behörde daraus auf die fehlende Eignung oder Befähigung schließen.

Neu ist die aus Gründen des Datenschutzes in Absatz 9 erfolgende Regelung, wonach die dort genannten Unterlagen nach Ablauf von zehn Jahren, beginnend mit dem Erlass der Entscheidungen, deren Vorbereitung sie dienen, zu vernichten sind. Sind die Unterlagen von Bedeutung für Entscheidungen, die im Verkehrszentralregister oder im Zentralen Fahrerlaubnisregister einzutragen sind, z. B. die Entziehung einer Fahrerlaubnis (VZR) oder eine Beschränkung einer Fahrerlaubnis (ZFER), müssen sie so lange aufbewahrt werden wie die Entscheidungen im Register stehen. Voraussetzung für die Vernichtung ist, daß dies mit angemessenem Aufwand möglich ist. Andernfalls tritt an ihre Stelle die Sperrung der in den Unterlagen befindlichen Daten.

In Absatz 10 wird, ebenfalls den bestehenden Bestimmungen entsprechend, die Berechtigung von Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und Polizei verankert, in eigener Zuständigkeit Fahrerlaubnisse zu erteilen (Dienstfahrerlaubnisse). Bundesbahn und Bundespost erteilen auf Grund der Privatisierung keine Fahrerlaubnisse mehr. Die Erteilung richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen, wobei entsprechende Regelungen in der Verordnung auch Abweichungen zulassen können, wenn dies auf Grund der Aufgaben der genannten Stellen erforderlich ist. Während bisher Dienstfahrerlaubnisse sowohl zum Führen von Dienstfahrzeugen als auch zum Führen von Privatfahrzeugen berechtigten und daneben zusätzlich auf Grund der Dienstfahrerlaubnis eine allgemeine Fahrerlaubnis für Privatfahrzeuge erteilt wurde, sollen künftig Dienstfahrerlaubnisse auf das Führen von dienstlichen Kraftfahrzeugen beschränkt werden. Dies ist notwendig, weil nach der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie jede Person nur Inhaber einer Fahrerlaubnis und eines Führerscheins zum Führen von privaten Kraftfahrzeugen sein darf. Nach wie vor kann die Probezeit nach den Regelungen für die Fahrerlaubnis auf Probe auch mit einer Dienstfahrerlaubnis absolviert werden. Auch wird auf Grund von Dienstfahrerlaubnissen nach wie vor ohne erneute Ausbildung, Prüfung etc. eine allgemeine Fahrerlaubnis der betreffenden Klasse für das Führen ziviler Fahrzeuge erteilt. Dienstfahrzeuge sind Fahrzeuge, deren Halter der Dienstherr ist.

Nach Absatz 11 sind auch Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt. Das Nähere sollen die Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr und die Fahrerlaubnisverordnung regeln. Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen EWR-Staat, die ihren ordentlichen Wohnsitz in die Bundesrepublik Deutschland verlegen, können auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie künftig mit ihrer mitgebrachten Fahrerlaubnis hier grundsätzlich unbefristet ein Kraftfahrzeug führen und müssen sie nicht in eine deutsche Fahrerlaubnis „umtauschen“. (Ein Umtausch auf freiwilliger Basis ist nach wie vor möglich). Die Teilnahme dieser Personen am Straßenverkehr im Inland ist nicht mehr dem internationalen Verkehr zuzuordnen. Die Richtlinie verfolgt deshalb das Ziel der Gleichstellung dieser Personen mit Inhabern einer inländischen Fahrerlaubnis. Sie erklärt aus diesem Grund in Artikel 1 Abs. 3 bestimmte, noch nicht harmonisierte nationale Vorschriften, wie z. B. Vorschriften über die Gültigkeitsdauer von Fahrerlaubnissen und ärztliche Kontrollen, auch auf Inhaber solcher ausländischer Fahrerlaubnisse für anwendbar. Zu diesem Zweck ist es den Mitgliedstaaten erlaubt, die betreffenden Personen zu registrieren. Dies ergibt sich mittelbar aus der Richtlinie, da die nationalen Regelungen ohne Registrierung nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten anwendbar sind; die Befugnis der Mitgliedstaaten zur Registrierung wird aber auch in einer Protokollerklärung zu Artikel 1 Abs. 3 ausdrücklich klargestellt. Absatz 10 Satz 2 enthält die entsprechende Registrierungspflicht.

Absatz 12 regelt die Übermittlung von Daten durch die Polizei an die Fahrerlaubnisbehörden (siehe da-

zu oben im allgemeinen Teil der Begründung Abschnitt 3 b).

Stellen oder Personen, die die Eignung und Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr beurteilen oder prüfen (Absatz 13), sind insbesondere die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr nach dem Kraftfahr-sachverständigen-gesetz, die Sehteststellen und die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen (künftig: Begutachtungsstellen für Fahreignung). Das Nähere soll auch hier durch Rechtsverordnung geregelt werden. Dies betrifft vor allem die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen, bei denen die Anforderungen bisher nur in einer Richtlinie festgelegt sind.

Sachverständige und Prüfer, die Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen, sollen wie bisher einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr angehören müssen.

Absatz 14 schafft die Berechtigung zur Übermittlung der jeweils zur Aufgabenerfüllung notwendigen Daten zwischen Fahrerlaubnisbehörden einerseits und den Stellen und Personen, die die Eignung oder Befähigung einer Person zu beurteilen haben, andererseits. Die genannten Stellen und Personen dürfen die Daten nur während der Zeit der Begutachtung speichern, nicht jedoch auf Dauer.

Absatz 15 entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 3. Neu ist lediglich, daß auch bei Begutachtungen der Befähigung, z. B. von Fahrerlaubnisinhabern an deren Befähigung Zweifel bestehen, die Begleitung durch einen Fahrlehrer vorgeschrieben wird. Dies stand bisher nur in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Zu Nummer 3 (§ 2 a)

Buchstabe a faßt die Absätze 1 bis 3 von § 2a neu.

In Absatz 1 werden die Inhaber von Fahrerlaubnissen aus EU- und EWR-Staaten, die ihren Wohnsitz in die Bundesrepublik Deutschland verlegen, ohne ihre Fahrerlaubnis umzutauschen, in das System der Fahrerlaubnis auf Probe einbezogen. Die Regelung, wonach bei einem Umtausch einer ausländischen Fahrerlaubnis in eine deutsche die Probezeit entfällt, wenn sie weniger als drei Monate betragen würde, wird gestrichen.

Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe haben in der Vergangenheit versucht, die Regelungen durch den Verzicht auf die Fahrerlaubnis und anschließenden Neuerwerb zu umgehen, da die Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe nach dem Wortlaut von § 2 a Abs. 1 nur beim erstmaligen Erwerb der Fahrerlaubnis gelten. Nunmehr wird klargestellt, daß die Regelungen, die für den Fall der Entziehung getroffen worden sind, auch beim Verzicht Anwendung finden. Die Probezeit endet also bei einem Verzicht vorzeitig und läuft mit der Neuerteilung im Umfang der Restdauer weiter.

Vorläufige Maßnahmen in bezug auf die Fahrerlaubnis wie z. B. die vorläufige Entziehung nach § 111 a StPO hemmen den Ablauf der Probezeit, da sich der

Betreffende während dieser Zeit im Verkehr nicht bewähren kann. Münden die Maßnahmen in eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis und kommt es später zu einer Neuerteilung, wird bei der Berechnung der Restdauer der Probezeit nur die Zeit bis zur vorläufigen Maßnahme berücksichtigt.

In Absatz 2 wird der Hinweis auf die Anlage gestrichen. Gleichzeitig wird in § 6 eine Ermächtigungsgrundlage aufgenommen für die Bewertung der Verkehrsverstöße für die Zwecke der Fahrerlaubnis auf Probe durch Verordnung, um größere Flexibilität bei notwendigen Anpassungen zu erreichen (Artikel 1 Nr. 10 – § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe m).

In Absatz 2 Nr. 2 und 3 wird mit der Ersetzung der Wiederholungsprüfung durch die Verwarnung und den Hinweis auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung und der Einführung der Entziehung der Fahrerlaubnis als dritter Eingriffsschwelle eine Anpassung an das allgemeine Punktsystem des § 4 StVG vorgenommen.

Außerdem wird durch Absatz 2 Satz 2 klargestellt, daß die Fahrerlaubnisbehörde bei der Anordnung einer Maßnahme in vollem Umfang an die rechtskräftige Entscheidung über die Ordnungswidrigkeit oder Straftat gebunden ist und nicht noch einmal prüfen muß, ob der Fahranfänger die Tat tatsächlich begangen hat. Daran waren auf Grund des bisherigen Wortlauts von § 2a Abs. 2 („Hat der Inhaber einer Fahrerlaubnis innerhalb der Probezeit eine oder mehrere der in den Abschnitten A und B der Anlage aufgeführten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten begangen und ist deswegen eine rechtskräftige Entscheidung ergangen, ...“) Zweifel entstanden. Da die Gerichte nur die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde beurteilen, besteht auch für sie die Bindung an die genannten Entscheidungen.

Die Neufassung von Absatz 3 beruht auf dem Wegfall der erneuten Befähigungsprüfung.

In Absatz 5 wird ebenfalls der Verzicht auf die Fahrerlaubnis einer Entziehung gleichgestellt. Hat der Betreffende Zuwiderhandlungen begangen, die zur Anordnung eines Aufbauseminars geführt haben oder geführt hätten, dann jedoch auf die Fahrerlaubnis verzichtet, darf die Fahrerlaubnis wie bei einer Entziehung erst neu erteilt werden, wenn er an einem Aufbauseminar teilgenommen hat.

Abweichend vom allgemeinen Punktsystem ist eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei einer Entziehung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 (dritte Eingriffsschwelle) nicht erst nach sechs, sondern schon nach drei Monaten möglich. Außerdem ist eine vorherige Begutachtung der Fahreignung nicht vorgeschrieben. Bei der besonderen Gruppe der Fahranfänger soll es insoweit bei einer Einzelfallentscheidung bleiben.

Kommt der Betreffende einer Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens über seine Fahreignung gemäß Satz 4 nicht nach, so entzieht die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis nach § 3, da dann die Nichteignung als erwiesen gilt.

In Absatz 6 wird festgelegt, daß – wie schon bisher das Rechtsmittel gegen die Anordnung des Aufbauseminars – auch das Rechtsmittel gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtteilnahme am Aufbauseminar oder wegen Erreichung der dritten Eingriffsschwelle keine aufschiebende Wirkung haben.

Es liegt im öffentlichen Interesse, daß bei Fahranfängern, die durch Verkehrsverstöße auffällig geworden sind, deren mangelnde Erfahrungsbildung und/oder Risikobereitschaft alsbald nach einem Verkehrsverstoß korrigiert wird. Ein möglichst enger zeitlicher Zusammenhang zwischen Verkehrsverstoß und Nachschulung ist deshalb von erheblicher Bedeutung für die Wirksamkeit der Nachschulung. Diese Überlegungen gelten auch für die übrigen Maßnahmen.

Die übrigen Änderungen von § 2a sind redaktioneller Art.

Zu Nummer 4 (§ 2 b)

Die besonderen Aufbauseminare, die es bisher nur für alkoholauffällige Fahranfänger gab, werden durch die Neufassung von Absatz 2 auf Fahranfänger ausgedehnt, die unter dem Einfluß von Drogen am Straßenverkehr teilgenommen haben.

Auf Antrag kann dem Betroffenen die Teilnahme an einem Einzelseminar gestattet werden, etwa wenn ihm auf Grund seiner persönlichen Lebenssituation ein Gruppenseminar nicht zumutbar ist. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Teilnehmer an Gruppengesprächen mitwirken sollen, um hierdurch Mängel in ihrer Einstellung zum Straßenverkehr und ihrem Verhalten zu beseitigen, daß sie aber nicht verpflichtet sind, die Hintergründe der Verstöße, die zur Teilnahme am Seminar geführt haben, zu offenbaren.

Im übrigen handelt es sich um redaktionelle Änderungen auf Grund der Neufassung der Ermächtigungsgrundlagen in § 6 (Nummer 10) und der Übernahme des Inhalts von § 3 a. F. in § 2 Abs. 14 (Nummer 2).

Zu Nummer 5 (§§ 2 c und 2 d)

Die §§ 2 c und 2 d enthielten die Regelungen für das Register der Fahranfänger für die Zwecke der Fahrerlaubnis auf Probe. Da dieses Register Teil des Zentralen Fahrerlaubnisregisters wird, können die Vorschriften aufgehoben werden.

Zu Nummer 6 (§ 2 e)

Die bisher im Fahranfängerregister gespeicherten Daten, insbesondere auch der Tag des Ablaufs der Probezeit, werden künftig Teil des Zentralen Fahrerlaubnisregisters. Mitteilungen müssen also aus diesem Register erfolgen. Entsprechend der Regelung für die Datenübermittlung aus dem Register in § 52 i. V. m. § 63 Abs. 1 Nr. 3 sollen die zu übermittelnden Daten im einzelnen durch Verordnung auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe o n. F. (vgl. Artikel 1 Nr. 10) festgelegt werden.

Zu Nummer 7 (§§ 3 und 4)

Der neue § 3 ersetzt den bisherigen § 4 und enthält vor allem die grundlegenden Bestimmungen für die Entziehung einer Fahrerlaubnis.

Zu Absatz 1: Die Entziehungsregelungen gelten grundsätzlich auch für ausländische Fahrerlaubnisse. Während aber die Entziehung einer inländischen Fahrerlaubnis zum Erlöschen des Rechtes führt, beinhaltet die Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis die Aberkennung des Rechts, von dieser Erlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, da eine Fahrerlaubnis als Hoheitsakt eines fremden Staates durch die Entscheidung einer deutschen Behörde nicht beseitigt werden kann. Wird im Gesetz das Wort „Entziehung“ gebraucht, so bezieht sich dies immer auf in- und ausländische Fahrerlaubnisse.

Auf Grund der begrifflichen Trennung von Eignung und Befähigung wird die fehlende Befähigung als eigenständiger Entziehungsgrund genannt.

Absatz 2 regelt die Rechtsfolgen der Entziehung. Bei der Entziehung einer inländischen Fahrerlaubnis erlischt das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis ist diese Wirkung zwangsläufig auf das Inland beschränkt. Während ein inländischer Führerschein im Fall der Entziehung eingezogen wird, wurde bei einer ausländischen Fahrerlaubnis die Entziehung stets nur im ausländischen Führerschein vermerkt. Die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie gibt den Mitgliedstaaten auch die Möglichkeit, Führerscheine aus anderen Mitgliedstaaten von Personen, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des entziehenden Staates haben, an die ausstellende Behörde zurückzuschicken. Davon soll Gebrauch gemacht werden. Im einzelnen wird die Behandlung der Führerscheine bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis durch Verordnung geregelt (vgl. Artikel 1 Nr. 10 – § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe q).

Die Regelungen in Absatz 2 gelten auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis auf Grund anderer Vorschriften, z. B. auf Grund der Regelungen für die Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktsystems.

Unberührt bleiben die allgemeinen Vorschriften des Verwaltungsfahrensrechts über die Rücknahme und den Widerruf der Fahrerlaubnis, soweit es um andere Gründe als die Nichteignung oder die Nichtbefähigung geht.

Die Absätze 3 und 4 entsprechen § 4 Abs. 2 und 3 StVG a. F. und befassen sich mit dem Verhältnis von Strafverfahren und Verwaltungsverfahren beim Entzug der Fahrerlaubnis. Die Regelungen gelten auch bei einer Anwendung von § 69 b StGB (Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis), da § 69 b StGB in der alten und neuen Fassung lediglich einen Unterfall von § 69 StGB darstellt.

Absatz 5 enthält die Ermächtigung der Fahrerlaubnisbehörden, die Polizei im Einzelfall über die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Bestehen eines Fahrverbotes zu unterrichten, damit diese die Einhaltung der Entscheidungen überwachen können.

In Absatz 6 i. V. m. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe r ist eine spezielle Verordnungsermächtigung sowie eine Ermächtigung der Fahrerlaubnisbehörde für Einzelfälle zur Festlegung von Fristen und Bedingungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder für die Erlaubnis, von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, vorgesehen. (Frühere) Inhaber in- oder ausländischer Fahrerlaubnisse werden nach denselben Maßstäben wieder zum Verkehr zugelassen.

Der neue § 4 enthält die grundlegenden Bestimmungen zum Punktsystem. Zum Konzept des Punktsystems wird auf den allgemeinen Teil der Begründung Abschnitt 4 verwiesen.

Absatz 1 nennt zunächst das Ziel des Punktsystems (Schutz vor Gefahren, die von wiederholt auffälligen Kraftfahrern ausgehen). Außerdem wird das Verhältnis zu der allgemeinen Vorschrift über die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 3) und zu der besonderen Regelung der Fahrerlaubnis auf Probe klargestellt.

Für beide Systeme gelten die gleichen Maßnahmen, nämlich Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung und Entziehung der Fahrerlaubnis. Wegen der besonderen Situation der Fahranfänger und deren hoher Unfallrisiken greifen die Maßnahmen nach der Fahrerlaubnis auf Probe allerdings bedeutend früher (vgl. § 2 a Abs. 2). Neben der Fahrerlaubnis auf Probe findet das Punktsystem Anwendung, vor und während der Probezeit begangene Verstöße werden also auch bepunktet und können zu Maßnahmen nach dem Punktsystem führen.

Wegen des für die besondere Situation des Fahranfängers konzipierten Anfänger-Aufbauseminars (§ 2 a Abs. 2) soll dieses dem Fahranfänger auf jeden Fall zugute kommen, auch wenn er – was allerdings selten vorkommen wird – bereits vor seiner Probezeit (die nur für die Klassen A, B, C, D, E gilt) an einem allgemeinen Aufbauseminar (auf Grund von Verstößen mit der Fahrerlaubnis der Klassen M, L oder T, was im einzelnen durch Rechtsverordnung festgelegt wird) teilgenommen hat. In gleicher Weise soll auch das besondere Aufbauseminar nach Absatz 8 Satz 3 oder § 2b Abs. 2 Satz 2 durch ein bereits absolviertes allgemeines Aufbauseminar nicht ausgeschlossen werden. Demgegenüber kommt ein allgemeines Aufbauseminar innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren nicht mehr in Betracht, wenn der Betreffende bereits ein Anfängerseminar der Fahrerlaubnis auf Probe oder ein besonderes Seminar nach Absatz 8 Satz 3 oder § 2b Abs. 2 Satz 2 absolviert hat.

Die übrigen Maßnahmen (freiwillige verkehrspsychologische Beratung und Entziehung der Fahrerlaubnis) finden in der vorgesehenen Weise gemäß den §§ 2a und 4 Anwendung.

Absatz 2 befaßt sich mit der Bepunktung der im Verkehrszentralregister zu erfassenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Der bisherige Rahmen (Bewertung mit 1 bis 7 Punkten) hat sich bewährt und wird beibehalten. Die Bewertung im einzelnen wird der Rechtsverordnung überlassen, um auf Änderungen der zugrundeliegenden Verkehrsvorschriften (StVO) schneller und flexibler reagieren zu können

(vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe s). Zu orientieren hat sich der Ordnungsgeber an den in Absatz 2 festgelegten Kriterien („Schwere der Zuwiderhandlungen“ und „ihre Folgen“).

Die Festlegung durch Verordnung ist auch für die Bewertung der Verstöße im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe vorgesehen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe m).

Absatz 2 Satz 2 betrifft den Fall mehrerer, in Tateinheit begangener Zuwiderhandlungen. Die Bestimmung, daß nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktzahl berücksichtigt wird, also keine additive Bewertung der einzelnen Verstöße stattfindet, wird aus der bisherigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO übernommen. Es bleibt auch bei der bisherigen Bewertung von tatmehrheitlich begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gemäß § 20 OWiG durch mehrere Geldbußen geahndet werden. Die Verhängung mehrerer Geldbußen führt auch zu einer getrennten und additiven Bepunktung jedes Einzelverstoßes. Eine ausdrückliche Regelung hierzu erfolgt nicht, da sich die Rechtsfolge bereits aus den bestehenden Vorschriften ergibt.

Absatz 2 Satz 3 erfaßt die Fälle, in denen die Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit entzogen wurde, also insbesondere die Entziehung wegen Erreichens der 18 Punkte nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 und die strafgerichtliche Entziehung nach § 69 des Strafgesetzbuches. „Löschung der Punkte“ bedeutet nicht, daß auch die eingetragenen Entscheidungen gelöscht werden. Diese bleiben so lange im Verkehrszentralregister, bis sie tilgungsreif sind. Ausgenommen von der Regelung sind ausdrücklich Entziehungen nach Absatz 7 Satz 1, § 2a Abs. 3, d. h. Entziehungen wegen Nichtteilnahme an einem angeordneten Aufbauseminar. Zur Löschung der Punkte kommt es nur im Fall der Entziehung, nicht jedoch beim Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Hier bleibt das Punktekonto (bis zur Tilgung der zugrundeliegenden Eintragungen) weiterhin bestehen.

Absatz 3 regelt die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, wenn bestimmte Punktestände erreicht sind:

- Nach Nummer 1 ist der Betroffene bei zehn, aber nicht mehr als 13 Punkten über den Punktestand zu unterrichten, zu verwarnen und auf die Möglichkeit eines Aufbauseminars mit Punkteabzug hinzuweisen. Bisher erfolgte bei neun Punkten eine Verwarnung. Die Anhebung erfolgt aus Haushaltsgründen, da bei einer höheren Punkteschwelle weniger Kraftfahrer betroffen sind und deshalb der Aufwand sowohl beim Kraftfahrt-Bundesamt als auch bei den örtlichen Fahrerlaubnisbehörden sinkt. Der Zweck des Punktsystems wird durch die Anhebung nicht in Frage gestellt. Die Information über den Punktestand wird dem Betroffenen nach dieser Bestimmung ohnehin nur einmal gegeben, auch wenn sich anschließend sein Punktestand weiter erhöht hat.
- Hat der Betroffene 14, aber nicht mehr als 17 Punkte, so ist nach Nummer 2 die Teilnahme an einem Aufbauseminar obligatorisch, sofern der Betroffene nicht innerhalb der letzten fünf Jahre bereits an einem solchen Seminar teilgenommen

hat. Die Möglichkeit eines Punkteabzuges besteht bei dem angeordneten Seminar nicht.

- Hat der Betroffene in den letzten fünf Jahren bereits ein Aufbauseminar absolviert, wird er verwarnet. Unabhängig davon wird er auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung hingewiesen. Im Gegensatz zum pädagogisch orientierten Aufbauseminar wird hier nicht von Personen ausgegangen, bei denen bereits eine entsprechende Lern- und Anpassungsbereitschaft vorliegt, sondern eher von Personen, deren Lern- und Anpassungsbereitschaft zunächst in einem hinreichenden Maße zu entwickeln ist. Wesentlich ist die Einzelberatung und nicht – wie beim Aufbauseminar – die Arbeit in einer Gruppe. Außerdem ist bei den Personen, die die Beratung wählen, anstelle der pädagogischen Grundlage der psychologische Ansatz erforderlich. Wichtiges Moment für die Wirksamkeit der verkehrspsychologischen Beratung ist die Freiwilligkeit der Teilnahme. Die Absolvierung der verkehrspsychologischen Beratung hat einen Punkteabzug von zwei Punkten zur Folge (vgl. Absatz 4).
- Nummer 3 enthält eine gesetzliche Vermutung der Nichteignung bei 18 oder mehr Punkten und bestimmt, daß die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

In Sonderfällen wird jedoch vom Entzug der Fahrerlaubnis abgesehen, vgl. Absatz 5.

Die Bindung der Fahrerlaubnisbehörden an die rechtskräftigen Entscheidungen über die Straftat oder Ordnungswidrigkeit gilt auch für die Gerichte, da diese nur über die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden befinden.

Absatz 4 enthält die Regelung über den Punkterabatt bzw. das Bonus-System. Ein Punkterabatt wird für ein freiwilliges Aufbauseminar und für die (ohnehin nur) freiwillige verkehrspsychologische Beratung gewährt. Das freiwillige Aufbauseminar kann bereits vor Erreichen der ersten Punkteschwelle (zehn Punkte) mit Punkterabatt besucht werden. Um einen Anreiz zu geben, das freiwillige Aufbauseminar möglichst früh zu besuchen, beträgt der Punkterabatt bis zum Erreichen von zehn Punkten sogar vier Punkte, danach (bis zum Stand von 13 Punkten) nur zwei Punkte. Die freiwillige verkehrspsychologische Beratung mit zwei Punkten Rabatt kann erst beim Stand von 14 bis 17 Punkten erfolgen.

Nach Satz 3 kann ein Punkteabzug für ein Aufbauseminar und für eine verkehrspsychologische Beratung jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren gewährt werden. „Pluspunkte“ können nicht erworben werden. Aufbauseminar und Beratung können dem Betroffenen auch entgegeng gehalten werden, wenn die zugrundeliegenden Eintragungen bereits getilgt sind.

Absatz 5 trifft eine Regelung für die Fälle, in denen auf atypische Weise (also „auf einen Schlag“) 14 oder 18 Punkte erreicht oder überschritten werden, ohne daß die Maßnahmen des Punktsystems wirksam werden konnten. In diesen Fällen wird der Betroffene so gestellt, als ob er die jeweils vorhergehende Schwelle erreicht hätte.

Das Kraftfahrt-Bundesamt registriert die Punkte aufgrund der Mitteilungen, die es über die Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden erhält. Nach Absatz 6 unterrichtet es die zuständige Fahrerlaubnisbehörde bei bestimmten Punkteständen. Diese hat die in Absatz 3 vorgesehenen Maßnahmen in eigener Zuständigkeit und alleiniger Verantwortung zu treffen. Registrierung und Unterrichtung durch das Kraftfahrt-Bundesamt haben keinen verbindlichen Charakter.

Der Punkterabatt wird bei der Berechnung der einzelnen Punktestände im Hinblick auf die zu ergreifenden Maßnahmen entsprechend berücksichtigt. Der Abzug erfolgt in der Weise, daß die nach Absatz 3 zu ergreifenden Maßnahmen der Verwaltungsbehörde sich nach einem um vier bzw. zwei Punkte verminderten Punktestand richten. Voraussetzung für den Punkteabzug ist, daß der Nachweis über die Teilnahme innerhalb von drei Monaten nach Beendigung des Kurses bei der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde eingereicht wird (Absatz 4).

Absatz 7 legt die Folge – nämlich die Entziehung – fest, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis einer Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht nachkommt. Dies ist erforderlich, um der Anordnung den nötigen Nachdruck zu verleihen. Die Bestimmung entspricht der Regelung bei der Fahrerlaubnis auf Probe in § 2a Abs. 3. Wegen des Wegfalls der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage vgl. die Begründung zu § 2a Abs. 6.

Absatz 8 legt Inhalt und Ziel der Aufbauseminare fest. Die Konzeption entspricht grundsätzlich der Regelung bei den Anfänger-Aufbauseminaren nach § 2b, wobei die Seminare auf die Problematik der Mehrfachtäter ausgerichtet sein müssen. Die Durchführung der Seminare darf nur – wie bereits bei den bisher durchgeführten Modellversuchen geschehen – Fahrlehrern übertragen werden, die Inhaber einer entsprechenden Seminarerlaubnis sind. Für alkohol- oder drogenauffällige Kraftfahrer sollen – wie im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe – besondere Kurse eingerichtet werden können. Wegen der Zulassung von Einzelseminaren vgl. Begründung zur Nr. 4 – § 2b.

Absatz 9 bestimmt den Inhalt der verkehrspsychologischen Beratung und legt das Verfahren fest sowie die Befugnis zur Durchführung dieser Beratung. Erforderlich ist eine amtliche Anerkennung. Das Nähere hierzu ist durch Rechtsverordnung zu regeln (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe u).

Ziel des verkehrspsychologischen Beratungsgesprächs ist die Exploration der Bedingungen und Gründe, die zu den bisherigen Eintragungen geführt haben, sowie die Erarbeitung von Verhaltensmustern zur Vermeidung künftiger Übertretungen. Hiermit sollen Einstellungs- und Verhaltensänderungen eingeleitet werden.

Es ist nicht das Ziel des Beratungsgesprächs, eine Prognose über die künftige Verkehrsbewährung abzugeben. Insofern unterscheidet es sich deutlich von einer Begutachtung der Fahreignung. Leistungs-

diagnostische Verfahren und/oder Fahrproben sollten daher nur dann durchgeführt werden, wenn anzunehmen ist, daß deren Ergebnisse zur weiteren Erhellung des individuellen Bedingungsgefüges für die Verstöße beitragen.

Das verkehrspsychologische Beratungsgespräch findet in Form eines Einzelgesprächs statt. Für die Beratung sind mindestens vier Zeitstunden anzusetzen. Der Inhalt des Beratungsablaufs sollte – allerdings unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls – wie folgt aussehen:

1. Vor Beginn des Beratungsgesprächs muß dem Berater ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister zur Verfügung stehen, der den gesamten Eintragungsbestand enthält. Mit Hilfe dieser Informationen bereitet er sich auf das Gespräch vor.
2. Das Beratungsgespräch selbst sollte auf jeden Fall folgende Elemente beinhalten:
 - Darstellung jedes einzelnen Verstoßes durch den Ratsuchenden;
 - Detailbeschreibung der Bedingungen und Gründe, die zu den einzelnen Verstößen geführt haben, wobei der Berater auf der Basis seiner Aktenkenntnis Unterstützung leistet;
 - Gemeinsame Herausarbeitung psychischer Bedingungen, Lebensumstände und ggf. situativer Konstellationen, die beim Ratsuchenden zu Verstößen führen;
 - Gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten für die Zukunft.
3. Über das Beratungsgespräch ist vom Berater ein Protokoll anzufertigen, aus dem die Hauptbedingungen für die Verstöße und die erarbeiteten Lösungsformen hervorgehen. Das Protokoll verbleibt bei den Akten des Beraters, nachdem der Betroffene eine Ausfertigung erhalten hat. Es dient ausschließlich zur Supervision des Beraters sowie zur Qualitätssicherung der Beratungsmaßnahme und darf zu keinen anderen Zwecken verwendet werden.

Zur Qualitätssicherung der Maßnahme werten die Stellen, die die Qualitätssicherung überwachen, die Protokolle über die Beratungsgespräche in regelmäßigen Abständen aus und stellen deren Ergebnisse in einem Jahresbericht für die Aufsichtsbehörde zusammen.

Die freiwillige Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung (oder auch die Nichtteilnahme) dürfen dem Betreffenden im Zusammenhang mit möglichen künftigen Auffälligkeiten nicht zum Nachteil ausgelegt werden. Das Ergebnis der Beratung ist deshalb nur für ihn bestimmt.

Nach den Erfahrungen der Verkehrsbehörden sollte nach der Entziehung ein bestimmter Mindestzeitraum bis zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis vergehen, weil in aller Regel die Eignungsmängel, die zur Entziehung führen, nicht ohne weiteres beseitigt werden können, insbesondere bei der Nichteignung auf Grund von Alkoholverstößen. Absatz 10 enthält daher eine Sperrfrist von sechs Monaten für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach der Entziehung.

Die zuständigen Verwaltungsbehörden können allerdings in besonders gelagerten Einzelfällen Ausnahmen zulassen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w). Außerdem wird bestimmt, daß der Antragsteller in der Regel ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen hat. Damit wird die bisherige Regelung in § 15c StVZO übernommen.

Absatz 11 entspricht § 2 a Abs. 5. Da alleiniger Entziehungsgrund die Nichtteilnahme an einem angeordneten Aufbauseminar ist, kann die Fahrerlaubnis ohne Einhaltung einer Frist und eine Begutachtung der Fahreignung erteilt werden, wenn das Aufbauseminar absolviert wird.

Zu Nummer 8 (§ 5)

Amtliche Kennzeichen, d. h. mit einem Dienstsiegel versehene Kennzeichenschilder, Versicherungskennzeichen sowie Nachweise über die Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung sind ebenso Urkunden wie die Fahrzeugpapiere. Da mit amtlichen Kennzeichen wie mit Fahrzeugpapieren gleichermaßen Mißbrauch möglich ist, soll bei Verlust im Rahmen des entsprechenden Verwaltungsverfahrens künftig ebenso eine Versicherung an Eides statt über deren Verbleib verlangt werden können, wie bisher schon bei Fahrzeugpapieren. Außerdem werden die Anhängerverzeichnisse (§ 24 StVZO) aufgenommen, weil sie hinsichtlich ihres Aussagewertes über die Fahrzeugzulassung den Fahrzeugscheinen gleichzustellen sind.

Zu Nummer 9 (§ 5b)

Die Änderung der Ressortbezeichnung beruht auf einem Beschluß der Bundesregierung.

Zu Nummer 10, Buchstabe a (§ 6)

Die neue Nummer 1 (Buchstabe a Doppelbuchstabe bb) ersetzt die bisherigen Nummern 1 und 1a von § 6 Abs. 1 und enthält eine Neufassung der Ermächtigungsgrundlagen zur Ausführung der Regelungen des StVG auf dem Gebiet des Fahrerlaubnisrechts.

Hinzuweisen ist auf folgende Neuerungen:

Buchstabe d ermöglicht die Erprobung neuer Prüfungsverfahren bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung, z. B. den Einsatz von audio-visuellen Prüfungssystemen. Damit können vor einer generellen Einführung praktische Erfahrungen bei Prüfungen gesammelt werden. Der Inhalt und die Bewertung der Prüfung dürfen aus Gründen der Gleichbehandlung mit herkömmlich geprüften Bewerbern bei der Anwendung neuer Verfahren nicht abweichen.

In Buchstabe k wird die Rechtsgrundlage für die Einführung von Qualitätssicherungssystemen im Bereich der Prüfung der Befähigung und Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschaffen, also insbesondere bei der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung durch die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und bei der Begutachtung der Fahreignung in den hierfür zuständigen Begutachtungsstellen. Dies dient der Sicherung einer gleichmäßig

hohen Qualität der Prüfungen und Begutachtungen. Da sich die Aufsicht nur durchführen läßt, wenn die Aufsichtsbehörde genaue Kenntnis über die Tätigkeit der beaufsichtigten Stellen hat, ist auch die Übermittlung entsprechender Daten an die Aufsichtsbehörde gedeckt.

Zu Buchstabe p: Trotz der Erfolge bei der Bekämpfung des Unfallrisikos von Fahranfängern, namentlich durch die Fahrerlaubnis auf Probe, den Stufenführerschein für Motorräder und die Verbesserung von Ausbildung und Prüfung in den vergangenen Jahren, sind Fahranfänger nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Es besteht deshalb die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, um dieses Unfallrisiko zu senken.

Eine Möglichkeit besteht darin, das Verhalten im Verkehr als Führer eines Kraftfahrzeugs bereits in den Schulunterricht zu integrieren. Schule und Fahrschule würden sich gemeinsam bemühen, junge Menschen auf die Teilnahme am Straßenverkehr, auch als Autofahrer, vorzubereiten. Teile der nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 für den Erwerb einer Fahrerlaubnis erforderlichen Ausbildung in der Fahrschule könnten in die Schulverkehrserziehung einbezogen werden. Für eine entsprechende Einzelregelung durch Verordnung ist eine Ermächtigungsgrundlage in Buchstabe p eingestellt.

Zum anderen gibt es den Vorschlag für die Einführung einer zweiten Ausbildungsphase, die nach Erteilung der Fahrerlaubnis stattfinden soll. Diese zweite Phase setzt erste Erfahrungen im Straßenverkehr voraus. Die Fahranfänger sollen in geeigneten Kursen ihre Erfahrungen verarbeiten. Einige wesentliche Punkte bei diesem Lösungsansatz sind jedoch noch nicht geklärt, z. B. ob diese Phase obligatorisch und für alle Fahranfänger gelten soll oder ob sie als Bedingung für eine Verlängerung einer zunächst befristeten Fahrerlaubnis ausgestaltet sein soll.

Es ist noch nicht abzusehen, wann diese Klärung abgeschlossen sein wird.

Es bietet sich deshalb an, angesichts der Dringlichkeit des Problems einfachere und schneller umsetzbare Lösungen zur Reduzierung der Unfälle anzustreben. Hierzu gehört die Möglichkeit, daß dem Fahranfänger im zweiten Jahr der Probezeit der Besuch und die Mitarbeit in geeigneten Fortbildungskursen dadurch „honoriert“ wird, daß ihm der Rest der Probezeit, z. B. von einem halben Jahr, erlassen wird. Dafür soll ein Anreiz geschaffen werden. Hingegen würden Restriktionen und Eingriffe in die Rechte des Betroffenen vermieden. Auch ist sorgfältig abzuwägen, ob es erforderlich und angemessen ist, sämtlichen Fahranfängern (gleichgültig, ob sie auffällig sind oder sich vorschriftsmäßig verhalten) nicht unerhebliche Kosten für die Teilnahme an obligatorischen Veranstaltungen durch gesetzliche Vorschrift aufzubürden. Die freiwillige Teilnahme an einer Fortbildung kann auch besser motivieren als obligatorische Veranstaltungen oder die Aussicht, daß möglicherweise die Fahrerlaubnis nicht verlängert wird.

Auch kann eine freiwillige Fortbildung mit Erlaß des Restes der Probezeit schneller umgesetzt werden

und rascher wirken. Deshalb ist die vorgesehene entsprechende Ermächtigung in Buchstabe p erforderlich.

Damit wird keineswegs ausgeschlossen, weitere längerfristige Modelle daneben zu entwickeln und später einzuführen.

Nach Buchstabe x kann der Verordnungsgeber Bestimmungen für einen freiwilligen oder obligatorischen Umtausch von Führerscheinen, deren Muster nicht mehr ausgefertigt werden und Regelungen des Besitzstandes im Falle eines solchen Umtausches treffen. Für einen Umtausch sprechen folgende Gründe:

- In der Bundesrepublik Deutschland sind derzeit bereits sieben verschiedene Führerscheinstempel im Umlauf (ein Stempel aus der Zeit vor der Entstehung der Bundesrepublik Deutschland, zwei bundesdeutsche, ein saarländisches, drei Stempel aus der Deutschen Demokratischen Republik). Ein weiteres Stempel wird auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinstempelformalvorschriften hinzukommen.
- Auch inhaltlich hat sich die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen im Laufe der letzten Jahrzehnte sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Deutschen Demokratischen Republik verschiedentlich geändert. Der Umfang der Berechtigungen geht häufig nicht mehr unmittelbar aus dem Führerschein hervor, sondern läßt sich nur unter Hinzuziehung der gesetzlichen Vorschriften und komplizierter Besitzstandstabellen bestimmen. Das Problem hat sich durch die Überleitung der DDR-Fahrerlaubnisse verschärft und wird sich durch die Umstellung des bisherigen Klassensystems mit den Klassen 1 bis 5 auf das neue Klassensystem der Richtlinie mit den Klassen A bis E und dem damit teilweise verbundenen neuen Klassenzuschnitt weiter verschärfen. Ein Umtausch mit einer Umstellung der Fahrerlaubnisse auf das neue Klassensystem würde eine Bereinigung erlauben.
- Die grauen bundesdeutschen Führerscheinstempel, die bis zur Einführung des Führerscheins nach dem EG-Modell 1986 ausgefertigt worden sind, waren nicht fälschungssicher, so daß von einer hohen Zahl von gefälschten Führerscheinen ausgegangen werden muß.
- Es befindet sich eine große Anzahl von Mehrausfertigungen von Führerscheinen im Umlauf, die sich die Fahrerlaubnisinhaber „vorsorglich“ haben ausstellen lassen, um im Falle der Entziehung der Fahrerlaubnis oder des Verlustes des Führerscheins darauf zurückgreifen zu können.

Im übrigen würden im Zuge eines Umtausches in den neuen Ländern die nach dem Einigungsvertrag unbefristet weiter gültigen alten DDR-Führerscheine beseitigt werden können. Auf die Dauer ist es nicht vertretbar, amtliche deutsche Dokumente wie die Führerscheine mit den alten Wappen und Symbolen der ehemaligen DDR national wie international weiterzuverwenden.

Zunächst soll jedoch der Umtausch auf freiwilliger Grundlage erfolgen. Die Fahrerlaubnisbehörden

werden den Umtausch im Rahmen ihrer Möglichkeiten vornehmen. Angesichts nicht auszuschließender Kapazitätsengpässe ist darauf hinzuweisen, daß kein Anspruch auf Umtausch besteht.

Die teilweise Neufassung von Nummer 3 (Buchstabe a Doppelbuchstabe ee, aaa) stellt klar, daß es auch Fälle gibt, für deren Regelung eine Verordnung nur auf die allgemeine Ermächtigung der bisherigen Nummer 3 Halbsatz 1 gestützt zu werden braucht und erleichtert hierfür die Zitierweise.

Der in Nummer 3 neu eingefügte Buchstabe h eröffnet die Möglichkeit, den Straßenverkehr zum Schutz von kulturellen Veranstaltungen zu beschränken, die außerhalb des Straßenraums stattfinden, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt (Buchstabe a Doppelbuchstabe ee, bbb). Hierfür besteht Bedarf.

Neu eingefügt wird die Nummer 5 c, um zur Sicherung der umweltverträglichen Entsorgung entsprechende Nachweise hierüber oder über den sonstigen Verbleib der Fahrzeuge bei deren Stilllegung fordern zu können.

Hervorzuheben ist weiter die neue Nummer 6 (Buchstabe a Doppelbuchstabe ff) über Maßnahmen zur Qualitätssicherung bei der technischen Überwachung. Die Sicherung der Untersuchungsqualität obliegt in erster Linie den mit der Durchführung der technischen Überwachung befaßten Stellen (Technische Prüfstelle, amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen und amtlich anerkannte Betriebe für die Eigenüberwachung). Damit ein möglichst hohes und einheitliches Niveau gegeben ist, sollen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Mindestbedingungen für die Qualitätssicherung festgelegt werden. Die Mindestbedingungen werden sich an den europäischen Qualitätssicherungsnormen (EN ISO 9 000 ff. und EN 45 000 ff.) orientieren, müssen jedoch für den speziellen Anwendungsbereich noch weiter konkretisiert werden. Die Festlegung von Mindestbedingungen ist auch notwendig, um zwischen den konkurrierenden Organisationen bei steigendem Wettbewerbsdruck auch gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Es muß vermieden werden, daß eine Organisation, die weniger Aufwendungen für die Qualitätssicherung erbringt, hierdurch Wettbewerbsvorteile erlangt.

Die Ergänzung von Nummer 9 (Einfügung der Plaketten) ist nötig, um die Fälschungs-, Diebstahls- und Mißbrauchssicherheit dieser Plaketten, die auf dem Kennzeichenschild angebracht werden, verbessern zu können. Es handelt sich hierbei um die Stempelplaketten nach § 23 StVZO, die Prüfplaketten im Rahmen der regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung nach § 29 StVZO und die Plaketten für die Abgasuntersuchung nach § 47a StVZO. Die in den letzten Jahren angestiegenen Fälle von Fälschungen, Diebstählen und sonstigem Mißbrauch der Plaketten erfordern entsprechende Gegenmaßnahmen.

Zu Nummer 10 Buchstabe b

Vgl. Begründung zu Nummer 9.

Zu Nummer 10 Buchstabe c

Verordnungen, die die umweltbewußte und energiesparende Fahrweise betreffen (Nr. 1 Buchst. e) oder auf die neue Nummer 5 c gestützt werden, sollen zusammen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen werden, da sie auch Umweltschutzvorschriften betreffen.

Zu Nummer 11 (§ 6a)**Buchstaben a und b**

Klarstellung, daß es sich bei Prüfungen, Abnahmen, Begutachtung, Untersuchungen, Verwarnungen und Registerauskünften um gebührenpflichtige Amtshandlungen handelt. Die Gebührenpflicht gilt auch für Registerauskünfte unabhängig davon, ob es sich um einfache Auskünfte im Sinne von § 7 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz handelt oder nicht. Ausgenommen von der Gebührenpflicht sind im Hinblick auf § 19 Abs. 7 Bundesdatenschutzgesetz aber Auskünfte an den Betroffenen über die über ihn im Verkehrszentralregister und im Zentralen Fahrerlaubnisregister eingetragenen Daten (vgl. § 30 Abs. 8 und § 58 StVG). Gebührenpflichtige Verwarnungen sind vor allem solche nach dem Punktsystem (vgl. Gebühren-Nr. 210 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr). Verwarnungen nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz erfolgen gebührenfrei (vgl. § 56 Abs. 3 Satz 2 OWiG).

Durch die Änderung in Buchstabe c soll ermöglicht werden, z. B. für die Stunden nach Schließung der Geschäfte, eine pauschalierte gegenüber der nach halben Stundeneinheiten berechneten Gebühr in der Regel ermäßigte Gebühren festzusetzen, wenn ein Bedarf besteht (u. a. in Innenstädten zum Besuch kultureller Veranstaltungen). Daneben muß die nach halben Stunden berechnete Gebühr erhalten bleiben, damit Kraftfahrer, die in den genannten Zeiträumen nur kurz parken wollen, nicht übermäßig belastet werden.

Zu Nummer 12 (§ 6b)

Redaktionelle Anpassung auf Grund der Legaldefinition in § 1 Abs. 1 StVG (Nummer 1)

Zu Nummer 13 (§ 6c)

Vgl. Begründung zu Nummer 9.

Zu Nummer 14 (§ 25)

Buchstabe a Doppelbuchstabe aa: Sprachliche Anpassung an die fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen. Danach werden Fahrerlaubnisse erteilt, Führerscheine ausgestellt.

Buchstabe a Doppelbuchstabe bb: Für die Dauer eines Fahrverbots wird ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein in Verwahrung genommen, während in ausländischen Führerscheinen das Fahrverbot bisher lediglich vermerkt wird. Dies beruht darauf, daß bei einer ausländischen Fahrerlaubnis ein Fahrverbot nur im Inland Wirkung entfaltet. Folge ist, daß der Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis während eines Fahrverbots mangels

Führerschein im In- wie im Ausland kein Kraftfahrzeug führen kann, während der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis im Ausland weiter am Verkehr teilnehmen kann. Bei Inhabern einer Fahrerlaubnis aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem EWR-Staat, die sich in der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen haben und aufgrund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie hier unbefristet mit ihrer ausländischen Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug führen können, ist diese Ungleichbehandlung nicht mehr zu rechtfertigen. Künftig soll ihr Führerschein deshalb wie ein deutscher Führerschein in der gleichen Situation in Verwahrung genommen werden.

Bei anderen ausländischen Fahrausweisen bleibt es bei dem bisherigen Vermerk (Buchstabe b). Ein solcher Fahrausweis kann sowohl ein Führerschein aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem EWR-Staat sein, nämlich dann, wenn der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Inland hat, als auch ein Führerschein aus einem Drittstaat.

Der Nachweis der Fahrerlaubnis wird heute allgemein als „Führerschein“ bezeichnet, so daß das in diesem Zusammenhang nicht mehr gebräuchliche Wort „Fahrausweis“, gestrichen werden kann. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Buchstaben c und d: redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 15 (§ 26a, 27)

Vgl. Begründung zu Nummer 9

Zu Nummer 16 (§ 28)

Der neue § 28 enthält zusätzlich zu der bisherigen Ermächtigungsbestimmung grundsätzliche Regelungen zum Verkehrszentralregister.

In Absatz 1 wird die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Führung des Verkehrszentralregisters verdeutlicht, die sich aus dem bisherigen § 2 Nr. 4a des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt.

Absatz 2 regelt, für welche Zwecke die Daten im Verkehrszentralregister gespeichert werden (siehe hierzu im allgemeinen Teil der Begründung Abschnitt 5). Nummer 3 deckt auch Datenspeicherungen und -übermittlungen bei erstmals auffälligen Tätern ab, da nur mit Hilfe des Registers festzustellen ist, ob es sich um einen Erst- oder einen Wiederholungstäter handelt.

Absatz 3 enthält die bisherige Regelung des § 28 zum Inhalt des Verkehrszentralregisters und ergänzt ihn um weitere Punkte. Es handelt sich um eine Aufzählung der einzutragenden Entscheidungen mit folgenden Änderungen bzw. Ergänzungen:

Nummer 1 erfaßt wie bisher rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, soweit die Tat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangen wurde; es ist nicht erforderlich, daß eine aktive Teilnahme vorlag, insbesondere muß der Betroffene nicht selbst als Führer eines Fahrzeuges gehandelt haben. Neu aufgenommen wird die Verwarnung mit Strafvorbe-

halt, für deren Speicherung bislang die Rechtsgrundlage fehlte. Die Eintragung auch solcher Entscheidungen entspricht dem Zweck des Verkehrszentralregisters.

In der Vergangenheit sind gelegentlich Zweifel entstanden, ob eine Tat „im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen“ worden ist und deshalb nach Nummer 1 in das VZR einzutragen war. Nummer 2 stellt nunmehr sicher, daß die Entscheidungen immer eingetragen werden, wenn eine der dort genannten Maßnahmen (namentlich Entziehung der Fahrerlaubnis, Fahrverbot) getroffen worden ist.

Von Eignungsmängeln auf Grund von Drogenstraf-taten, soweit sie nicht ohnehin in ein Führungszeugnis nach dem BZRG aufgenommen werden, erfährt die Fahrerlaubnisbehörde durch die im Entwurf für ein Justizmitteilungsgesetz vorgesehenen Mitteilungspflichten. Eine Registrierung entsprechender Entscheidungen im VZR ist deshalb entbehrlich.

Nummer 3 entspricht der bisherigen Nummer 3.

Die Nummern 4, 5 und 6 entsprechen den bisherigen Nummern 4 und 5. Neu aufgenommen werden Beschränkungen, die sich auf ein führerscheinfreies Fahrzeug erstrecken. Die bisher in den Nummern 4 bis 6 a. F. genannten Entscheidungen zur Fahrlehrerlaubnis werden weiter im VZR registriert. Die Rechtsgrundlage wird jedoch aus systematischen Gründen in das Fahrlehrergesetz übernommen (Art. 2, §§ 37 bis 48).

Nummer 7 enthält die bisher in Nummer 6 aufgeführten Verzicht auf die Fahrerlaubnis, wobei der Zusatz „während eines Entziehungsverfahrens“ gestrichen wurde. Diese Einschränkung hat sich als zu eng erwiesen, da Verzicht auch zu einem früheren Zeitpunkt erklärt werden, um ein Entziehungsverfahren abzuwenden.

Neu aufgenommen wurden die Nummern 8 bis 12.

Nummer 8 übernimmt die bislang nur in § 13 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g StVZO geregelte Ablehnung eines Antrags auf Verlängerung der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung und erweitert sie. Dies ist notwendig, da künftig auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie auch die Fahrerlaubnis für Lkw befristet erteilt wird.

Neu aufgenommen werden in Nummer 9 Entscheidungen nach § 94 StPO. Trotz ihres vorläufigen Charakters ist die Erfassung dieser Entscheidungen aus Gründen der Aktualität des Registers erforderlich.

Nach Nummer 10 wird auch die „Entziehung“ einer deutschen Fahrerlaubnis im Ausland eingetragen, die den deutschen Stellen auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie oder internationalen Abkommen (vgl. Artikel 42 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens vom 8. November über den Straßenverkehr, BGBl. 1977 II S. 811) zur Unterrichtung und weiteren Verwendung mitgeteilt wird. Da es für die Eignung oder Zuverlässigkeit unerheblich ist, wo ein Verstoß begangen worden ist, sollen auch sie in

die Beurteilung einbezogen werden können. Sie werden allerdings nicht in das Punktsystem nach § 4 einbezogen und wirken sich nicht auf die Tilgung anderer Entscheidungen aus.

Nummer 11 beruht auf dem künftigen Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister (vgl. Abschnitt I Nr. 7 Buchstabe f der Begründung), in denen die genannten Maßnahmen bisher gespeichert wurden.

Nach Nummer 12 sind auch die Teilnahme an einem Aufbauseminar und die Art des Seminars einzutragen. Dies ist erforderlich, um sicherzustellen, daß ein Aufbauseminar nur einmal in fünf Jahren angeordnet (§ 4 Abs. 3 Nr. 2) und der Punkterabatt für das freiwillige Aufbauseminar nur einmal innerhalb von fünf Jahren gewährt (§ 4 Abs. 4 Satz 3) wird. Die Eintragung der Art des Seminars ist erforderlich im Hinblick auf die Regelung in § 4 Abs. 1 Satz 3, wonach dem Betroffenen die besonderen Arten der Aufbauseminare (Anfänger-Aufbauseminar nach § 2a Abs. 2 und Aufbauseminar für alkohol- und drogenauffällige Kraftfahrer nach § 2b Abs. 2 Satz 2 und § 4 Abs. 8 Satz 3) auf jeden Fall zugute kommen sollen, auch wenn er bereits an einem allgemeinen Aufbauseminar teilgenommen hat. Daher ist für die Beurteilung, ob ein Aufbauseminar anzuordnen ist, auch die Differenzierung nach der Art des Seminars erforderlich.

Nach Nummer 13 werden zusammenfassend nachträgliche Entscheidungen von Gerichten und Verwaltungsbehörden aufgenommen, wie z. B. die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach dem Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Dies ist zur Berichtigung und Aktualisierung des Registers notwendig.

Absatz 4 regelt die Mitteilungspflicht für die Gerichte und Behörden, die bislang in § 13b StVZO enthalten war.

Nach Absatz 5 kann das Kraftfahrt-Bundesamt Zweifel über die Identität der eingetragenen Personen mit Hilfe der Datenbestände der anderen Register zu klären versuchen und, wenn dies nicht möglich ist, Auskünfte aus den Melderegistern einholen. Bleiben die Zweifel bestehen, wird ein entsprechender Vermerk in den entsprechenden Datensätzen angebracht.

Weiterhin wird in Absatz 6 geregelt, daß die Daten des Zentralen Fahrerlaubnisregisters zur Feststellung und Beseitigung von Fehlern und Abweichungen im Verkehrszentralregister genutzt werden können.

Zu Nummer 17 (§§ 29 und 30)

Die bisherige Tilgungsvorschrift des § 29 enthielt eine Ermächtigung zur Festsetzung der Tilgungsfristen durch Rechtsverordnung; die Fristen waren in § 13a StVZO geregelt. Die Tilgung stellt ein wesentliches Element für die Aufgaben und Zwecke des Registers dar. Bei der Neuregelung der Tilgungsbestimmungen wurden daher die einzelnen Fristen für die Tilgung in die gesetzliche Regelung aufgenommen (Absatz 1).

Gegenüber der bisherigen Regelung in der StVZO ergeben sich folgende Änderungen:

- Die zweijährige Tilgungsfrist nach Nummer 1 gilt nur noch bei Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit. Aufgehoben werden die Sonderbestimmungen für strafgerichtliche Entscheidungen bei Jugendlichen, die nunmehr unter die allgemeine Regelung der fünf- bzw. zehnjährigen Tilgungsfrist fallen. Die bisherige Regelung einer zweijährigen Tilgungsfrist wird dem für das Verkehrszentralregister entscheidenden Gedanken der Bewährung im Sinne der Verkehrssicherheit nicht gerecht, vor allem im Hinblick darauf, daß Jugendliche auf Grund der überdurchschnittlich hohen Unfallbeteiligung eine besondere Risikogruppe darstellen.
- Die Bestimmung zur Fünfjahresfrist ist gegenüber der bisherigen Regelung vereinfacht worden; nach Nummer 2 Buchstabe a unterliegen allgemein die Entscheidungen wegen Straftaten der Fünfjahresfrist. Eine Differenzierung nach Höhe des Strafmaßes erfolgt nicht mehr. Damit wird für Straftaten mit mehr als drei Monaten Freiheitsstrafe die Tilgungsfrist von bislang zehn Jahren auf nunmehr fünf Jahre reduziert. Eine Ausnahme wird bei Alkoholstraftaten gemacht, für die generell die Zehnjahresfrist gilt. Dies ist erforderlich wegen der besonders hohen und lang andauernden Rückfallwahrscheinlichkeit bei Alkoholtätern. Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Forschungsberichte 7714/10, 1991) beträgt die Rückfallquote in einem Zeitraum von fünf Jahren 26,9 % nach erneuter Fahrerlaubniserteilung. Aus diesem Grund reicht ein Bewährungszeitraum von fünf Jahren bei Straftaten nicht aus.
Eine weitere Ausnahme von der fünfjährigen Tilgungsfrist besteht für Entscheidungen, in denen das Gericht die Entziehung der Fahrerlaubnis von §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches angeordnet hat. Bisher galt nur für die Entziehung durch die Verwaltungsbehörde stets eine zehnjährige Tilgungsfrist, bei gerichtlichen Entziehungen hing die Frist von der Höhe des Strafmaßes ab, eine Differenzierung, die im Hinblick darauf, daß der Betroffene sich in allen Fällen als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, nicht sachgerecht erscheint. Ausgenommen sind ferner Entscheidungen, in denen das Gericht eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches anordnet. Für den Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis ist die Anordnung der Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 1 und 2 des Strafgesetzbuches miterfaßt.
- Nummer 2 Buchstabe b entspricht der bisherigen Regelung in § 13a Abs. 2 Nummer 2 Buchstabe d StVZO.
- Nummer 2 Buchstabe c regelt die Tilgungsfrist für die Teilnahme an einem Aufbauseminar und einer verkehrspsychologischen Beratung. Im Hinblick auf die Regelung in § 4 Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 (nur ein Punkteabzug in fünf Jahren) ist hierfür eine Frist von fünf Jahren erforderlich. Diese Frist gilt auch dann, wenn die Entscheidungen, die zur

Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung geführt haben, bereits getilgt sind.

- Absatz 1 Satz 4 enthält die Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2a Abs. 2 und § 4 Abs. 3. Dies sind die Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Punktsystems wie Anordnung des Aufbauseminars, Hinweis auf die Möglichkeit der verkehrspsychologischen Beratung, Verwarnung bei Erreichen von zehn Punkten. Darunter fällt nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis, weil hierfür generell die zehnjährige Frist vorgesehen ist.

Absatz 1 Satz 5 in Verbindung mit § 30c Abs. 1 Nr. 2 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Verkürzung der regulären Tilgungsfristen.

Absatz 2 regelt besondere Fälle, bei denen die Tilgung unterbleibt. Dies war bislang in § 13a Abs. 5 StVZO geregelt.

Absatz 3 befaßt sich mit besonderen Fällen, bei denen die Tilgung ohne Rücksicht auf den Lauf der Fristen nach Absatz 1 erfolgt.

Absatz 4 befaßt sich mit dem Beginn der Tilgungsfrist und der Ablaufhemmung und übernimmt die bisher in § 13a Abs. 1 StVZO enthaltene Regelung und trifft in den Nummern 4 und 5 Bestimmungen für Tatbestände, die bisher in dieser Form noch nicht eingetragen wurden.

Absatz 5 regelt den herausgeschobenen Tilgungsbeginn bei Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Tilgungsfrist beginnt erst mit Erteilung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis, da während der Zeit der Entziehung eine Bewährung durch Teilnahme am Straßenverkehr nicht stattfinden kann. Außerdem soll sichergestellt werden, daß bei erneuter Antragstellung die Behörde Kenntnis der Mängel erhält, die zu diesen Entscheidungen geführt haben.

Die Vorschrift über die Tilgungshemmung – bisher in § 13a Abs. 3 StVZO – ist nunmehr in Absatz 6 aufgenommen. An dem Grundsatz, daß die Begehung neuer Verkehrsverstöße die Tilgung bisheriger Eintragungen hemmt, wird festgehalten. Hierdurch soll die Beurteilung des Verkehrsverhaltens wiederholt auffällig gewordener Kraftfahrer über einen ausreichenden Zeitraum ermöglicht werden. Nach dem Grundgedanken der Bewährung soll eine Tilgung nur dann erfolgen, wenn innerhalb einer bestimmten Frist keine weiteren Verkehrsverstöße begangen werden. Dieser Grundsatz ist in Absatz 6 Satz 1 niedergelegt. Ausgenommen hiervon sind die in § 28 Abs. 3 Nr. 10 bis 12 genannten Eintragungen (Entscheidungen ausländischer Stellen, Maßnahmen nach der Fahrerlaubnis auf Probe und dem Punktsystem, Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung).

Gemäß Absatz 6 Satz 2 wird die bisherige Regelung, nach der Ordnungswidrigkeiten nur die Tilgung anderer Ordnungswidrigkeiten hindern, beibehalten.

Wie bisher sind Ordnungswidrigkeiten – mit Ausnahme solcher nach § 24a – spätestens nach Ablauf von fünf Jahren zu tilgen (Absatz 6 Satz 3), auch wenn

zwischenzeitlich weitere Eintragungen hinzugekommen sind.

Absatz 6 Satz 4 enthält die Regelung für die Fälle, in denen eine Eintragung ohne Rücksicht darauf zu tilgen ist, ob vor Ablauf der für sie geltenden Tilgungsfrist eine neue Eintragung hinzugekommen ist. Es handelt sich namentlich um die Tilgung von Ordnungswidrigkeiten nach Ablauf der absoluten Frist von fünf Jahren und die Tilgung ohne Rücksicht auf den Lauf der Fristen nach Absatz 3. Durch Satz 4 wird klargestellt, daß mit der Tilgung einer solchen Eintragung auch andere Eintragungen zu tilgen sind, sofern für sie die reguläre Tilgungsfrist abgelaufen ist und ihre Tilgung nur durch die – nunmehr zu tilgende – Eintragung gehemmt war.

Absatz 7 legt eine Überliegefrist von drei Monaten für tilgungsreife Entscheidungen fest. Diese Frist ist erforderlich, weil die tilgungshemmende Wirkung einer neuen Entscheidung regelmäßig schon zu einem Zeitpunkt beginnt, in dem die Entscheidung dem Register noch nicht mitgeteilt worden ist. Es soll verhindert werden, daß eine Entscheidung aus dem Register entfernt wird, obwohl vor Eintritt der Tilgungsreife eine neue Entscheidung ergangen ist, von der die Registerbehörde noch keine Kenntnis erhalten hat. Da in diesem Fall eine Bewährung nicht stattgefunden hat, wäre eine Tilgung nicht gerechtfertigt.

Absatz 8 enthält das – bisher noch nicht gesetzlich fixierte – Verwertungsverbot für getilgte und tilgungsreife Entscheidungen, das bisher nur aus Sinn und Zweck des Registers hergeleitet wurde.

Die Verwertungsregelungen des Bundeszentralregistergesetzes bleiben unberührt. Dies gilt auch für das Verwertungsverbot für Entscheidungen, die auch im Bundeszentralregister eingetragen und dort bereits getilgt sind. Um die Einhaltung des Verbots auch in der Praxis sicherzustellen, wird in Satz 2 die Verwertung dieser Entscheidungen auf eine Tilgungsfrist von fünf Jahren begrenzt. Hiervon ausgenommen ist die Verwertung für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie für Verfahren, die die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben. Insoweit sind die Regelungen für das VZR maßgeblich.

Außerdem wird durch eine Änderung des § 52 BZRG (vgl. Artikel 5) die bisher mögliche unbefristete („ewige“) Verwertung für Verfahren, die die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben, abgeschafft. Durch die neue Regelung in Absatz 8 des § 29 StVG wird künftig die Verwertung auf die dort vorgesehenen Fristen begrenzt.

Absatz 8 trifft nur eine Regelung für die im VZR erfaßten gerichtlichen Entscheidungen, weil solche Entscheidungen – obgleich im VZR getilgt und gelöscht – möglicherweise noch im BZR stehen. Für die nur im VZR enthaltenen Eintragungen (Ordnungswidrigkeiten und Verwaltungsentscheidungen) bedarf es keines ausdrücklichen Verwertungsverbots, wenn diese im VZR getilgt und nach Absatz 7 gelöscht sind.

§ 30 wird als Bestimmung über die Übermittlung von Eintragungen neu gefaßt. Entsprechend den Aufgaben der jeweiligen Stellen erfolgt eine konkrete

Zweckbindung der Übermittlung der Eintragungen im Verkehrszentralregister. Damit wird dem Erfordernis des Datenschutzes Rechnung getragen. Die bisherige Vorschrift wurde insbesondere ergänzt hinsichtlich der Übermittlung an Stellen außerhalb des Geltungsbereichs des Gesetzes (Absatz 7), der Verwendung für wissenschaftliche Zwecke etc. (Absatz 5) sowie der Auskunft an den Betroffenen (Absatz 8).

Die Absätze 1 bis 5 enthalten die abschließende Aufzählung der inländischen Stellen, denen die Eintragungen bzw. Daten des Verkehrszentralregisters im Rahmen der Zweckbindung nach § 28 Abs. 2 zur Verfügung stehen.

Absatz 1 faßt folgende Stellen zusammen:

- Nummer 1 enthält nur noch die für Straftaten zuständigen, die für Ordnungswidrigkeiten zuständigen sind nunmehr in Nummer 2 aufgeführt, wobei – weil nicht erforderlich – die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrlehrergesetz, dem Kraftfahrersachverständigengesetz und dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter gestrichen wurde.
- Die Stellen nach Nummer 3 entsprechen denen der bisherigen Nummer 2 erster Halbsatz.

Absatz 2 läßt die Übermittlung zum Zweck der Prüfung der Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen und zur Beurteilung der Zuverlässigkeit (§ 28 Abs. 2 Nr. 2 und 4) im Rahmen der Erforderlichkeit für die Aufgabenerfüllung an die Stellen, die die weiteren in der bisherigen Nr. 2 aufgeführten Verwaltungsmaßnahmen durchführen, zu.

Neu ist die Erwähnung der Bereiche Notfallrettung und Krankentransport. Auskünfte für Genehmigungsverfahren konnten hier bis zum 1. Januar 1992 nach § 30 Abs. 1 Nr. 2 StVG a. F. gegeben werden, da diese Bereiche bis dahin im Personenbeförderungsgesetz geregelt waren. Seitdem fallen sie unter die Rettungsdienstgesetze der Länder. Durch die Ergänzung wird der alte Rechtszustand wieder hergestellt.

Absatz 3 enthält eine neue Übermittlungsermächtigung beschränkt auf die Zweckbestimmung in § 28 Abs. 2 Nr. 2. Danach dürfen die Daten für Verkehrs- und Grenzkontrollen verwendet werden. Die Einbeziehung dieser Maßnahmen ist erforderlich, da sie im Vorfeld der eigentlichen Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfolgung oder von Verwaltungsmaßnahmen liegen und von den Nummern 1 bis 3 des § 30 Abs. 1 häufig nicht erfaßt werden.

Absatz 4 enthält die bisher schon zulässige registerfremde Nutzung für die Luftfahrerlaubnisse. Mit Rücksicht auf die Bedeutung der Luftfahrerlaubnisse für Leib und Leben der zu befördernden Luftfahrpassagiere erscheint diese Nutzung gerechtfertigt.

Absatz 5 erweitert die bisherige (auf gesetzgeberische Zwecke beschränkte) Regelung in Absatz 1 Nr. 3 a. F. und zählt die Verwendungsmöglichkeiten detailliert auf. Die Verwendung ist außer für gesetzgeberische auch für wissenschaftliche und statistische Zwecke zulässig.

Absatz 6 enthält die Verwendungsregelung für den Empfänger und entspricht inhaltlich § 43 StVG.

Absatz 7 regelt die Übermittlung von Daten an ausländische Stellen. Weitergehende Regelungen bedürfen entweder eines völkerrechtlichen Vertrages und eines Ratifizierungsgesetzes oder der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

Die Übermittlungszwecke sind abschließend aufgezählt. Im übrigen setzt die Übermittlung den Hinweis an den Empfänger über die Grenzen der Datennutzung sowie einen angemessenen Datenschutzstandard im Empfängerland voraus.

Absatz 8 regelt die Auskunftserteilung an eine Privatperson über den sie betreffenden Inhalt des VZR. Die Selbstauskünfte werden unentgeltlich, d. h. gebührenfrei und ohne Erstattung der Auslagen, erteilt. Die Regelung folgt damit § 19 Abs. 7 des Bundesdatenschutzgesetzes. Die Auskunftserteilung erstreckt sich nur auf die Eintragung.

Absatz 9 enthält allgemeine Regelungen, die für alle Datenübermittlungen aus dem VZR gelten und die weitgehend auch schon praktiziert werden (vgl. § 15 Abs. 2 BDSG).

Zu Nummer 18 (§ 30a)

§ 30a Abs. 1 regelt die Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren. Nach der bisherigen Bestimmung war die on-line-Übermittlung beschränkt auf bestimmte Empfänger und auf im einzelnen aufgezählte Daten im Hinblick auf entzogene Fahrerlaubnisse. Diese Vorschrift wurde durch Gesetz vom 28. Januar 1987 eingeführt, um für das Zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS), soweit es um die Übermittlung von Fahrerlaubnisdaten des VZR geht, eine bereichsspezifische Rechtsgrundlage zu schaffen. Es handelte sich dabei um eine Übergangsvorschrift, die bis zu einer Gesamtregelung für das VZR gelten sollte.

Der neue § 30a Abs. 1 läßt den Abruf im automatisierten Verfahren an die in § 30 Abs. 1 bis 3 genannten Stellen zu.

Zugriffsberechtigt sind damit die Strafverfolgungs-, -vollstreckungs- und -vollzugsbehörden, Bußgeldbehörden und die Fahrerlaubnisbehörden (§ 30 Abs. 1), die Polizei- und Grenzkontrollbehörden (§ 30 Abs. 3) sowie die Behörden, denen die Aufgaben nach § 30 Abs. 2 obliegen. Bei den Behörden nach Absatz 1 und 3 ist im Hinblick auf die ca. 48 Millionen Fahrerlaubnisinhaber in der ganzen Bundesrepublik Deutschland die Anzahl der täglichen Bearbeitungsfälle im allgemeinen sehr hoch. Ähnliches gilt für die Behörden nach Absatz 2. Außerdem ist für die Polizei- und Grenzkontrollbehörden die Klärung der Fahrberechtigung häufig eilbedürftig, so daß es gerechtfertigt ist, diesen Empfängern die Möglichkeit der Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren einzuräumen.

Die Aufzählung der Daten, die im einzelnen übermittelt werden dürfen, erfolgt durch Rechtsverordnung.

Die notwendigen Regelungen über die Maßnahmen zur Sicherung gegen Mißbrauch des on-line-Abrufverfahrens und über die Protokollierung der Abrufe sind in den Absätzen 2 bis 4 enthalten.

Durch den neuen Absatz 2a wird ein Verfahrensmodeill zugelassen, das heute bereits in einigen Ländern (z. B. Bayern und Thüringen) praktiziert wird. Im Erfahrungsbericht der Bundesregierung zum Zentralen Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) wurde dieses Verfahren beanstandet (BT-Drucksache 12/3251, S. 9), weil es nicht durch § 36 Abs. 5 Nr. 2 (bzw. durch § 30a Abs. 2 Nr. 2) StVG abgedeckt sei. In diesem Bericht hat jedoch auch der Bundesbeauftragte für den Datenschutz darauf hingewiesen, daß – obwohl das Verfahren nicht konform sei mit § 36 bzw. § 30a StVG – im Ergebnis jedoch die gebotene Klarheit über die Umstände der Abrufe erreicht wird, wenn bei jedem Abruf die für die Auswahlprotokollierung nach § 36 Abs. 7 StVG (bzw. 30a Abs. 4 StVG) geforderten Zusatzangaben gespeichert werden und damit auch die für den Abruf verantwortliche Person und deren Dienststelle festgestellt werden könne.

Da von seiten der Länder an diesem Verfahren weiter festgehalten werden soll, wird es durch die neue Vorschrift des Absatz 2a legalisiert. Jedoch wird zugleich als gesetzliche Bedingung für die Anwendung dieses Verfahrens verankert, daß eine vollständige Aufzeichnung der Abrufe nach Absatz 4 gefertigt werden muß, aus der mindestens die für den Abruf verantwortliche Person und deren Dienststelle jeweils festgestellt werden kann. Damit wird die Aufrechterhaltung eines gleich hohen Schutzniveaus gewährleistet.

Mit der Neufassung der Sätze 2 und 3 von Absatz 3 werden zwei Regelungen getroffen:

- Einmal wird die Möglichkeit eröffnet, daß die Protokolldaten nicht nur – wie bisher – ausschließlich zur Datenschutzkontrolle verwertet werden dürfen, sondern daß sie darüber hinaus künftig auch zur Verfügung stehen sollen, wenn dies zur Aufklärung oder Verhütung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder die Freiheit einer Person erforderlich ist. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß solche Fälle in der Praxis durchaus eintreten können. Auch hierauf hat die Bundesregierung im Erfahrungsbericht zu ZEVIS (a. a. O., S. 12) hingewiesen.
- Durch die zweite Regelung wird die bisherige Aufbewahrungsfrist der Protokolldaten von drei auf künftig sechs Monate verlängert. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß die alte Frist von drei Monaten in einer Reihe von Fällen zu kurz ist.

Die Änderung des Absatzes 4 ist außerdem eine Folgeänderung der Einfügung des § 30c.

Absatz 5 enthält die Möglichkeit, in bestimmten Fällen und unter bestimmten Bedingungen Abrufe im automatisierten Verfahren an bestimmte ausländische Behörden in EU- und EWR-Staaten zuzulassen. Die on-line-Übermittlung ist beschränkt auf im einzelnen aufgezählte Daten im Hinblick auf entzogene Fahrerlaubnisse, die bisher schon im Inland im automatisierten Verfahren abgerufen werden konnten, (vgl. § 30a Abs. 1 a. F.). Die verwaltungsbehördlichen und gerichtlichen Aberkennungen des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, sind nicht mehr ausdrücklich genannt, gleichwohl aber erfaßt, da diese Entscheidungen unter den Begriff „Entziehung“ fallen (vgl. Artikel 1 – Nr. 7 –

§ 3 Abs. 1 und 2, Artikel 3 Nr. 4 – § 69b StGB). Die in Satz 2 unter Nummer 1 und 2 genannten Voraussetzungen sind der entsprechenden Vorschrift von § 14 Abs. 3 des Entwurfs für ein BKA-Gesetz (BT-Drucks. 13/1550) nachgebildet. Allerdings wird in § 30a Abs. 5 der neue Standard (Anwendung der Datenschutz-EG-Richtlinie 95/46/EWG) gefordert. Satz 3 übernimmt grundsätzlich die zur Mißbrauchssicherung und Protokollierung für Abrufe im Inland geltenden Vorschriften.

Zu Nummer 19 (§§ 30 b und 30 c)

§ 30 b schafft die Rechtsgrundlage für die Auskunftserteilung von Daten aus dem Verkehrszentralregister unter Nutzung von automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren, wie IT-gestütztes Telefaxverfahren, Verfahren mittels File-Transfer oder Teletext.

Die bislang bestehenden Übermittlungsregelungen aus dem Verkehrszentralregister (§§ 30, 30 a) und dem Zentralen Fahrzeugregister (§§ 35, 36) werden in ihrer Ausgestaltung nicht allen IT-Verfahren gerecht.

Die speziellen Datenschutz- und Datensicherheitsregelungen, die gemäß §§ 30 a und 36 an das ZEVIS gestellt werden, sind für neu einzurichtende vollautomatisierte Datenübermittlungsverfahren weder erforderlich noch praktikabel. ZEVIS (Abruf im automatisierten Verfahren) gewährt dem Empfänger mittels on-line-Verbindung ohne Eingriffsmöglichkeit des KBA einen unmittelbaren Zugriff durch die Einrichtung einer stets bestehenden Leitungsverbindung. Dies ist jedoch nicht bei allen Verfahren vorgesehen, wenn auch die im Gesetz neugeregelten sonstigen automatisierten Verfahren die Datenübermittlung vom Zeitpunkt der Anfrage beim KBA bis zum Eingang der Auskunft beim Empfänger ohne menschliches Eingreifen ermöglichen.

Sowohl bei IT-gestützten Telefaxverfahren als auch bei Verfahren mittels File-Transfer oder Teletext werden vom KBA gesteuerte, zur Datenverarbeitung notwendige Schnittstellen geschaffen, die die Unmittelbarkeit des Übermittlungsverfahrens unterbrechen.

Deshalb reichen die in § 30 b Abs. 2 und 3 vorgesehenen Maßnahmen zur Mißbrauchssicherung und Protokollierung aus.

§ 30 c enthält die notwendigen Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Verordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Sie waren zum Teil bislang in § 47 enthalten. Absatz 2 Nr. 2 schafft dabei die Grundlagen für die angestrebte Zusammenarbeit von Bundeszentral- und Verkehrszentralregister.

Zu Nummer 20 (§ 31)

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 21 (§ 32)

Die Fahrzeugregister werden derzeit u. a. für Zwecke des Bundesleistungsgesetzes (BLG) und des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VSG) geführt. Nach der neueren Gesamtkonzeption für die zivile Verteidigung

(BMI-Bericht an den BT-Haushaltsausschuß vom 1. März 1995) sollen diesbezügliche Planungen auch für andere „Notfälle“ nutzbar sein. Deshalb sollen nach der neuen Nummer 5 in § 32 Abs. 1 die registrierten Daten auch für Maßnahmen des Katastrophenschutzes nach den hierzu erlassenen Gesetzen der Länder oder nach den darauf beruhenden Rechtsvorschriften verwendet werden dürfen. Hierbei geht es nicht nur um die Abwehr von bereits eingetretenen Gefährdungen, sondern auch um Maßnahmen vorbeugender Art, um z. B. drohende Katastrophen zu verhindern. Die Nutzung der Registerdaten wird sich vornehmlich darauf erstrecken, daß bestimmte Spezialfahrzeuge wie Geländefahrzeuge, Fahrzeuge mit Spezialfunk oder Kraftomnibusse (zur Beförderung gefährdeter Personen) möglichst schnell zur Verfügung stehen.

Zu Nummer 22 (§ 34)

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 23 (§ 35)

Vgl. Begründung zu Nummer 1.

Zu Nummer 24 (§ 36)

Zur Änderung von Absatz 1 vgl. Begründung zu Nummer 1.

Die Verkehrsüberwachung wird bisher weitgehend – abgesehen vom ruhenden Verkehr – von den Polizeidienststellen der Länder wahrgenommen. Inzwischen sind auch kommunale Bußgeldbehörden dazu übergegangen, den fließenden Verkehr mit eigenen Kräften zu überwachen. Dieser Trend wird noch verstärkt, falls sich die Polizei aus der Verkehrsüberwachung innerorts zurückzieht. Damit kommunale Bußgeldbehörden die Überwachung des Verkehrs effektiv und mit geringstmöglichem Aufwand bewältigen können, soll auch ihnen mit der Änderung von Absatz 2 die on-line-Berechtigung, beim zentralen und den örtlichen Fahrzeugregistern Fahrzeug- und Halterdaten abzurufen, eingeräumt werden.

Durch den neuen Absatz 5a werden Abweichungen von dem in Absatz 5 Nr. 2 vorgeschriebenen Verfahren beim Abruf im automatisierten Verfahren zugelassen, wie sie bereits in einigen Bundesländern (z. B. Bayern und Thüringen) praktiziert werden. Die Zulassung solcher Abweichungen ist vertretbar, weil durch eine vollständige Protokollierung im Ergebnis das gleiche Schutzniveau erreicht wird. Im einzelnen wird auf die Begründung zu den gleichlautenden Bestimmungen bei einer Nutzung des Verkehrszentralregisters (vgl. den neuen Absatz 2a des § 30 a StVG) verwiesen.

Mit den Änderungen von Absatz 6 werden zwei Regelungen getroffen:

- Die bisherige ausschließliche Nutzung der Protokolldaten für Datenschutzkontrollmaßnahmen wird erweitert auf die Nutzung zur Aufklärung und Verhütung von schwerwiegenden Straftaten gegen Leib, Leben oder die Freiheit einer Person. Die Erfahrungen der polizeilichen Praxis haben gezeigt, daß solche Fälle immer wieder vorkommen und daß diese Daten insoweit auch für die genannten Maßnahmen erforderlich sind. Es wird im

übrigen auf die Begründung zu der gleichlautenden Regelung in § 30a Abs. 3 verwiesen.

- Außerdem wird – weil nach den bisherigen Erfahrungen zu kurz – die Aufbewahrungsfrist für die Protokollaten von bislang drei auf künftig sechs Monate verlängert.

Mit der Ergänzung von Absatz 7 wird bestimmt, daß die Maßnahmen zur Mißbrauchsicherung und zur Protokollierung künftig auch für die Abrufe aus den örtlichen Fahrzeugregistern gelten. Dies wurde bereits im Erfahrungsbericht zu ZEVIS (BT-Drucks. 12/3251 S. 13) zugesagt.

Zu Nummer 25 (§§ 36a und 36b)

§ 36a eröffnet die Auskunftsmöglichkeit zu Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister unter Nutzung automatisierter Anfrage- und Auskunftsverfahren (vgl. Begründung zu Nr. 19)

Mit der Einführung des § 36b wird die Möglichkeit geschaffen, daß das Kraftfahrt-Bundesamt einen Datenabgleich mit den Sachfahndungsdaten des Bundeskriminalamtes vornehmen kann. Diese Regelung ist notwendig, damit das Zentrale Fahrzeugregister (bezüglich der dort gespeicherten Fahrzeuge und Fahrzeugpapiere) und das Zentrale Fahrerlaubnisregister bezüglich der dort erfaßten Führerscheine wirksamer genutzt werden können, insbesondere zur besseren Bekämpfung der Diebstahlskriminalität. Hinzuweisen ist hier insbesondere auf die Nutzung der Register durch die Vorschriften nach § 35 Abs. 1 und 3, § 36 Abs. 1 bis 3, § 37 Abs. 1, § 37a Abs. 1.

Zu Nummer 26 (§ 37)

Die Erfahrungen mit dieser Vorschrift seit ihrer Schaffung Anfang 1987 haben gezeigt, daß die Fassung zu eng ist und den Anforderungen der Praxis nicht gerecht wird. Sie wird deshalb neu gefaßt.

Die bisherige Regelung in § 37 Abs. 1 Buchstabe d sieht die Übermittlung der betreffenden Daten zur Verfolgung von Straftaten, „die in Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen wurden“, vor. Es gibt jedoch nicht wenige Fälle, in denen – stets im Rahmen des Registerzwecks nach § 32 Abs. 2 StVG (Feststellung des verantwortlichen Fahrzeughalters) – Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister notwendig sind, ohne daß bereits eine „Begehung“ im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt. Dies ist z. B. der Fall, wenn mit einem Kraftfahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen, sondern auf einem Privatgelände (z. B. Fabrikhof) strafbare Handlungen begangen werden. Ein anderer Fall ist z. B. die Beförderung von gestohlenen Pkw auf einem Autotransporter. Hier kann es nicht nur notwendig sein, durch Anfrage beim Zentralen Fahrzeugregister den Halter des Autotransporters zu ermitteln (was durch die derzeitige Fassung von § 37 Abs. 1 Buchstabe d StVG abgedeckt wäre), sondern auch die Halter der Pkw, die auf diesem Autotransporter verladen sind. Ob letztere Auskunft noch durch Buchstabe d in der alten Fassung abgedeckt ist, kann zweifelhaft sein. Auf der anderen Seite sind solche Auskünfte zur Ermittlung und Verfol-

gung der damit im Zusammenhang stehenden Straftaten (namentlich beim Autodiebstahl) erforderlich. Automobile werden längst nicht immer „im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr“ gestohlen. Eine unzulässige Erweiterung der Auskünfte wird dadurch verhindert, daß weiterhin ein Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen, Kennzeichen, Fahrerlaubnissen und den entsprechenden Dokumenten gefordert wird und die bisherige Zweckbindung (Hinweis auf § 32 Abs. 2 StVG) beibehalten wird. Damit bleibt sichergestellt, daß solche Auskünfte lediglich zur Feststellung bzw. Bestimmung der Haltereigenschaft oder bestimmter Fahrzeugdaten dienen.

Die Übermittlungszwecke sind in § 37 Abs. 1 abschließend aufgezählt. Außerdem wird auf die Begründung zu § 30 Abs. 7 verwiesen. Im übrigen setzt die Übermittlung nach Absatz 2 den Hinweis an den Empfänger über die Grenzen der Datennutzung und nach Absatz 3 einen angemessenen Datenschutzstandard im Empfängerland voraus.

Buchstabe b: Anpassung an die neue datenschutzrechtliche Terminologie.

Zu Nummer 27 (§ 37 a)

§ 37a regelt den Abruf im automatisierten Verfahren durch ausländische Behörden aus dem Zentralen Fahrzeugregister, wie es beispielsweise für das Vorhaben EUCARIS und für die polizeiliche Nutzung des ZEVIS im internationalen Verkehr vorgesehen ist. Die Befugnis der ausländischen Zulassungs-, Register- und Polizeibehörden zum Abruf im automatisierten Verfahren wird durch Rechtsverordnung bestimmt (vgl. § 37a Abs. 1, § 47 Abs. 1 Nr. 5b). Die zu übermittelnden Daten müssen ebenfalls durch Rechtsverordnung bestimmt werden (§ 47 Abs. 1 Nr. 5a). Der Abruf ist auf Behörden in EU- und EWR-Staaten beschränkt. Die Einbeziehung von Staaten außerhalb der EU und des EWR in die genannten Vorhaben setzt entweder eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes oder einen völkerrechtlichen Vertrag mit Ratifizierungsgesetz gemäß Art. 59 Abs. 2 GG voraus.

Zu Absatz 2

Der Abruf darf generell nur unter Verwendung von Fahrzeugdaten erfolgen. Im übrigen entspricht die Regelung § 36 Abs. 4 erster Halbsatz.

Zu Absatz 3

Diese Regelung erklärt hinsichtlich der Schutzmaßnahmen die geltenden Vorschriften für entsprechend anwendbar (§ 36 Abs. 5 bis 7).

Die Voraussetzungen für den Abruf in Absatz 3 Satz 1 sind angelehnt an § 14 Abs. 3 des BKA-Gesetzentwurfs (BT-Drucks. 13/1550). Allerdings wird in § 37a der neue Standard (Anwendung der Datenschutz-EG-Richtlinie 95/46/EG) gefordert.

Die Vorschrift enthält im übrigen die notwendigen Absicherungen gegenüber dem Datenempfänger, um Errichtung und Betrieb des on-line-Anschlusses gegen Mißbrauch zu sichern.

Zu Nummern 28 und 29 (§§ 38, 38 a, 38 b)

Die Neufassung des § 38 beschränkt sich auf die Übermittlung der Daten für Zwecke der wissenschaftlichen Forschung und ist § 29 des Entwurfs für ein BKA-Gesetz (BT-Drucks. 13/1550) nachgebildet.

Der neue § 38 a enthält eine Regelung für die Übermittlung und Nutzung zu statistischen Zwecken. Er beschränkt die Verwendung der Registerdaten auf die Fälle, in denen dies durch Rechtsvorschriften angeordnet ist. Erfolgt jedoch eine Übermittlung und Nutzung auf der Basis einer Rechtsvorschrift, so kann davon ausgegangen werden, daß durch die Rechtsvorschrift auch die Verwendung von personenbezogenen Daten ohne weiteres gestattet wird.

Der neue § 38 b sieht die Übermittlung der Daten aus den örtlichen Registern für die Zwecke der Verkehrsplanung vor (Absätze 1 und 2).

Zu den Nummern 30 bis 34 (§§ 39 bis 43)

Die Regelungen enthalten zu einem großen Teil Anpassungen an die Terminologie des Bundesdatenschutzgesetzes sowie Klarstellungen und redaktionelle Folgeänderungen.

Neu ist die Ergänzung des Absatzes 3 von § 39. Danach dürfen Halterdaten auch zur Durchsetzung von bestimmten Unterhaltsansprüchen übermittelt werden. Als besondere Hilfe für Alleinerziehende sichert das Unterhaltsvorschußgesetz (UVG) den Mindestunterhalt der Kinder. Hat das berechnete Kind für die Zeit, für die ihm die Unterhaltsleistung nach dem UVG gezahlt wird, einen Unterhaltsanspruch gegen den familienfernen Elternteil, so geht dieser Anspruch nach § 7 UVG in Höhe der Unterhaltsleistung auf das Land über. In einer größeren Zahl dieser Fälle kann der übergegangene Anspruch von der zuständigen Behörde nicht durchgesetzt werden, da der Aufenthaltsort des „untergetauchten“ Unterhaltsschuldners nicht zu ermitteln ist. Nach übereinstimmender Auskunft der Länder reichen die bisherigen Auskunftsrechte (nach § 6 UVG, Vorschriften des Sozialgesetzbuches I und X, dezentrale Anfragen bei Einwohnermeldeämtern) für eine erfolversprechende Ermittlung des Aufenthaltsortes nicht aus, so daß Bund und Länder, die die Kosten der UVG-Leistungen hälftig tragen, erhebliche Einnahmeverluste bei nicht realisierbaren Rückgriffsansprüchen entstehen.

Mit dem vorgesehenen Auskunftsrecht aus dem Zentralen Fahrzeugregister erhalten die zuständigen Landesbehörden ein wirksames Instrument zur Ermittlung des Aufenthaltsortes des Unterhaltsschuldners und damit eine erfolversprechende Möglichkeit, die Rückgriffsquote zugunsten des Bundes- und der Landeshaushalte entscheidend zu erhöhen. Die Vorschrift ist eingefügt in den bisherigen Absatz 3, der die Verwendung der Registerdaten für registerfremde Zwecke (Ansprüche, die „nicht mit der Teilnahme am Straßenverkehr im Zusammenhang“ stehen) enthält. Für die neue Regelung gilt auch die bisherige Bagatellgrenze von 1 000 DM.

Der neue Absatz 1 in § 42 ermöglicht die Nutzung der Daten aus den Melderegistern nach den Meldegesetzen der Länder, um Zweifel an der Identität von

eingetragenen Personen zu klären. Eine entsprechende Regelung ist bereits in § 34 Abs. 1 für die Erhebung der Daten eingestellt. Bevor jedoch die Melderegister genutzt werden, sollen für das Zentrale Fahrzeugregister beim KBA die Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die die beiden anderen im KBA geführten Register bieten könnten: Dies sind das Verkehrszentralregister und das Zentrale Fahrerlaubnisregister. Nach Satz 1 des neuen Absatzes 1 in § 42 ist deshalb zunächst die Nutzung des Verkehrszentralregisters und des Zentralen Fahrerlaubnisregisters vorgesehen.

Die bisherigen Regelungen über den Datenabgleich zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und den Zulassungsbehörden sowie zwischen Kraftfahrt-Bundesamt bzw. Zulassungsbehörden und Finanzämtern wurden redaktionell überarbeitet und als neue Absätze 2 und 3 eingestellt.

Der neue Absatz 1 von § 43 enthält allgemeine Regelungen für die Datenübermittlung. Vgl. Begründung zu § 30 Abs. 9. Der bisherige Text des § 43 wird zu Absatz 2.

Zu Nummer 35

Der bisherige § 46 StVG (Verhältnis des allgemeinen Datenschutzrechts zu den bereichsspezifischen Vorschriften des StVG) enthält eine allgemeingültige Regelung und ist entbehrlich.

Zu Nummer 36

In § 47 werden Ermächtigungsgrundlagen für die Datenübermittlung im automatisierten Verfahren an ausländische Behörden aufgenommen. Nummer 5b stellt die Grundlage für die Bestimmung des Datenumfangs, Nummer 5c die für die Bestimmung des Empfängers der Daten dar.

Im übrigen handelt es sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Nummer 37 (neue Abschnitte VI und VII)

Der neue Abschnitt VI enthält die Regelungen über die örtlichen und das Zentrale Fahrerlaubnisregister. Die Vorschriften orientieren sich, soweit möglich, formal an den Bestimmungen über das Verkehrszentralregister und die Fahrzeugregister in den Abschnitten IV und V des StVG.

Zu § 48

§ 48 enthält die Festlegung der Zuständigkeiten und die Zuweisung der Aufgaben für die Führung der Fahrerlaubnisregister.

Die Zuständigkeit und die Aufgabe der Führung der örtlichen Register nach Absatz 1 war bislang durch § 10 Abs. 2 StVZO den für die Erteilung von Fahrerlaubnissen zuständigen unteren Verwaltungsbehörden (Fahrerlaubnisbehörden) zugewiesen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat als Register über erteilte Fahrerlaubnisse bisher nur das Fahranfängerregister im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach dem bisherigen § 2c StVG geführt. Das neue Regi-

ster aller Fahrerlaubnisinhaber stellt, soweit es über das genannte Register hinausgeht, für das Kraftfahrt-Bundesamt eine neue Aufgabe dar.

Grundlage für die Speicherung in den örtlichen Registern (Absatz 1) ist eine Maßnahme der speichernden Behörden. Wie bislang speichert das jeweilige örtliche Fahrerlaubnisregister nur die Daten, die auf den eigenen Maßnahmen der betreffenden örtlichen Fahrerlaubnisbehörde beruhen oder Einfluß auf ihr Handeln und ihre Entscheidungen haben, wie z. B. Fahrverbote, während deren Dauer sie keinen Ersatzführerschein ausstellen dürfen.

Unter den das Zentrale Register betreffenden Absatz 2 Nr. 1 fallen die von einer deutschen Behörde erteilten deutschen Fahrerlaubnisse und die entsprechenden Führerscheine, unter Nummer 2 die von einer deutschen Behörde registrierten (ausländischen) Fahrerlaubnisse von Personen, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland haben.

Absatz 2 Nr. 3 betrifft Personen ohne ordentlichen Wohnsitz im Inland. Die erste Alternative (von einer inländischen Fahrerlaubnisbehörde erteilte Fahrerlaubnisse) betrifft z. B. Inhaber deutscher Fahrerlaubnisse, die ihren ordentlichen Wohnsitz in einem anderen EU-Staat verlegt haben. Sie gilt aber auch für Studenten oder Schüler. Nach der Definition des Begriffs „ordentlicher Wohnsitz“ in Artikel 9 der Richtlinie 91/439/EWG hat der Besuch einer Universität oder Schule keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge. Studenten oder Schüler, die sich ausschließlich zur Ausbildung in der Bundesrepublik Deutschland befinden, deren persönliche Beziehungen aber weiterhin im Heimatstaat liegen, behalten dort ihren ordentlichen Wohnsitz. Gleichwohl können sie auf Grund der Sonderbestimmung in Artikel 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG in der Bundesrepublik Deutschland eine Fahrerlaubnis erwerben, sofern sie sich länger als sechs Monate hier aufhalten. Führerscheine können in besonderen Fällen auch Personen ausgestellt werden, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht im Inland haben, so z. B. wenn der Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem Drittstaat verlegt hat, dort seinen Führerschein verliert oder wenn dem Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, der sich nur vorübergehend in der Bundesrepublik Deutschland aufhält, ein internationaler Führerschein nach § 8 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr ausgestellt wird.

Absatz 3 bildet die datenschutzrechtliche Grundlage für die beabsichtigte zentrale Herstellung von Führerscheinen im Scheckkartenformat. Die Regelung gibt dem Hersteller die Möglichkeit, die Seriennummern zum Nachweis des Verbleibs der Führerscheine zu speichern und ermächtigt ihn, die übrigen Führerscheindaten ausschließlich für den Herstellungsprozeß des Führerscheins zeitweilig zu speichern. Weiterhin wird die Ermächtigungsgrundlage dafür geschaffen, die im Rahmen der Herstellung des Führerscheins erfaßten Daten dem Zentralen Fahrerlaubnisregister direkt übermitteln zu können und damit Erfassungsaufwand beim KBA zu verringern und die Aktualität des Registers zu erhöhen.

Zu § 49

§ 49 enthält die Zweckbestimmung der Fahrerlaubnisregister. Sie sollen allen Behörden und sonstigen Stellen, die die Daten für die Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen, insbesondere den Fahrerlaubnis- und Strafverfolgungsbehörden, Auskunft über Bestehen, Art und Umfang von Fahrerlaubnissen, Führerscheinen sowie Berechtigungen, ein Fahrzeug zu führen, geben.

Die örtlichen Register dienen darüber hinaus auch der Beurteilung der Eignung und Befähigung von Kraftfahrzeugführern. Zu diesem Zweck wird auch das Verkehrszentralregister geführt (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 1).

Zu § 50

§ 50 legt die Daten fest, die in den Registern zu speichern sind, wobei Absatz 1 die Daten betrifft, die in beide Register aufzunehmen sind, während Absatz 2 zusätzliche Daten enthält, die lediglich in den örtlichen Registern gespeichert werden dürfen.

Während die „sensibleren“ Personendaten abschließend im Gesetz selbst aufgezählt sind (Absatz 1 Nr. 1, Absatz 2 Nr. 1), sollen die Sachdaten durch Rechtsverordnung auf der Grundlage von § 63 Abs. 1 Nr. 2 im einzelnen bestimmt werden. Dies ist wegen des Umfangs der Daten und der immer wieder auftretenden Notwendigkeit geboten, in möglichst kurzer Zeit Regelungen über die Erhebung und Speicherung oder auch den Wegfall bestimmter Fahrerlaubnisdaten zu erlassen. Hierfür erscheint der Weg der Rechtsverordnung geeigneter und auch der Sache angemessen. Auch für den Ordnungsgeber sind maßgebend selbstverständlich die in § 49 enthaltene Zweckbindung sowie die Eignung und Erforderlichkeit der Daten für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben.

Während die Anschrift im Zentralen Register nicht gespeichert werden soll (vgl. Abschnitt 7 e) des allgemeinen Teils der Begründung, ist die Anschrift in den örtlichen Registern, z. B. für einen Schriftwechsel mit dem Betroffenen, notwendig.

In den örtlichen Registern dürfen auch Entscheidungen gespeichert werden, die im Verkehrszentralregister registriert sind (Absatz 2 Nr. 2). Dies beruht auf der Aufgabe der örtlichen Register, den entscheidenden Fahrerlaubnisbehörden schnell und ohne großen Aufwand einen Überblick über die von ihnen getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen, die sie bei ihren Maßnahmen berücksichtigen müssen, zu geben und ihnen so die Durchführung von Verwaltungsverfahren zu erleichtern. Damit sollen keine weitergehenden Verwertungsmöglichkeiten als nach den Vorschriften für das Verkehrszentralregister eröffnet werden. Nach § 61 Abs. 2 finden deshalb die das Verkehrszentralregister betreffenden Vorschriften für die Tilgung und Verwertung auch auf die örtlichen Register Anwendung.

Zu § 51

§ 51 verpflichtet die Fahrerlaubnisbehörden zur Mitteilung der im Zentralen Fahrerlaubnisregister zu

speichernden Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt. Eine unverzügliche Übermittlung ist für die Aktualität und Funktionsfähigkeit des Registers unerlässlich.

Die §§ 52 bis 59 befassen sich mit den in den Fahrerlaubnisregistern gespeicherten Daten und gliedern sich wie folgt:

§ 52 Übermittlung für hoheitliche Aufgaben an die dafür zuständigen Stellen,

§ 53 Abruf im automatisierten Verfahren,

§ 54 Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren,

§ 55 Übermittlung an ausländische öffentliche Stellen,

§ 56 Abruf im automatisierten Verfahren durch ausländische Stellen,

§ 57 Übermittlung und Nutzung für wissenschaftliche, statistische und gesetzgeberische Zwecke,

§ 58 Auskunft an den Betroffenen über eigene Daten,

§ 59 Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern.

Die §§ 52 ff. regeln lediglich die Übermittlung der Daten, nicht jedoch deren Verarbeitung und Nutzung durch den Empfänger. Die Verantwortlichkeit der Registerbehörden muß sich auf die Zulässigkeit der Übermittlung beschränken. Wegen der Verwendung durch den Datenempfänger vgl. § 60.

Zu § 52

§ 52 Abs. 1 Nr. 1 und 2 erlaubt die Übermittlung der Daten für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, zur Vollstreckung von Strafen und Bußgeldentscheidungen und zum Strafvollzug.

Absatz 1 Nr. 3 betrifft insbesondere die Aufgaben der Fahrerlaubnisbehörden. Bei Absatz 2 handelt es sich um Kontrollen der Fahrerlaubnis und Führerscheine durch Polizei und Grenzbehörden zum Zwecke der Feststellung der Fahrberechtigung.

Welche Daten im einzelnen für den jeweiligen Zweck übermittelt werden, wird durch Rechtsverordnung auf der Grundlage von § 63 Abs. 1 Nr. 2 bestimmt werden. Es gilt das Prinzip der Teilauskunft, es werden also nur diejenigen Daten übermittelt, die für den jeweiligen Zweck erforderlich sind.

Absatz 3 regelt die Maßnahmen, die zur Kontrolle der Rechtmäßigkeit bei Übermittlungen im konventionellen Verfahren notwendig sind.

Zu § 53

§ 53 regelt die Übermittlung von Daten durch Abruf im automatisierten Verfahren („on-line“) aus den örtlichen Registern und dem Zentralen Register.

Zugriffsberechtigt sollen alle Stellen sein, denen die Aufgaben nach § 52 obliegen, da angesichts der ca. 48 Mio. Fahrerlaubnisinhaber in der ganzen Bundesrepublik Deutschland die Anzahl der täglichen Bearbeitungsfälle in allen Bereichen naturgemäß sehr hoch ist und eine „on-line-Übermittlung“ eine wesentliche Verfahrensvereinfachung darstellt. Außer-

dem wird die Klärung der Fahrberechtigung häufig eilbedürftig sein, z. B. wenn die Polizei vor der Entscheidung steht, ob sie einen Fahrer, der keinen Führerschein vorweisen kann, weiterfahren läßt oder gegen ihn sofort Maßnahmen ergreift. Die Polizei kann zudem Kontrollen schneller und damit häufiger durchführen. Außerdem werden die Fahrerlaubnisbehörden durch den weitgehenden Wegfall der polizeilichen Anfragen entlastet.

Das Verwaltungsverfahren wird zügiger und kostengünstiger durchgeführt. Für die Betroffenen würden die Verfahren kürzer und bürgerfreundlicher, wenn z. B. die Fahrberechtigung an Ort und Stelle geklärt werden kann. Unter Abwägung aller Belange erscheint es daher gerechtfertigt, den genannten Empfängern die Möglichkeit zum Abruf der Daten im automatisierten Verfahren – unter Beachtung der Vorschriften für die Mißbrauchssicherung – einzuräumen.

Die Absätze 2 bis 4 lehnen sich an die entsprechenden Vorschriften für die Fahrzeugregister in § 36 Abs. 5 bis 7 an.

Die Absätze 2 und 3 enthalten Regelungen zum Schutz gegen mißbräuchliche Abrufe sowie Bestimmungen über die Protokollierung der Abrufe, die der nachträglichen Überprüfung dienen, ob die Abrufe zulässig waren. Wegen der Nutzung der Protokoll-daten vgl. Begründung zu § 30a Abs. 3 und § 36 Abs. 6.

Absatz 5 behandelt die Einsichtnahme in die örtlichen Register als besondere Form des direkten Zugriffs auf die Daten. In Satz 1 wird eine besondere Rechtsgrundlage geschaffen für die Fälle, in denen die Polizei während der Nachtzeit oder am Wochenende Einsicht in die örtlichen Register der Fahrerlaubnisbehörden nehmen müssen, um sich in eilbedürftigen Fällen die notwendigen Informationen für ihre Aufgabenerfüllung zu verschaffen. Die Einsicht ist auf das örtliche Fahrerlaubnisregister beschränkt, weil beim Zentralen Fahrerlaubnisregister des Kraftfahrt-Bundesamtes die Abrufmöglichkeit im automatisierten Verfahren besteht. Gleichwohl wird die Regelung in § 53 Abs. 5 für erforderlich gehalten, weil es mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, bis das Zentrale Register vollständig die vorgeschriebenen Daten erfaßt hat. Das Einsichtsrecht ist jedoch nur bezüglich der örtlichen Register vorgesehen, die nicht im automatisierten Verfahren geführt werden, da bei Einführung der Automatisierung bei den Fahrerlaubnisbehörden, konventionelle Register, in die Einsicht genommen werden könnte, wegfallen dürften. Satz 2 schreibt Protokollierungsmaßnahmen vor, um auch für dieses Verfahren des Direktabrufs von Daten Kontrollmöglichkeiten zu schaffen.

Zu § 54

§ 54 eröffnet auch für das Zentrale Fahrerlaubnisregister die Möglichkeit der Verwendung automatisierter Anfrage- und Auskunftsverfahren, wie sie für das Verkehrszentralregister (§ 30b) und das Zentrale Fahrzeugregister (§ 36a) vorgesehen sind (vgl. Begründung zu Nr. 19).

Zu § 55

§ 55 regelt die Übermittlung von Daten an Stellen im Ausland. Die Regelung entspricht grundsätzlich der vergleichbaren Bestimmung für das Verkehrszentralregister in § 30 Abs. 7. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

Dabei wird der Datenübermittlung im Zusammenhang mit der Anwendung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie besondere Bedeutung zukommen (vgl. Abschnitt 7 des allgemeinen Teils der Begründung). Angesichts des Wegfalls der Grenzen innerhalb der Europäischen Union, der zunehmenden Verflechtungen in allen Lebensbereichen mit anderen Staaten und dem daraus resultierenden Erfordernis einer effektiven zwischenstaatlichen Zusammenarbeit, sollen ausländische Stellen im wesentlichen in demselben Umfang Auskunft bekommen wie inländische.

Zu § 56

§ 56 eröffnet öffentlichen Stellen in EU- und EWR-Staaten die Möglichkeit zum Abruf der Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister im automatisierten Verfahren. Damit wird die schnelle und effektive Zusammenarbeit zwischen den EU- und EWR-Staaten gemäß Artikel 12 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie sichergestellt. Im übrigen vgl. Begründung für die Errichtung eines Zentralen Fahrerlaubnisregisters (Allgemeiner Teil, Abschnitt 7).

Außerdem wird auf die Begründung zu § 30a Absatz 5 und § 37a StVG verwiesen.

Zu § 57

§ 57 regelt die Verarbeitung und Nutzung der Daten für wissenschaftliche, statistische und gesetzgeberische Zwecke. Die Vorschrift folgt den entsprechenden Regelungen in den §§ 38 und 38a für die Fahrzeugregister mit Ausnahme der dort genannten Verkehrsplanungen, zu denen die in den Fahrerlaubnisregistern gespeicherten Daten nichts beizutragen vermögen.

Die Bedeutung des Straßenverkehrs und der Maßnahmen in diesem Bereich (insbesondere zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen) sowie die rasche Entwicklung im Straßenverkehr fordern stets auch neue gesetzgeberische, administrative und sonstige Maßnahmen. Diese beruhen nicht selten auf wissenschaftlichen Vorhaben und statistischen Untersuchungen. Deshalb müssen die Daten der Register auch hierfür vorgehalten werden.

Zu § 58

§ 58 regelt die Auskunftserteilung an eine Privatperson über den sie betreffenden Inhalt des Registers. Die Auskunft wird unentgeltlich, d. h. gebührenfrei und ohne Erstattung der Auslagen, erteilt.

Zu § 59

Diese Vorschrift regelt den Datenvergleich zur Beseitigung von Fehlern. Außerdem erlaubt sie, die Datenbestände mit Hilfe des jeweils anderen Registers zu

vervollständigen, wenn sie ganz oder teilweise verlorengehen. Die Gewährleistung eines fehlerfreien und vollständigen Datenbestandes ist Aufgabe einer ordnungsgemäßen Registerführung. Außerdem hat der Betroffene aus allgemeinem Datenschutzrecht einen Anspruch auf Berichtigung fehlerhafter Daten. Im übrigen wird auf die Begründung zu § 28 Abs. 5 und 6 sowie zu § 42 Abs. 2 verwiesen.

Zu § 60

Der neue Absatz 1 von § 60 enthält allgemeine Regelungen für die Datenübermittlung. Vgl. Begründung zu § 30 Abs. 9. Im übrigen übernimmt § 60 Abs. 2 die in § 43 Abs. 2 für die Fahrzeugregister getroffene Regelung über die Verwendung der Daten durch den Empfänger.

Zu § 61

§ 61 regelt die Löschung der Daten.

Wird die Fahrerlaubnis entzogen oder verzichtet der Inhaber auf seine Rechte, so werden die Daten im Zentralen Fahrerlaubnisregister gelöscht. Die entsprechenden Tatbestände sind dann nur noch im Verkehrszentralregister gespeichert.

Außerdem hat das KBA die Daten im Zentralen Fahrerlaubnisregister zu löschen, wenn es eine amtliche Mitteilung über den Tod der betreffenden Person erhalten hat.

Absatz 1 Satz 2 übernimmt der Sache nach die bisher in § 2c Abs. 2 enthaltene Überlieferfrist für die Fahrerlaubnisdaten im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis auf Probe.

Absatz 2 enthält eine entsprechende Regelung für die örtlichen Register. Soweit diese Register Entscheidungen enthalten, die auch im Verkehrszentralregister einzutragen sind, gelten für die Tilgung und Verwertung die Vorschriften des Verkehrszentralregisters.

Zu § 62

§ 62 berücksichtigt, daß die Dienststellen der Bundeswehr selbst Fahrerlaubnisse (Dienstfahrerlaubnisse) erteilen und Führerscheine (Dienstführerscheine) ausstellen und hierüber eigene Register (nicht nur örtliche, sondern auch ein zentrales) zur Erfüllung ihrer Aufgaben führen. Die zentrale Speicherung obliegt der Zentralen Militärkraftfahrtstelle. Daneben führen die erteilenden Dienststellen Register auf örtlicher Ebene. Dies braucht nicht besonders geregelt zu werden, da in § 2 Abs. 9 StVG n. F. (Artikel 1 Nr. 2) diesen Dienststellen allgemein die Aufgaben der Fahrerlaubnisbehörden zugewiesen werden, so daß auch die Registervorschriften für die von diesen Behörden geführten örtlichen Fahrerlaubnisregister (vorbehaltlich notwendiger Sonderbestimmungen) Anwendung finden. Im Zentralen Fahrerlaubnisregister beim Kraftfahrt-Bundesamt sollen die Personendaten, die Tatsache des Bestehens einer Dienstfahrerlaubnis einschließlich der erteilten Klasse sowie das Datum des Ablaufs der Probezeit gespeichert werden. Dies ist u. a. für die Zwecke der Fahrerlaubnis auf Probe – die Probezeit kann auch

mit einer Dienstfahrerlaubnis absolviert werden – notwendig.

Zu § 63

§ 63 enthält die Ermächtigungsgrundlagen zum Erlaß von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung der gesetzlichen Vorschriften für die Fahrerlaubnisregister.

Zu Abschnitt VII, Gemeinsame Vorschriften, Übergangsbestimmungen, §§ 64 und 65

Zu § 64

Die im Verkehrszentralregister und im Zentralen Fahrerlaubnisregister über eine bestimmte Person enthaltenen Eintragungen können nur aufgefunden werden, wenn die bei der Suche verwendeten Merkmale Familienname, Vorname und Geburtsname mit den im Register eingetragenen Merkmalen übereinstimmen. Ändert sich der Name, so kann eine Suche mit dem neuen Namen nur dann dazu führen, daß über diese Person im Register enthaltene Eintragungen aufgefunden werden, wenn der neue Name bereits im Register vermerkt ist. Um die Erteilung zutreffender Auskünfte aus dem Register zu gewährleisten, ist deshalb die Unterrichtung des KBA von einer Namensänderung aufgrund einer gerichtlichen Entscheidung, der Entscheidung einer deutschen Verwaltungsbehörde oder einer gegenüber der zuständigen Behörde abgegebenen Erklärung vorgesehen. Die Mitteilungen können nicht auf Personen beschränkt werden, über die das Register eine Eintragung enthält, da dies den entscheidenden Behörden in der Regel nicht bekannt ist. Allerdings gilt die Regelung nur für Personen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Entscheidungen, die Personen unter 14 Jahren betreffen, dürfte das Register nur in äußerst seltenen, zu vernachlässigenden Fällen enthalten, da die Schuldfähigkeit bzw. Verantwortlichkeit nach § 19 StGB und § 12 OWiG erst mit dem vollendeten 14. Lebensjahr einsetzt, vorher also keine Entscheidungen wegen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten ergehen können; außerdem dürfen Kraftfahrzeuge erst ab dem 15. Lebensjahr geführt werden, so daß Verwaltungsentscheidungen ebenfalls kaum früher zu erwarten sind. Das KBA darf die Mitteilungen nur zur Aktualisierung der Personendaten von im Verkehrszentralregister und im Zentralen Fahrerlaubnisregister eingetragenen Personen verwenden. Mitteilungen über nicht eingetragene Personen hat das KBA unverzüglich zu vernichten.

Die Regelung entspricht im wesentlichen der im Rahmen des Entwurfs eines Justizmitteilungsgesetzes für das Bundeszentralregister vorgesehenen Regelung (vgl. Bundestagsdrucksache 13/4709). Unterschiede bestehen nur insoweit, als die Mitteilungen auf Personen ab 14 Jahren beschränkt sind und auch das Geschlecht der betreffenden Personen mitgeteilt wird; letzteres ist angesichts des wesentlich umfangreicheren Datenbestandes des ZFER im Verhältnis zum Bundeszentralregister zur Identifizierung der eingetragenen Personen notwendig.

Bis zum Inkrafttreten des Gesetzes ist zur Regelung der Einzelheiten auch die Zweite Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung zu ändern.

Zu § 65

§ 65 enthält die notwendigen Übergangsbestimmungen. Sie sind notwendig, soweit altes Recht durch neues ersetzt wird. Besonders hinzuweisen ist auf folgende Bestimmungen:

Zu Absatz 1

Registerauskünfte etc., die sich in den Akten befinden, müssen künftig aus Datenschutzgründen in der Regel nach zehn Jahren vernichtet bzw. die darin enthaltenen Daten gesperrt werden. Für die Zukunft können die Fahrerlaubnisbehörden die Arbeitsabläufe so organisieren, daß der damit verbundene Aufwand hinnehmbar ist. In der Vergangenheit wurde dieser Aspekt bei der Aktenführung nicht berücksichtigt. Für eine kurzfristige Durchsicht der vorhandenen Aktenbestände auf zu vernichtende Unterlagen bzw. auf zu sperrende Daten fehlt es den Fahrerlaubnisbehörden an Personal. Die Unterlagen brauchen daher in diesem Fall erst vernichtet bzw. gesperrt zu werden, wenn sich die Fahrerlaubnisbehörde ohnehin aus anderem Anlaß mit dem Vorgang befaßt, spätestens aber innerhalb von 15 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Unter Absatz 6 fallen insbesondere Entscheidungen nach § 94 StPO (§ 28 Abs. 3 Nr. 9) und Entscheidungen ausländischer Stellen, die Inhaber deutscher Fahrerlizenzen betreffen (§ 28 Abs. 3 Nr. 10).

Nach Absatz 9 ist die neue Regelung der Tilgungsfristen bis zum Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes nur auf Entscheidungen anzuwenden, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetragen worden sind. Dies gilt auch für solche Fälle, in denen die neue Regelung kürzere Tilgungsfristen enthält. Dies ist nur bei Straftaten mit Freiheitsstrafe von mehr als drei Monaten, in denen keine Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet wurde, der Fall. Eine Anwendung des neuen, günstigeren Rechts auch auf solche bereits eingetragenen Entscheidungen würde zu einem unverhältnismäßig großen Verwaltungsaufwand führen. Für die Umstellung, die nur einen sehr geringen Anteil der Eintragungen betrifft, würden 14 zusätzliche Mitarbeiter benötigt, da hierzu eine Überprüfung des gesamten Bestandes der Eintragungen erforderlich wäre. Die Fortgeltung der alten Tilgungsbestimmungen für Eintragungen aus der Zeit vor Inkrafttreten des Gesetzes ist ebenfalls aus Kostengründen auf fünf Jahre beschränkt worden.

Absatz 10 bestimmt, daß nach dem vollständigen Aufbau des Zentralen Fahrerlaubnisregisters und der Übernahme der Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach § 2a Abs. 2 und § 4 Abs. 3 sowie der on-line-Verbindung der Fahrerlaubnisbehörden mit den zentralen Registern die örtlichen Fahrerlaubnisregister nicht mehr geführt werden, da sie dann entbehrlich sind. Damit wird eine nur einmalige Datenspeicherung gewährleistet (Datenschutz). Außerdem

wird dadurch eine Aufwandsreduzierung bei den örtlichen Fahrerlaubnisbehörden erreicht.

Unerläßliche Voraussetzungen sind, daß

- die betreffenden Daten vollständig in das Zentrale Fahrerlaubnisregister und das Verkehrszentralregister übernommen sind und
- für die örtliche Fahrerlaubnisbehörde die Möglichkeit des Abrufs im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister und dem Verkehrszentralregister besteht.

Als spätester Termin für den Wegfall der örtlichen Register legt das Gesetz den 31. Dezember 2005 fest. Falls dieser Termin aus organisatorischen oder technischen Gründen nicht gehalten werden kann, muß die Frist verlängert werden.

Zu Nummer 38 (Anlage zu § 2a)

Folgeänderung zu Nummer 3.

2. Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrlehrergesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird um die in das Gesetz neu aufgenommenen Vorschriften ergänzt.

Zu Nummer 2 (§ 1 und § 2)

Zu § 1

Die Fahrlehrerlaubnisklassen werden der durch die Zweite EU-Führerscheinrichtlinie notwendig werdenden Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen angepaßt (Absatz 1 und 2). Wegen der Definition der neuen Klassen wird auf die Begründung zu Art. 1 Nr. 2 verwiesen. Der Klammerzusatz „ohne Beschränkung“ in Satz 2 soll sicherstellen, daß der Inhaber der Fahrlehrerlaubnis der Klasse A entsprechend der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie bereits über eine zweijährige Fahrpraxis auf leistungsbeschränkten Kraffrädern (bis 25 kW) verfügt.

Im Gegensatz zur Fahrlehrerlaubnis der Zusatzklassen, wird die Grundfahrlehrerlaubnis der Klasse BE zunächst befristet erteilt, um dem Fahrlehreranwärter Gelegenheit zu geben, schon während seiner praktischen Ausbildung Fahrschüler auszubilden und die für die Fahrlehrerprüfung vorgeschriebenen Lehrproben mit Fahrschülern durchzuführen. Von der befristeten Fahrlehrerlaubnis darf nur unter Aufsicht Gebrauch gemacht werden. Die Befristung auf zwei Jahre unterstreicht den vorläufigen Charakter. Sie erlischt mit der Erteilung der unbefristeten Fahrlehrerlaubnis oder mit dem endgültigen Nichtbestehen der Fahrlehrerprüfung oder sonst durch Fristablauf (§ 9a Abs. 1). Erst mit Erteilung der unbefristeten Fahrlehrerlaubnis wird der Fahrlehreranwärter (§ 22 Abs. 1) Fahrlehrer.

Absatz 2 entspricht der bisherigen Rechtslage, wonach der Motorradfahrlehrer für sämtliche Motorrad-Fahrerlaubnisklassen und der Pkw-Fahrlehrer auch für die zum Führen langsamer Zugmaschinen erforderliche Fahrerlaubnis ausbilden darf. Die Ausbildung zum Führen schnellerer Zugmaschinen und

Arbeitsmaschinen (mehr als 32 km/h) muß aus Gründen der Verkehrssicherheit allerdings in Klasse-CE-Fahrschulen erfolgen.

Absatz 3 Satz 1 stellt klar, daß von der neugeschaffenen befristeten Fahrlehrerlaubnis nicht isoliert Gebrauch gemacht werden darf, sondern nur im Rahmen eines Ausbildungsverhältnisses in einer Fahrschule. Die besondere Erwähnung des Ausbildungsverhältnisses macht deutlich, daß es sich hierbei nicht um ein Beschäftigungsverhältnis im Sinne dieser Vorschrift handelt. Der Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis ist weiterhin Fahrlehreranwärter (§ 22 Abs. 1). Ebenso wie der in einem Beschäftigungsverhältnis mit einem Fahrschulinhaber stehende Fahrlehrer unterliegt der sich in einem Ausbildungsverhältnis befindende Fahrlehreranwärter der Organisations-, Leitungs- und Entscheidungsgewalt des Fahrschulinhabers.

Zu § 2

Neben der Anpassung an die neuen Fahrerlaubnisklassen enthält die Vorschrift vor allem eine redaktionelle Straffung.

Die einzelnen Erteilungsvoraussetzungen werden in Absatz 1 aufgeführt und in den weiteren Absätzen erläutert.

Das Fahrlehrer-Mindestalter wird von 23 auf 22 Jahre gesenkt (Satz 1 Nr. 1). Hierdurch soll die Qualifikation des Fahrlehrernachwuchses verbessert werden. Wer sich bereits in einem anderen Beruf bewährt hat und dort günstige Zukunftsaussichten sieht, ist selten bereit, sich einer zusätzlichen kostspieligen Fahrlehrerausbildung zu unterziehen. Die Neuregelung soll eine Negativauslese vermeiden und tüchtigen jungen Leuten einen Anreiz geben, Fahrlehrer zu werden. Dies gilt auch für Abiturienten und Inhaber eines vergleichbaren Bildungsabschlusses, für die der Fahrlehrerberuf nunmehr interessanter wird. Mit der Herabsetzung des Mindestalters wird ferner eine Annäherung an die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften übliche Altersgrenze für Fahrlehrer erzielt. Die Neuregelung dient schließlich der Verwaltungsvereinfachung, da die bisher übliche Befreiung vom Mindestalter durch Einzelausnahmegenehmigung weitgehend überflüssig wird.

Wegen des Sachzusammenhangs mit der geistigen und körperlichen Eignung wird die fachliche Eignung (bisher § 2 Nr. 5) nach Satz 1 Nr. 2 übernommen. Die Fahrlehrerprüfung wird eine eigenständige Erteilungsvoraussetzung (Satz 1 Nr. 7). Grundsätze und Struktur der Prüfung werden in § 4 festgelegt. Die Einzelheiten und das Prüfverfahren sind in der Fahrlehrer-Prüfungsordnung zu bestimmen.

Da eine längere Fahrpraxis des Bewerbers um die Fahrlehrerlaubnis auf Fahrzeugen der Klasse BE (Pkw mit Anhänger) oder DE (Bus mit Anhänger) in der Regel nicht vorhanden ist, wird in diesen Fällen auf eine Anhängerpraxis verzichtet (Satz 2). Im Interesse der Rechtsklarheit sollen die an die gesundheitliche Eignung der Fahrlehrer zu stellenden Anforderungen bundeseinheitlich geregelt werden. Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Ermächtigung (Satz 3).

Absatz 2 übernimmt die bisherige Regelung, wonach grundsätzlich erst eine längere Fahrpraxis auf Fahrzeugen derjenigen Klasse, für die die Fahrlehrerlaubnis gelten soll, als „ausreichend“ angesehen werden kann. Die zweijährige Fahrpraxis im Anhängerbetrieb der künftigen Lkw-Fahrlehrer kann entweder wie bisher durch eine hauptberuflich innerhalb von sechs Monaten erworbene Anhängerpraxis oder durch eine zusätzliche Kompaktausbildung in mindestens 60 Fahrstunden ersetzt werden. Entsprechendes gilt für die Fahrpraxis von Anwärtern auf die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE. Satz 3 stellt klar, daß für den Busfahrlehreranwärter eine hauptberufliche Fahrpraxis auf Bussen ohne Anhänger ausreicht. Die Sonderregelung für Bundeswehr und Grenzschutz (Satz 2) ist erforderlich, weil die dort eingesetzten Fahrer hauptberuflich Soldat bzw. Grenzschutzbeamte sind.

Absatz 3 verlängert die Ausbildungsdauer zum Erwerb der Grundfahrlehrerlaubnis (Klasse BE) um fünf Monate. Mit der Verlängerung wird eine Verbesserung der verkehrspädagogischen Ausbildung angestrebt. Nach wie vor erfolgt auch gemäß der künftigen Regelung (Absatz 4) zunächst die Ausbildung in einer anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte. Hier werden die theoretischen Grundlagen gelegt. Die Ausbildung „in geschlossenen Kursen“ bedeutet, daß einmal keine zeitliche Unterbrechung erfolgen darf (mit Ausnahme der in Absatz 4 selbst zugelassenen Ausnahme). Zum anderen soll der Inhalt der Kurse sich nur auf die für die Ausbildung zum Fahrlehrer notwendigen Fachgebiete erstrecken. Nach der fünfeinhalbmonatigen Ausbildungsphase in der Fahrlehrerausbildungsstätte, die wie bisher vorrangig der Wissensvermittlung dient, schließt sich erstmals eine Ausbildung in der Praxis an (Absatz 5 Satz 1).

Während der praktischen Ausbildung von viereinhalb Monaten in einer Fahrschule soll der Fahrlehreranwärter vor allem lernen, die in der Ausbildungsstätte erworbenen Kenntnisse, wie Grundsätze der Pädagogik, Lehrmethoden, Unterrichtsgestaltung in die Praxis umzusetzen. Dies geschieht im Unterricht mit echten Fahrschülern unter Anleitung und Aufsicht eines erfahrenen Fahrlehrers (§ 9b). Über die in der ehemaligen DDR vorgeschriebene einmonatige praktische Ausbildung der Fahrlehrer in einer Fahrschule liegen gute Erfahrungen vor. Nach bisheriger Rechtslage konnte in der Bundesrepublik Deutschland die Unterrichtserteilung in der Fahrlehrerausbildungsstätte nur simuliert werden.

Ergänzend zur praktischen Ausbildungsphase erfolgt eine zusätzliche Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte. Während der zweimal eine Woche betragenden Zusatzausbildung wird das in der Praxis Gelernte zusammengefaßt, ausgewertet und ergänzt und der Fahrlehreranwärter auf die unterrichtspraktischen Teile der Fahrlehrerprüfung vorbereitet (Absatz 5 Satz 2 und 3).

Da mit der Erweiterung der Fahrlehrerausbildung um die Praxiskomponente Neuland beschritten wird, soll eine wissenschaftliche Begleituntersuchung Aufschluß darüber geben, ob oder inwieweit weitere gesetzgeberische Maßnahmen bezüglich der inhalt-

lichen und zeitlichen Gestaltung des neuen Ausbildungsabschnitts erforderlich werden.

Hinsichtlich der auf der Grundfahrlehrerlaubnis BE aufbauenden Fahrlehrerlaubnisklassen A und CE bleibt es bei der bisherigen Ausbildungsdauer (Absatz 3 Satz 1). Für die neugeschaffene Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE wird die gleiche Zeit wie für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE vorgeschrieben. Wegen der teilweise gleichen Ausbildungsinhalte der beiden Klassen wird jedoch jeweils ein Monat der Ausbildung für die andere Klasse angerechnet (Absatz 3 Satz 2 und 3). Die Gesamtausbildung zum Fahrlehrer aller Klassen beträgt somit 14 Monate gegenüber acht Monaten nach bisheriger Rechtslage, die allerdings keine besondere Fahrlehrerlaubnis für die Ausbildung von Busfahrern vorsah.

Absatz 6 enthält für Bewerber, die bereits in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften Fahrlehrer sind, generelle Ausnahmen von den Erteilungsvoraussetzungen für die Fahrlehrerlaubnis. Das gleiche gilt für Fahrlehrer aus einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992. Nach der Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG (EG-Amtsblatt Nr. L 2095.25 vom 24. Juli 1992) gelten die innerhalb der Europäischen Union erworbenen Fahrlehrerlaubnisse zwar nicht unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Diese sind jedoch verpflichtet, einen erleichterten Berufszugang zu ermöglichen. So kann eine Eignungsprüfung nur dann verlangt werden, wenn sich die bisherige Ausbildung und Prüfung des Bewerbers wesentlich von den Bestimmungen der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und der Prüfungsordnung für Fahrlehrer unterscheiden. Dies ist im Einzelfall von der Erlaubnisbehörde festzustellen. Statt einer Eignungsprüfung kann ein Anpassungslehrgang verlangt werden. Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

Zu Nummer 3 (§ 3)

Neben redaktionellen Folgeänderungen enthält die Vorschrift den Nachweis der praktischen Ausbildung als neue Antragskomponente (Satz 2 Nr. 8). Die Bescheinigung der Fahrschule über die praktische Ausbildung und das während dieses Ausbildungsabschnitts zu führende Berichtsheft sind zusammen mit der Bescheinigung der Fahrlehrerausbildungsstätte über die abschließende Ausbildung den bereits vorgelegten Antragsunterlagen nachzureichen (Satz 3). Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird auf die Vorlage einer Geburtsurkunde und einer amtlich beglaubigten Abschrift des Führerscheins verzichtet (Satz 2 Nr. 1 und 4).

Zu Nummer 4 (§ 4)

Die Zulassungsvoraussetzungen für die Fahrlehrerprüfung (bisheriger Absatz 1) werden aus Gründen des Sachzusammenhangs und der Rechtssystematik in die Prüfungsordnung für Fahrlehrer übernommen werden.

Die Neufassung von Absatz 1 setzt neue Akzente hinsichtlich der fachlichen Eignung des Fahrlehrers. Neu ist die ausdrückliche Erwähnung der verkehrspädagogischen Kenntnisse sowie der Kenntnisse der umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise. Mit dem generellen Erfordernis von „gründlichen“ Kenntnissen wird eine Verbesserung der beruflichen Qualifikation angestrebt. Hingegen genügen in der Kfz-Technik ausreichende Kenntnisse. Hier zeigt sich die Akzentverschiebung in der Fahrschulerausbildung („neuer Ansatz in der Fahrschulerausbildung“).

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 werden sowohl die „Fähigkeit“ wie auch die „Fertigkeit“ verlangt, unterrichten zu können. Fähigkeit bedeutet, daß der Betreffende allgemein in der Lage ist, den Unterricht durchzuführen. Fertigkeit beinhaltet, daß er über den allgemeinen Standard hinaus pädagogisches Geschick zeigen muß, um auch schwierige Unterrichtssituationen zu meistern.

Der neue Absatz 2 sieht vier selbständige Prüfungen vor (die fahrpraktische Prüfung, die Fachkundeprüfung, die Lehrprobe im theoretischen und die Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht). Jede einzelne der vier Prüfungen muß bestanden sein. Das heißt, wird auch nur eine der vier Prüfungen nicht bestanden, kann der Betroffene nicht zum Fahrlehrerberuf zugelassen werden. Ein Ausgleich (Kompensierung einer unzureichenden Leistung durch eine gute) ist nur innerhalb der Fachkundeprüfung möglich. Dort kann eine unzureichende schriftliche durch eine gute mündliche Prüfung und umgekehrt ausgeglichen werden.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Prüfungsordnung (Absatz 3) wird redaktionell gestrafft und um die Zulassungsvoraussetzungen ergänzt.

Zu Nummer 5 (§ 5)

Wie schon bisher das Beschäftigungsverhältnis des Fahrlehrers muß nunmehr auch das neugeschaffene Ausbildungsverhältnis zwischen Fahrlehreranwärter und Fahrschulinhaber in den Fahrlehrerschein eingetragen werden (Folge der Änderung von § 1).

Zu Nummer 6 (§ 6)

Die Vorschrift wurde redaktionell überarbeitet.

Zu Nummer 7 (§ 7)

Die Neuregelung trägt der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie Rechnung, wonach bestimmte Fahrerlaubnisse künftig befristet erteilt werden und nach Fristablauf erlöschen. Da der Fahrlehrer nach § 2 Abs. 13 des Straßenverkehrsgesetzes bei der Ausbildung als „Führer des Kraftfahrzeugs“ gilt und der Besitz der Fahrerlaubnis eine Voraussetzung der Erteilung der Fahrlehrerlaubnis darstellt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 FahrlG), muß das Erlöschen der Fahrerlaubnis durch Fristablauf die gleiche Rechtsfolge haben wie die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Zu Nummer 8 (§ 8)

Folgeänderung der Änderung von § 2.

Zu Nummer 9 (§ 9)

Folgeänderung der Änderung von § 2 und § 3.

Zu Nummer 10 (§ 9a)

Die lediglich Ausbildungs- und Prüfungszwecken dienende „befristete Fahrlehrerlaubnis“ gestattet dem Fahrlehreranwärter, bereits während der Ausbildung praktische Erfahrung in der Unterrichtung von Fahrschülern zu erwerben und seine verkehrspädagogischen Kenntnisse in der Prüfung bei Lehrproben mit echten Fahrschülern nachzuweisen (vgl. Begründung zu § 2). Die Ausbildung erhält hierdurch und den neugeschaffenen Ausbildungsabschnitt der Ausbildung in einer Fahrschule einen stärkeren Bezug zur Praxis. Die Neuregelung dient primär der Verbesserung der beruflichen Qualifikation des Fahrlehrers. Indirekt wird eine verbesserte Fahrschulerausbildung und damit eine Anhebung der Verkehrssicherheit angestrebt.

Die „befristete Fahrlehrerlaubnis“ ist eine Fahrlehrerlaubnis im Sinne von § 1, wenngleich der Inhaber noch nicht Fahrlehrer, sondern weiterhin Fahrlehreranwärter ist (vgl. Begründung zu § 1 Abs. 1 und 3). Es gelten daher im wesentlichen die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen (Abs. 1 Satz 2). Andererseits wird durch die Zweckbestimmung (Satz 1), die Befristung (Satz 4) und die Gebrauchsregelung (Abs. 2) ihr vorläufiger Charakter deutlich gemacht. Absatz 1 Satz 1 stellt sicher, daß die „befristete Fahrlehrerlaubnis“ erst dann erteilt wird, wenn der Bewerber nachgewiesen hat, daß er ein Kraftfahrzeug vorschriftsmäßig, sicher und gewandt führen kann und über das für einen Fahrlehrer erforderliche Fachwissen verfügt. Die betreffenden zwei Prüfungen müssen daher bereits mit Erfolg abgelegt sein. Die noch ausstehenden beiden Lehrproben für den Theorie- und Praxisunterricht (mündliche und praktische Lehrprobe) werden dagegen erst im Anschluß an die Ausbildung des Bewerbers in der Fahrschule und den letzten Ausbildungsabschnitt in der Fahrlehrerausbildungsstätte durchgeführt. Die Fahrlehrerprüfung wird sich also künftig über einen längeren Zeitraum erstrecken.

Das Berichtsheft nach Absatz 3 soll die vorschriftsmäßige praktische Ausbildung des Fahrlehreranwärters sicherstellen und eine effektive Überwachung ermöglichen.

Zu Nummer 10 (§ 9b)

§ 9b befaßt sich mit dem Ausbildungsfahrlehrer. Der Fahrlehreranwärter darf sein Praktikum in Ausübung seiner befristeten Fahrlehrerlaubnis nur unter Aufsicht eines Ausbildungsfahrlehrers vornehmen.

Absatz 1 will sicherstellen, daß der Ausbildungsfahrlehrer über ausreichende Berufserfahrung und Kenntnisse der modernen Verkehrspädagogik verfügt. Letztere müssen in einem Einweisungsseminar aufgefrischt und ergänzt werden.

Sofern der Ausbildungsfahrlehrer nicht Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter ist, untersteht er deren Organisations- und Leitungsgewalt. Um den zusätzlichen Pflichten, insbesondere hinsichtlich des

Einsatzes und der Überwachung, des Ausbildungsfahrlehrers ordnungsgemäß nachkommen zu können, müssen Inhaber oder verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen mindestens die Qualifikation eines Ausbildungsfahrlehrers besitzen (vgl. § 21a). Die Regelung macht deutlich, daß die praktische Fahrlehrerausbildung nur in solchen Fahrschulen stattfinden kann, in denen ordnungsgemäße Fahrschülerausbildung betrieben wird und keine signifikanten Mängel bei der Überwachung oder bei der Führerscheinprüfung ihrer Fahrschüler festgestellt werden.

Absatz 2 bestimmt die Pflichten des Ausbildungsfahrlehrers.

Absatz 3 gibt der Erlaubnisbehörde die Befugnis, dem Ausbildungsfahrlehrer die Ausbildung zu untersagen, wenn er die Anforderungen nach Absatz 1 nicht erfüllt oder wenn er nicht die Gewähr bietet, daß er seinen Verpflichtungen nach Absatz 2 nachkommt. Die Möglichkeit der Untersagung muß der Erlaubnisbehörde bzw. der Aufsichtsbehörde eingeräumt werden, weil im Interesse der Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens die Erteilung einer besonderen „Ausbildungserlaubnis“, die auch widerrufen oder zurückgenommen werden könnte, nicht vorgesehen ist.

Absatz 4 schafft eine Ermächtigungsgrundlage zur Regelung der Einzelheiten durch Rechtsverordnung.

Zu Nummer 11 (§ 11)

Die Neufassung von Absatz 1 Nr. 4 dient einerseits der Klarstellung, daß mit der hauptberuflichen Tätigkeit lediglich die Tätigkeit als angestellter Fahrlehrer in einer Fahrschule gemeint ist. Fahrlehrer der Bundeswehr, Polizei usw. sind dagegen in der Regel hauptberuflich Soldat, Polizeibeamte oder sonstige Angehörige des öffentlichen Dienstes. Andererseits wird deutlich gemacht, daß das Ausbildungsverhältnis während der praktischen Fahrlehrerausbildung (§ 2 Abs. 5 Satz 1) in die zweijährige Angestelltenzeit nicht einbezogen werden kann. Die Aufnahme des betriebswirtschaftlichen Lehrgangs in die Erteilungsvoraussetzungen der Fahrschülerlaubnis (Abs. 1 Nr. 5) war erforderlich, weil die Unkenntnis dieser Materie, die in der Fahrlehrerausbildung nicht behandelt wird, nach Feststellungen bei der Fahrschulüberwachung häufig Ursache wirtschaftlicher Fehlentscheidungen mit Auswirkung auf die Ausbildungsqualität war. Auf die Schaffung einer besonderen Fahrschulleiterprüfung wurde verzichtet, um zunächst Erfahrungen mit der Neuregelung zu sammeln.

Die übrigen Regelungen in Absatz 1 sind unverändert aus der bisherigen Fassung übernommen.

Die Änderung des Absatzes 2 hat zur Folge, daß im Gegensatz zur bisherigen Regelung auch Fahrschulen juristischer Personen nur noch einen verantwortlichen Leiter haben können. Die Gleichstellung mit Fahrschulen natürlicher Personen dient der Sicherung der Ausbildungsqualität und der besseren Überwachung.

Absatz 3 trägt der jüngeren Rechtsprechung Rechnung, wonach entgegen der bisher herrschenden Meinung eine Fahrschule auch in der Rechtsform einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts betrieben werden darf. Die Vorschrift hat insofern lediglich deklaratorische Bedeutung. Sie stellt klar, daß der Gesellschafter einer Gemeinschaftsfahrschule seine Fahrschüler von jedem Mitgesellschafter und dessen angestellten Fahrlehrern mit entsprechender Fahrlehrerlaubnis (Klasse) ausbilden lassen darf. Diese Regelung hat andererseits ihre naturgegebenen Grenzen. Die in § 16 fixierten Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten für jeden einzelnen Inhaber einer Fahrschülerlaubnis können nur vorschriftsmäßig ausgeübt werden, wenn für ihn die Gemeinschaftsfahrschule noch überschaubar ist. Hieraus ergibt sich die Begrenzung auf maximal fünf Fahrschülerlaubnisinhaber. Die notwendige Schriftform des Gesellschaftsvertrags dient der Rechtsklarheit und der besseren Überwachung des Fahrschulbetriebs.

Die Neufassung des Absatzes 4 (bisher Absatz 3) ist zum einen redaktioneller Art. Zum anderen wird die Ermächtigung zum Erlaß von Durchführungsbestimmungen inhaltlich weiter gefaßt.

Zu Nummer 12 (§ 12)

Die Änderung bezweckt eine redaktionelle Klarstellung, da der Begriff „Sitz“ der Fahrschule in der Praxis vielfach unterschiedlich ausgelegt wurde (Abs. 1 Satz 1). Absatz 1 Satz 2 Nr. 2a ist eine Folge der Änderung von § 11 Abs. 1.

Zu Nummer 13 (§ 13)

Die Neuregelung ist eine Folge der Änderung des § 12. Sie dient im übrigen der Erleichterung der Fahrschulüberwachung, wenn die Anschriften der Fahrschule und des Inhabers nicht identisch sind.

Zu Nummer 14 (§ 14)

Die Änderung schreibt die bisherige Verwaltungspraxis fest, im Regelfall nicht mehr als drei Zweigstellen zuzulassen.

Die Bestimmung ist als „Soll-Vorschrift“ ausgestaltet und soll Maßstab für die Allgemeinorientierung bilden. Die ordnungsgemäße Ausbildung in der Fahrschule zum Kraftfahrzeugführer ist von großer Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit und für die Bekämpfung der Unfälle im Straßenverkehr. Deshalb ist unerlässlich, daß der Inhaber der Fahrschülerlaubnis oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebes in der Lage sind, ihren Ausbildungsauftrag ordnungsgemäß zu erfüllen. Bei einer zunehmenden Zahl von Zweigstellen besteht die Gefahr, daß dies nicht mehr gewährleistet ist und Fahrschulinhaber bzw. verantwortlicher Leiter ihren Pflichten nach § 16 nicht mehr oder nicht mehr ausreichend nachkommen können.

Zu Nummer 15 (§ 15)

Folge der Änderung von § 11.

Zu Nummer 16 (§ 16)

Durch die Änderung von Absatz 1 wird die Verantwortung des Fahrschulinhabers bzw. verantwortlichen Leiters auf die Ausbildung der Fahrlehreranwärter und auf die Durchführung von Aufbau-seminaren durch angestellte Fahrlehrer ausgedehnt (vgl. §§ 9b, 31).

Die Änderung von Absatz 2 ist eine Folge der Einführung einer Fortbildungspflicht für Fahrlehrer (§ 33a).

Der neue Absatz 3 dient der Klarstellung der Verantwortung beim Betrieb einer Fahrschule in Form einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts.

Die Bestimmung eines Vertreters als Ansprechperson für die Aufsicht nach § 33 ist notwendig, um eine ordnungsgemäße Fahrschulaufsicht im Sinne dieser Vorschrift zu gewährleisten.

Andererseits muß der Vertreter aus dem Kreis der Gesellschafter kommen, um für die vorgeschriebenen Aufgaben die notwendige Fachkompetenz zu besitzen.

Zu Nummer 17 (§ 17)

Um ihren Überwachungspflichten nachkommen zu können, muß die Erlaubnisbehörde nicht nur wie bisher über die Beschäftigungsverhältnisse mit Fahrlehrern, sondern auch über die neugeschaffenen Ausbildungsverhältnisse mit Fahrlehreranwärtern unterrichtet werden (Nr. 2). Aus dem gleichen Grund wurden die neuen Anzeigepflichten nach Nummer 9 und 10 geschaffen.

Zu Nummer 18 (§ 18)

Absatz 1 Satz 2 wird redaktionell neu gefaßt. Einzelheiten der Aufzeichnungen bzw. Nachweise werden durch Rechtsverordnung (Absatz 4) geregelt.

Die Streichung der „Betriebsart“ (bisher in Absatz 1 Satz 2 Nr. 2) dient der Klarstellung, da die Fahrerlaubnis nicht mehr für bestimmte Betriebsarten erteilt wird.

Die Änderung von Satz 2 macht § 5 Abs. 7 der Fahr-schüler-Ausbildungsordnung entbehrlich, dessen Wegfall ohnehin bei der beabsichtigten Aufnahme in das Fahrlehrergesetz vorgesehen war. Die Aufnahme des Beginns und des Endes der Ausbildungsfahrten soll der Bedeutung der sog. Sonderfahrten für die Verkehrssicherheit größeren Nachdruck verleihen und die diesbezügliche Überwachung erleichtern.

Um eine effektive Überwachung der praktischen Ausbildung des Fahrlehreranwärters zu gewährleisten, ist es notwendig, den Gang der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule aufzuzeichnen (Abs. 2 Satz 3 und 4).

Die Änderung von Absatz 3 ist eine Folge der Verdoppelung der Überwachungsintervalle (§ 33 Abs. 2).

Einzelheiten der Nachweise werden durch Rechtsverordnung geregelt (Absatz 4).

Zu Nummer 19 (§ 19)

Die Änderung soll für mehr Transparenz bei der Gestaltung der Preise für den Fahrschulunterricht sorgen. Dies liegt sowohl im Interesse des Verbrauchers bzw. des Fahrschülers wie auch in der Unterstützung des Anliegens, Wettbewerbsverzerrungen unter den Fahrschulen zu vermeiden.

Die Darstellung des praktischen Unterrichts (§ 19 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2) umfaßt sowohl die allgemeinen praktischen Fahrstunden sowie auch die Sonderfahrten nach § 5 Abs. 3 der Fahr-schüler-Ausbildungsordnung. Im Zuge der ohnehin beabsichtigten Änderung der Fahr-schüler-Ausbildungsordnung soll dort auch die heutige Beschreibung nach Minuten durch eine Konkretisierung nach Stunden ersetzt werden.

Zu Nummer 20 (§ 20)

Folgeänderungen.

Zu Nummer 21 (§ 21)

Redaktionelle Klarstellungen.

Zu Nummer 22 (§ 21a)

Die Vorschrift enthält in Absatz 1 die Voraussetzungen für die Befugnis, Fahrlehreranwärter mit befristeter Fahrlehrerlaubnis (§ 9a) im Berufspraktikum unter Anleitung eines Ausbildungsfahrlehrers (§ 9b) zu beschäftigen und fachlich zu betreuen. Die verantwortungsvolle und anspruchsvolle Aufgabe, Fahrlehreranwärter auszubilden, setzt bestimmte berufliche Erfahrungen (§ 21a Abs. 1 Nr. 1 und 2) sowie eine spezielle Einweisung (§ 21a Abs. 1 Nr. 3) voraus. Weitere Voraussetzung ist die Zuverlässigkeit (§ 21a Abs. 1 Nr. 4). Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ist – wie beim Ausbildungsfahrlehrer – eine förmliche Anerkennung oder Erlaubnis für den Inhaber einer Ausbildungsfahrschule nicht vorgesehen. Die Beschäftigung von Fahrlehreranwärtern mit befristeter Fahrlehrerlaubnis kann jedoch im Einzelfall untersagt werden (Absatz 3).

Absatz 2 bestimmt die Pflichten des Inhabers der Ausbildungsfahrschule.

Zu Nummer 23 (§ 22)

Die Änderung stellt klar, daß für die Anerkennung der Fahrlehrerausbildungsstätte die „Geschäftsmäßigkeit“ und die Selbständigkeit der Ausbildung nicht mehr gefordert wird, weil dies entbehrlich ist.

Zu Nummer 24 (§ 23)

Die Änderung soll sicherstellen, daß die Fahrlehrerausbildung nur nach einem amtlich genehmigten Ausbildungsplan durchgeführt wird.

Zu Nummer 25 (§ 24)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Nummer 26 (§ 25)

Absatz 2 enthält eine redaktionelle Klarstellung.

Durch den neuen Absatz 3 wird dem KBA die Führung und Bekanntmachung des Verzeichnisses der Fahrlehrerausbildungsstätten übertragen. Dies ist eine Folge der Auflösung des Zentralen Fahrlehrerregisters beim KBA, wo bislang dieses Verzeichnis geführt wurde. Es ist nicht sehr umfangreich und beträgt derzeit ca. 50 Ausbildungsstätten.

Zu Nummer 27 (§ 27)

Folgeänderung (vgl. § 23).

Zu Nummer 28 (§ 29)

Da die Zuverlässigkeit des verantwortlichen Leiters zu den Anerkennungsvoraussetzungen nach § 23 gehört, muß Absatz 2 Satz 2 entsprechend ergänzt werden.

Zu Nummer 29 (§ 30)

Absatz 2 enthält eine redaktionelle Änderung.

Die Änderungen der Absätze 5 und 6 sind Folgeänderungen.

Die Neufassung von Absatz 7 trägt dem Umstand Rechnung, daß namentlich bei der Bundeswehr in der Regel keine Ausbildung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis der Klasse BE erfolgt. Der Fahrlehreranwärter erhält daher die Möglichkeit, mit der vorläufigen Fahrerlaubnis Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse CE auszubilden.

Absatz 8 ermöglicht die Erteilung von Dienstfahrlehrerlaubnissen der Bundeswehr in Klassen, welche von der allgemeinen Einteilung abweichen wie z. B. Klasse F (Kettenfahrzeuge).

Zu Nummer 30 (§ 31)

Die Einbeziehung der bisher nach Landesrecht durchgeführten Aufbauseminare für verkehrsauffällige Fahrerlaubnisinhaber in eine bundeseinheitliche Regelung und die Ausdehnung des Begriffs „Aufbauseminar“ auf die bisher bundeseinheitlich geregelte Nachschulung verkehrsauffälliger Fahranfänger im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (vgl. Begründung in § 2a und 4 StVG zu Artikel 1) macht eine einheitliche Aufbauseminarerlaubnis erforderlich, die nunmehr für beide Arten der Aufbauseminare gilt.

Die Aufnahme der Regelung in Absatz 1 nachträglich Auflagen anzuordnen, entspricht einem Bedürfnis der Praxis. Sie dient der Qualitätssicherung der Aufbauseminare. Unberührt bleibt die Möglichkeit, nach den Vorschriften des allgemeinen Verwaltungsrechts ursprüngliche Auflagen anzuordnen.

Die Neufassung von Absatz 2 paßt die Vorschrift an die neuen Fahrerlaubnisklassen an und trägt den geänderten landesrechtlichen Zuständigkeitsregelungen Rechnung. Ferner wird der bisherige sechs Tage dauernde bundeseinheitliche Einweisungslehrgang neu gegliedert. Er setzt sich künftig aus einem vier-tägigen Grundkurs und zwei zusätzlichen programm-spezifischen Kursen von je vier Tagen zusammen. Für Behördenfahrlehrer, namentlich bei der

Bundeswehr, kann die Voraussetzung nach Absatz 2 Nr. 2 mit dem Merkmal „hauptberuflich“ zu Schwierigkeiten führen. Ausnahmen für diesen Personenkreis erscheinen sachlich vertretbar. Deshalb ist in § 34 Abs. 1 auch eine entsprechende Möglichkeit, Ausnahmen zu erteilen, vorgesehen.

Die Änderung von Absatz 3 ist erforderlich, weil der Fahrschulinhaber, in dessen Betrieb Aufbauseminare durchgeführt werden, seinen Pflichten nach § 16 nur dann ordnungsgemäß nachkommen kann, wenn er selbst die Seminarerlaubnis besitzt.

Zweck der Aufbauseminare nach §§ 2a und 4 des Straßenverkehrsgesetzes ist vornehmlich, aufgetretene Mängel und Defizite hinsichtlich der Fahreignung der Seminarteilnehmer zu erörtern mit dem Ziel der Behebung. Hierbei wird nicht selten der Persönlichkeitsbereich offenbart. Es liegt auf der Hand, daß der Fahrlehrer auf diese Weise erlangte Kenntnisse nicht unbefugt weitergeben darf. Die neue Regelung verpflichtet den Seminarleiter, persönliche Daten, die er bei den Seminaren erfahren hat, nicht außerhalb zu verwenden.

Absatz 4 verpflichtet den Seminarleiter, ihm bekannt gewordene personenbezogene Daten nur im Rahmen der Seminararbeit zu verwenden.

Absatz 5 stellt die Einbeziehung in die Überwachung nach § 33 und in die verfahrensrechtlichen Vorschriften nach §§ 7 und 8 klar.

Absatz 6 enthält eine Ermächtigungsgrundlage zur Bestimmung von Einzelheiten durch Verordnung.

Zu Nummer 31 (§ 32)

Die Änderung stellt klar, daß die sachliche Zuständigkeit für das Fahrschulwesen bei den Sonderverwaltungen nach § 30 liegt, soweit diese Fahrschüler- und Fahrlehrerausbildung durchführen und Aufbauseminare anbieten.

Zu Nummer 32 (§ 33)

Es erscheint vertretbar, die Überwachungsintervalle auszudehnen, wenn nach den bisherigen Feststellungen der Ausbildungsbetrieb ordnungsgemäß geführt wird. Eine Verdoppelung der Überwachungsfrist kann daher nicht in Betracht kommen, wenn der Fahrlehrer seinen Ausbildungspflichten nicht nachgekommen ist (z. B. ungenügende Grundausbildung, nicht ausreichende Sonderfahrten), gegen die Aufzeichnungspflicht verstoßen oder Täuschungshandlungen unternommen hat. Die Änderung dient einerseits der Verwaltungsökonomie und andererseits als Anreiz für die zu überwachenden Fahrlehrer usw. Die Streichung von Absatz 2a ist eine Folge von § 33a (neu).

Absatz 3 enthält eine Anpassung an die Änderung der Bezeichnung für die medizinisch-psychologische Untersuchung im Straßenverkehrsgesetz. Die neue Bezeichnung lautet „Begutachtungsstelle für Fahreignung“.

Zu Nummer 33 (§ 33 a)

Aus der bisherigen Regelung (§ 33 Abs. 2a) ergab sich, daß der Gesetzgeber ursprünglich eine jährliche Fortbildung der Fahrlehrer für erforderlich hielt. Um einen Anreiz zur freiwilligen Teilnahme zu schaffen, konnte die Erlaubnisbehörde von der grundsätzlich vorgeschriebenen Überwachung des Unterrichts absehen, wenn sich die Fahrlehrer der Fortbildung unterzogen.

Die Notwendigkeit der Fortbildung besteht weiterhin, zumal die Ausbildung der Fahrlehrer noch immer relativ kurz ist, die Fahrlehrerlaubnis auf Lebenszeit erteilt wird und die Anforderungen an das Fachwissen und die Ausbildungsmethoden ständig steigen. Da bisher nur ein kleiner Teil der Fahrlehrerschaft an Fortbildungslehrgängen teilgenommen hat und bei vielen Fahrlehrern, die sich keiner Fortbildung unterzogen haben, Ausbildungsmängel festgestellt werden konnten, erscheint es im Interesse der Ausbildungsqualität und der Verkehrssicherheit unumgänglich, die regelmäßige Fortbildung in die Pflichten des Fahrlehrers einzubeziehen. Es war nicht einzusehen, daß eine Fortbildungspflicht bisher nur für Nachschulungsfahrlehrer bestand, nicht jedoch für den Großteil der Fahrlehrerschaft, der bei der Fahrschülerausbildung eine mindestens ebenso hohe Verantwortung trägt. Die Verkehrssicherheit hängt eher in erster Linie von der Erstausbildung der Fahrzeugführer ab, die gerade verhindern soll, daß sie sich wegen Fehlverhaltens im Verkehr Nachschulungsmaßnahmen unterziehen müssen. Deshalb wird eine generelle und ausnahmslose Fortbildung für alle Fahrlehrer eingeführt (Absatz 1), und zwar in angemessenen und ausreichenden Intervallen von vier Jahren.

Wegen des Sachzusammenhangs werden die für alle Fahrlehrer geltende allgemeine und die besondere Fortbildung für Nachschulungsfahrlehrer in einer Vorschrift zusammengefaßt. Angesichts der nunmehr obligatorischen allgemeinen Fortbildung werden die bisher für erforderlich gehaltenen Intervalle von einem Jahr auf vier Jahre ausgedehnt. Um eine unzumutbare Belastung der Fahrlehrer zu vermeiden, werden die Intervalle für die besondere Fortbildung von Inhabern der Aufbaueminarlaubnis von zwei Jahren auf ebenfalls vier Jahre ausgedehnt (Absatz 2). „Programmspezifisch“ bedeutet, daß die Kurse auf die jeweils besondere Problematik entweder für Fahranfänger (§ 2a des Straßenverkehrsgesetzes) oder für den allgemeinen Kraftfahrer (§ 4 Straßenverkehrsgesetz) zugeschnitten sein soll.

Absatz 3 sieht im Interesse der Qualitätssicherung eine Begrenzung der täglichen Lehrgangsdauer und eine Beschränkung der Teilnehmerzahl vor.

Ein Verstoß gegen die Fortbildungspflicht berührt die Zuverlässigkeit des Fahrlehrers nach § 2 Abs. 1 Nr. 2. Bei wiederholter Nichtteilnahme kann der Widerruf der Fahrlehrerlaubnis nach § 8 Abs. 2 in Betracht kommen (Absatz 4). Ein wiederholter Verstoß ist auch möglich, wenn die Gelegenheit zum Besuch eines Ersatzkurses nicht wahrgenommen wird, nachdem bereits die Teilnahme an dem ursprüng-

lichen Kurs versäumt wurde und dies bereits als Verstoß geahndet wurde.

Mit Absatz 5 wird eine Ermächtigungsgrundlage für die Regelung der Einzelheiten durch Rechtsverordnung geschaffen.

Zu Nummer 34 (§ 34)

Die Ausnahmeregelungen werden den vorangegangenen Rechtsänderungen angepaßt (Absatz 1). Absatz 2 Nr. 3 (alt) wird durch die beabsichtigte Streichung von § 15e StVZO gegenstandslos. Die Ausbildung für die künftige Fahrerlaubnis der Klasse D wird in den Fahrschulen stattfinden.

Der neue Absatz 3 enthält ein Angebot an die Fahrschulen, von der Einführung eines Qualitätssicherungssystems Gebrauch zu machen. In diesem Falle wird die betreffende Fahrschule von der wiederkehrenden Überwachung durch die Aufsichtsbehörde freigestellt. Die Grundsätze eines solchen Qualitätssicherungssystems sollen durch Rechtsverordnung festgelegt werden (Absatz 4). Es muß auf die Bedürfnisse der Fahrschulen zugeschnitten sein und wird in enger Zusammenarbeit mit den Fahrlehrerverbänden entwickelt.

Zu Nummer 35 (§ 34a)

Die Änderung paßt die Kostenvorschrift an die entsprechende Regelung im Straßenverkehrsgesetz (§ 6a) und an das Verwaltungskostengesetz an.

Zu Nummer 36 (§ 35)

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 37 (§ 36)

Die Änderungen sind teils redaktioneller Art, teils sind sie durch die Einführung einer praktischen Ausbildung der Fahrlehreranwärter und einer allgemeinen Fortbildungspflicht für Fahrlehrer notwendig geworden.

Der geltende Bußgeldrahmen, der gemäß § 17 Abs. 1 OWiG Geldbußen bis zu 1000 DM vorsieht, wird der Bedeutung einiger Zuwiderhandlungen gegen das Fahrlehrergesetz nicht mehr gerecht. Es handelt sich namentlich um Verstöße gegen grundlegende Pflichten des Fahrlehrerrechts, wie zum Beispiel das Betreiben einer Fahrschule ohne die erforderliche Erlaubnis oder die Verkürzung der Ausbildung durch Wegfall von Pflichtstunden. Solche Verstöße spielen sich primär im Gewerberecht ab und werden in der Regel zur Erzielung von Wettbewerbsvorteilen begangen. Sie haben jedoch darüber hinaus auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Eine Erhöhung des Bußgeldrahmens auf 5000 DM ist angesichts der Bedeutung derartiger Zuwiderhandlungen erforderlich, aber auch ausreichend.

Als Folge der Anhebung der Bußgeldobergrenze wird die Verfolgungsverjährung gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 2 OWiG nach zwei Jahren eintreten. Damit wird eine Ahndung auch möglich sein, wenn derartige

Verstöße bei routinemäßiger Überprüfung der Fahrschule in diesem Zeitraum festgestellt werden.

Absatz 2 sieht vor, daß im übrigen für die dort genannten Zuwiderhandlungen von geringerem Gewicht (Formalverstöße) der bisherige Bußgeldrahmen erhalten bleibt.

Absatz 3 mit der Regelung über die Zuständigkeitsbestimmung der Bußgeldbehörden ist entbehrlich und kann aufgehoben werden. Es gilt dann die allgemeine Vorschrift des § 36 OWiG.

Zu Nummer 38 (Siebter Abschnitt)

Die vom Bundesverfassungsgericht (BVerfGE 65, 1 ff) aus dem Grundgesetz entwickelten Grundsätze des Datenschutzes machen es erforderlich, für die bisher aufgrund der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Fahrlehrergesetz (BAVz 1969 Nr. 182) und zusätzlicher landesrechtlicher Bestimmungen bei den Behörden im Landesbereich geführten Register über fahrlehrerrechtliche Daten auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Beim Kraftfahrt-Bundesamt kann auf das bisher eigenständig geführte Fahrlehrerregister verzichtet werden. Die Daten über die Fahrerlehrer werden in das Zentrale Fahrerlaubnisregister und das Verkehrszentralregister eingestellt. Die jeweiligen neuen Bestimmungen werden daher in einem neuen siebten Abschnitt des Fahrlehrergesetzes zusammengefaßt.

§ 37 enthält die Festlegung der Zuständigkeiten und die Zuweisung der Aufgaben für die Führung der örtlichen Fahrlehrerregister.

Das bislang beim KBA bestehende zentrale Fahrlehrerregister wird aus verwaltungsökonomischen Gründen aufgelöst. Seine Aufgaben werden weitgehend vom Zentralen Fahrerlaubnisregister und vom Verkehrszentralregister übernommen.

§ 38 definiert die Zwecke der Registrierung.

§ 39 legt die Daten fest, die in den Registern zu speichern sind.

Die zentrale Registrierung findet zwar nach wie vor im KBA statt. Sie erfolgt jedoch nicht mehr in einem eigenen Register, sondern wird vom Zentralen Fahrerlaubnisregister und vom Verkehrszentralregister übernommen.

Nach Absatz 1 wird im Zentralen Fahrerlaubnisregister bei den dort eingetragenen betreffenden Fahrerlaubnisinhabern zusätzlich vermerkt, daß er Fahrerlehrer ist.

Absatz 2 bestimmt, welche „Negativdaten“ im Verkehrszentralregister einzutragen sind.

Absatz 3 beschreibt die Daten, die in den örtlichen Registern gespeichert werden. Die örtlichen Register enthalten zusätzliche Daten, die nur für die Erlaubnisbehörden von Bedeutung sind. Sie dienen in erster Linie der Überwachung.

Es werden hier auch Entscheidungen gespeichert, die im Verkehrszentralregister registriert sind und für Maßnahmen nach dem Fahrlehrergesetz verwertet werden dürfen.

§ 40 stellt sicher, daß die von den örtlichen Behörden erhobenen Daten unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Erfassung mitgeteilt werden. Ferner wird die bisher in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift enthaltene Regelung aufgegriffen, wonach sich die Erlaubnisbehörden, in deren Bereich ein Fahrerlehrer tätig ist, die für die Überwachung erforderlichen Daten gegenseitig mitteilen.

§ 41 bindet im Interesse des Datenschutzes die Übermittlung der gespeicherten Daten aus den Registern an bestimmte Voraussetzungen.

§ 42 ist erforderlich, damit entsprechend der bisherigen Regelung die für den Vollzug des Fahrlehrergesetzes zuständigen Behörden über die fahrlehrerrelevanten Entscheidungen sowie über Verkehrsverstöße unterrichtet werden, die Fahrerlehrer begangen haben. Dazu müssen das Fahrerlaubnisregister und das Verkehrszentralregister, in dem Negativdaten gespeichert sind, abgeglichen werden.

§ 43 soll die Erfüllung internationaler Verpflichtungen ermöglichen. Den schutzwürdigen Belangen der Betroffenen wird ausreichend Rechnung getragen.

§ 44 macht die Übermittlung der in den Registern gespeicherten Daten für wissenschaftliche, statistische und gesetzgeberische Zwecke im Interesse des Datenschutzes von engen Voraussetzungen abhängig. Ferner werden dem Empfänger der Daten bestimmte Pflichten auferlegt.

§ 45 soll einen fehlerfreien Registerbestand gewährleisten.

§ 46 soll verhindern, daß die übermittelten Daten zu anderen als gesetzlich zulässigen Zwecken verarbeitet oder genutzt werden.

§ 47 regelt die Löschung der Daten. Die Lösungsfristen betragen grundsätzlich fünf und zehn Jahre.

§ 48 enthält eine Ermächtigungsgrundlage für den Erlass von Rechtsverordnungen zur Konkretisierung der nach § 39 vorzunehmenden Eintragungen.

Zu Nummer 39

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 40 (§ 49)

Absatz 6 ermöglicht Bewerbern um die Fahrerlaubnis, die ihre Ausbildung im Vertrauen auf die bisherigen weniger strengen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis begonnen haben, die Erlaubnis zu den alten Bedingungen zu erwerben.

Absatz 7 regelt die Weitergeltung der nach altem Recht erteilten Fahrerlaubnisse.

Wegen der Besonderheiten der Busfahrerausbildung berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse 2 nur dann hierzu, wenn der Fahrerlehrer über eine zweijährige entsprechende Erfahrung verfügt oder seine diesbezügliche Fähigkeit in einer Lehrprobe nachgewiesen hat.

Absatz 8 enthält eine Besitzstandsregelung für die Fahrschülerlaubnisinhaber nach altem Recht.

Absatz 9 sichert juristischen Personen, die nach bisheriger Rechtslage ihren Fahrschulbetrieb mit mehr als einem verantwortlichen Leiter führen konnten und hierdurch in der Lage waren, eine größere Zahl von Zweigstellen einzurichten als Fahrschulen natürlicher Personen sowie mehr angestellte Fahrlehrer als diese zu beschäftigen, den ihnen aus verfassungsrechtlichen Gründen zustehenden Besitzstand.

Absatz 10 enthält Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Anzeige- und Vorlagepflichten beim Betrieb von Gemeinschaftsfahrschulen.

Absatz 11 sichert den Besitzstand von Fahrschulinhabern, die Nachschulungskurse lediglich mit angestellten Fahrlehrern durchgeführt haben, weil sie selbst nicht die Nachschulungserlaubnis besaßen.

Absatz 12 sieht die Weitergeltung von landesrechtlichen Anerkennungen für die Veranstaltung von bestimmten Nachschulungskursen (ASK) vor.

Absatz 13 sichert den Besitzstand der vor dem Stichtag ausgesprochenen Anerkennungen für die Fahrlehrerausbildungsstätten, und zwar auch hinsichtlich der Ausbildung von Fahrlehreranwärtern der jeweiligen entsprechenden neuen Fahrlehrerlaubnisklassen.

Absatz 14 regelt die Fälle, in denen die Fahrlehrerausbildung vor dem Stichtag begonnen, jedoch erst danach abgeschlossen wird.

Absatz 15 enthält eine Übergangsvorschrift bezüglich der neuen unbedingten Verpflichtung zur Fortbildung nach § 33a.

Zu Nummer 41 (§ 39 alt, § 40)

Streichung der Berlin-Klausel im bisherigen § 39.

Der bisherige § 40 (Inkrafttreten) wird § 51.

3. Zu Artikel 3 (Änderung des Strafgesetzbuchs)

Zu Nummer 1 (§ 44)

Buchstabe a:

Anpassung an die durch das 32. Strafrechtsänderungsgesetz vorgenommene Änderung (Aufhebung des Absatzes 2).

Buchstabe b, Doppelbuchstabe aa:

Sprachliche Anpassung an die fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen im Straßenverkehrsgesetz. Danach werden Fahrerlaubnisse erteilt, Führerscheine ausgestellt.

Buchstabe b, Doppelbuchstaben bb und cc:

Vgl. Begründung zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstaben a bb und b (§ 25 StVG).

Der Nachweis der Fahrerlaubnis wird heute allgemein als „Führerschein“ bezeichnet, so daß das in diesem Zusammenhang nicht mehr gebräuchliche

Wort „Fahrausweis“ gestrichen werden kann. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Nummer 2 (§ 69)

Vgl. Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 44).

Zu Nummer 3 (§ 69a)

Die in § 69a Abs. 7 StGB vorgesehene Mindestsperrfrist von sechs Monaten wirkt in vielen Fällen dem an sich sinnvollen Aufbauseminar entgegen. Es wird unterlassen, wenn es bei einer nur auf etwa sechs bis neun Monate festgesetzten Sperrfrist ohnehin keine Abkürzung mehr bewirken könnte. Die Mindestsperrfrist in § 69a Abs. 7 StGB wird daher auf drei Monate herabgesetzt, um einen Anreiz für die Teilnahme an einem Aufbauseminar zu setzen und das Gnadenverfahren von solchen Fällen zu entlasten.

Zu Nummer 4 (§ 69b)

Dem Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis kann diese Fahrerlaubnis nicht entzogen werden. Es besteht lediglich die Möglichkeit, ihm das Recht abzuerkennen, von der Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen. Dies wird nun in § 69b berücksichtigt. Damit erfolgt zugleich eine Angleichung der Terminologie an § 3 StVG und Artikel 42 Abs. 1 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 811). Anders als bisher soll der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperre nicht wieder automatisch fahrberechtigt sein, sondern – wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hat – die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis oder – wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausland hat – die Erlaubnis, von der ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, bei der Fahrerlaubnisbehörde beantragen müssen. Damit erfolgt eine Gleichstellung mit Personen, die eine deutsche Fahrerlaubnis besaßen und denen diese Fahrerlaubnis entzogen worden ist. Zugleich ist die Regelung aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten, da eine gerichtliche Sperrfrist stets nur den Mindestzeitraum festlegt, in dem der Betreffende als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gilt und die Eignung nach Ablauf der Sperre nicht unterstellt werden kann. Es ist vielmehr erforderlich, daß die Fahrerlaubnisbehörde auf der Grundlage der Maßstäbe des deutschen Rechts prüft, ob der Betreffende zum Verkehr im Inland wieder zugelassen werden kann.

Bei Inhabern einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem EWR-Staat erteilten Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland haben, soll künftig im Falle der Aberkennung des Rechts, von dieser Fahrerlaubnis hier Gebrauch zu machen, der Führerschein an die ausstellende Behörde zurückgesandt werden, wie es Artikel 8 Abs. 2 und 3 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie den Mitgliedstaaten ermöglicht. Daran ist die Erwartung geknüpft, daß die ausstellende Behörde ihrerseits die Fahrerlaubnis wegen der Gründe, die in der Bundesrepublik Deutschland zur Aberkennung geführt haben, entzieht. In den übrigen Fällen, d. h. bei

Inhabern von Fahrerlaubnissen aus EG- oder EWR-Staaten ohne ordentlichen Wohnsitz im Inland oder bei Inhabern von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten soll es bei der bisherigen Eintragung der Entscheidung und der Sperre im ausländischen Führerschein bleiben.

4. Zu Artikel 4 (Änderung der Strafprozeßordnung)

Zu Nummer 1 (§ 111a)

Durch die Änderungen werden auch bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis Inhaber von Fahrerlaubnissen aus EU- und EWR-Staaten, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland haben, Inhabern deutscher Fahrerlaubnisse gleichgestellt. Vgl. Begründung zu Artikel 3 Nummer 1 Buchstabe b, Doppelbuchstaben bb und cc und Buchstabe c (§ 44 StGB), Nr. 4 (§ 69 b) und Artikel 1 Nummer 14 (§ 25 StVG).

Zu Nummer 2 (§ 153a)

Die bisherige Regelung des § 153a Abs. 1 StPO trägt den besonderen Bedürfnissen des Straßenverkehrs nicht ausreichend Rechnung. Es wird in der Praxis als mißlich empfunden, daß die Möglichkeit der Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar im Rahmen des § 153a StPO fehlt.

Der in § 153a Abs. 1 StPO vorgesehene Auflagenkatalog wird daher um die Möglichkeit einer Auflage, Aufbauseminare zu besuchen, ergänzt. Dies ermöglicht, bei bestimmten Fallkonstellationen von strafrechtlicher Sanktion abzusehen und den betroffenen Autofahrern die Auflage zu erteilen, ein Aufbauseminar zu besuchen.

Bei der Anordnung von Aufbauseminaren soll zur Gewährleistung einer ausgewogenen Einstellungspraxis auch im Ermittlungsverfahren eine Zustimmung des Gerichts erforderlich sein.

Zum Teil wird gegen eine Erweiterung des § 153a StPO eingewandt, daß bei Verkehrsstraftaten unter dem Einfluß von Alkohol in der Regel keine geringe Schuld vorliege und eine Einstellung des Verfahrens gemäß § 153a StPO wegen der Regelwirkung des § 69 Abs. 2 StGB nicht in Betracht kommen könne. Auch bei Alkoholtätern sollte aber dieser Weg nicht in jedem Falle versperrt sein. Vielmehr können auch hier Fälle auftreten, die bei der Gesamtschau der Tatumstände es als gerechtfertigt erscheinen lassen können, nach Teilnahme an einem Aufbauseminar das Verfahren einzustellen. Durch das Gesetz zur Entlastung der Rechtspflege wurde der Anwendungsbereich des § 153a Abs. 1 Satz 1 StPO erweitert. Hiernach kann bereits das Verfahren eingestellt werden, wenn Auflagen und Weisungen geeignet sind, „das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung zu beseitigen, und die Schwere der Schuld nicht entgegensteht“. Durch die Neufassung wird die Möglichkeit, gegen Auflagen und Weisungen das Verfahren einzustellen, bis in den Bereich der mittleren Kriminalität ausgedehnt, so daß sich auch bei Verkehrsstraftaten, die unter Alkoholeinfluß begangen wurden, ein Anwendungsbereich ergeben kann.

§ 69 Abs. 2 StGB versperrt auch nicht grundsätzlich diesen Weg, weil § 69 Abs. 1 und 2 StGB allein für den Fall der Verurteilung wegen einer der dort genannten Taten gelten. Die Möglichkeit einer Einstellung des Verfahrens scheidet danach nicht generell aus. Aus § 69 Abs. 2 StGB folgt aber, daß allein die Teilnahme an einem Aufbauseminar für eine Einstellung nach § 153a StPO nicht ausreicht.

Zu den Nummern 3 und 4

Redaktionelle Folgeänderungen.

5. Zu Artikel 5 (Änderung des Bundeszentralregistergesetzes)

Die Neufassung von § 52 Abs. 2 BZRG stellt sicher, daß eine zulässige Verwertung für Verfahren, die die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben, nach den Regelungen für das Verkehrszentralregister auch dann noch stattfinden kann, wenn auf Grund der andersartigen Tilgungsfristen des BZRG eine gleichzeitig im Bundeszentralregister eingetragene Verkehrsstraftat dort bereits getilgt ist.

Die Formulierung stellt nicht mehr auf das Merkmal der Eintragung, sondern auf die Verwertungsmöglichkeiten nach den Vorschriften für das Verkehrszentralregister ab, da die Verwertungsregelungen des § 29 Abs. 8 StVG auch für noch eingetragene, aber tilgungsreife Entscheidungen gilt.

Die bisher in § 52 Abs. 2 eröffnete Möglichkeit, Taten in einem Verfahren, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, auch dann noch zu berücksichtigen, wenn die Eintragung wegen dieser Tat auch im Verkehrszentralregister bereits gelöscht war (sogenannte „ewige“ Verwertung), wird es künftig nicht mehr geben. Die Tilgungs- und Verwertungsvorschriften für das Verkehrszentralregister sind auf die Anforderungen einer Eignungsbeurteilung zugeschnitten.

6. Zu Artikel 6 (Kraftfahrtsachverständigengesetz)

Die Änderungen des Kraftfahrtsachverständigengesetzes erstrecken sich auf insbesondere die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die örtlichen Kraftfahrtsachverständigenregister sowie die Registrierung im Zentralen Fahrerlaubnisregister und im Verkehrszentralregister.

Zu Nummer 1 (§ 2)

Die Streichung des Hinweises auf die Antriebsart vollzieht die technische Entwicklung in der Praxis nach (Buchstabe a Doppelbuchstabe aa).

§ 2 Abs. 1 Nr. 3 (Buchstabe a Doppelbuchstabe bb) enthält den Grundsatz, daß die Sachverständigen und Prüfer zur Begründung ihrer Sachkompetenz sämtliche Fahrerlaubnisse (aller Klassen) besitzen müssen. Hiervon ist aber wegen der Klasse D eine Ausnahme gerechtfertigt, da diese Klasse vor allem mit Rücksicht auf die Beförderung von Fahrgästen in Bussen erteilt wird. Die Sachverständigen und Prüfer

befördern jedoch keine Fahrgäste, sondern sie untersuchen lediglich den technischen Zustand des Fahrzeugs und nehmen die praktische Fahrerlaubnisprüfung für die Klasse D ab, ohne daß Fahrgäste befördert werden. Der Besitz der Klasse D für die Sachverständigen und Prüfer ist daher nicht erforderlich, es sei denn, sie nehmen die praktische Prüfung für den Busfahrerführerschein ab. Für letzteres genügt jedoch, daß der betroffene Sachverständige/Prüfer einmal die Fahrerlaubnis der Klasse D oder die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse nach dem früheren § 15d StVZO erworben hat.

Durch die Änderung in § 2 Abs. 2 (Buchstabe b) wird, analog der Regelung in Nr. 7.3.4 der Anlage VIII zur StVZO, auch ein Studium des Fachs „Kraftfahrzeugbau“ als Vorbildung anerkannt. Damit werden bisher erforderliche Ausnahmegenehmigungen entbehrlich.

Zu Nummer 2 (§ 3)

Folgeänderung auf Grund der neuen Bezeichnung der bisherigen medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen als Begutachtungsstelle für Fahreignung im Straßenverkehrsgesetz.

Zu Nummer 3 (§ 4)

Die Änderungen der Ressortbezeichnung („Bundesministerium für Verkehr“ statt bisher „Bundesminister für Verkehr“) entspricht einem Grundsatzbeschluß der Bundesregierung.

Zu Nummer 4 (§ 6)

Sachverständige und Prüfer führen Fahrerlaubnisprüfungen und Begutachtungen der Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen durch. Dabei erfahren sie auch zum persönlichen Lebensbereich der Betroffenen gehörende Umstände. Der Sachverständige oder Prüfer darf die ihm bei seiner Tätigkeit bekannt gewordenen persönlichen Daten nicht außerhalb verwenden.

Zu Nummer 5 (§ 7)

Buchstabe a: siehe Begründung zu Nummer 2.

Durch den neuen Absatz 3 in § 7 (Buchstabe b) wird der Verzicht auf die Anerkennung als Erlöschungsgrund aufgenommen und damit ein Bedürfnis der Praxis erfüllt.

Zu Nummer 6 (§ 8)

Die Neufassung des § 8 Abs. 2 Satz 2 ist eine Folgeänderung aus der Einführung des neuen Absatzes 3 in § 7 (Buchstabe a).

Buchstabe b: siehe Begründung zu Nummer 2.

Zu Nummer 7 (§ 9)

Die Vorschrift des § 9 wird unter Einbeziehung von § 7 Abs. 3 redaktionell neu gefaßt.

Zu den Nummern 8 und 9 (§§ 16 und 17)

Auf die Begründung zu Nummer 3 wird verwiesen.

Zu Nummer 10

Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 18 Abs. 2 Satz 1)

Auf die Begründung zu Nummer 3 wird verwiesen.

Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 18 Abs. 2 Satz 3)

Die Aufhebung des bisherigen letzten Satzes von § 18 Abs. 2 ist erforderlich, weil der bisherige Gebührenrahmen von DM 500 angesichts der in den letzten 20 Jahren stattgefundenen allgemeinen Preisentwicklung überholt ist. Im übrigen erscheint grundsätzlich eine Begrenzung der Gebühren durch einen Höchstsatz entbehrlich, da der Ordnungsgeber bei jeder Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr ohnehin verantwortlich prüfen muß, ob die Gebühren auch kostendeckend sind und die sonstigen gesetzlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Durch die Einfügung der neuen Sätze wird nachvollzogen, was bereits in der Ermächtigungsgrundlage für die Gebühren in § 6a Abs. 3 StVG vorgenommen wurde. Die neue Bestimmung in § 18 Abs. 3 orientiert sich an § 6a Abs. 3 StVG.

Buchstabe b (§ 18 Abs. 3 Satz 2)

siehe Begründung zu Nummer 2.

Zu Nummer 11 (§ 19)

Auf die Begründung zu Nummer 3 wird verwiesen.

Zu Nummer 12 ff. (§§ 22 bis 31)

Mit den neuen §§ 22 bis 31 wird eine neue Rechtsgrundlage für die örtlichen Kraftfahrtsachverständigenregister geschaffen.

Die Register als solche existieren bereits seit vielen Jahren bei den zuständigen Landesbehörden, allerdings beschränkt auf die Erfassung der amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr der Technischen Prüfstellen.

Die Neuregelung sieht nunmehr zusätzlich die Erfassung der Prüflingenieur bei den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen vor. Der Bereich der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen nach Abschnitt 7 der Anlage VIII StVZO gewinnt seit der grundlegenden Novellierung durch die Verordnung vom 24. Mai 1989 (BGBl. I S. 1002) zunehmend an Bedeutung. Der Anteil der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen an der regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung nach § 29 StVZO liegt inzwischen bundesweit bei etwa 50 %. Deshalb erscheint es notwendig, auch die Prüflingenieur dieser Organisationen („die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen“) in die Register aufzunehmen. Außerdem ist erforderlich, das verantwortliche Leitungspersonal (die „bestellten“ Leiter und ihre Vertreter) in den Registern zu erfassen.

Registerzweck ist die Erfassung der notwendigen Daten zur Feststellung bzw. Überprüfung, ob die Sachverständigen Inhaber der betreffenden Anerkennung, Betrauung oder Bestellung sind und ob sie

die hierfür jeweils erforderlichen gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen (vgl. § 24 KfSachvG).

Die Sachverständigen und Prüfer bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr nach dem Kraftfahrersachverständigenengesetz werden in ihrer Person durch die zuständige Landesbehörde amtlich anerkannt (§ 1 Kraftfahrersachverständigenengesetz (KfSachvG)).

Die Prüflingenieure (die mit der Durchführung von Untersuchungen an Fahrzeugen einschließlich Ein- und Anbauabnahmen „betrauten“ Personen) werden zwar nicht in ihrer Person von der Behörde anerkannt. Hier beschränkt sich die amtliche Anerkennung auf die Überwachungsorganisation selbst (vgl. Abschnitt 7 der Anlage VIII StVZO). Die dann von der betreffenden Überwachungsorganisation mit der Wahrnehmung der Untersuchungsaufgaben „betrauten“ Personen bzw. Prüflingenieure müssen jedoch der zuständigen Anerkennungs- oder Aufsichtsbehörde gemeldet werden, damit diese ihre Anerkennungs- und Aufsichtsfunktionen nach Nummer 7 der Anlage VIII StVZO ordnungsgemäß ausüben kann.

Vergewissern müssen sich die zuständigen Behörden, ob der betreffende Sachverständige, Prüfer oder Prüflingenieur sich auch im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis befindet, die unerlässlich für die Ausübung der technischen Untersuchungstätigkeit ist. Deshalb wird auch gesetzlich der Besitz der Fahrerlaubnis aller Klassen gefordert, und zwar für die Sachverständigen und Prüfer der Technischen Prüfstelle nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 KfSachvG sowie für die Prüflingenieure der Überwachungsorganisationen nach Abschnitt 7.3.3 der Anlage VIII StVZO. Ist die Fahrerlaubnis entzogen, ein Fahrverbot verhängt oder der Führerschein beschlagnahmt, kann der Betreffende seine im öffentlichen Interesse auszuübende Untersuchungstätigkeit nicht mehr wahrnehmen. Die zuständige Anerkennungs- bzw. Aufsichtsbehörde muß – falls noch nicht geschehen – dafür sorgen, daß der Betreffende unverzüglich seine Untersuchungstätigkeit einstellt. Das gleiche gilt für die verantwortlichen Leiter bzw. Stellvertreter bei den Technischen Prüfstellen wie bei den Überwachungsorganisationen.

Erforderlich ist neben den örtlichen Registern die zentrale Erfassung beim Kraftfahrt-Bundesamt, um insbesondere festzustellen, ob irgendwo im Bundesgebiet für den betreffenden Sachverständigen, Prüfer oder Prüflingenieur dessen – für die Ausübung seiner Tätigkeit unerlässliche – Fahrerlaubnis entzogen, ein Fahrverbot verhängt oder sein Führerschein beschlagnahmt wurde. Außerdem muß festgestellt werden, ob er einschlägig gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen hat, weil damit seine Eignung und Kompetenz als Sachverständiger, Prüfer oder Prüflingenieur in Frage gestellt ist.

Hierüber müssen die für die Anerkennung und Aufsicht zuständigen Länderbehörden unterrichtet werden.

Im übrigen genügt nach den heutigen datenschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere mit Blick auf das Volkszählungsurteil des Bundesverfas-

sungsgerichts vom 15. Dezember 1982 (BVerfGE Bd. 65, 1 ff.) eine allgemeine Verwaltungsvorschrift als Rechtsgrundlage nicht mehr; vielmehr ist die Schaffung einer materiell rechtlichen Grundlage durch die nachfolgenden Vorschriften notwendig. Die bisherige allgemeine Verwaltungsvorschrift wird dann bei nächster Gelegenheit aufgehoben. Allerdings wird beim KBA das bisherige Zentrale Sachverständigenregister nicht mehr weitergeführt, sondern – ähnlich wie bei den Fahrlehrern – werden die Registrierungsarbeiten vom Zentralen Fahrerlaubnisregister und Verkehrszentralregister übernommen.

Zu § 22

Diese Vorschrift schafft die gesetzlichen Grundlagen für die örtlichen Kraftfahrersachverständigenregister.

Absatz 1 legt aus Gründen der Sachnähe die Zuständigkeit für die Führung der örtlichen Register in die Hände derjenigen Behörde, die auch für die Anerkennung der Sachverständigen/Prüfer oder – bei Prüflingenieuren – der Überwachungsorganisationen zuständig ist.

Absatz 2 bestimmt den Personenkreis derjenigen, die in den örtlichen Registern erfaßt werden. Benannt werden hierbei die die technische Untersuchungen durchführenden Personen sowie die leitenden Personen der Technischen Prüfstellen bzw. der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (Nummern 1 und 2). Außerdem werden die Personen vermerkt, die die vorgeschriebenen Prüfungen nicht bestanden haben, um einen „Prüfungstourismus“ zu verhindern.

Absatz 3 bestimmt die Daten, welche im örtlichen Kraftfahrersachverständigenregister zu den dort erfaßten Personen gespeichert werden.

Absatz 3 Nr. 1 enthält die Personendaten einschließlich Anschrift.

Absatz 3 Nr. 2 bezieht sich auf diejenigen Personen, die bei den Technischen Prüfstellen tätig sind. Gespeichert wird die Anerkennung als solche und diese betreffenden weiteren Verwaltungsakte. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit ist dabei auch die mit der jeweiligen Entscheidung befaßte Behörde aufzunehmen. Zudem wird die Technische Prüfstelle gespeichert, welcher der Sachverständige bzw. Prüfer angehört.

Absatz 3 Nr. 3 bezieht sich auf die Sachverständigen bei den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen. Die gesonderte Regelung ist notwendig, da ein Tätigwerden hier, im Gegensatz zu Nummer 2, nicht auf einem Verwaltungsakt einer Behörde beruht, sondern auf einer Betrauung durch die Organisation. Mit aufzunehmen sind daher nur Beginn und Ende der Betrauung und der Name der Überwachungsorganisation, für welche der Prüflingenieur tätig ist. Der Begriff der Untersuchung bezieht sich dabei auf Untersuchungen nach § 29 StVZO, hingegen ergibt sich der Begriff der Ein- und Abbauabnahmen aus § 19 StVZO.

Absatz 3 Nr. 4 erfaßt den Leiter und dessen Vertreter einer Technischen Prüfstelle und die unmittelbar nachgeordnete Dienststelle. Das gleiche gilt für Leiter und Stellvertreter der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen.

Nach Absatz 3 Nr. 5 werden Personen mit den von ihnen nicht bestandenen Prüfungen vermerkt. Hiermit soll verhindert werden, daß Bewerber, die trotz wiederholter Versuche die vorgeschriebenen Prüfungen nicht bestanden haben und die dann ihren Antrag zurücknehmen, um einen Versagungsbescheid zu vermeiden, in anderen Bundesländern unzulässigerweise erneut Anträge stellen und Prüfungen versuchen. Ein solcher „Prüfungstourismus“ ist abträglich und birgt die Gefahr in sich, das Anerkennungssystem zu untergraben.

Absatz 3 Nr. 6 enthält die Grundlage für die Erfassung der Ordnungswidrigkeiten nach § 20 KfSachVG.

Zu Absatz 3 Nr. 7:

Gemäß § 13 Abs. 3 des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes hat die Technische Prüfstelle der Aufsichtsbehörde über nachteilige Tatsachen, die ihr über einen Sachverständigen oder Prüfer bekannt werden, zu berichten, wenn diese Tatsachen für die Anerkennung von Bedeutung sein können. Absatz 3 Nr. 7 sieht folgerichtig auch eine Speicherungs-befugnis solcher gemeldeten Tatsachen im örtlichen Register vor.

Nach Absatz 3 Nr. 8 dürfen die aus dem Datenabgleich beim KBA nach § 28 ermittelten Daten erfaßt werden.

Zu Nummer 13 (§ 23)

Diese Vorschrift bestimmt, daß das Kraftfahrt-Bundesamt die Kraftfahrersachverständigen im Zentralen Fahrerlaubnisregister zu vermerken und die betreffenden „Negativdaten“ im Verkehrszentralregister einzutragen hat. Zur Notwendigkeit der zentralen Registrierung wird auf die obigen Vorbemerkungen verwiesen. § 23 enthielt bislang die seit der Vereinbarung entbehrliche Berlin Klausel. Die Vorschrift konnte deshalb ersatzlos gestrichen werden.

Zu Nummer 14 (§§ 24 bis 31)

Zu § 24

Diese Bestimmung enthält die datenschutzrechtlich wichtige Beschreibung des Zwecks der Registrierung. Damit wird auch zugleich der Maßstab für die Verarbeitung und Nutzung festgelegt, die im Rahmen der Registerzwecke liegen muß.

Zu § 25

Die Bestimmung befaßt sich mit der Erhebung der Daten und verpflichtet den Betroffenen, die zu speichernden Daten der zuständigen Stellen mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Hierbei handelt es sich entweder um die amtlich anerkannte Überwachungsorganisation oder um die Technische Prüfstelle. Von den Angehörigen der Technischen Prüfstellen werden allerdings in der Regel die Daten im Rahmen

des Anerkennungsverfahrens bereits durch die Anerkennungsbehörde selbst erhoben. Insoweit ist hier die Anerkennungsbehörde die zuständige Stelle.

Zu § 26

Hier werden die notwendigen Mitteilungspflichten geregelt, damit in den Registern die vorgesehenen Daten erfaßt werden können.

Nach Absatz 1 haben die Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen, soweit sie die Daten erheben, diese den zuständigen Behörden zur Speicherung in den örtlichen Registern mitzuteilen.

Nach Absatz 2 werden die örtlichen Register oder – falls keine Register geführt werden – die sonst zuständigen Behörden verpflichtet, dem Kraftfahrt-Bundesamt die Daten mitzuteilen.

Absatz 3 regelt die Mitteilung der gespeicherten Daten zwischen mehreren Anerkennungsbehörden, für die der Betreffende tätig ist.

Zu § 27

Diese Vorschrift regelt im Absatz 1 die Übermittlung der Daten aus den Registern. Danach können die Daten genutzt werden von den Strafverfolgungs- und Strafvollstreckungsbehörden, den für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 20 KfSachVG zuständigen Bußgeldbehörden sowie von den Verwaltungsbehörden bzw. Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden im Bereich des KfSachVG und des StVG (bezüglich der technischen Fahrzeugüberwachung).

Wegen der Verarbeitungs- und Nutzungsbefugnisse beim Datenempfänger verweist Absatz 2 auf die entsprechende Vorschrift im StVG (§ 43).

Zu § 28

Absatz 1 enthält die wichtige Vorschrift über den Abgleich mit dem Verkehrszentralregister insbesondere hinsichtlich der Entziehung von Fahrerlaubnissen, der Fahrverbote und der Beschlagnahmen von Führerscheinen. Nur durch diesen Abgleich mit dem Verkehrszentralregister ist das Kraftfahrt-Bundesamt in der Lage, die zuständigen örtlichen Anerkennungs- bzw. Aufsichtsbehörden zu unterrichten.

Nach Absatz 2 ist das Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtet, von Amts wegen die aus dem Abgleich zwischen Zentralem Fahrerlaubnisregister und Verkehrszentralregister gewonnenen Daten den zuständigen örtlichen Behörden mitzuteilen, damit diese die erforderlichen Folgerungen für die betreffenden Sachverständigen, Prüfer und Prüferingenieure ziehen und in ihren örtlichen Registern erfassen.

Zu § 29

Diese Vorschrift dient der Berichtigung eventueller Fehler und läßt den gegenseitigen Datenvergleich zwischen Verkehrszentralregister und Zentralem Fahrerlaubnisregister beim Kraftfahrt-Bundesamt einerseits und den örtlichen Registern andererseits zu.

Zu § 30

Die Vorschrift regelt die Löschung der Daten. Sie ist grundsätzlich gestaffelt nach zehn und fünf Jahren sowie nach einem Jahr (vgl. Nummern 1 bis 4).

Nach Nummer 5 sind alle Daten spätestens zu löschen, wenn über den Tod des Betroffenen eine amtliche Mitteilung eingeht.

Besondere Bestimmungen gelten für die eingetragenen und nicht bestandenen Prüfungen. Für die aus dem VZR übermittelten Daten ist § 29 StVG entsprechend anzuwenden.

Zu § 31

Diese Vorschrift enthält Bestimmungen für das zentrale Sachverständigenregister der Bundeswehr.

Absatz 1 regelt die Kompetenz und Aufgabenzuweisung sowie die Befugnis zur Speicherung dieser Sachverständigen und Prüfer auch im Zentralen Fahrerlaubnisregister.

Absatz 2 enthält die Lösungsregelung bezüglich der eingetragenen Daten (ein Jahr nach Beendigung der Wehrpflicht).

Absatz 3 bestimmt, welche sonstigen Vorschriften für das Bundeswehrregister anzuwenden sind.

Zu Nummer 15 (§ 32 Abs. 4)

Einmal wurde durch die Einfügung der Bestimmungen über die Kraftfahrachverständigenregister eine neue Paragraphenbezeichnung für den bisherigen § 22 erforderlich. Zum anderen wurde mit dem neu eingefügten Absatz 4 eine Übergangsregelung zu § 2 Abs. 1 Nr. 3 getroffen. Da die neue Klasse D für Kraftomnibusse anders als die bisherige Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung eine eigenständige Fahrerlaubnisklasse ist, müssen künftig auch Sachverständige und Prüfer diese Klasse besitzen, soweit sie Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen. Bei solchen Sachverständigen und Prüfern, die schon anerkannt sind, kann jedoch davon ausgegangen werden, daß sie auf Grund ihrer bisherigen Praxis genügend Kenntnisse und Erfahrungen mit dem Führen und mit dem Betrieb von Kraftomnibussen haben, so daß entbehrlich erscheint, den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse D nachholen zu müssen. Damit sie auch weiterhin, soweit nötig, Busse führen können, wird ihre Fahrerlaubnis der Klasse C entsprechend erweitert. Dies wird durch einen nationalen Code im Führerschein kenntlich gemacht.

Zu Nummer 16 (§ 33)

Durch die Einfügung der Vorschriften über die Kraftfahrachverständigenregister wurde die Änderung der Paragraphenbezeichnung für den bisherigen § 24 erforderlich.

7. Zu Artikel 7 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Mit der Änderung des § 52 Abs. 3 Satz 2 PBefG wird die Möglichkeit geschaffen, die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen im grenzüberschreiten-

den Gelegenheitsverkehr für ausländische Omnibusunternehmen vom Bundesverkehrsministerium auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Gedacht ist hier an das Bundesamt für Güterverkehr in Köln.

8. Zu Artikel 8 (Änderung des KBA-Gesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 1)**

Die Änderung der Ressortbezeichnung entspricht einem Grundsatzbeschluß der Bundesregierung.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Zweck der Neufassung des § 2 ist zunächst ein Ersatz der dort bislang genannten Rechtsgrundlagen aus den Jahren 1934 bis 1939 durch eine zeitgemäße Fassung.

Die in § 2 Nr. 1 Buchst. a bis d erwähnten Aufgaben waren bislang in § 2 Nr. 1 enthalten. Neu ist nach Buchst. e die Befugnis, Qualitätssicherungssysteme bei Technischen Prüfstellen, Technischen Diensten und Technischen Überwachungsorganisationen zu zertifizieren. Grundlage der Zertifizierung sind vor allem die EN ISO-Normen 9000 ff. Es besteht inzwischen Bedarf, daß die Möglichkeit beim KBA vorgehalten wird. Das Amt ist auf Grund seiner technischen und administrativen Kompetenz hierfür auch geeignet.

Die Bestimmung des § 2 Nr. 2 über die Führung der Zentralen Register faßt die betreffenden Zuständigkeiten, die ohnehin schon im Straßenverkehrsgesetz verankert sind, zu einem Aufgabenkatalog zusammen. Im übrigen sind diese Aufgaben – abgesehen vom Zentralen Fahrerlaubnisregister – schon in den bisherigen Nummern 2, 3 und 4a des alten § 2 enthalten.

Die neue Nummer 3 Buchst. a über Statistiken ist aus der bisherigen Nr. 5 hervorgegangen. Mit der redaktionellen Änderung wird zugleich klargestellt, daß dem Kraftfahrt-Bundesamt die statistischen Auswertungen der Daten aus allen drei beim Kraftfahrt-Bundesamt geführten Registern (Zentrales Fahrzeugregister, Verkehrszentralregister und Zentrales Fahrerlaubnisregister) obliegen.

Die in Nummer 3 Buchst. b erwähnten Aufgaben beruhen auf EU-Recht (Statistik des Straßengüterverkehrs) und auf § 11 Abs. 2 des Kraftfahrachverständigen-gesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086).

Die neuen Nummern 4 und 5 übertragen dem KBA die Durchführung des Auswahlverfahrens zur Bestimmung des Herstellers von Führerscheinen und die Zertifizierung der Qualitätssicherung bei der Herstellung von Führerscheinen und Fahrzeugdokumenten. Aufgrund der zu stellenden Qualitätsanforderungen und der notwendigen fälschungssicheren Ausführung der Dokumente besteht hierfür Bedarf.

Eine Zertifizierung der Qualitätssicherung bei der Herstellung und beim Vertrieb von Plaketten ist ebenfalls erforderlich. Hierbei handelt es sich um die Plaketten, die auf den Kennzeichenschildern angebracht werden, also die Stempelplakette nach § 23 StVZO, die Prüfplakette für die technische Fahrzeuguntersuchung nach § 29 StVZO und die Plakette für die Abgasuntersuchung nach § 47a StVZO.

In der neuen Nummer 6 ist die Aufgabe des KBA als Koordinierungs-, Übermittlungs- und Anlaufstelle auf Grund von internationalen Vereinbarungen oder von EU-Rechtsakten aufgeführt. Die Notwendigkeit für diese Aufgabe ergibt sich wegen der wachsenden Zusammenarbeit mit anderen Staaten, namentlich innerhalb der EU. Diese Tätigkeiten werden bereits heute vom KBA wahrgenommen.

9. Zu Artikel 9

Dieser Artikel ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr zur Neubekanntmachung der dort genannten Gesetze. Dies ist auf Grund zahlreicher Änderungen durch das vorliegende und frühere Gesetze erforderlich.

10. Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Zwischen Verkündung des Gesetzes und Inkrafttreten soll ein Zeitraum von rund neun Monaten liegen. Diese Zeit ist erforderlich, um den Beteiligten und Betroffenen ausreichend Gelegenheit zu geben, sich auf die neuen Regelungen einzustellen.

Abweichend hiervon sollen jedoch die Vorschriften, die Ermächtigungsgrundlagen sowie Bestimmungen für Gebühren enthalten, sofort in Kraft treten, da sie Grundlage für die weiteren Regelungen durch Verordnung sind. Die Regelung, nach der Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister auch zur Durchsetzung bestimmter Unterhaltansprüche übermittelt werden dürfen (Art. 1 Nr. 30 Buchstabe c), soll ebenfalls sofort in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

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 Artikels 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 Betroffenen sollten neue Begriffsbestimmungen zur Bezeichnung des Aufenthaltes grundsätzlich vermieden werden.

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 „auf Grund körperlicher oder geistiger Mängel“ einzufügen.

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.

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.

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.

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.

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.

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“ 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.

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 24jährigen, 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 20jährigen, 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 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 verkehrgefährdenden Verhalten neigen.

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 bekanntgeworden, 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.

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 § 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.

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.

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.

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 Punkterabatts 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.

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.

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.

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 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 Kraftfahreignung geschaffen werden. Damit werden die bereits seit Jahren erfolgreich durchgeführten Nachschulkurse 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.

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.

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 zweiten 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.

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 sind 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 (§ 24 a), 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 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 oben genannten Punkte ermöglicht.

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 47 a 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 klargestellt werden, daß die Abnahmebescheinigung nach § 19 Abs. 3 und die Stilllegungsbescheinigung zu den Fahrzeugpapieren zählt.

20. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 6 a 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 Buchstabe a und b. Andernfalls würde die Regelung in Absatz 4 künftig nicht mehr für Abnahmen und Begutachtungen gelten.

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

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

„13 a. 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 Fahreranfänger eine signifikant höhere Auswirkung als bei älteren und erfahrenen Kraftfahrern.

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

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 Deutschland möglich ist, so sieht der Bundesrat allerdings keine Notwendigkeit für eine Rechtsänderung der beschlossenen Art.

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 GesEntw.)

bb) Nach Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Sind gegen den Betroffenen mehrere Fahrverbote wirksam, so laufen die Verbotsfristen nacheinander. Die Verbotsfrist auf Grund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist auf Grund 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 auf Grund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist auf Grund 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 Verkehrsverstoßes weitere Verstöße von gleichem Gewicht zu begehen, ohne das Risiko, für einen zusätzlichen Zeitraum auf den Führerschein verzichten zu müssen.

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 Beschrei-

bung des Zwecks des 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.

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.

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 „§ 2 a Abs. 2“ und nach der Angabe „§ 4 Abs. 3“ jeweils die Wörter „Nr. 1 und 2“ einzufügen.

Begründung

Die in § 2 a 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.

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.

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 Verkehrs-

zentralregister 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.

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.

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

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.

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-Drucksache 94/95) nicht vor.

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.“

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.

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-Drucksache 94/95) nicht vor.

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 (§ 4 a Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Die Ausgabe dieser Prüfbescheinigungen wird z. B. in Listen festgehalten und fünf Jahre aufbewahrt.

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 gemäß § 15 e 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.

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.

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.

38. 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 2009 geführt werden.“

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Nach dem Willen des Entwurfs (siehe Begründung zu Artikel 1 § 65, S. 87f. 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 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 beteiligten 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.

39. 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.

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

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.“

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.

41. Zu Artikel 2 Nr. 11 (§ 11 Abs. 1 Nr. 4 FahrIG)

In Artikel 2 Nr. 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 Fahrschülerlaubnis, 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 FahrIG), z. B. Fahrlehrer der Bundeswehr, die als Fahrschulleiter oder als deren Vertreter tätig waren.

42. Zu Artikel 2 Nr. 17 Buchstabe e (§ 17 FahrIG)

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.

43. Zu Artikel 2 Nr. 29 nach Buchstabe b (§ 30 Abs. 5 a – neu – FahrIG)

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 Erfordernissen 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 5a vor.

44. 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.

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

Verstöße gegen die Ausbildungsvorschriften sind bußgeldbewehrt (vgl. § 36 FahrIG). Bei der Fahrschulüberwachung zeigt sich immer wieder, daß Verstöße, die bei der Zweijahreskontrolle 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.

46. Zu Artikel 2 Nr. 38 (§ 41 Nr. 2 FahrIG)

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.

47. 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.

48. 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:

„(7a) Vor dem 3. Oktober 1990 erteilte Fahrerlaubnisse 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 Fahrerlaubnis 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 Fahrerlizenzen nach dem Muster der DDR nur bis zum 31. Dezember 1992 weiter.

Nach erfolgreicher Fortbildung wurde der DDR-Fahrerlizenzen umgetauscht. Unabhängig davon blieb jedoch die Fahrerlaubnis bestehen.

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

49. 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.

Ergibt die abschließende Prüfung durch die Bundesregierung, daß eine jedenfalls mittelbare Erstreckung des Fahrverbots auf Gebiete außerhalb der Bundesrepublik Deutschland möglich ist, so

sieht der Bundesrat allerdings keine Notwendigkeit für eine Rechtsänderung der beschlossenen Art.

50. 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.

51. 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.

52. 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.

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.

53. Zu Artikel 4 Nr. 2 (§ 153 a 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 § 153a 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 § 153a Abs. 1 Satz 1 StPO um die Möglichkeit, das Verfahren nach Teilnahme an einem Aufbau-seminar einzustellen, wäre die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis in diesem Fall nicht möglich.

Die Verfahrensweise nach § 153a 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 §§ 153ff. StPO etwa nach erfolgreichem Besuch eines Aufbau-seminars Rechnung getragen werden.

Des weiteren 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 Gesetz-entwurf vorgesehene Regelung eintreten würde, ermöglicht (in § 153a StPO soll das Wort „insbesondere“ aufgenommen werden). Wenn diese Ergänzung erfolgt, ist es überflüssig, die Auflage eines Aufbau-seminars als weiteren Grund für eine Einstellung gemäß § 153a StPO ausdrücklich in den Katalog aufzunehmen.

Eine Regelung über die Berücksichtigung der Teilnahme an einem Aufbau-seminar nach § 2b 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 § 69a Abs. 7 StGB).

54. Zu Artikel 6 Nr. 4 (§ 6 KfSachvG)

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

„a1) Folgender Absatz 1 a wird eingefügt:

„(1a) Amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer dürfen ihre Tätigkeiten – ausgenommen solche nach § 20 Abs. 2 StVZO und § 22 in Verbindung mit § 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 Technischen Prüfstelle bzw. des Landes vorzunehmen, in dem er anerkannt ist. Die in letzter Zeit bekanntgewordenen 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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.

55. 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.

56. 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 4 a einzufügen:

"4 a. 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,".

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.

57. Zu Artikel 6 Nr. 8 (§ 16 Abs. 1 KfSachvG)

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.

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

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

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

„3 a. entgegen § 6 Abs. 1 a 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. 1 a der vorgeschlagenen Ergänzung um einen einschlägigen Ordnungswidrigkeitstatbestand.

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

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

„11 a. 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 Prüfindingenieuren Wettbewerbsvorteile verhindert werden. Eine Bußgeldbewehrung ist somit nötig.

60. 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 Prüfindingenieur 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, Nummer 7.3.4 der Anlage VIII zur StVZO).

61. 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 Prüfindingenieure, 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 Kraftfahrersachverständigengesetz bestehende Verpflichtung zur Mit-

teilung nachteiliger Tatsachen, die für die Anerkennung von Bedeutung sein können, muß auf die Überwachungsorganisationen und die Prüflingenieure ausgedehnt werden, um eine Gleichbehandlung zu gewährleisten.

62. 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 Amts wegen 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 Prüflingenieure der Überwachungsorganisationen besteht eine derartige Verpflichtung nicht.

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 der Justiz (Schreiben vom 1. 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 Prüflingenieure und amtlich anerkannte Sachverständige gilt.

63. 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 der Angabe „§ 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.“

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 bestandenen Prüfungen außer im örtlichen Kraftfahrersachverständigenregister (§ 22 Abs. 3 Nr. 5) auch zentral beim Kraftfahrt-Bundesamt erfaßt werden, wenn die Prüfung nicht bestanden worden ist.

64. 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.

65. 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.

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

66. 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 Kraftfahrt-Bundesamt gemacht werden.

67. 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;
- 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 Kraftfahrt-Bundesamt auch das Qualitätssicherungssystem der Hersteller von Fahrzeugteilen mit Teilegutachten selbst zertifizieren.

68. 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 Entschließung 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 Entschließung zu den Nummern 1 und 2 ist das Bundesministerium für Verkehr zunächst aufgrund einer Absprache mit den Automobilherstellern und -importeuren nachgekommen.

Die Änderung schafft die gesetzliche Grundlage für diese Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes 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.

69. 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 Jahren 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.

70. 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.

71. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat ist besorgt über die immer noch zu hohe Unfallbelastung junger Fahranfänger in der Gruppe der 18- bis 24jährigen. Der Bundesrat erhofft sich von dem vorliegenden Gesetzentwurf mit den deutlichen Verbesserungen bei der Fahrerlaubnisausbildung 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,

- eine allgemeine Verteuerung des Führerscheinerwerbs durch eine noch stärkere gesetzliche Ausweitung der Fahrschulungsbildung für alle vermeiden und
- der Tatsache Rechnung tragen, daß die weit aus 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 21jährigen 1,7/0,9% (männlich/weiblich) und bei den 21- bis 25jährigen 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 Fahrschulungsbildung 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.

72. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Ausbildung der künftigen Kraftfahrer ist eine der wichtigsten Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Phase der Fahrschulungsbildung 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 Ge-

setzes 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.

73. 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 Buchstabe b und f) in einer besonderen Verordnung zu regeln und nicht in die vorgesehene Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen.

74. 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.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung**1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 StVG)**

Die Richtlinie 91/439/EWG enthält in Artikel 9 eine Definition des Begriffs des ordentlichen Wohnsitzes. Diese Definition ist bindend für die Mitgliedstaaten. Danach hat eine Person ihren ordentlichen Wohnsitz dort, wo sie wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – wenn keine beruflichen Bindungen bestehen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Betreffenden und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt. Diese Definition deckt sich vollständig mit keinem der vom Bundesrat genannten Begriffe. Dem Anliegen kann daher nicht Folge geleistet werden. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Definition in Artikel 9 lediglich der Abgrenzung zwischen den Mitgliedstaaten dient.

Soweit es um die Festlegung geht, wo der betreffende Fahrerlaubnisbewerber oder -inhaber innerhalb eines Mitgliedstaats wohnt – etwa, um die örtlich zuständige Behörde bestimmen zu können –, ist der nationale Gesetzgeber an die Definition der Richtlinie nicht gebunden. Es ist deshalb auch vorgesehen, für innerstaatliche Zwecke in den entsprechenden Verordnungen einen anderen Begriff zugrunde zu legen. Die Ermächtigung hierzu enthält § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w StVG n. F.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Durch die vom Bundesrat vorgeschlagene Einfügung des Wortes „insbesondere“ in Satz 2 würde die darin enthaltene – obligatorische – Regelung zu unbestimmt. Im übrigen trägt Satz 3 in der Fassung des Gesetzentwurfes der Bundesregierung durch seine Ausgestaltung als „Kann-Bestimmung“ dem Anliegen der Länder Rechnung, den Fahrerlaubnisbehörden weitere Informationsbeschaffung auch aus anderen Quellen zu ermöglichen, wobei ihnen hier ein Ermessensspielraum eingeräumt wird, was durch das in dieser Regelung enthaltene Wort „insbesondere“ noch unterstrichen wird. Deshalb ist in Satz 3 das Wort „insbesondere“ angebracht; somit kann auch dem Vorschlag des Bundesrates, in Satz 3 das Wort „insbesondere“ zu streichen, nicht gefolgt werden.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 StVG n. F. muß ein Fahrerlaubnisbewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen „geeignet“ sein. Nach der in § 2 Abs. 4 StVG n. F. enthaltenen Definition ist in diesem Sinne geeignet, wer – abgesehen von der Erfüllung der notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen – nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze (auch nicht verkehrsrechtlicher Art) verstoßen hat. Dabei sind die Anforderungen, sowohl bei der körperlichen und geistigen Eignung als auch bei der Befähigung klassenbezogen zu sehen. An den Bewerber um eine Fahrerlaubnis für Busse können höhere Anforderungen gestellt werden als z. B. an den Bewerber um eine Fahrerlaubnis für Kleinkraftfahrzeuge. Dies kann auf Grund von § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c in der künftigen Fahrerlaubnisverordnung geregelt werden. Die Aufnahme des Begriffes „Zuverlässigkeit“ zusätzlich zu den bereits vorhandenen Begriffen der „Eignung“ und „Befähigung“ ist also nicht erforderlich und würde außerdem zu Mißverständnissen und Unklarheiten führen. Für einen „gewerberechtlichen Einschlag“ läßt die Definition des Eignungsbegriffes im Straßenverkehrsgesetz n. F. jedoch keinen Raum. Ein solcher „Einschlag“ ist auch in der Sache nicht nötig, weil der – auf die jeweilige Fahrerlaubnisklasse bezogene Eignungsbegriff – die Fragen löst.

In § 28 Abs. 2 Nr. 4 StVG geht es nicht um die persönliche Fahrerlaubnis, sondern um die Zuverlässigkeit des Halters, Werkstattleiters, Fuhrunternehmers etc. für die Einhaltung von Verkehrssicherheitsvorschriften (z. B. Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit der eingesetzten Fahrzeuge, keine Überladung). § 2 Abs. 9 bezieht sich nicht auf Registerauskünfte, die für die Prüfung dieser Zuverlässigkeit eingeholt werden. Dies bleibt speziellen Regelungen in den betreffenden Sachgebieten vorbehalten.

Die vom Bundesrat zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist auf der Grundlage des bisherigen Rechts ergangen und gegebenenfalls durch das künftige Recht überholt.

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

Dem Vorschlag wird mit folgender Maßgabe zugestimmt:

In der Sache wird das Anliegen des Bundesrates befürwortet. Zutreffend ist, daß die Erforderlichkeit der Weitergabe von Informationen über Eignungs- und Befähigungsmängel von der Polizei

an die Fahrerlaubnisbehörden aus der Sicht der Polizei zu beurteilen ist. Dies sollte nach Auffassung der Bundesregierung dann aber auch im Gesetzestext deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Deshalb sollte der zweite Halbsatz von § 2 Abs. 12 Satz 1 wie folgt lauten:

„... soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist.“

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

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

Die Bundesregierung schlägt jedoch vor, in der Formulierung auf das Kraftfahrersachverständigengesetz Bezug zu nehmen, was der Begründung des Bundesrates entspricht. Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen Formulierung sollte es daher heißen:

„– soweit nicht bereits im Kraftfahrersachverständigengesetz oder in auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften geregelt –“.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung hält es zur Zeit nicht für erforderlich, die Probezeit für alle Fahranfänger generell von zwei auf drei Jahre zu verlängern. Die Bundesregierung prüft jedoch, ob und inwieweit im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Bekämpfung der hohen Unfallhäufigkeit von Fahranfängern eine Verlängerung der Probezeit für jüngere Fahranfänger (als besonders risikogefährdet) in Betracht kommt. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu den Nummern 18 und 71 verwiesen.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß durchaus Fälle auftreten können, in denen dem Betroffenen auf Grund seiner persönlichen Situation die Teilnahme an einem Gruppenseminar nicht zuzumuten ist. Die Bundesregierung ist allerdings auch der Ansicht, daß die Ausnahmemöglichkeit restriktiv gehandhabt werden sollte.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Übermittlungen nach § 3 Abs. 5 StVG sollen nämlich gerade keine Regelmitteilungen, sondern vielmehr die Ausnahme in den Fällen darstellen, in denen ein Anlaß zur Information der Polizei besteht.

Um diese Zweckbestimmung der Vorschrift klarer herauszustellen, regt die Bundesregierung an, die Wörter „im Einzelfall“ in den zweiten Halbsatz des § 3 Abs. 5 zu übernehmen, der dann wie folgt lautet:

„... , soweit dies im Einzelfall für die polizeiliche Überwachung im Straßenverkehr erforderlich ist.“

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die Bundesregierung weist allerdings darauf hin, daß die Änderung beim Kraftfahrt-Bundesamt zwei BAT VII-Stellen erfordert und auch bei den örtlichen Fahrerlaubnisbehörden zu Mehraufwand führt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Zur Begründung wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 9 verwiesen.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die Bundesregierung wird sich allerdings im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens nach entsprechender Prüfung noch dazu äußern, ob im Rahmen der Überwachung der Qualitätssicherung nur die personenbezogenen Daten des betreffenden Kursleiters verarbeitet und genutzt werden sollen oder ob sich dies auch auf die Daten der Kursteilnehmer erstrecken kann und ob gegebenenfalls im Gesetzestext eine entsprechende Klarstellung erfolgen müßte.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt besitzt im Bereich der Prüfung der Befähigung und der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen weder die fachliche Kompetenz noch verfügt es über die hierfür fachlich qualifizierten Kräfte. Vielmehr ist in diesem Bereich ausschließlich die Bundesanstalt für Straßenwesen geeignete Akkreditierungs- und Zertifizierungsstelle. Die Bundesanstalt befaßt sich seit Jahrzehnten mit Fragen der Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen und verfügt auch über die erforderlichen Fachleute.

Im übrigen ist nicht ersichtlich, warum die Akkreditierung und Zertifizierung durch verschiedene Stellen (KBA für den Bereich Fahrzeuge, BASt für den Bereich Kraftfahrereignung) bei den Technischen Prüfstellen zu Nachteilen führen können.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

18. **Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb** (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p dritter Spiegelstrich – neu – StVG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung teilt die in der vom Bundesrat gefaßten Entschließung (Nr. 71) geäußerten Sorge wegen des überproportional hohen Unfallrisikos junger Fahranfänger und ist wie der Bundesrat der Auffassung, daß zur Bekämpfung dieses Unfallrisikos eine Konzeption entwickelt werden muß, die sämtliche Möglichkeiten in die Überlegungen einbezieht. Dies gilt sowohl für Restriktionen bei Fahranfängern als auch für spezielle Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen. Sie ist jedoch der Auffassung, daß das zur Umsetzung notwendige Instrumentarium erst dann geschaffen werden kann, wenn Klarheit über die Konzeption besteht. Eine solche Konzeption bedarf einer eingehenden Prüfung, bei der nicht nur die einzelnen Maßnahmen, sondern auch ihre Auswirkungen, unter anderem auf den Bestand der Fahrerlaubnis des Anfängers, bedacht werden müssen. Eine Realisierung ist daher zur Zeit noch nicht möglich. Das Bundesministerium für Verkehr greift jedoch den Vorschlag des Bundesrates (vgl. Entschließung zu Nr. 71) auf, zusammen mit den Ländern kurzfristig ein Konzept zur weiteren Verminderung der Unfälle bei den jungen Fahranfängern zu entwickeln. Wesentliche Grundlagen hierfür werden auch die öffentliche Anhörung, die der Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages zum Thema „Unfallhäufigkeit von jungen Fahrern“ am 13. November 1996 durchgeführt hat, sowie eine Stellungnahme, die die Bundesregierung dem Ausschuß über mögliche Konsequenzen vorlegen soll, bilden. Das Bundesministerium für Verkehr wird dem Ausschuß ohnehin über die Ergebnisse dieser Anhörung sowie über mögliche daraus zu ziehende Folgerungen berichten.

Die Bundesregierung weist im übrigen darauf hin, daß nach ihrer Auffassung ein niedrigerer Promillegrenzwert für Fahranfänger allenfalls im Gesetz selbst verankert und nicht durch Verordnung festgelegt werden kann.

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

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

Die Bundesregierung schlägt jedoch folgende Formulierung vor:

„gg) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Vordrucke“ die Wörter „sowie von auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften zu verwendenden Plaketten, Prüffolien und Stempel“ eingefügt.“

Der Folgeänderung in Artikel 8 wird ebenfalls zugestimmt. Als Formulierung wird vorgeschlagen:

„5. die Zertifizierung der Qualitätssicherung bei der Herstellung und beim Vertrieb von Führerscheinen, Fahrzeugpapieren, Plaketten, Prüffolien und Stempel, um die vorgeschriebene und ordnungsgemäße Herstellung, Verwahrung und Verteilung dieser Scheine, Papiere, Plaketten, Folien und Stempel zu gewährleisten.“

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Festsatzung einer niedrigeren Promillegrenze für Fahranfänger erst in Frage kommen kann, wenn wissenschaftliche Erkenntnisse die Notwendigkeit und die Erfolgsaussichten einer solchen Maßnahme hinreichend belegen, und allenfalls im Gesetz selbst erfolgen müßte. Im übrigen wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 18 verwiesen.

Hiervon unabhängig stößt der Vorschlag auch auf Bedenken, weil eine Bußgeldbewehrung fehlt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Nach dem Wortlaut von § 25 Abs. 2 Satz 2 StVG wird für die Dauer des Fahrverbots „ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein“ amtlich verwahrt. Hierzu zählt auch ein von einer deutschen Behörde ausgestellter internationaler Führerschein.

Der Vorschlag des Bundesrates würde eine erhebliche Änderung der Rechtslage bewirken und dient nicht, wie es in der Begründung heißt, lediglich der Klarstellung. Die Änderung würde künftig den Kraftfahrern, trotz eines gegen sie verhängten Fahrverbots, das Führen eines Kraftfahrzeuges im Ausland ermöglichen.

Dies ist mit der rechtlichen Ausgestaltung des Fahrverbotes unvereinbar: Die Wirkung des Fahrverbotes besteht darin, daß der Betroffene – bei Fortbestehen der Fahrerlaubnis – für einen bestimmten Zeitraum von seiner Fahrerlaubnis keinen Gebrauch machen darf. Nach dem Wortlaut des Gesetzes wird dem Täter verboten, „im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge ... zu führen“ (§ 25 Abs. 1 StVG, § 44 Abs. 1 StGB). Naturgemäß ist dieses Verbot auf das Inland begrenzt, weil sich die Befugnis, im Ausland Kraftfahrzeuge zu führen, allein nach dem Recht des Staates richtet, zu dem der jeweilige Verkehrsraum gehört. Hieraus kann jedoch nicht gefolgert wer-

den, daß einem Kraftfahrer das Führen von Kraftfahrzeugen im Ausland trotz des gegen ihn verhängten Fahrverbotes vom (deutschen) Gesetzgeber zu ermöglichen wäre.

Die vorgeschlagene Änderung hätte zur Folge, daß ausländische Staaten den Betroffenen das Führen von Kraftfahrzeugen erlauben und auch keinen Anlaß für eine Versagung der Erlaubnis haben würden, weil die gegenseitige Anerkennung des internationalen Führerscheins völkerrechtlich vereinbart worden ist und das im Inland verhängte Verbot, von der Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nach außen nicht erkennbar ist. Das im Verhältnis zu den meisten Staaten geltende Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 geht davon aus, daß internationale Führerscheine ausschließlich auf Grund der tatsächlichen bestehenden nationalen Fahrberechtigung ausgestellt werden. Das ergibt sich insbesondere aus Artikel 41 Abs. 5, wonach der internationale Führerschein nur an den Besitzer eines nationalen Führerscheins ausgegeben werden darf. Der internationale Führerschein dient lediglich dem Nachweis der nach nationalem Recht bestehenden Fahrerlaubnis bzw. dem Nachweis, daß von dieser Fahrerlaubnis Gebrauch gemacht werden kann. Maßgeblich ist, ob der Betreffende nach dem Recht seines Heimatstaates Kraftfahrzeuge führen darf oder nicht. Auf die rechtliche Anordnung der Maßnahme im Heimatstaat als Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis kann es nicht ankommen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung würde auch dem Sinn und Zweck des Fahrverbots widersprechen: Das Fahrverbot ist als Denkwort- und Besinnungsmaßnahme gegen Kraftfahrer gedacht, die sich grob oder beharrlich über Verkehrsvorschriften hinweggesetzt haben. Es soll ihnen ein Gefühl dafür vermitteln, was es bedeutet, zeitweilig am Straßenverkehr nicht teilnehmen zu können. Mit der Maßnahme werden ganz vorrangig spezialpräventive Ziele verfolgt. Der Betroffene soll nämlich auf diese Weise dazu angehalten werden, sich künftig regelgerecht zu verhalten. Je mehr der vorübergehende Ausschluß aus dem Straßenverkehr unterlaufen werden kann, um so geringer ist die an sich beabsichtigte erzieherische Wirkung. Eine gesetzgeberische Maßnahme, die es dem Betroffenen ermöglichen würde, während der Verbotszeiten im Ausland Kraftfahrzeuge zu führen, ginge deutlich in diese Richtung und würde das Fahrverbot erheblich entwerten.

Der Vorschlag des Bundesrates würde zudem die Überwachung des Fahrverbots erschweren. Die Verwahrung aller von einer deutschen Behörde ausgestellten Führerscheine soll gewährleisten, daß der Täter in der Fahrverbotsfrist nicht von seiner Fahrerlaubnis Gebrauch macht. Dies würde in Frage gestellt, wenn Betroffene bei Verkehrskontrollen im Inland ihren internationalen Führerschein vorweisen könnten. Probleme wären insbesondere bei Inhabern von Führerscheinen zu erwarten, die von einer Behörde eines

Mitgliedstaates der EU ausgestellt worden sind – bei diesem Personenkreis sieht der Entwurf gleichfalls die amtliche Verwahrung des Führerscheins vor –, weil bei Vorlage des internationalen Führerscheins das Bestehen eines Fahrverbots nicht erkennbar wäre.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Das Fahrverbot hat die Funktion einer Denkwortmaßnahme. Mit der Verhängung des Fahrverbots ist die Erwartung verknüpft, der Täter werde sich durch die vorübergehende Entfernung aus dem motorisierten Straßenverkehr auf seine Pflichten besinnen. Dazu bedarf es einer Addition mehrerer Verbotsfristen nicht. Die Verhängung eines Fahrverbotes, das die Höchstfrist von drei Monaten überschreitet, ist auch in den Fällen nicht möglich, in denen in einem Verfahren mehrere Zuwiderhandlungen, die jeweils die Verhängung eines Fahrverbotes rechtfertigen, geahndet werden. Deshalb ist eine Addition von Verbotsfristen auch nicht geboten, wenn mehrere Verstöße Gegenstand verschiedener Verfahren waren.

Die klare Unterscheidung der Denkwortmaßnahme des Fahrverbotes von einem bis drei Monaten und der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis mit einer Mindestsperrfrist für deren Neuerteilung von sechs Monaten würde im übrigen aufgeweicht, wenn sich durch die Addition von Fahrverbotsfristen Fahrverbote von mehr als drei Monaten oder gar mehr als sechs Monaten ergeben könnten.

Die Begründung des Bundesrates, ein hartnäckiger Täter habe die Möglichkeit, nach Begehen eines schwerwiegenden, in der Regel mit Fahrverbot bedrohten Verkehrsverstößes weitere Verstöße von gleichem Gewicht zu begehen, ohne das Risiko einzugehen, für einen zusätzlichen Zeitraum auf den Führerschein verzichten zu müssen, trägt die Änderung nicht. Wer sich so verhält, ist in der Regel ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs, so daß ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen wäre. Waren die verschiedenen Taten Gegenstand mehrerer Strafverfahren, die jeweils zu einem Fahrverbot geführt haben, oder handelt es sich um eine Mehrzahl von Ordnungswidrigkeiten, besteht die Möglichkeit, daß die Verwaltungsbehörde gemäß § 3 StVG n. F. die Fahrerlaubnis entzieht.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Mit der Formulierung „... die wiederholt Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begehen“ wird gerade der Zweck zutreffend beschrieben. Deshalb sollte auf die Erwähnung des Wortes „wiederholt“ nicht verzichtet werden. Mißverständnisse und Unsicherheiten bei der Anwendung der Vorschrift kann es nicht geben, zumal die

- Eintragung auch der ersten Straftat oder Ordnungswidrigkeit gerade dazu dient, in einem eventuellen späteren Wiederholungsfall den Betroffenen als sog. „Wiederholungstäter“ festzustellen (vgl. auch die amtliche Begründung zu § 28 Abs. 2 Nr. 3).
25. **Zu Artikel 1 Nr. 16** (§ 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
26. **Zu Artikel 1 Nr. 16** (§ 28 Abs. 3 Nr. 11 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
27. **Zu Artikel 1 Nr. 16** (§ 28 Abs. 5 Satz 4 StVG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Die Formulierung in § 28 Abs. 5 Satz 4 mit dem Wort „beide“ Personen ist zutreffend, weil datentechnisch bei Identitätszweifeln eine Prüfung durch paarige Datensätze erfolgt. Dieser Prüfungsmodus mit paarigen Datensätzen wird auch dann durchgeführt, wenn noch weitere Personen hinzutreten, bei denen ebenfalls entsprechende Identitätszweifel bestehen.
28. **Zu Artikel 1 Nr. 16** (§ 28 Abs. 5 Satz 4 StVG)
Die Bundesregierung wird sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren hierzu äußern, weil diese Frage einer näheren Prüfung bedarf.
29. **Zu Artikel 1 Nr. 17** (§ 29 Abs. 1 Satz 3 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
30. **Zu Artikel 1 Nr. 17** (§ 30 Abs. 1 Nr. 2 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
31. **Zu Artikel 1 Nr. 18 Buchstabe d** (§ 30a Abs. 3 Satz 3 StVG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Es handelt sich um die Nutzung von Protokoll- daten, die grundsätzlich nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle und der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebes einer Datenverarbeitungsanlage verwendet werden dürfen. Die im Gesetz enthaltene Regelung bedeutet eine zweckfremde Nutzung, die ausnahmsweise zum Schutz der in der Vorschrift genannten wichtigen Rechtsgüter zugelassen ist. Deshalb sind die im Gesetzentwurf bei der Stellung entsprechender Ersuchen vorgesehenen Einschränkungen angebracht und angemessen.
32. **Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb** (§ 36 Abs. 2 Satz 2 StVG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Die geltende Regelung sieht neben dem Abruf aus dem Zentralen Fahrzeugregister auch die Möglichkeit vor, die erforderlichen Fahrzeug- und Halterdaten aus dem jeweiligen örtlichen Fahrzeugregister abzurufen. Diese Abrufmöglichkeiten reichten bislang aus und dürften auch zukünftig genügen. Die Aktualität des Zentralen Fahrzeugregisters reicht im allgemeinen für die Praxis aus und wird zunehmend optimiert. Der gegenwärtig noch allgemein bestehende Zeitverzug von etwa sieben Tagen läßt sich weiter reduzieren, wenn die betreffenden Zulassungsbehörden ihre Meldungen an das Zentrale Fahrzeugregister öfter als – wie bisher – nur einmal wöchentlich durchführen würden. Ein weiterer Grund für einzelne nicht aktuelle Datenbestände liegt darin, daß die betreffenden Fahrzeughalter ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Meldung von Statusänderungen (z. B. Änderung der Anschrift) nicht immer nachkommen. Hier werden jedoch sowohl das betreffende örtliche als auch das Zentrale Register unrichtig.
33. **Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb** (§ 36 Abs. 6 Satz 3 StVG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Zur Begründung wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 31 verwiesen.
34. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 48 Abs. 1 Nr. 2 StVG)
Der Vorschlag wird geprüft.
Bei der Erstellung der geplanten Fahrerlaubnisverordnung wird auch diese Thematik zu regeln sein.
35. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 49 Abs. 2 Nr. 1 StVG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Auf die Gegenäußerung zu Nummer 5 wird verwiesen.
36. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 49 Abs. 2 Nr. 2 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
37. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 52 Abs. 1 Nr. 2 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
38. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 65 Abs. 10 Satz 2 StVG)
Ein Wegfall der örtlichen Register bis Ende des Jahres 2005 wäre sachgerecht. Im übrigen wird wegen einer evtl. erforderlichen Fristverlängerung auf die amtliche Begründung zu dieser Vorschrift verwiesen.
39. **Zu Artikel 1 Nr. 37** (§ 65 Abs. 10 Satz 3 StVG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
40. **Zu Artikel 2 Nr. 2** (§ 2 Abs. 5 Satz 2 FahlrG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Der Vorschlag zielt darauf ab, im Ergebnis die bisherige Regelung beizubehalten, die durch den Gesetzentwurf aufgegeben werden sollte. Nach der bisherigen Vorschrift des § 11 Abs. 1 Nr. 4 FahrlG muß ein Fahrlehrer, der sich selbständig machen will (Erwerb der Fahrschülerlaubnis), vorher zwei Jahre lang „hauptberuflich“ als Fahrlehrer gearbeitet haben.

Die Forderung nach einer Tätigkeit als Angestellter in einer zivilen Fahrschule, da ein Bundeswehrfahrlehrer hauptsächlich „Soldat“ sei, wird von den Betroffenen häufig als Diskriminierung angesehen, die ihre Eingliederung in das Zivilleben nach dem Ausscheiden aus der Bundeswehr erschwere. Auch die Rechtsprechung bezweifelt die Rechtmäßigkeit einer solchen Forderung. Das Verwaltungsgericht Kassel führt in seiner Entscheidung vom 31. Januar 1996 (VKBl. 1996 S. 279) zur vergleichbaren Regelung des § 31 Abs. 2 FahrlG aus, das Merkmal „hauptberuflich“ sei auch von Bundeswehrfahrlehrern erfüllt. Das Gegenteil von „hauptberuflich“ sei „nebenberuflich“ und nicht Tätigkeit als Bundeswehrfahrlehrer. Zweck der Vorschrift sei, Fahrlehrer fernzuhalten, die auf Grund einer lediglich nebenberuflichen Tätigkeit nicht genügend Erfahrung in der Ausbildung von Fahrschülern erwerben konnten.

Eine Beeinträchtigung des Gemeinwohls, hier der Verkehrssicherheit, ist jedoch nicht zu erkennen, wenn ein Fahrschulinhaber seine praktischen Erfahrungen als Bundeswehrfahrlehrer statt als Zivilfahrlehrer gesammelt hat.

Im übrigen sind – abgesehen von speziellen Fahrzeugen wie Kettenfahrzeuge – die Ausbildungsverhältnisse sowohl inhaltlich wie methodisch in Behördenfahrschulen (namentlich der Bundeswehr) und zivilen Fahrschulen vergleichbar.

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

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

43. Zu Artikel 2 Nr. 29 nach Buchstabe b (§ 30 Abs. 5 a – neu – FahrlG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die nach § 1 FahrlG erteilte allgemeine Fahrlehrerlaubnis gilt im gesamten Bundesgebiet für den zivilen wie auch für den dienstlichen Bereich. Die genannten Sonderverwaltungen dürfen jedoch zum Zwecke der dienstlichen Fahrschülerausbildung eine eigene Dienstfahrlehrerlaubnis erteilen (§ 30 FahrlG). Hierfür gelten die allgemeinen Voraussetzungen, also auch die nach § 2 Nr. 4 a und 5 FahrlG vorgesehene vollständige Ausbildung und Prüfung. Nicht vorgeschrieben ist, daß Ausbildung und Prüfung bei der jeweiligen Sonderverwaltung stattfinden.

Ebensowenig ist vorgeschrieben, daß die zum Erwerb der allgemeinen Fahrlehrerlaubnis bereits durchgeführte Ausbildung und Prüfung ein weiteres Mal durchgeführt werden. Dies wäre eine unzulässige Übermaßregelung. Die durch § 18 der Fahrlehrerverordnung vom 23. Juli 1957 geschaffene und vom Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969 übernommene Rechtslage war bisher unstrittig.

Die Rechtmäßigkeit der seit 1957 an Inhaber der allgemeinen Fahrlehrerlaubnis ohne nochmalige Ausbildung und Prüfung erteilte Dienstfahrlehrerlaubnis ist bisher nicht bezweifelt worden. Von der Möglichkeit der Umschreibung einer allgemeinen Fahrlehrerlaubnis in eine Dienstfahrlehrerlaubnis macht im übrigen lediglich die Bundeswehr Gebrauch, weil die Einteilung der Dienstfahrlehrerlaubnisklassen von der allgemeinen Fahrerlaubnisklasseneinteilung bisher abwich, was sich jedoch nach der beabsichtigten Übernahme der international üblichen Klassen (2. EG-Führerscheinrichtlinie) ändern wird.

Zum umgekehrten Fall der prüfungslosen Umschreibung einer für dienstliche Zwecke erteilten Dienstfahrlehrerlaubnis in eine allgemeine Fahrlehrerlaubnis (§ 30 Abs. 5 FahrlG) hat das Oberverwaltungsgericht Bremen bereits in seiner Entscheidung vom 20. März 1962 (VKBl. 1962 S. 280) ausgeführt: „Steht somit fest, daß die Fahrlehrer im öffentlichen Dienst sämtlich eine gleichwertige Fahrlehrerprüfung abgelegt haben, so ist schon aus diesem Grunde nicht einzusehen, weshalb diejenigen von ihnen, die zusätzlich noch eine allgemeine Fahrlehrerlaubnis erwerben wollen, die gleiche Prüfung noch einmal ablegen sollen.“

44. Zu Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe b (§ 36 Abs. 2 FahrlG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Entsprechend der Bedeutung von Zuwiderhandlungen gegen das Fahrlehrergesetz soll der geltende Bußgeldrahmen nach dem Entwurf in bestimmten Fällen deutlich erhöht werden. Dabei wird, wie heute im Nebenstrafrecht üblich, dem unterschiedlichen Gewicht von Rechtsverletzungen durch eine Differenzierung der Bußgeldrahmen Rechnung getragen, die für sog. Formalverstöße eine geringere Geldbuße als für Zuwiderhandlungen gegen grundlegende im Fahrlehrergesetz normierte Handlungsgebote oder verbote vorsieht. Auf dieser Grundlage ist zu erwägen, ob auch die in § 36 Abs. 1 Nr. 15 FahrlG genannten Zuwiderhandlungen mit einem Bußgeldrahmen von bis zu 5000 DM zu versehen sind. Hierzu wird sich die Bundesregierung im Verlauf des weiteren Gesetzgebungsverfahrens äußern.

Daß sich aus den angesprochenen Formalverstößen selbst erhebliche wirtschaftliche Vorteile ergeben können, dürfte die Ausnahme darstellen.

Eine Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils ist aber auch in diesen Fällen nach § 17 Abs. 4

OWiG möglich, so daß für eine Anhebung des Bußgeldrahmens wegen eines evtl. erzielten wirtschaftlichen Vorteils kein Anlaß besteht.

Die unterschiedlichen Verjährungsfristen nach § 31 Abs. 2 OWiG tragen gleichfalls dem jeweiligen Gewicht von Rechtsverletzungen Rechnung, das in den dafür vorgesehenen unterschiedlichen Bußgeldrahmen zum Ausdruck kommt. Eine Erhöhung des Bußgeldrahmens, die allein das Ziel hätte, die Frist der Verfolgungsverjährung zu verlängern, hält die Bundesregierung nicht für vertretbar.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Verfolgungsverjährung bei Ordnungswidrigkeiten wird durch § 31 OWiG geregelt, wobei sich die jeweilige Frist grundsätzlich nach der Höhe der Bußgeldandrohung richtet (§ 31 Abs. 2 OWiG), die dem unterschiedlichen Gewicht von Rechtsverletzungen Rechnung trägt (s. o. zu Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe b). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist nach Auffassung der Bundesregierung im vorliegenden Fall nicht begründet. Zuwiderhandlungen gegen die grundlegenden Pflichten des Fahrlehrerrechts werden gemäß § 36 Abs. 2 des Entwurfs mit einer Geldbuße bis zu 5000 DM bewehrt. Nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 OWiG beträgt in diesen Fällen die Frist für die Verfolgungsverjährung bereits zwei Jahre. Eine Sonderregelung für die Verfolgungsverjährung im Fahrlehrergesetz ist somit nicht erforderlich.

Entsprechend der Bedeutung von sog. Formalverstößen tritt gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 OWiG bei den übrigen in § 36 Abs. 1 des Entwurfs vorgesehene Ordnungswidrigkeiten die Verfolgungsverjährung nach sechs Monaten ein. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß die Fahrschulüberwachung, wie es in der Begründung zum Vorschlag des Bundesrates heißt, hierdurch „weitgehend ins Leere laufen“ würde, zumal § 33 Abs. 2 Fahrlehrergesetz ausdrücklich auch einen kürzeren Überwachungssturnus als zwei Jahre zuläßt. Ebenso wie die Überwachungsbehörde unter bestimmten Voraussetzungen die Überwachungsintervalle auf vier Jahre ausdehnen darf (§ 33 Abs. 2 Satz 4 FahrIG-E), kann sie die Zweijahresfrist generell oder aus gegebenem Anlaß abkürzen.

46. Zu Artikel 2 Nr. 38 (§ 41 Nr. 2 FahrIG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

47. Zu Artikel 2 Nr. 39 (Überschrift vor § 39 FahrIG-E)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

48. Zu Artikel 2 Nr. 40 (§ 49 nach Absatz 7 FahrIG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Fahrlehrerlaubnisse der Klassen D und DE nach dem Recht der ehemaligen DDR berechtig-

ten nach dem Einigungsvertrag (Kapitel XI Sachgebiet B Abschnitt 3 Nr. 8 Buchstabe b) noch bis 31. Dezember 1992 zur Ausbildung von Busfahrern.

Diese Befristung entfiel jedoch, wenn der Inhaber der betreffenden Fahrlehrerlaubnis sich einer vorgesehenen Fortbildung unterzogen hat (a. a. O., Nr. 8 Buchstabe c).

Die zum Nachweis der Fahrlehrerlaubnis erteilten Fahrlehrerscheine nach ehemaligem DDR-Recht sind allerdings nur bis 31. Dezember 1992 gültig geblieben (a. a. O., Nr. 9 Buchstabe a).

Somit bleibt das Fahrlehrerlaubnisrecht unbefristet – sofern der Inhaber die Fortbildung nach Nummer 8 Buchstabe c der o. g. Vorschrift absolviert hat – bestehen. Für die Ausübung dieses Rechts benötigte er aber ab 1. Januar 1993 einen Fahrlehrerschein gemäß Anlage 2 zu § 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz. Auf die Ausstellung des Fahrlehrerscheins nach der genannten Vorschrift hat der Inhaber einen Rechtsanspruch. Inhaltlich erstreckt sich bei Inhabern der Klassen D und DE der neue Fahrlehrerschein auf die Fahrerlaubnis der Klasse 2; zusätzlich ist für die Busfahrerausbildung der Besitz der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nötig (§ 15 e Abs. 1 Satz 2 StVZO).

Für die Überleitung der Fahrlehrerlaubnisse nach dem bisherigen Fahrlehrerrecht auf das neue Recht enthält aber der Gesetzentwurf in § 48 Abs. 7 FahrIG n. F. bereits eine umfassende Regelung. Sie gilt in gleicher Weise für die Fahrlehrerlaubnisse der Fahrerlehrer aus den alten wie aus den neuen Bundesländern.

Nach § 48 Abs. 7 Satz 2 FahrIG n. F. berechtigt die bisherige Fahrerlaubnis der Klasse 2 zur Busfahrerausbildung, wenn der Fahrerlehrer in den beiden Jahren vor Inkrafttreten

- die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung hatte und
- „regelmäßig Bewerber um die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse ausgebildet“ oder „seine fachliche Eignung in einer Lehrprobe nachgewiesen“ hat.

Der Vorschlag des Bundesrates (Nr. 48) verzichtet aber bei Inhabern einer Busfahrlehrerlaubnis nach ehemaligem DDR-Recht auf das in § 48 Abs. 7 Satz 2 FahrIG n. F. vorgesehene Erfordernis der Ausbildungspraxis oder Ablegung einer Lehrprobe.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Inhaber einer Busfahrlehrerlaubnis nach altem DDR-Recht insoweit gegenüber den Fahrlehrerlaubnisinhabern aus den alten Bundesländern bevorzugt werden sollen.

Deshalb sollte auch für die Inhaber von DDR-Fahrlehrerlaubnissen die allgemeine Regelung des § 48 Abs. 7 FahrIG n. F. uneingeschränkt gelten.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Zu der Begründung wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 22 verwiesen.

50. Zu Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 44 Abs. 2 Satz 3 StVG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Der Begriff „ordentlicher Wohnsitz“ wird im Entwurf u. a. in Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 25 Abs. 2 Satz 2 StVG), Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 44 Abs. 2 Satz 2 StGB) und Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 111a Abs. 3 Satz 2 StPO) verwandt und beruht auf Artikel 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1). In der Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs wird im einzelnen ausgeführt, was unter dem Begriff im Zusammenhang mit Führerscheininhabern aus anderen EU-Ländern zu verstehen ist. Das Wohnsitzerfordernis ist durch Verordnung vom 19. Juni 1996 (BGBl. I S. 885) in das deutsche Recht übernommen worden und wird weiterhin in der neuen Fahrerlaubnisverordnung, die zeitgleich mit diesem Gesetzentwurf in Kraft treten soll, geregelt werden.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Verweisung erscheint daher nicht erforderlich, da sich der Sinngehalt des Begriffs durch Auslegung ermitteln läßt. Darüber hinaus ist der Vorschlag systematisch bedenklich, da externe Verweisungen im Strafgesetzbuch unüblich sind und die in Bezug genommene Vorschrift (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVG) keine Definition des Begriffes enthält, sondern ihrerseits auf die Richtlinie verweist.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Zur Begründung wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 50 verwiesen.

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

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Zu der Begründung wird auf die Gegenäußerung zu Nummer 50 verwiesen.

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

Die Bundesregierung weist auf folgendes hin:

Nachschulungskurse stellen ein erfolgversprechendes Angebot zur Eindämmung der Rückfälligkeit bei Trunkenheit im Straßenverkehr dar. Sie sind grundsätzlich geeignet, dem Täter seine fehlerhafte Einstellung zum Alkohol und zum Führen eines Kraftfahrzeuges bewußt zu machen und ihn im Hinblick auf seine zukünftige Teil-

nahme am Straßenverkehr zu bessern. Neben der nachträglichen Abkürzung der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 7 StGB (vgl. Artikel 3 Nr. 3 des Entwurfs) sollte nach Auffassung der Bundesregierung daher auch bereits im Erkenntnisverfahren von der Möglichkeit einer Einstellung nach Teilnahme an einem Aufbauseminar mehr als bisher Gebrauch gemacht werden können. Um dies zu ermöglichen, würde die Bundesregierung es daher begrüßen, wenn die Nachschulung gesondert im Katalog des § 153a StPO genannt würde.

An dieser Auffassung hält die Bundesregierung fest. Gleichwohl behält sie sich vor, im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob auf den Vorschlag im Hinblick auf die im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Entlastung der Rechtspflege vorgesehene Öffnung des Kataloges von Auflagen und Weisungen verzichtet werden kann.

54. Zu Artikel 6 Nr. 4 (§ 6 KfSachvG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

55. Zu Artikel 6 Nr. 7 (§ 9 KfSachvG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

56. Zu Artikel 6 Nr. 7 (§ 11 Abs. 1a – neu – KfSachvG)

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

Die Bundesregierung schlägt jedoch folgende Formulierung vor:

„(1a) Die Technische Prüfstelle hat zur Gewährleistung ordnungsgemäßer und nach gleichen Maßstäben durchzuführender Untersuchungen, Abnahmen, Prüfungen und Begutachtungen an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie durchzuführender Befähigungsprüfungen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 des Straßenverkehrsgesetzes) Qualitätssicherungssysteme zu unterhalten und dies der Aufsichtsbehörde (§ 13) nachzuweisen. Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates über den Inhalt der Maßnahmen zur Qualitätssicherung einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten zu erlassen.“

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Folgeänderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes hält die Bundesregierung nicht für notwendig, da die Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen auch bei den Technischen Prüfstellen, soweit es um den Bereich Fahrzeuge geht, bereits in Artikel 8 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe e KBA-Gesetz) geregelt ist. Für den Bereich „Eignung und Befähigung von Kraftfahrern“ ist die BAST mit der Zertifizierung der Qualitätssicherung beauftragt (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k StVG).

- Zur Frage der Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten wird auf die Ausführungen zu Nummer 15 verwiesen.
57. **Zu Artikel 6 Nr. 8** (§ 16 Abs. 1 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
58. **Zu Artikel 6 nach Nummer 11** (§ 20 Abs. 1 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß die neue Nummer 3a des § 20 Abs. 1 folgende Fassung erhält:
„3a. entgegen § 6 Abs. 1a Satz 1 als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer außerhalb des Bereichs der Technischen Prüfstelle, der er angehört, tätig wird,“.
59. **Zu Artikel 6 nach Nummer 11** (§ 20 Abs. 1 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Die vom Bundesrat gewünschte Bußgeldbewehrung ist nicht erforderlich. Die für die Ausübung der Sachverständigen, Prüfern oder Prüfingenieuren übertragenen Aufgaben wesentlichen Änderungen (z. B. Entzug der Fahrerlaubnis, Verhängung eines Fahrverbots) werden ohnehin von Amts wegen durch das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 28 Abs. 2 KfSachvG n. F. den zuständigen Behörden mitgeteilt. Im übrigen reicht die verwaltungsrechtliche Verpflichtung in § 25 Satz 2 KfSachvG n. F. zur Mitteilung über die Änderungen von relevanten Daten aus.
60. **Zu Artikel 6 Nr. 12** (§ 22 Abs. 3 Nr. 1 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Es besteht kein Bedarf für eine Vorhaltung der Daten durch Speicherung im Sachverständigenregister. Die Bundesregierung hält es für ausreichend, wenn die Nachweise über die Vorbildung im jeweiligen Verwaltungsverfahren vom Antragsteller oder Betroffenen erbracht werden.
61. **Zu Artikel 6 Nr. 12** (§ 22 Abs. 3 Nr. 7 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Der richtige Ort der vom Bundesrat vorgeschlagenen Regelung ist nicht die Speichervorschrift des § 22 Abs. 3 Nr. 7, sondern die betreffende Grundvorschrift in § 13 Abs. 3 KfSachvG. § 13 Abs. 3 KfSachvG müßte deshalb durch folgenden Satz ergänzt werden:
„Eine entsprechende Verpflichtung gilt für die nach Anlage VIII Abschnitt 7 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, falls ihnen über Prüfingenieure nachteilige Tatsachen bekannt werden, die für die Betrauung mit der Durchführung von Untersuchungen oder Abnahmen von Bedeutung sein können.“
62. **Zu Artikel 6 Nr. 12** (§ 22 Abs. 3 nach Nummer 8 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.
Es besteht kein Bedarf für die Schaffung neuer Registrierungen, da die betreffenden Informationen und Entscheidungen ohnehin im Bundeszentralregister gespeichert sind. Sie können dort von den zuständigen Behörden im Bedarfsfall abgefragt werden, wenn sie nicht ohnehin von Amts wegen auf der Grundlage der „MISTRA“ oder des künftigen Justizmitteilungsgesetzes übermittelt werden.
63. **Zu Artikel 6 Nr. 13** (§ 23 Abs. 2 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
64. **Zu Artikel 6 Nr. 14** (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
65. **Zu Artikel 6 Nr. 14** (§ 28 Abs. 2 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
66. **Zu Artikel 6 Nr. 14** (§ 30 KfSachvG)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
67. **Zu Artikel 8 Nr. 2** (§ 2 Abs. 1 KBA-Gesetz)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
68. **Zu Artikel 8 Nr. 2** (§ 2 Abs. 1 KBA-Gesetz)
Dem Vorschlag wird zugestimmt.
Die Bundesregierung weist jedoch darauf hin, daß durch die besagte Regelung dem Kraftfahrt-Bundesamt lediglich die Aufgabe zugewiesen wird, die betreffenden Werte zu veröffentlichen. Zur Umsetzung sind noch materielle Vorschriften notwendig, die eine Interessenabwägung zwischen Umweltschutzgesichtspunkten und den Wettbewerbsinteressen der einzelnen Fahrzeughersteller vornehmen und die Art und Weise sowie den Umfang der Veröffentlichungen regeln.
69. **Zum Gesetzentwurf insgesamt**
Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren nachkommen.
70. **Zum Gesetzentwurf insgesamt**
hier: Gesetzentwürfe des Bundesrates zur Absenkung der Promillegrenze und der Einführung der Atemalkoholanalyse
Die Bundesregierung verweist inhaltlich auf ihre Stellungnahme zu dem Gesetzesentwurf des Bundesrates zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Drucksache 13/1439) und auf ihre Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

rung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Drucksache 13/3764).

71. Zum Gesetzentwurf allgemein

hier: Bekämpfung des Unfallrisikos von Fahrern

Auf die Gegenäußerung zu Nummer 18 wird verwiesen.

72. Zum Gesetzentwurf allgemein

hier: Ordnungsrahmen für Fahrschulen

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates und befürwortet die Einsetzung einer entsprechenden Bund-Länder-Kommission.

73. Zum Gesetzentwurf allgemein

hier: Regelung der Anforderungen für das Führen von Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen außerhalb des Fahrerlaubnisrechts

Die Bundesregierung wird den Vorschlag während des weiteren Gesetzgebungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Erlaß der vorgesehenen Fahrerlaubnisverordnung prüfen. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Verordnungsermächtigungen lassen eine Regelung des vom Bundesrat angesprochenen Sachgebiets in einer eigenen Verordnung zu.

74. Zum Gesetzentwurf allgemein

hier: Regelungen über den Nachweis der Beherrschung der Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter und der Ersten Hilfe

Die Bundesregierung hält daran fest, daß alle Fahrerlaubnisbewerber inhaltlich nach bundeseinheitlichen Maßstäben in den Grundzügen der Versorgung Unfallverletzter und in Erster Hilfe ausgebildet werden. Auch die Anforderungen an die ausbildenden Organisationen müssen einheitlich geregelt werden. Die Bundesregierung hat unter diesen Bedingungen keine Einwände, wenn an der Festlegung der entsprechenden Bestimmungen – bisher in Form einer Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr – seitens der Bundesländer die für das Gesundheits- und Rettungswesen zuständigen Stellen mitwirken und die Anerkennung der einzelnen Organisationen, für die ohnehin die Länder zuständig sind, diesen Stellen übertragen wird. Sie wird diese Frage mit den Ländern im Rahmen der auf Grund dieses Gesetzes zu erlassenden Fahrerlaubnisverordnung weiter erörtern, in der auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 Buchstabe f in Verbindung mit Buchstabe w ohnehin die Einzelheiten über den Nachweis der Beherrschung der Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr und der Ersten Hilfe zu regeln sind. Einer Änderung des vorliegenden Gesetzentwurfs bedarf es nicht.

