

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 799. Sitzung am 14. Mai 2004 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

- a) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,
- die Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG unverzüglich, spätestens bis Mitte 2004, in nationales Recht umzusetzen,
 - für alle im Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht eine kurzfristige Nachrüstpflicht entsprechend der EG-Richtlinie 2003/97/EG vorzusehen, mindestens aber einen zusätzlichen Frontspiegel verbindlich vorzuschreiben, wie er beispielsweise in den Niederlanden zur Verminderung des toten Winkels zum Einsatz kommt,

- für alle bereits im Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge und Neufahrzeuge ab 3,5 bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht einen zusätzlichen Frontspiegel zur Verminderung des toten Winkels kurzfristig verbindlich vorzuschreiben.

Begründung

Eine Vielzahl schwerer Verkehrsunfälle in jüngster Zeit, insbesondere von abbiegenden Lastkraftwagen mit Radfahrern und Fußgängern, sind zum Teil auf unzureichende Sicht der Lkw-Fahrer auf der rechten Fahrzeugseite zurückzuführen. So ereigneten sich in Berlin einen Tag nach der Verkehrssicherheitsaktion "Toter Winkel" zwei tödliche Verkehrsunfälle mit Radfahrern durch rechts abbiegende Lastkraftwagen. Dieses Ereignis war Anlass für das Abgeordnetenhaus von Berlin, nachdrücklich wirksame Maßnahmen zur Beseitigung des Unfallrisikos durch tote Winkel bei Nutzfahrzeugen zu fordern.

Zwar wurde auf Initiative von Deutschland und den Niederlanden eine EG-Richtlinie verabschiedet, die eine Ausrüstung der einzelnen Fahrzeugarten mit modernen Rückspiegelsystemen und Einrichtungen für die indirekte Sicht vorschreibt. Die Umsetzung in nationales Recht steht allerdings noch aus und sollte unverzüglich erfolgen. Ein Abwarten bis zum verbindlichen Anwendungstermin am 26. Januar 2006 ist im Interesse der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer nicht vertretbar.

Die Richtlinie 2003/97/EG lässt zwar die Nachrüstung im Verkehr befindlicher Nutzfahrzeuge zu, sieht aber keine Verpflichtung zur Nachrüstung vor. Von Alt-Fahrzeugen ohne Front- und Anfahrspiegeln gehen jedoch auch in den nächsten Jahren weiterhin Risiken durch tote Winkel für Radfahrer und Fußgänger aus. Um auch hier den gleichen Sicherheitsstandard wie bei Neufahrzeugen zu erreichen, ist eine Nachrüstpflcht dringlich. Soweit infolge des technischen Standards älterer Nutzfahrzeuge die Anbringung von Spiegelsystemen entsprechend der Richtlinie 2003/97/EG nicht möglich sein sollte, ist eine Nachrüstung mit einem Frontspiegel notwendig. Dieser Frontspiegel muss so ausgestattet sein, dass er den toten Winkel weitestgehend beseitigt. In den Niederlanden sind solche Rückspiegel mit Erfolg bereits für Fahrzeuge ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht verbindlich vorgeschrieben worden. Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 t haben zwar ein geringeres zulässiges Gesamtgewicht, von den Fahrzeugabmessungen sowie im Anhängerbetrieb gehen jedoch im Verhältnis zu den rückwärtigen Sichtwinkeln gleiche Risiken wie bei schweren Fahrzeugeinheiten ab 7,5 t aus.

Die relativ geringen Mehrkosten für das Transportgewerbe sind im Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Schäden durch Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern durchaus vertretbar. Es ist nicht hinzunehmen, dass Nutzfahrzeuge ohne ausreichende Sicht Änderungen der Fahrtrichtung vornehmen und dadurch die schwächsten Verkehrsteilnehmer weiterhin gefährden.

b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die beiden folgenden Sachverhalte zu prüfen und gegebenenfalls erforderliche Ergänzungen des Gesetzentwurfs bzw. anderer betroffener Rechtsvorschriften vorzunehmen:

- Mit dem Gesetzentwurf werden ergänzende Regelungen zu den Vorschriften des Altfahrzeug-Gesetzes hinsichtlich der Speicherung von Angaben über vorgelegte Verwertungsnachweise im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrtbundesamt sowie in den örtlichen Fahrzeugregistern vorgeschlagen, um Fahrzeugherstellern und -importeuren sowie deren Rechtsnachfolgern Kontrollmöglichkeiten im Rahmen der kostenlosen Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke zu schaffen (Missbrauchsverhinderung).

Diese künftig zu speichernden Informationen geben jedoch keine umfassende Auskunft über die ordnungsgemäße Entsorgung von Altfahrzeugen, da sie nur die Kraftfahrzeuge erfassen, die auf Antrag vom Letzthalter endgültig stillgelegt worden sind (§ 27a StVZO). Nicht erfasst werden all die Kraftfahrzeuge, die zunächst nur vorübergehend stillgelegt, dann aber doch der ordnungsgemäßen Verwertung übergeben wurden. In diesen Fällen wird die endgültige Stilllegung dieser Fahrzeuge in der Regel nicht mehr bei der Kraftfahrzeugzulassungsstelle - unter Vorlage des vorgeschriebenen Verwertungsnachweises - vorgenommen. Einerseits ist die endgültige Stilllegung von Kraftfahrzeugen nicht nur mit einem weiteren zeitaufwändigen Behördengang verbunden, sondern auch erneut kostenpflichtig. Andererseits wird die zusätzliche endgültige Stilllegung im Hinblick auf die Verfahrensweise der Zulassungsstellen von den Kraftfahrzeugverantwortlichen prinzipiell für nicht erforderlich gehalten, da das Kraftfahrzeug nach Ablauf der vorübergehenden Stilllegungsfrist von 18 Monaten "von Amts wegen" ohne vorherige Nachfrage nach dem Verbleib des Kraftfahrzeugs stillgelegt wird - und dies ohne zusätzliche Kosten für den Kraftfahrzeugverantwortlichen.

Die Nichtberücksichtigung dieses Sachverhaltes würde eine erhebliche finanzielle Benachteiligung der Demontagebetriebe und Kfz-Halter bedeuten, wenn ein lediglich vorübergehend stillgelegtes Fahrzeug über einen hierzu berechtigten Demontagebetrieb ordnungsgemäß entsorgt

wird, da der Betrieb mangels entsprechender Eintragungen in den Fahrzeugregistern die Entsorgungskosten nicht vom Kraftfahrzeughersteller erstattet bekäme. Artikel 4 des Altfahrzeug-Gesetzes vom 21. Juni 2002 bezieht sich ausdrücklich und ausschließlich auf die Kraftfahrzeuge, die "auf Antrag endgültig aus dem Verkehr gezogen werden" (§ 27a Abs. 1 Satz 2 StVZO).

- Mit der beabsichtigten Speicherung von Angaben über vorgelegte Verwertungsnachweise in den Fahrzeugregistern soll zudem das nach der EG-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring unterstützt werden. Die beabsichtigte künftige Speicherung von Daten über die Entsorgung von Altfahrzeugen bedeutet nicht nur für die Kraftfahrzeughersteller eine Kontrollmöglichkeit hinsichtlich ihrer finanziellen Verpflichtungen, sondern stellt auch für die Vollzugsbehörden der Altfahrzeug-Verordnung die einzige Möglichkeit dar, belastbare Daten über die ordnungsgemäße Entsorgung von Altfahrzeugen zu erlangen. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht jedoch keine Einbeziehung dieser Behörden (als Beteiligter des Monitorings) in den Kreis der Auskunfts- und Abfrageberechtigten für die Fahrzeugregister vor. Die Regelungen des Altfahrzeug-Gesetzes geben den Vollzugsbehörden keine rechtliche Grundlage zu einer entsprechenden Datenerhebung bei den zertifizierten Betrieben. Das Nachweisverfahren zur Entsorgung von Altfahrzeugen wurde mit dem Altfahrzeug-Gesetz so geändert, dass die abfallrechtlichen Vollzugsbehörden keinerlei Informationen mehr über die endgültige Stilllegung von Kraftfahrzeugen und deren ordnungsgemäßer Verwertung in ihrem Zuständigkeitsbereich erhalten.

Insofern ist es erforderlich, eine Auskunfts- und Abfrageberechtigung aus den Fahrzeugregistern für die abfallrechtlichen Vollzugsbehörden einzurichten.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa zu streichen.

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erscheint nicht praktikabel und erreicht nicht die angestrebte Zielsetzung.

Um die technische Ausstattung - und damit die Verkehrssicherheit - von zulassungsfreien Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu verbessern, genügt nicht die Erfassung des Zeitpunktes der Abgabe an den Endverbraucher. Hierzu müssen bereits vorab die Anforderungen bzw. Prüfkriterien an Neufahrzeuge geändert werden, was durch die dargestellte Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung (vgl. S. 10 der BR-Drucksache 270/04) ermöglicht wird.

Insbesondere die daraus resultierenden Folgen bei der Weitergabe eines Fahrzeuges sind nicht umsetzbar. So müsste beim Verkauf unter Umständen ein "Belegheft" übergeben werden, da jeder Kauf eines Fahrzeugteils bestätigungspflichtig wird.

Sinnvoll erscheint eine systematische Erfassung zudem nur in Verbindung mit einem einheitlichen Register (ähnlich des Fahrzeugregisters beim KBA), welches jedoch einer Zulassungspflicht von Fahrrädern gleich kommen würde. Dies ist weder aus praktischer noch bürokratischer Sicht umsetzbar.

Für einen Garantieschutz des Kunden genügt auch heute bereits der Kaufbeleg, der das Abgabedatum beinhaltet. Jede weitere Nachweispflicht (durch zusätzliche Belege) ist weder durch den Handel noch durch den Endverbraucher zu leisten.

Eine Aufnahme der Erfassung des Abgabezeitpunktes an den Endverbraucher im Straßenverkehrsgesetz wird daher abgelehnt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc - neu - (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe x - neu - StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist dem Buchstaben a folgender Doppelbuchstabe anzufügen:

"cc) In Buchstabe w wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

'x) die Übertragung von Aufgaben auf der Grundlage standardisierter Vorgaben für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Großraum- und Schwerverkehrs sowie für Arbeitsmaschinen auf amtlich anerkannte Sachverständige, die einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 10 Kraftfahrersachverständigengesetz angehören;".

Begründung:

Fahrzeuge, die wegen ihres Einsatzzwecks in Abmessungen, Massen oder Beschaffenheit beim Einsatz auf öffentlichen Strassen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) abweichen, benötigen eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO für die Erteilung einer Betriebs-erlaubnis. Diese Ausnahmegenehmigungen begrenzen die Abweichung von den Vorschriften auf das unumgängliche Mindestmaß.

Viele Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Großraum- und Schwer-verkehrs sowie Arbeitsmaschinen benötigen wegen ihres Einsatzzwecks in begrenztem Umfang Abweichungen von den gesetzlichen Vorgaben. Diese Abweichungen können ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit standar-disiert werden.

Um die Anforderungen an Einzelfahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen zu vereinheitlichen und das Verfahren zu vereinfachen, soll es künftig ausreichen, wenn ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen der Techni-schen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr die Übereinstimmung betroffe-ner Fahrzeuge mit den präzise festgelegten Standards für Abweichungen einer noch zu erlassenden Verordnung bestätigt. Dadurch kann die für jedes Einzel-fahrzeug bzw. jede Fahrzeugkombination sonst erforderliche Ausnahmege-nehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens entfallen.

Um diese Verordnung erlassen zu können, ist eine Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz zu schaffen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc - neu - (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe x - neu - StVG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist dem Buchstaben a folgender Doppelbuchstabe anzufügen:

"cc) In Buchstabe w wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und folgen-der Buchstabe eingefügt:

- 'x) Maßnahmen und Anforderungen, die Zulassung von Fahrzeugen von der Entrichtung der Gebühren und Auslagen sowie rückständiger Gebühren und Auslagen aus vorangegangenen Zulassungsvorgängen abhängig zu machen;".

Begründung:

Die Zulassungsbehörden der Länder haben gegenwärtig keine Möglichkeit, um die Zulassung von Kraftfahrzeugen von der Entrichtung der Gebühren und sonstiger zulassungsbezogener Auslagen abhängig zu machen. Das Gleiche gilt bei rückständigen Gebühren und Auslagen aus vorangegangenen, nicht antragsgebundenen Zulassungsvorgängen. Eine nachträgliche Beitreibung

dieser Gebühren und Auslagen ist häufig nicht erfolgreich und wirtschaftlich aufwändig.

Es ist daher notwendig, eine Verknüpfung des Zulassungsrechts mit dem Gebührenrecht zu schaffen, wie es analog bereits zwischen Zulassungs- und Kraftfahrzeugsteuerrecht erfolgt ist. Den Ländern entstehen durch die Kostenrückstände und den dadurch bedingten Zinsausfällen erhebliche finanzielle Nachteile, denen wirksam entgegengewirkt werden muss.

5. Zu Artikel 1 Nr. 2a - neu - (§ 26 Abs. 4 - neu - StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer einzufügen:

"2a. Dem § 26 wird folgender Absatz 4 angefügt:

'(4) Wird eine angeordnete Sicherheitsleistung wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 oder § 24a nicht sofort erbracht, kann die Verwaltungsbehörde nach Absatz 1 die Weiterfahrt bis zur vollständigen Erbringung untersagen.'"

Begründung:

Bei Verkehrsverstößen ausländischer Kraftfahrer werden häufig Sicherheitsleistungen gemäß § 46 OWiG i.V.m. § 132 StPO für die Kosten des zu erwartenden Bußgeldverfahrens angeordnet. Vor allem bei verkehrsunsicheren Nutzfahrzeugen können neben dem eigentlichen Bußgeld relativ hohe Auslagen für das Abschleppen und die Beauftragung eines technischen Gutachtens von weit über 1.000 € entstehen. Kann oder will der betroffene Fahrer diese Kosten nicht aufbringen, besteht keine Möglichkeit, das Fahrzeug so lange zurückzuhalten, bis die Sicherheitsleistung voll entrichtet worden ist.

Mit dem Gesetz zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1997 ist für den Fall, dass eine Sicherheitsleistung nicht sofort erbracht wird, die Ermächtigung zur Untersagung der Weiterfahrt bis zu deren vollständiger Erbringung ergangen (§ 7 FPersG). Der Bundesrat hatte bereits während der Beratungen der Änderungen des Fahrpersonalgesetzes den Vorschlag unterbreitet, die für § 7 FPersG vorgesehene Ermächtigung auf die Verstöße gegen § 24 StVG zu erstrecken (vgl. BT-Drucksache 13/6629). Aus formellen Gründen ist seinerzeit davon abgesehen worden. In den Sitzungen des BLFA-StVOWi am 29./30. September 1998 und am 30./31. März 2004 haben sich alle Länder für die Schaffung einer § 7 FPersG entsprechenden Rechtsgrundlage für Verkehrsverstöße nach § 24 StVG ausgesprochen. Die Ergänzung des § 26 StVG trägt dem Rechnung. Gleichzeitig wird die Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG (0,5 Promille-Regelung) einbezogen.

6. Zu Artikel 1a - neu - (§ 33a Abs. 3 Satz 2 - neu - FahrlG),
Artikel 2 (Inkrafttreten)

a) Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

"Artikel 1a

Änderung des Fahrlehrergesetzes

In § 33a Abs. 3 des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz - FahrlG) vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), des zuletzt durch ... geändert worden ist, wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

'Abweichend davon können die Lehrgänge nach Absatz 1 auch an je einem Tag pro Jahr oder an zwei Tagen alle zwei Jahre innerhalb des Vierjahreszeitraumes stattfinden.'"

b) Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 2

Inkrafttreten

Artikel 1 tritt am (einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft. Artikel 1a tritt am 1. Januar 2005 in Kraft."

Folgeänderung:

Die Überschrift des Gesetzentwurfs ist wie folgt zu fassen:

"Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen".

Begründung:

Die bisherige Bestimmung des § 33a Abs. 1, Abs. 3 Satz 1 FahrlG lässt die Pflichtfortbildung nur in "einem Block" von drei Tagen innerhalb eines Vierjahreszeitraumes zu. Diese starre Einteilung entspricht nicht immer den Bedürfnissen der Praxis, die die Fortbildung flexibler verteilen möchte. Mit der Änderung des § 33a FahrlG lassen sich künftig die Schwerpunkte auf das Recht, die Pädagogik, umweltschonendes Fahren oder die Gefahrbremung besser aufteilen. Aber auch wichtige aktuelle Änderungen von Rechtsvorschriften lassen eine schnellere praxisbezogene Reaktion zu. Darüber hinaus wird der Arbeitszeitausfall eines ein- oder zweitägigen Fortbildungslehrganges

in einer Fahrschule leichter aufgefangen, als dies bei einer dreitägigen Fortbildungsveranstaltung der Fall ist. Die mit der Inanspruchnahme der flexiblen Fortbildungsmöglichkeit einhergehende Verlängerung der Fortbildung um einen Tag auf insgesamt vier Tage innerhalb von vier Jahren wird von der Fahrlehrerschaft ausdrücklich begrüßt.

Wird der Lehrgang nicht an drei zusammenhängenden Tagen durchgeführt, können die dann notwendigen vier Lehrgangstage beliebig und bedarfsgerecht innerhalb von vier Jahren durchgeführt werden. Die tägliche Dauer eines Lehrgangs bleibt unverändert.

Damit sich die Fortbildungsträger auf veränderte Fortbildungszeiten rechtzeitig einstellen können, tritt die Regelung am 1. Januar 2005 in Kraft.