

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 874. Sitzung am 24. September 2010 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, d, k, n, x und Nummer 14 StVG)

Artikel 1 Nummer 6 ist wie folgt zu fassen:

'6. § 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe b werden nach dem < ... wie Vorlage ... >

bb) In den Buchstaben d, k und n wird < ... wie Vorlage ... >

cc) Buchstabe x wird wie folgt gefasst:

"x) den Inhalt und die Gültigkeit < ... wie Vorlage ... >

b) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:

"14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten

a) der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel,

b) von Fahrzeugen mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden

(Elektrofahrzeuge), im Bereich von Ladestationen sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte;" '.

Begründung:

Die Änderung ermächtigt zu Regelungen zur Einrichtung von Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum im Bereich von Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Sinne der mit der Regelung in § 9 Absatz 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz übereinstimmenden Definition. Park- und Haltregelungen zu Gunsten von Elektrofahrzeugen im Bereich von Ladestationen tragen zur Förderung der Elektromobilität bei. Dazu gehört auch der Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum einschließlich der Einrichtung von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum ("Elektrotankstellen"). Die privilegierte Inanspruchnahme entsprechender Stellflächen durch Elektrofahrzeuge dient dabei zur Sicherung ihrer Teilnahme am Straßenverkehr. Durch sie wird teilweise eine Kompensation der antriebsbedingten Nachteile von Elektrofahrzeugen beim Einsatz im Straßenverkehr erreicht. Gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren haben sie eine erheblich eingeschränkte Reichweite, sodass sie wesentlich öfter geladen als herkömmliche Fahrzeuge betankt werden müssen. Außerdem dauert der betreffende Ladevorgang aus technischen Gründen erheblich länger als das Betanken eines mit Mineralölprodukten betriebenen Fahrzeugs an einer herkömmlichen Tankstelle.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG) (Straßenverkehr). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten bestimmter Personen- bzw. Fahrzeuggruppen einheitlich geregelt wird. Die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten von Elektrofahrzeugen stellt lediglich eine Ergänzung von bereits durch Bundesgesetz getroffenen Regelungen dar.

Für die Zielerreichung ist die Änderung notwendig, da genauso wie bei den genannten Personengruppen eine Einschränkung des Gemeingebrauchs von öffentlichem Verkehrsraum vorgenommen werden soll. Diese Einschränkung können die zuständigen Landesbehörden gegebenenfalls nur auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der diese begleitende Verwaltungsvorschrift vornehmen. Eine Änderung der StVO und der Verwaltungsvorschrift muss sich aber im Rahmen des ermächtigenden Gesetzes, hier des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), halten. Das StVG lässt bislang eine Privilegierung beim Halten und Parken nur für Bewohner und Schwerbehinderte zu. In

Anlehnung an die Bevorrechtigung von Schwerbehinderten im ruhenden Verkehr sind daher bereits in der groß angelegten Versuchsphase Regelungen erforderlich, die es rechtssicher und wirksam durchsetzbar erlauben, gegebenenfalls Fahrbahnen, Gehwege, Seitenstreifen oder Parkstreifen und -buchten für Elektrofahrzeuge im Zusammenhang mit dem "Elektrotanken" freizuhalten. Somit bedarf es einer Ergänzung von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 14 StVG. Die allgemeine Ermächtigung in § 6 Absatz 1 Nummer 3, die den Erlass von Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung des Verkehrs ermöglicht, genügt für eine solche allein antriebsbezogene Bevorrechtigung im Straßenverkehr nicht. Bei dem langfristig angelegten bundesweiten Aufbau einer Ladeinfrastruktur sind die beteiligten Investoren, Planer und Behörden gleichermaßen schon im Rahmen des Förderprogramms der Bundesregierung "Elektromobilität in Modellregionen" auf in jeder Hinsicht zweifelsfreie Rechtsgrundlagen angewiesen, die auf längere Sicht verlässlich sind.

2. Zu Artikel 2 (§ 6 Absatz 3 - neu - und § 32 Absatz 5 - neu - KfSachvG)

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

'Artikel 2

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Das Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 6 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Nimmt der Sachverständige oder Prüfer Fahrerlaubnisprüfungen für die Klasse B ab, muss er seit mindestens drei Jahren die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen. Nimmt der Sachverständige oder Prüfer Fahrerlaubnisprüfungen sonstiger Fahrerlaubnisklassen ab, muss er seit mindestens drei Jahren als Sachverständiger oder Prüfer bei der Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen der Klasse B tätig sein, es sei denn, er verfügt über eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder hat im Rahmen der Prüfung zur Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer eine vorschriftsmäßige, sichere und gewandte Fahrweise auf einem Fahrzeug der entsprechenden Klasse nachgewiesen.

Ein Sachverständiger oder Prüfer, der Fahrerlaubnisprüfungen abnimmt, darf nicht gleichzeitig im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses als Fahrlehrer tätig oder Inhaber einer Fahrschulerlaubnis sein."

2. Dem § 32 wird folgender Absatz 5 angefügt:

"(5) Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer, die vor dem 19. Januar 2013 zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt waren, sind danach unabhängig vom Vorliegen der Anforderungen in § 6 Absatz 3 weiter zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt. Sie unterliegen der regelmäßigen Überwachung und den Regelungen zur Qualitätssicherung nach diesem Gesetz." '.

Begründung:

Zu Ziffer 1:

Das Kraftfahrersachverständigenengesetz (KfSachvG) definiert in § 1 Absatz 1 den Begriff des amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfers. Es kennt jedoch nicht den in der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 verwendeten Begriff des (Fahr-) Prüfers. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung bisher vorgesehene Regelung würde daher auch für Personen gelten, die nicht für Fahrerlaubnisprüfungen eingesetzt werden. Dies ist weder durch die Richtlinie 2006/126/EG geboten, noch besteht hierfür ein sachlicher Grund. Durch die vorgeschlagene Einfügung eines Absatzes 3 in § 6 KfSachvG wird sichergestellt, dass die Umsetzung der Richtlinie auf die Tätigkeit des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers bei der Fahrerlaubnisprüfung beschränkt wird.

Da es sich bei der Regelung nicht um eine Voraussetzung zur Anerkennung eines Sachverständigen oder Prüfers handelt, sondern lediglich die Anforderungen zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen geregelt werden, erfolgt die systematische Verortung in § 6 KfSachvG. Ferner wird von den in Anhang IV Nummer 2.2 Buchstabe c der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Möglichkeiten Gebrauch gemacht, so dass anstelle der dreijährigen Tätigkeit als Prüfer bei Fahrerlaubnisprüfungen der Klasse B auch eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder eine höherwertige Prüfung, wie sie im Rahmen der Prüfung nach der Verordnung zur Durchführung des KfSachvG abzulegen ist, ausreicht.

Zu Ziffer 2:

Zudem ist eine Besitzstandsregelung für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer erforderlich, die vor dem Stichtag des 19. Januar 2013 (Inkrafttreten von Artikel 2) zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt waren.

3. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, schnellstmöglich sicherzustellen, dass die sich aus der Einführung einer Begutachtungsstelle erforderlichen Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung vollzogen sind. Dabei hat der Verordnungsgeber sicherzustellen, dass durch den Vollzug bei den Verwaltungen der Länder kein Mehraufwand entsteht.

Begründung:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Ermächtigung für eine Umstellung der bisherigen Akkreditierung auf die zukünftige Begutachtung geschaffen werden. Grundsätzliche Einigkeit besteht, dass das Begutachtungsverfahren bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) belassen wird.

Nach dem bisherigen Verfahren stellte ein Neuanbieter bei der BASt einen Antrag auf Akkreditierung, die in der Folge die Unterlagenprüfung und die Begutachtung der räumlichen, sachlichen und personellen Ausstattung durchführte. Nach Beseitigung möglicher Abweichungen erhielt der Träger ein entsprechendes Bestätigungsschreiben (Akkreditierung). Damit wendete sich der Neuanbieter an die Behörde, die in der Regel die amtliche Anerkennung erteilte.

Zukünftig wird der Neuanbieter die Anerkennung bei der zuständigen Behörde beantragen. Die BASt führt in der Folge unter Berücksichtigung der bisher auch gültigen Anforderungen eine Begutachtung durch. Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind und der Begutachtungsbericht vorliegt, kann die Anerkennung erfolgen.

Der Wechsel des bisherigen zweistufigen Verfahrens, das durch die jeweils zuständige Stelle auch abgeschlossen wurde durch Akkreditierung und durch amtliche Anerkennung, in ein reines Anerkennungsverfahren wirft Verfahrens- und Ablauffragen auf, die einer Klärung bedürfen. So ist beispielsweise ungeklärt, welche Antragsunterlagen vom Anbieter vorzulegen sind, wer für die Nachverfolgung fehlender Unterlagen verantwortlich zeichnet, wer die BASt mit der Begutachtung beauftragt und wer die amtliche Anerkennung innerhalb welcher Fristen ausspricht. Versuche, hierüber auf Bund-Länder-Ebene eine Einigung zu erzielen, waren bisher nicht erfolgreich. Ein vom Bund auf Arbeitsebene vorgelegter Verordnungsentwurf wurde zurückgezogen.