

24.05.13

Vk - AV - In

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

In den letzten Jahren hat sich z. B. durch den technischen Fortschritt, neue EG-Richtlinien, Beschlüsse des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ (BLFA-TK) und von Verbänden über den Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT) eingebrachte Vorschläge ein Bedarf an notwendigen Änderungen, insbesondere zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), ergeben, der durch diesen Verordnungsentwurf umgesetzt werden soll.

B. Lösung

Durchführen der notwendigen Änderungen durch entsprechende Anpassungen der StVZO, von zwei Ausnahmeverordnung zur StVZO, der Fahrzeugteile-Verordnung und der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes. Im Wesentlichen werden neue „Einrichtungen“ zugelassen, wie z. B. Anhaltesignal (Art. 1, Nr. 16c) oder bodenschonende Bereifung (Artikel 3). Wo „Einrichtungen“ neu vorgeschrieben werden, wie z. B. „auffällige Markierungen“ (Artikel 1 Nr. 17d) sind diese bereits durch EG-Recht vorgeschrieben und durch die Gleitverweise in § 19 und § 30 StVZO anzuwenden.

C. Alternativen

Die Verordnung wird nicht erlassen und der Änderungsbedarf bleibt bestehen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Durch den Verzicht auf eine komplette Gasanlagenprüfung bei einer Reparatur der Gasanlage im Niederdruckbereich(Art. 1 Nr. 12) entsteht im Einzelfall eine geringfügige Einsparung pro Prüfung. Eine genaue Aussage zur Fallzahl kann nicht gemacht werden.

E.2 Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Verwaltung (getrennt für Bund und Länder (inkl. Kommunen))

Für die Verwaltung entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für das Schleppen wird auf Wunsch der Länder auf die Landesbehörden verlagert, die auch für Ausnahmegenehmigungen im Großraum- und Schwerverkehr zuständig sind (Artikel 1, Nr. 6 und Nr. 23). Der Aufwand für die Erstellung einer Ausnahmegenehmigung ändert sich dadurch nicht.

F. Weitere Kosten

Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen nicht.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 445/13

24.05.13

Vk - AV - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 24. Mai 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

48. Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften^{*)}

Vom ...

Auf Grund

- des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, b, c, e, f, g, h, i, j, l, m, p, r und s und Nummer 7, hinsichtlich des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, b und c auch in Verbindung mit Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b und p durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i, l und m durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, bb und cc des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124) geändert worden ist,
 - § 4 Absatz 4 Nummer 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), der im einleitenden Satzteil durch Artikel 291 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. S. 2407) geändert worden ist,
- verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hinsichtlich des § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch die Verordnung vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1086) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 16 Absatz 2 wird nach dem Wort „motorbetriebene“ das Wort „Fortbewegungsmittel“ gestrichen und die Wörter „oder mit einem Hilfsantrieb ausgerüstete ähnliche Fort-

^{*)} Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

bewegungsmittel mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h“ werden eingefügt.

2. § 22a Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 die Angabe „(§ 35c)“ durch die Angabe „(§ 35c Absatz 1)“ ersetzt.
 - b) Nach Nummer 11 wird folgende Nummer 11a eingefügt:

„11a. nach vorn wirkende Kennleuchten für rotes Blinklicht mit nur einer Hauptausstrahlrichtung (Anhaltesignal) (§ 52 Absatz 3a);“.
 - c) Nach Nummer 19 wird folgende Nummer 19a eingefügt:

„19a. Warneinrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Anhaltehorn) (§ 55 Absatz 3a);“.
 - d) Nach Nummer 21 wird folgende Nummer 21a eingefügt:

„21a. Beleuchtungseinrichtungen für transparente amtliche Kennzeichen (§ 10 Fahrzeugzulassungs-Verordnung);“.
 - e) In Nummer 27 werden die Wörter „(§ 21 Absatz 1a der Straßenverkehrs-Ordnung)“ durch die Wörter „(§ 35a Absatz 12 dieser Verordnung sowie § 21 Absatz 1a der Straßenverkehrs-Ordnung)“ ersetzt.
3. Dem § 23 wird folgender Satz angefügt:

„Für das Erteilen der Prüfplakette gilt § 29 Absatz 3.“
4. In § 30a Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „(Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner Bauart auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann)“ durch die Wörter „(Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner vom Hersteller konstruktiv vorgegebenen Bauart oder infolge der Wirksamkeit zusätzlicher technischer Maßnahmen auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann)“ ersetzt.
5. In § 32 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ ein Komma und das Wort „Fahrzeugkombinationen“ eingefügt.
6. § 33 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

- b) Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 werden aufgehoben.
7. § 34 Absatz 10 wird aufgehoben.
8. In § 35a wird nach Absatz 5 folgender Absatz 5a eingefügt:
„(5a) Die Absätze 2 bis 4 gelten nur für diejenigen Sitze, die zum üblichen Gebrauch während der Fahrt bestimmt sind. Sitze, die nicht benutzt werden dürfen, während das Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr betrieben wird, sind durch ein Bilderschriftzeichen oder ein Schild mit entsprechendem Text zu kennzeichnen.“.
9. § 35c wird wie folgt geändert:
- a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:
„(2) Für Heizanlagen in Fahrzeugen der Klassen M, N und O und ihren Einbau gelten die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen.
(3) Während der Fahrt dürfen mit Flüssiggas (LPG) betriebene Heizanlagen in Kraftfahrzeugen und Anhängern, deren Verbrennungsheizgeräte und Gasversorgungssysteme ausschließlich für den Betrieb bei stillstehendem Fahrzeug bestimmt sind, nicht in Betrieb sein und die Ventile der Flüssiggasflaschen müssen geschlossen sein.“.
10. § 41 Absatz 13 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 3 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
- b) Folgende Nummer 4 wird angefügt:
„4. motorisierte Krankenfahrstühle.“.
11. In § 41a Absatz 6 wird wie folgt geändert:
- a) Die Sätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
„Halter, deren Kraftfahrzeuge mit Ausrüstungen nach den Absätzen 1 bis 3 ausgestattet sind, haben bei jeder Reparatur der Gasanlage im Niederdruckbereich eine Dichtigkeits- und Funktionsprüfung durchzuführen. Bei umfangreicheren Reparaturen an der Gasanlage sowie bei deren Beeinträchtigung durch einen Brand oder einen Unfall ist eine Gasanlagenprüfung nach Anlage XVII durchzuführen.“.

- b) In Satz 3 werden nach dem Wort „Gasanlagenprüfungen“ die Wörter „sowie Dichtheits- und Funktionsprüfungen“ eingefügt.
12. § 42 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird Satz 3 wie folgt gefasst:
- „Die Anhängelast bei Kraftfahrzeugen nach § 30a Absatz 3 und bei motorisierten Krankenfahrstühlen darf höchstens 50 Prozent der Leermasse des Fahrzeugs betragen.“
- b) In Absatz 2 Satz 2 wird nach dem Wort „ohne“ das Wort „bauartbedingt“ eingefügt.
13. § 45 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Für den Einbau von Kraftstoffbehältern in Kraftfahrzeugen, ausgenommen solche nach § 30a Absatz 3, sind die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden.“
- b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) Für Kraftstoffbehälter in Kraftfahrzeugen nach § 30a Absatz 3 und deren Einbau sowie für den Einbau der Kraftstoffzufuhrleitungen in diesen Kraftfahrzeugen gelten die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen.“
14. § 49a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:
- „Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern, auf die sich die Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 262 vom 27.9.1976 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2008/89/EG der Kommission (Abl. L 257 vom 24.9.2008 S. 14) bezieht, müssen den technischen Vorschriften der Absätze 2, 5 und 6 und der Anhänge 3 bis 11 der ECE-Regelung Nr. 48 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABl. L 323 vom 6.12.2011, S. 46) entsprechen.“

- b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Alle nach vorn wirkenden lichttechnischen Einrichtungen dürfen nur zusammen mit den Schlussleuchten und der Beleuchtungseinrichtung für amtliche Kennzeichen oder transparente amtliche Kennzeichen einschaltbar sein.“.
 - bb) Satz 2 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Arbeitsscheinwerfer an

 - a) land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen,
 - b) land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen sowie
 - c) Kraftfahrzeugen der Militärpolizei, der Polizei des Bundes und der Länder, des Bundeskriminalamtes und des Zollfahndungsdienstes.“.
 - c) In Absatz 9 Satz 1 wird das Wort „Kennzeichenleuchten“ durch das Wort „Beleuchtungseinrichtungen“ ersetzt.

- 15. § 52 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, der Bundespolizei, des Zolldienstes, des Bundesamtes für Güterverkehr oder der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,“
 - bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne oder nach hinten sind an mehrspurigen Kraftfahrzeugen nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 zur Ergänzung der Sichtbarkeit der Kennleuchten für blaues Blinklicht – Rundumlicht – zulässig.“

c) Absatz 3a wird wie folgt gefasst:

„(3a) Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Militärpolizei, der Polizeien des Bundes und der Länder sowie des Zollfahndungsdienstes dürfen folgende Kennleuchten und Signalgeber haben:

1. Anhaltesignal
2. nach vorn wirkende Signalgeber für rote Lichtschrift sowie
3. nach hinten wirkende Signalgeber für rote oder gelbe Lichtschrift.

Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes des Bundesamtes für Güterverkehr dürfen mit einem nach hinten wirkenden Signalgeber für gelbe Lichtschrift ausgerüstet sein. Die Kennleuchten für rotes Blinklicht und blaues Blinklicht dürfen nicht gemeinsam betrieben werden können. Ergänzend zu den Signalgebern dürfen fluoreszierende oder retroreflektierende Folien verwendet werden.“

d) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(11) Kraftfahrzeuge nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 dürfen zusätzlich zu Kennleuchten für blaues Blinklicht – Rundumlicht – und Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne mit einem Heckwarnsystem bestehend aus höchstens drei Paar horizontal nach hinten wirkenden Leuchten für gelbes Blinklicht ausgerüstet sein. Die Kennleuchten für gelbes Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung müssen

1. nach der Kategorie X der Nummer 1.1.2 der ECE-Regelung Nr. 65 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kennleuchten für Blinklicht für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger (BGBl. II 1994, S. 108) bauartgenehmigt sein
2. synchron blinken und
3. im oberen Bereich des Fahrzeughecks symmetrisch zur Fahrzeuglängsachse angebracht werden. Die Bezugsachse der Leuchten muss parallel zur Standfläche des Fahrzeugs auf der Fahrbahn verlaufen.

Das Heckwarnsystem muss unabhängig von der übrigen Fahrzeugbeleuchtung eingeschaltet werden können und darf nur im Stand oder bei Schrittgeschwindigkeit betrieben werden. Der Betrieb des Heckwarnsystems ist durch eine Kontrollleuchte im Fahrerhaus anzuzeigen. Es ist ein deutlich sichtbarer Hinweis anzubringen, dass das Heckwarnsystem nur zur Absicherung der Einsatzstelle verwendet werden und das Einschalten nur im Stand oder bei Schrittgeschwindigkeit erfolgen darf.“

16. § 53 Absatz 10 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird am Ende das Wort „und“ gestrichen.

bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, O₂ und Fahrgestellen mit Fahrerhaus, unvollständigen Fahrzeugen, Sattelzugmaschinen und Fahrzeuge der Klasse N₂ mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N, O₃ und O₄ mit einer Breite von nicht mehr als 2100 mm oder mit einer Länge von nicht mehr als 6000 mm mit weißen oder gelben auffälligen Markierungen an der Seite, mit roten oder gelben auffälligen Markierungen hinten, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen, und“.

cc) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. Kraftfahrzeugen, die nach § 52 Absatz 3 mit Kennleuchten für blaues Blinklicht in Form eines Rundumlichts ausgerüstet sind, mit retroreflektierenden Materialien, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen,“.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„An Fahrzeugen der Klassen N₂, N₃, O₃ und O₄, die in Satz 1 Nummer 3 nicht genannt sind, müssen seitlich weiße oder gelbe, hinten rote oder gelbe auffällige Markierungen, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen, angebracht werden.“

c) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Bei den in Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 genannten Fahrzeugen ist in Verbindung mit der Konturmarkierung Werbung auch aus andersfarbigen retroreflektierenden Materialien auf den Seitenflächen der Fahrzeuge zulässig, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.“

17. § 55 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 3 wird aufgehoben.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Kraftfahrzeuge, die auf Grund des § 52 Absatz 3a mit Anhaltesignal und mit Signalgebern für rote Lichtschrift ausgerüstet sind, dürfen neben der in Absatz 3 vorgeschriebenen Warneinrichtung, dem Einsatzhorn, mit einer zusätzlichen Warneinrichtung, dem Anhaltehorn, ausgerüstet sein. Es muss sichergestellt sein, dass das Anhaltehorn nur in Verbindung mit dem Anhaltesignal und dem Signalgeber für rote Lichtschrift aktiviert werden kann. Es darf nicht möglich sein, die Warneinrichtungen gemeinsam zu betreiben.“.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Ausschließlich die in den Absätzen 1 bis 3a beschriebenen Einrichtungen für Schallzeichen sowie Sirenen dürfen an Kraftfahrzeugen, mit Ausnahme von Kraftfahrzeugen nach Absatz 3a Satz 1, angebracht sein. Nur die in Satz 1 der Absätze 3 und 3a genannten Kraftfahrzeuge dürfen mit dem Einsatzhorn oder zusätzlich mit dem Anhaltehorn ausgerüstet sein.“.

18. In § 57b Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Dabei endet die Frist für die Überprüfung erst mit Ablauf des Monats, in dem vor zwei Jahren die letzte Überprüfung erfolgte.“

19. § 57c Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Kraftomnibussen auf eine Höchstgeschwindigkeit einschließlich aller Toleranzen von 100 km/h ($V_{\text{set}} + \text{Toleranzen} \leq 100 \text{ km/h}$)“.

20. § 57d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Geschwindigkeitsbegrenzer dürfen in Kraftfahrzeuge nur eingebaut und geprüft werden von hierfür amtlich anerkannten

1. Fahrzeugherstellern,
2. Herstellern von Geschwindigkeitsbegrenzern oder
3. Beauftragten der Hersteller

sowie durch von diesen ermächtigten Werkstätten. Darüber hinaus dürfen die in § 57b Absatz 3 genannten Stellen diese Prüfungen durchführen.“.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Wird der Geschwindigkeitsbegrenzer von einem Fahrzeughersteller eingebaut, der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 ist, kann dieser die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung ausstellen.“.

21. In § 58 Absatz 2a Satz 2 wird die Angabe „75069“ durch die Angabe „74069“ ersetzt.

22. § 69a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Nummer 3 werden die Wörter „§ 33 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 Nummer 1 oder 6“ durch die Angabe „§ 33“ ersetzt.

b) In Absatz 5 Nummer 5a werden die Wörter „Absatz 6 Satz 1 oder 2“ durch die Angabe „Absatz 6 Satz 2“ ersetzt.

23. In § 70 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 wird jeweils nach der Angabe „§§ 32d,“ die Angabe „33,“ eingefügt.

24. § 72 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Nummer 1 werden folgende Nummern 1a bis 1d eingefügt:

„1a. § 33 (Schleppen von Fahrzeugen)

Vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erteilte Ausnahmegenehmigungen gelten bis zu ihrer Befristung weiter.

1b. § 35a Absatz 2, 3, 4 und 5a (Sitzverankerungen, Sitze, Kopfstützen, Verankerungen für Sicherheitsgurte sowie Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme)

Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. November 2013 eine nationale Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung erhalten haben und vor dem 1. Januar 2014 erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 35a Absatz 2, 3 und 4 in der bisher geltenden Fassung anwendbar.

1c. § 35c Absatz 2 (Heizanlagen in Fahrzeugen der Klassen M, N und O) gilt spätestens für Fahrzeuge und ihre Heizanlagen, die ab dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] genehmigt werden. Für Fahrzeuge und ihre Heizanlagen, die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verord-

nung] genehmigt wurden, bleibt § 35c in der bisher geltenden Fassung anwendbar.

1d. § 45 Absatz 1a (Einbau des Kraftstoffbehälters) gilt nicht für den serienmäßigen Einbau in reihenweise gefertigte Fahrzeuge, für die eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt worden ist und die vor dem 01.01.1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind.“

b) Nach Nummer 6 werden folgende Nummern 6a bis 6c eingefügt:

„6a. § 49a Absatz 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit) tritt in Kraft am [einsetzen: Datum drei Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Fahrzeuge, die vor diesem Termin erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen § 49a Absatz 1 Satz 4 in der vom dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Fassung entsprechen.

6b. § 53 Satz 1 Nummer 3 (Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Konturmarkierungen) Auf Fahrzeuge, die bis zum [einsetzen: Datum drei Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] gekennzeichnet werden, bleibt § 53 Satz 1 Nummer 3 in der bisher geltenden Fassung anwendbar.

6c. § 53 Absatz 10 Satz 2 (auffällige Markierungen)

Für Fahrzeuge, die vor dem 10.07.2011 erstmals in den Verkehr gekommen sind, kann Absatz 10 Satz 1 Nummer 3 mit der zugehörigen Übergangsvorschrift angewendet werden.“

c) Die bisherige Nummer 6a. wird geändert in Nummer 6d..

25. Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3.1.1.2 wird Satz 3 wie folgt gefasst:

„Die Untersuchung darf höchstens zwölf Monate vor dem durch die Prüfplakette angegebenen Monat für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung durchgeführt werden.“

b) In Nummer 3.1.4.3 wird Satz 5 wie folgt gefasst:

„Dabei ist eine bis zu zwei Monate zuvor durchgeführte Abgasuntersuchung nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa zu berücksichtigen.“

c) Nach Nummer 3.1.5.2.2 wird folgende Nummer 3.1.5.3 eingefügt:

„3.1.5.3 Dem Untersuchungsbericht ist der Nachweis über die Durchführung der Untersuchung der Abgase nach Nummer 3.1.1.1 beizufügen oder es sind alle erforderlichen Angaben einschließlich des angewendeten Prüfverfahrens in den Untersuchungsbericht zu übernehmen.“

26. In Anlage VIIIa wird Nummer 2.1 wie folgt gefasst:

„2.1 die HU mindestens die unter den Nummer 6.1 bis 6.10 vorgeschriebene Pflichtuntersuchungen umfassen. Wurde die Untersuchung

2.1.1 des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems nach Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII

oder

2.1.2 der Gasanlagen im Antriebssystem nach Nummer 3.1.1.2 der Anlage VIII

jeweils als eigenständiger Teil durchgeführt, verringert sich für den aaSoP oder PI der Umfang der von ihm durchzuführenden Pflichtuntersuchungen um diese eigenständigen Teile.“

27. Anlage VIIIb wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2.1b wird die Angabe

„DIN EN ISO/JEC 17020:2004“ durch die Angabe

„DIN EN ISO/JEC 17020:2012“ ersetzt.

b). In Nummer 3.7 wird folgender Satz angefügt:

„Die §§ 9 bis 17 des Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes sind entsprechend anzuwenden.“

28. In Anlage VIII d wird in der Tabelle zu Nummer 3 die Zeile zu Nummer 3 wie folgt gefasst:

„3. Grube, Hebebühnen oder Rampe mit ausreichender Länge und Beleuchtungsmöglichkeit sowie mit Einrichtung zum Freieheben der Achsen oder Spieldetektoren	X	X Jedoch entbehrlich, sofern nur Krafträder untersucht werden.	X Jedoch entbehrlich, sofern nur Krafträder oder Fahrzeuge mit $V_{\max/\text{zul}} \leq 40 \text{ km/h}$ untersucht werden.	X	-	-	X Jedoch ohne Einrichtung zum Freieheben der Achsen oder Spieldetektoren.“
---	---	---	---	---	---	---	---

29. Anlage XVIII Nummer 4.2 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe f wird am Ende das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- b) In Buchstabe g wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
- c) Folgender Halbsatz und die Buchstaben h bis k werden angefügt:
„und bei Verwendung eines Adapters zusätzlich folgende Angaben:
- h) Fahrzeugteil, in das der Adapter eingebaut wird,
- i) Fahrzeugteil, in das der Weg- oder Geschwindigkeitsgeber eingebaut wird, wenn er nicht an das Getriebe angeschlossen ist,
- j) Farbe des Kabels zwischen dem Adapter und dem Fahrzeugteil, das seine Eingangsimpulse bereitstellt, und
- k) Seriennummer des eingebetteten Weg- oder Geschwindigkeitsgebers des Adapters.“

30. Anlage XVIII b wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe b werden die Wörter „und eichfähiger“ gestrichen.
 - bb) In Buchstabe c wird das Wort „eichfähige“ durch das Wort „geeignete“ ersetzt.
 - cc) In Buchstabe d wird das Wort „eichfähiges“ durch das Wort „geeignetes“ ersetzt.
- b) In Nummer 2.2 Buchstabe c wird das Wort „eichfähiges“ durch das Wort „geeignetes“ ersetzt.

31. Der Anhang wird wie folgt geändert:

- a) Die Position § 34 Absatz 10 wird aufgehoben.
- b) In der Position § 35a Absatz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe c angefügt:
 „c) Richtlinie 2005/39/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 143).“
- c) In der Position § 35a Absatz 3, 6 und 7 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe e angefügt:
 „e) Richtlinie 2005/41/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 149).“
- d) In der Position § 35a Absatz 4, 6, 7 und 12 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe j angefügt:
 „j) Richtlinie 2005/40/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 146).“
- e) Nach der Position § 35a Absatz 11 wird folgende Position § 35c Absatz 2 eingefügt:

„§ 35c Absatz 2	Anhänge II bis IX der Richtlinie 2001/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2001 über Heizanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 78/548/EWG des Rates (ABl. L 292 vom 9.11.2001, S. 21) geändert durch die a) Richtlinie 2004/78/EG (ABl. L 153 vom 30.4.2004, S. 104), b) Berichtigung der Richtlinie 2004/78/EG (ABl. L 231 vom 30.6.2004, S. 69), c) Richtlinie 2006/119/EG (ABl. L 330 vom 28.11.2006, S. 12).“
-----------------	---

f) Die Position § 45 Absatz 4 wird durch die folgenden Positionen § 45 Absatz 1a und § 45 Absatz 4 ersetzt:

„§ 45 Absatz 1a	Anhang I Nummer 5.4 bis 5.8 sowie die Anlagen 1 und 2	der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABL. L 76 vom 6.4.1970, S.23) geändert durch die a) Richtlinie 79/490/EWG (ABL. L 128 vom 26.5.1979, S. 22), b) Richtlinie 81/333/EWG (ABL. L 131 vom 18.5.1981, S. 4), c) Richtlinie 97/19/EWG (ABL. L 125 vom 16.5.1997, S. 1), d) Richtlinie 2000/8/EG (ABL. L 106 vom 3.5.2000, S. 7).“
-----------------	---	--

§ 45 Absatz 4	Kapitel 6 Anhang I, Anlage 1, Anhang II (ohne Anlagen)	der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABL. L 226 vom 18.8.1997, S. 1).“
---------------	--	--

g) Die Position § 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 wird durch folgende Positionen § 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 und § 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 4 und Satz 3 ersetzt:

„§ 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2	ECE-Regelung Nummer 48 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABL. L 323 vom 6.12.2011, S. 46).
§ 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 4 und Satz 3	ECE-Regelung Nummer 104 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung retroreflektierender Markierungen für Fahrzeuge der Klassen M, N und O (BGBl. 1998 II S. 1134).“

h) In der Position § 59a wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und es werden folgende Wörter angefügt:

„geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 47).“

Artikel 2

Änderung der Fahrzeugteilverordnung

Die Fahrzeugteilverordnung vom 12. August 1998 (BGBl. I S. 2142), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Absatz 1 Satz 2 wird Buchstabe G aufgehoben.
2. Anlage 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 7 Spalte 1 werden die Wörter „Kennleuchten für blaues und für gelbes Blinklicht (§ 52 Absatz 3 und 4 StVZO)“ durch die Wörter „Kennleuchten für blaues, rotes und gelbes Blinklicht (§ 52 Absatz 3, 3a und 4 StVZO)“ ersetzt.
 - b) In Nummer 10 Spalte 1 wird die Angabe „(§ 60 Absatz 4 StVZO)“ durch die Wörter „(§ 10 Absatz 6 Satz 2 Fahrzeugzulassungs-Verordnung)“ ersetzt und die Wörter „Beleuchtungseinrichtungen für transparente amtliche Kennzeichen (§ 10 Fahrzeugzulassungs-Verordnung)“ angefügt.
 - c) Nummer 16 wird aufgehoben.
 - d) Der Nummer 18 wird folgende Nummer 19 angefügt:

„19. Warneinrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (§ 55 Absatz 3 und 3a StVZO)	2 Muster	Zeichnung(en) und Beschreibung der Wirkungsweise in zweifacher Ausfertigung.“
---	----------	---

3. In Anlage 2 Teil 1 wird in der Zeile für den Kennbuchstaben „E“ die Angabe zur Bezeichnung der Prüfstelle wie folgt gefasst:

„TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
IFM – Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
Am TÜV 1
30519 Hannover“.

Artikel 3

Änderung der 35. Ausnahmereordnung zur StVZO

Die 35. Ausnahmereordnung zur StVZO vom 22. April 1988 (BGBl. I S. 562), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung vom 24. April 1992 (BGBl. I S. 965) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Abweichend von § 32 Absatz 1 Nummer 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und ihren Anhängern die Breite über alles bis zu 3,00 Meter betragen, wenn sich die größere Breite allein aus der Ausrüstung dieser Fahrzeuge ergibt

 1. mit Doppelbereifung oder
 2. mit Gleisketten, die die Anforderungen der § 34 b und § 36 Absatz 5 StVZO erfüllen oder
 3. mit Breitreifen, die bei einer Referenzgeschwindigkeit von 10 Kilometern pro Stunde die für das Erreichen der jeweils zulässigen Achslast erforderliche Reifentragfähigkeit bei einem Innendruck von nicht mehr als 1,5 Bar besitzen;
dabei muss eine sichere Straßenfahrt durch die Einstellung des hierzu erforderlichen Reifeninnendruckes gewährleistet sein.“
 - b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die größere Breite ist wie folgt kenntlich zu machen:

 1. bei einer Breite von nicht mehr als 2,75 m ist eine besondere Kenntlichmachung nicht erforderlich,
 2. bei einer Breite von mehr als 2,75 m ist eine Kenntlichmachung nach vorn und nach hinten auf jeder Seite durch Park-Warntafeln nach § 51c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder Warntafeln nach DIN 11030, Ausgabe September 1994, er-

forderlich; diese müssen mit dem seitlichen Umriss des Fahrzeugs abschließen; Abweichungen bis zu 100 mm nach innen sind zulässig; die Streifen auf den Tafeln müssen nach außen und unten weisen.“

- c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach den Wörtern „und/oder Schlussleuchten“ die Wörter „sowie jeweils Rückstrahler“ eingefügt.
2. § 3 wird gestrichen.

Artikel 4

Änderung der 53. Ausnahmereordnung zur StVZO

§ 1 der 53. Ausnahmereordnung zur StVZO vom 2. Juli 1997 (BGBl. I S. 1665) wird wie folgt geändert:

1. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 sind Güterbeförderungen, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselbehälter oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurücklegt.“
2. In Absatz 3 wird die Angabe „§ 6 Abs. 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr“ durch die Wörter „§ 17 Absatz 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. I 2012, S.42)“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

§ 1 der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 24. Mai 1972 (BGBl. I S. 854), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. Januar 2011 (BGBl. I S. 3) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für die Ausbildung nach Absatz 3 ist von der Technischen Prüfstelle ein Ausbildungsplan umzusetzen, der den Vorgaben eines im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Rahmenlehrplanes für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer entspricht.“

2. Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

Artikel 6

Aufhebung der 1. Ausnahmereverordnung zur EG-TypV

Die 1. Ausnahmereverordnung zur EG-TypV vom 18. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3203) wird aufgehoben.

Artikel 7
Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer

Begründung

I. Allgemeines

A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden Einzelvorschriften der StVZO geändert und einige EU-Richtlinien auch für Genehmigungen im Rahmen der StVZO übernommen. Weiterhin werden Ausnahmeverordnungen zur StVZO, die Fahrzeugteilverordnung sowie die Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes geändert und die 1. Ausnahmeverordnung zur EG-Typverordnung wird aufgehoben.

Hervorzuheben sind insbesondere:

- Anwendung der Bestimmungen der Richtlinien 2005/39/EG, 2005/40/EG und 2005/41/EG über Sitze und deren Verankerungen, Sicherheitsgurte und deren Verankerungen sowie Kinderrückhalteeinrichtungen und der Richtlinie 2001/56/EG über Heizanlagen für Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger bei Genehmigungen im Rahmen der StVZO,
- Ausnahmegenehmigungen für das Schleppen von Fahrzeugen sollen künftig statt von den Zulassungsbehörden von den Behörden erteilt werden können, die auch mit der Genehmigung der Fahrzeuge im Großraum- und Schwerverkehr befasst sind,
- Kraftfahrzeuge des Bundesamtes für Güterverkehr und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dürfen mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgerüstet werden,
- als optisches Anhaltesignal für Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizeien des Bundes und der Länder wird nach vorn wirkendes rotes Blinklicht zugelassen, das durch ein „Anhaltehorn“ als akustisches Anhaltesignal ergänzt werden darf,
- die 35. Ausnahmeverordnung zur StVZO, die den Einsatz bodenschonender Reifen in der Landwirtschaft ermöglicht, wird an den Stand der Technik angepasst.

B. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge, Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1.1 Bund, Länder und Gemeinden

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

2.1 Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Durch den Verzicht auf eine komplette Gasanlagenprüfung bei einer Reparatur der Gasanlage im Niederdruckbereich(Artikel 1 Nr. 12) entsteht im Einzelfall eine geringfügige Einsparung pro Prüfung. Eine genaue Aussage zur Fallzahl kann nicht gemacht werden.

2.2 Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

2.3 Verwaltung (getrennt für Bund und Länder (inkl. Kommunen))

Für die Verwaltung entsteht durch den Verordnungsentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für das Schleppen wird auf Wunsch der Länder auf die Landesbehörden verlagert, die auch für Ausnahmegenehmigungen im Großraum- und Schwerverkehr zuständig sind (Artikel 1, Nr. 6 und Nr. 23). Der Aufwand für die Erstellung einer Ausnahmegenehmigung ändert sich dadurch nicht.

3. Weitere Kosten

Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen nicht.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

C. Sonstige Auswirkungen

1. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

2. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung enthält keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

II. Zu den Einzelbestimmungen des Artikels 1

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 16 Abs. 2)

Mit Einsatz dieses Hilfsantriebes soll es mobilitätseingeschränkten Personen z. B. erleichtert werden, sich mit einem Rollator auch auf Steigungsstrecken zu bewegen oder Greifreifenrollstühle anzutreiben, um damit die den Rollstuhl schiebende Person oder aber den Rollstuhlnutzer selbst zu entlasten. Die max. Geschwindigkeit, die mit einem derartigen Hilfsantrieb erreicht werden kann, liegt bei ≤ 6 km/h und entspricht damit in etwa dem durch die Rechtsprechung gefestigten Geschwindigkeitswert für die Schrittgeschwindigkeit.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 22a Abs. 1)

2.1 Zur Nummer 1

Anpassung an den geänderten § 35c.

2.2 Zur Nummer 11a, 19a

Die Ergänzung der Bauartgenehmigungspflicht um rote Kennleuchten und das Anhaltehorn wird notwendig, damit Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizeien des Bundes und der Länder mit einem „neuen Anhaltesignal“ ausgestattet werden können. Mit der Einführung des Anhaltesignals wird dem Beschluss der Innenministerkonferenz der Länder gefolgt, die Sicherheit von Polizeibeamten bei Anhaltevorgängen wesentlich zu verbessern. Bei Untersuchungen zu dieser Problematik hat sich herausgestellt, dass zum Anhalten von „Hinten“ die Einführung eines optischen und akustischen Anhaltesignals dringend erforderlich ist. Da die Benutzung des bisher schon vorhandenen „Blaulichts“ ein gänzlich anderes Verhalten (gemäß Straßenverkehrs-Ordnung) des Verkehrsteilnehmers impliziert, hat sich nach Feststellung der Innenministerkonferenz der Länder die Benutzung des „Blaulichts“ zum Einleiten des Anhaltevorganges als ungeeignet erwiesen; daher wird zu diesem Zweck das „neue Anhaltesignal“ eingeführt.

2.3 Zur Nummer 21a

Die Bauartgenehmigungspflicht wird um Beleuchtungseinrichtungen für transparente amtliche Kennzeichen ergänzt.

2.4 Zur Nummer 27

Hierdurch wird zusätzlich auf die entsprechenden Bestimmungen in der EG-Richtlinie hingewiesen.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 23)

Beschluss des BLFA-TK vom 18./19.09.2007:

- „- Aus der Sicht der wiederkehrenden technischen Überwachung der Fahrzeuge wird es für vertretbar gehalten, die Frist für die nächste Hauptuntersuchung mit dem Datum der Begutachtung gem. § 23 StVZO beginnen zu lassen, da eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung erfolgt und lediglich keine Prüfplakette zugeteilt wird. War eine Abgasuntersuchung gem. § 47a fällig, ist auch diese durchzuführen.
- Die Fristen für die nächstfälligen Untersuchungen sollten von den mit der Durchführung der Begutachtung betrauten Personen im Gutachten vorgeschlagen werden.“

Im Sinne einer eindeutigen Vorschrift wurde vorgeschlagen, in § 23 eine Klarstellung aufzunehmen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 30a Abs. 1)

Die Urteilsbegründung zum Urteil des Brandenburgischen Oberlandesgerichtes vom 17. Oktober 2000 bemängelt, dass durch verhältnismäßig geringfügigen Aufwand bzw. ohne grundlegende Eingriffe in die technisch-konstruktive Beschaffenheit eines Kraftfahrzeugs die „gewollte“ mögliche Höchstgeschwindigkeit heraufgesetzt werden kann. Diese Feststellung machte eine Überprüfung der national geltenden Vorschriften der StVZO zur „bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit“ notwendig. Mit der in der 129. Sitzung des BLFA-TK unter TOP 5.3 formulierten Ergänzung des § 30 a Absatz 1 Satz 1 wird klargestellt, dass durch zusätzliche technische Maßnah-

men eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit dauerhaft erschwert werden muss.

5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 32 Abs. 2 Satz 1)

Die Ergänzung erfolgt aufgrund eines Beschlusses des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ vom 16./17. September 2008 und dient der Klarstellung, dass § 32 Absatz 2 selbstverständlich auch für alle Fahrzeugkombinationen gemäß der Absätze 4 und 4a gilt.

6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 33)

Das Schleppen von Kraftfahrzeugen, auch von schweren Nutzfahrzeugen, ist mit der Technik moderner und spezieller Schleppfahrzeuge heute durchaus möglich und leistbar. Die von einer derartigen Fahrzeugkombination ausgehende übermäßige Straßenbelastung oder gar Verkehrsgefährdung wird nicht größer bewertet, als sie im Vergleich zu einer ähnlich großen Fahrzeugkombination des genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehrs im allgemeinen ausgeht.

Ausnahmegenehmigungen sollen zukünftig von den Behörden erteilt werden, die mit Genehmigungsverfahren nach § 70 StVZO für Fahrzeuge im Großraum- und Schwerverkehr befasst sind. Die bei diesen Behörden vorliegenden Erfahrungen in diesem Bereich bilden auch die Grundlage für die sachgerechte Beurteilung von „Schleppkombinationen“. Die Voraussetzungen und Bedingungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen sollen in einer Richtlinie niedergelegt werden.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 34 Absatz 10)

Der Absatz bezog sich auf Regelungen des Anhangs II der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs vom 19. Dezember 1984. Diese Richtlinie wurde durch Artikel 10 der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 aufgehoben.

8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 35a Absatz 5a)

Die Vorschriften zur Widerstandsfähigkeit von Sitzen, zu Gurtverankerungen und zu Sicherheitsgurten werden an den aktuellen Stand der im Anhang aufgeführten EG-Richtlinien angepasst.

Die Anforderungen gelten ausschließlich für Sitze, die zum üblichen Gebrauch während der Fahrt bestimmt sind. Sitze, die nicht zum üblichen Gebrauch während der Fahrt bestimmt sind, müssen für den Nutzer entsprechend gekennzeichnet sein und sind von oben stehenden Anforderungen ausgenommen. Mit dieser Kennzeichnung wird die Art der möglichen Nutzung von Sitzen für den Nutzer eindeutig festgelegt.

9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 35c)

9.1 Zum Absatz 2

Im Erwägungsgrund 3 der Richtlinie 2001/56/EG über Heizanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger wird dazu ausgeführt:

„Im Zuge des technischen Fortschritts sind heute viele Fahrzeugtypen mit Verbrennungsheizgeräten ausgerüstet, die in der Regel mit Dieselöl, Benzin oder Flüssiggas betrieben werden und den Fahrgastraum (z. B. bei Bussen), den Laderaum (z. B. bei Lastkraftwagen und Anhängern) oder die Schlafkabine (z. B. bei Lastkraftwagen und Wohnmobilen) beheizen. Auf diese Weise lässt sich eine effiziente Beheizung ohne die Geräusch- und Abgasemissionen des laufenden Motors eines geparkten Fahrzeug gewährleisten. Aus Sicherheitsgründen ist es erforderlich, den Anwendungsbereich zu erweitern, um Vorschriften für Verbrennungsheizgeräte und deren Einbau einzubeziehen, Diese Vorschriften sollten dem derzeit höchsten technologischen Standard entsprechen.“ Diese Gründe sprechen ebenfalls für die Übernahme in die StVZO.

9.2 Zum Absatz 3

In Richtlinie 2001/56/EG Anhang VIII Nr. 2.1.1 wird vorgeschrieben:

„An dem Fach, das die tragbaren LPG-Flaschen aufnimmt, und in der Nähe der Steuereinrichtung der Heizanlage sind dauerhafte Schilder anzubringen, die darauf hinweisen, dass während der Fahrt die LPG-Heizanlage nicht in Betrieb sein darf und die Ventile der LPG-Flaschen geschlossen sein müssen.“

Absatz 3 regelt die Beachtung der auf dem Schild enthaltenen Vorschrift.

10. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 41 Absatz 13)

Mit der einunddreißigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2000 wurden die Bremswerte für die mittlere Vollverzögerung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt angepasst. Diese verschärfte Bremsanforderungen können von Krankenfahrstühlen wegen des kurzen Radstandes nicht gefahrlos erfüllt werden. Der Krankenfahrstuhl kann bei solcher Verzögerung nach vorne kippen und der Benutzer herausfallen. Krankenfahrstühle werden deshalb den in Absatz 13 aufgeführten Fahrzeugen, die von den Vorschriften über Bremsen befreit sind, gleichgestellt. Konkrete Anforderungen an eine ausreichende Bremse sind im „Merkblatt für die Begutachtung motorisierter Krankenfahrstühle“ definiert.

11. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 41a Absatz 6)

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Forderung einer Gasanlagenprüfung nach jeder Reparatur der Gasanlage eine unnötige Anforderung und überzogen ist, wenn z. B. beim Wechseln eines Einzelteils im Niederdruckbereich offensichtlich andere Bereiche des Gasanlagensystems überhaupt nicht berührt werden. Hier reicht eine Dichtigkeits- und Funktionsprüfung des ausgewechselten Einzelteils aus.

12. Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 42)

12.1 Zum Absatz 1

Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 sind 2- oder 3-rädrige Kraftfahrzeuge und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge. Die Fahrstabilität dieser Fahrzeuge unterscheidet sich bei Anhängerbetrieb wesentlich von normalen Pkw oder Lkw. Krankenfahrstühle sind wegen des kurzen Radstandes und der daraus resultierenden abweichenden Manövrierfähigkeit den Fahrzeugen nach § 30a Absatz 3 gleichzustellen.

12.2 Zum Absatz 2 Satz 2

Die neue Formulierung soll die Ahndung defekter Anhängerbremsen in der Verkehrsüberwachung erleichtern.

13. Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 45 Absatz 1a, Abs. 4)

Beschluss des 142. BLFA-TK vom 12./13. April 2006 TOP 7.2:

Bei Umrüstung von Kraftfahrzeugen für den Betrieb mit Pflanzenöl ist es unabdingbar, zum Starten wie auch bei sehr tiefen Temperaturen den Dieselmotor mit Dieselöl zu betreiben. Üblich ist dabei die Befüllung des serienmäßigen Kraftstoffbehälters mit Pflanzenöl. Dadurch macht sich jedoch der Einbau eines weiteren Behälters für Dieselkraftstoff erforderlich. Einige Lösungen sehen dessen Installation im Kofferraum eines Personenkraftwagens mit der Möglichkeit der Betankung mittels Zapfpistole an der Tankstelle im Kofferraum selbst vor. Auch Vorschläge zur Anbringung des zusätzlichen Dieselkraftstoffbehälters im Fahrgastraum bis hin zur Befüllung im Fahrzeuginneren werden vorgetragen.

Weder § 45 noch § 46 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verbieten bisher die Anordnung eines Kraftstoffbehälters oder Einfüllstutzens für Kraftstoff im Fahrzeuginnenraum, soweit es sich nicht um Kraftomnibusse handelt.

14. Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 49a)

14.1 Zum Absatz 1 Satz 4

Anpassung an den aktuellen Stand der EG und UN/ECE-Vorschriften.

14.2 Zum Absatz 5 Satz 1

Die Umbenennung von Kennzeichenbeleuchtung in Beleuchtungseinrichtung für amtliche Kennzeichen ist notwendig, damit neben der konventionellen Beleuchtungseinrichtung auch selbstleuchtende bzw. andere innovative Kennzeichentechnologien künftig zugelassen werden können.

14.3 Zum Absatz 5 Satz 2 Nr. 4

Die Erweiterung um Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizeien des Bundes und der Länder ist notwendig, damit diese Kraftfahrzeuge mit dem „neuen Anhaltensignal“ ausgestattet werden dürfen. Hat die Polizei ein vorher fahrendes Fahrzeug angehalten, um aus gegebenem Anlass eine Überprüfung des Fahrzeuges bzw. der Person durchzuführen, so ist zum Schutz der Polizeibeamten die Ausleuchtung der Arbeitsstelle vor dem eigenen Kraftfahrzeug notwendig. In diesen Fällen sollen die speziell für diesen Einsatzzweck zu verwendenden Arbeitscheinwerfer unabhängig von der rückwärtigen Beleuchtungseinrichtung des Fahrzeuges wirken. Auch am Tage können an Orten solche Kontrollen erforderlich werden, die zwar keine Fahrzeugbeleuchtung erfordern, die allerdings den Einsatz des Arbeitscheinwerfers rechtfertigen.

15. Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 52)

15.1 Zum Absatz 3 Satz 1

a) Bundesamt für Güterverkehr

In der Nummer 1 wird die Aufzählung der zur Führung von Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) Berechtigten um die Kontrollfahrzeuge des Bundesamtes für Güterverkehr ergänzt. Das Bundesamt für Güterverkehr führt zur Wahrnehmung seines gesetzlichen Überwachungsauftrages Straßenkontrollen durch, § 11 Abs. 2 iVm § 12 GüKG. Dies geschieht in Form von Standkontrollen, in erheblichem Umfang aber auch in Form von mobilen Kontrollen. Die Ausstattung der im Straßenkontrolldienst des Bundesamtes eingesetzten Fahrzeuge mit Blaulicht erfolgte bislang auf der Grundlage einer jährlich jeweils verlängerten Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO. Diese Praxis soll nunmehr einer gesetzlichen Verankerung des Bundesamtes in § 52 Abs. 3 Nr. 1 StVZO weichen. Insoweit hat sich die Ausstattung der im Straßenkontrolldienst eingesetzten Fahrzeuge mit Blaulicht in der Kontrollpraxis als unerlässlich erwiesen. Das Anhalten von Fahrzeugen aus dem fließenden Verkehr heraus ist gerade für die Überwachung verkehrssicherheitsrelevanter Vorschriften von grundlegender Bedeutung. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens ist dabei aber eine schnelle Wahrnehmung seitens der Verkehrsteilnehmer aufgrund eines entsprechenden Erkennungsmerkmals für Kontrollfahrzeuge im Ein-

satz notwendig. Zur effektiven Wahrnehmung des Überwachungsauftrages nach § 11 Abs. 2 GüKG ist die Ausstattung der Kontrollfahrzeuge daher sachlich erforderlich. Eine Aufnahme des Bundesamtes in die Aufzählung der zur Ausrüstung mit Blaulicht berechtigten Behörden ist demzufolge zwingend geboten.

b) Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

Gemäß § 12 Abs. 1 Flugunfalluntersuchungsgesetz (FIUUG) ist die Unfallstelle frühstmöglich von den Mitarbeitern der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen wirksam gegen den Zutritt Dritter abzusperren. Um diesem gesetzlichen Auftrag in angemessener Weise nachkommen zu können, ist es unbedingt notwendig, dass die zuständigen Mitarbeiter mit den Einsatzfahrzeugen möglichst schnell am Unfallort eintreffen. Insbesondere dann, wenn ein solches Fahrzeug in einen Stau geraten sollte, ist dies nicht mehr gewährleistet, was bei allen Beteiligten und in der Öffentlichkeit auf Unverständnis stoßen würde. Deshalb werden den beiden Fahrzeugen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung seit dem Jahr 1970 Ausnahmegenehmigungen von § 52 Abs. 3 StVZO erteilt, damit diese mit blauem Blinklicht ausgerüstet werden und somit Wegerechte gemäß § 38 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch nehmen können. An der Notwendigkeit hat bislang niemand gezweifelt, die Ausnahmegenehmigungen wurden anstandslos immer wieder verlängert. Es besteht nun die Gelegenheit, diese seit 37 Jahren gängige Praxis in der StVZO gesetzlich zu verankern, denn es kann nicht Sinn sein, dass die allseits für erforderlich gehaltene und akzeptierte Ausrüstung mit blauem Blinklicht dauerhaft mit Ausnahmegenehmigungen legalisiert wird. Hier erscheint es – auch unter Berücksichtigung, dass der Flugverkehr in der Vergangenheit erheblich an Bedeutung gewonnen hat - offensichtlich, dass eine Aufnahme in die StVZO überfällig ist.

15.2 Zum Absatz 3a

Durch die Änderungen des § 52 Abs. 3a wird das rote Blinklicht als optisches Anhaltensignal eingeführt. Das rote Blinklicht ist dabei auf nur nach vorn wirkende (gerichtete) Blinkleuchten beschränkt, die nicht mit blauem Blinklicht oder blauen Kennleuchten zusammen betrieben werden dürfen. Der Mischbetrieb von blauen und roten Blinkleuchten würde bei den Verkehrsteilnehmern zur Verwirrung führen und wäre kontraproduktiv im Hinblick auf die mit dem Anhaltensignal verfolgte Zielsetzung. In

verschiedenen Ländern wird das Anhaltesignal in dieser Form im Wege der Ausnahmegenehmigung bereits seit einiger Zeit erprobt. Die Erfahrungen sind positiv und das Anhaltesignal wird von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert. Nach den vorliegenden Kenntnissen wurden bisher nach vorne wirkende Signalgeber für gelbe Lichtschrift nicht verwendet; dagegen haben sich Signalgeber für nach vorne wirkende rote Lichtschrift hinsichtlich Erkennbarkeit und Wahrnehmung bewährt. Insofern sind nach vorne wirkend nur noch Signalgeber für rote Lichtschrift und nach hinten wirkend nur noch Signalgeber für gelbe und rote Lichtschrift zulässig. Abweichend davon sind für die Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes des BAG, begründet durch den Überwachungsauftrag nach § 12 Abs. 1 GüKG, nach hinten wirkende Signalgeber mit gelber Lichtschrift aus heutiger Sicht ausreichend. Die Verwendung von roter Lichtschrift bleibt, auch als Abgrenzung zum BAG, dem Vollzugsdienst der Polizeien des Bundes und der Länder vorbehalten.

15.3 Zum Absatz 3 Satz 2 und Absatz 11

Zur Absicherung von Einsatzorten und Einsatzfahrzeugen werden bereits in mehreren Bundesländern Heckwarnsysteme per Ausnahmegenehmigung zugelassen. Damit soll eine schnellere Absicherung von Unfall- oder Notfall-Einsatzstellen im Verkehr ermöglicht werden. Existiert bereits blaues Blinklicht mit Hauptabstrahlrichtung nach hinten, ist darüber hinaus kein Heckwarnsystem erforderlich, da dieses eine größere Warnwirkung hat. Ansonsten kann mit Aufnahme des Heckwarnsystems in die StVZO eine bundeseinheitliche Kennlichtmachung erreicht werden, die dem Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit dient. Die Anbringung am oberen Fahrzeugheck bewirkt eine frühere Aufmerksamkeit auf das Einsatzfahrzeug und die Einsatzstelle. Die Forderung des Synchronen Blinkens verhindert eine verkehrslenkende Wirkung. Die Einschaltbedingungen lassen nur eine Nutzung im Stand und während des Rangierens zu, nicht während der Fahrt. Die Stelle der Anbringung des entsprechenden Hinweises auf dem Armaturenbrett kann nicht genau vorgegeben werden, eine deutliche Sichtbarkeit ist aber vorauszusetzen.

Mit dieser Änderung des § 52 StVZO wird einem Beschluss des Bundesrates (Drucksache 265/11 (Beschluss)) gefolgt.

16. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 53 Absatz 10 Satz 1 und Satz 2)

Anpassung der Vorschriften an die im Anhang aufgeführte ECE-Regelung Nr. 48 und an die Richtlinie 2007/35/EG der Kommission (ABl. L 157 vom 19.6.2007, S. 14).

Durch die Ergänzung der Nummer 4 ist, als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit blauem Rundumlicht mit zusätzlichen Konturmarkierungen zulässig. Die Konturmarkierungen sind somit auch an solchen Fahrzeugen zulässig, deren Fahrzeuglänge weniger oder gleich 6 m ist. Dabei sind die Bedingungen der ECE-Regelung Nr. 104 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung retroreflektierender Markierungen für schwere und lange Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger einzuhalten. Die Konturmarkierung hat dabei immer in der entsprechenden Farbe zum ggf. in der DIN vorgeschriebenen umlaufenden Streifen zu erfolgen und kann diesen ersetzen.

17. Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 55)

17.1 Zum Absatz 3

Redaktionelle Änderung, bedingt durch die Änderung in Absatz 4.

17.2 Zum Absatz 3a

Die Ergänzung des § 55 durch den neuen Absatz 3a wird durch die Einführung des Anhaltesignals notwendig. Das Anhaltehorn wird als akustisches Anhaltesignal eingeführt und ist nur zusätzlich zum Einsatzhorn, zu nach vorn wirkenden Kennleuchten für rotes Blinklicht und zum Signalgeber für rote Lichtschrift zulässig. Weiterhin darf das Anhaltehorn, um Unklarheiten bei den Verkehrsteilnehmern soweit wie möglich auszuschließen, nur zusammen mit den Kennleuchten für rotes Blinklicht betrieben werden und keinesfalls zusammen mit dem Einsatzhorn und/ oder mit Kennleuchten für blaues Rundumlicht. Der Anbau des Anhaltehorns ist nur an Kraftfahrzeugen, die auch Kennleuchten für rotes Blinklicht führen dürfen, zulässig.

17.3 Zum Absatz 4

Der Absatz 4 wurde neu formuliert um explizit die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge

mit Sirenen zu regeln.

18. Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 57b Absatz 2)

Die bisherige Fassung des § 57b Abs. 2 führte zu Belastungen für das Transportgewerbe, weil eine exakte Zweijahresfrist vorgegeben war, die letztlich eine taggenaue Durchführung erforderte. Da Nachprüfungen für das Kontrollgerät „unter anderem im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden können“ (Anh. I Nr. VI Nr. 3a der EU-Verordnung 3821/85), dürfte eine taggenaue Umsetzung auch nicht in der Intention der EU-Verordnung sein. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind nicht zu erwarten, wenn Kontrollgeräte an frei wählbaren Tagen des Fälligkeitsmonats überprüft werden dürfen.

19. Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 57c Absatz 2)

Anpassung der Vorschrift an die Berichtigung der Richtlinie 2002/85/EG des EU-Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 (ABl. EU Nr. L 77, S. 15).

20. Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 57d Absatz 1 und Absatz 3)

Der Einbau und die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern darf aufgrund des § 57d StVZO i. V. m. Nummer 3.3.1 der Geschwindigkeitsbegrenzer-Anerkennungsrichtlinie in ermächtigten Kfz-Werkstätten bisher nur von solchen Personen vorgenommen werden, die erfolgreich eine fahrzeug- bzw. gerätespezifische Schulung absolviert haben. Der Umfang der Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzer nach § 57d StVZO ist im Wesentlichen auch Bestandteil der Prüfung der Fahrschreiber und Kontrollgeräte nach § 57b StVZO. Das Gleiche gilt auch für die Schulungen und die sonstigen Voraussetzungen zur Ermächtigung der Werkstätten nach § 57d StVZO und zur Anerkennung/Beauftragung von Werkstätten nach § 57b StVZO.

Aufgrund der 27. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 02.11.2004 müssen zunehmend auch Werkstätten, die keine gültige Ermächtigung nach § 57d StVZO haben, in die Lage versetzt werden, die von ihnen durchgeführte Prüfung der Abregelgeschwindigkeit formal nachzuweisen. Obwohl diese Werkstätten - sofern sie eine Anerkennung/Beauftragung nach § 57b StVZO

haben - technisch in der Lage sind, auch die Prüfung nach § 57d StVZO durchzuführen, dürfen sie die in § 57d Absatz 2 StVZO geforderte Bescheinigung über die Prüfung nicht ausstellen.

Die Ergänzung des § 57d StVZO ermöglicht es Werkstätten, die nach § 57b StVZO anerkannt oder beauftragt sind, auch formal die Prüfung nach § 57d StVZO durchzuführen und zu bescheinigen, ohne dass sie hierfür eine besondere Schulung und Beauftragung erhalten müssen. Hierdurch wird der Verwaltungsaufwand für die nach § 57b StVZO anerkannten oder beauftragten Werkstätten reduziert. Darüber hinaus bewirkt die Ergänzung des § 57d Absatz 1 StVZO eine Rechtsvereinfachung der bestehenden Vorschriften.

21. Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 58 Abs. 2a Satz 2)

Berichtigung eines redaktionellen Fehlers.

22. Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 69a)

Folgeänderungen von Artikel 1 Nummer 6 und Nummer 11.

23. Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 70 Abs. 1, Abs. 2)

Begründung analog Artikel 1 Nr. 6.

24. Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 72 Abs. 2)

Die Fristen sind entsprechend der zur Zeit überschaubaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt oder an die Übergangsvorschriften in den entsprechenden EG-Richtlinien angepasst worden.

25. Zu Artikel 1 Nr. 25 (Anlage VIII)

25.1 Zu Nummer 3.1.1.2 Satz 3

Redaktionelle Folgeänderung an die seit dem 1.7.2012 entfallene Fälligkeitsdatierung.

25.2 Zu Nummer 3.1.4. 3 Satz 5

Redaktionelle Folgeänderung an die seit dem 01.07.2012 entfallene Fälligkeitsdatierung und Klarstellung, dass eine um nicht mehr als zwei Monate zurückliegende Abgasuntersuchung als eigenständige Teiluntersuchung der Hauptuntersuchung nicht erneut durchgeführt werden muss.

25.3 Zu Nummer 3.1.5.3

Durch die Ergänzung wird die in der AU-Richtlinie vom 07.05.2012 (VkB1. 2012 S. 330) in Nummer 5 vorgegebene Bestimmung rechtlich abgesichert. Damit soll möglicher Missbrauch bei der AU-Durchführung/-Datenerfassung verhindert, zumindest aber erschwert werden. Der Fz-Halter, der die Durchführung der AU bezahlen muss, erhält so auch alle mit der AU-Durchführung an seinem Kraftfahrzeug verbundenen Informationen. Eine zusätzliche Dokumentation zum HU-Bericht bei den Technischen Prüfstellen oder Überwachungsorganisationen ist mit dieser Ergänzung nicht verbunden. Die Kontrollnummer der AU-Werkstatt und das AU-Durchführungsdatum reichen aus.

26. Zu Artikel 1 Nr. 26 (Anlage VIIIa Nr. 2.1)

Folgeänderung an die bereits geltenden Vorschriften für die Durchführung der Abgasuntersuchung.

27. Zu Artikel 1 Nr. 27 (Anlage VIIIb)

27.1 Zu Nummer 2.1b

Anpassung an den geänderten Stand.

27.2 Zu Nummer 3.7 Satz 2

Durch ein Versehen wurde die bereits durch Artikel 61 des Gesetzes zur Verbesserung der Anerkennung im Ausland erworbener Berufsqualifikationen vom 06.12.2011 (BGBl. I S. 2515) eingefügte Vorschrift beim Neuerlass der StVZO vom 26.04.2012 (BGBl. I S. 679) nicht übernommen, so dass die Ergänzung lediglich den bisherigen Rechtsstand wiederherstellt.

28. Zu Artikel 1 Nr. 28 (Anlage VIII d Tabelle zu Nummer 3.1, Zeile zu Nummer 3)

Durch die Ergänzungen in Spalte 2 (Prüfstützpunkte) und Spalte 3 (Prüfplätze) wird klargestellt, dass die geforderten Einrichtungen dann entbehrlich sind, wenn in diesen Untersuchungsstellen nur Krafträder untersucht werden.

29. Zu Artikel 1 Nr. 29 (Anlage XVIII)

Die Anlage XVIII wurde an die Verordnung (EG) Nr. 68/2009 vom 23.01.2009 (ABl. L 21 vom 21.01.2009, S. 3) angepasst.

30. Zu Artikel 1 Nr. 30 (Anlage XVIII b)

Der Ausdruck „eichfähige Prüfgeräte bzw. Rollenprüfstände“ wird durch den Ausdruck „geeignete Prüfgeräte bzw. Rollenprüfstände“ ersetzt. Für die Eignung der Prüfgeräte bzw. Rollenprüfstände wird als Grundlage das Verzeichnis der Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik nach der Eichordnung Stand: 2 August 2008 und das Dokument „Gesetzliches Messwesen – Allgemeine Regelungen (GM-AR)“ herangezogen. Des Weiteren ist die Eignung der Prüfgeräte bzw. Rollenprüfstände durch entsprechende Kalibrierprozesse der Hersteller zu unterlegen.

31. Zu Artikel 1 Nr. 31 (Anhang)

Der Anhang wurde an die in den einzelnen Vorschriften erwähnten EG-Richtlinien und ECE-Regelungen angepasst.

III. Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrzeugteilverordnung)

Zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 7 Abs. 1)

Die genannten nationalen Bestimmungen über die Genehmigung von Kinderrückhalteeinrichtungen sind nicht mehr notwendig, da nun in § 35a Abs. 12 StVZO für alle Kinderrückhalteeinrichtungen auf die Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG und damit der ECE-Regelung Nr. 44/03 verwiesen wird.

Zu Artikel 2 Nr. 2 (Anlage 1)

Zur Nummer 7 und Nummer 19

In der Fahrzeugteilverordnung werden die Angaben zur Teileart um die Kennleuchten für rotes Blinklicht, Warneinrichtungen für eine Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz - Anhaltehorn - und Beleuchtungseinrichtungen für transparente amtliche Kennzeichen ergänzt. Die Ergänzungen werden durch die Bauartgenehmigungspflicht für vorstehend genannte Einrichtungen notwendig.

Zur Nummer 10

Begründung analog Artikel 1 Nummer 2.3.

Zur Nummer 16

Begründung analog Artikel 2 Nr. 1.

Zu Artikel 2 Nr. 3 (Anlage 2)

Die Prüfstelle wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt für diese Aufgabe benannt, da die bisherige Prüfstelle die Funktionsprüfung für Tachographen und deren Komponenten eingestellt hat.

IV. Zu Artikel 3 (Änderung der 35. Ausnahmereordnung zur StVZO)Zu § 1 Absatz 1

Die 35. Ausnahmereordnung wurde im Jahre 1988 erlassen, um bei Traktoren (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen) und deren Anhängern unter bestimmten Voraussetzungen eine größere Breite als seinerzeit 2,5 m (heute 2,55 m) zulassen zu können. Eine Erhöhung der zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte ist nicht Gegenstand dieser Ausnahmereordnung. Ausschlaggebend hierfür war und ist der Trend in der Landwirtschaft hin zum Einsatz von Breitreifen oder Doppelbereifung zur Bodenschonung auf dem Feld. Die seinerzeit angebotenen Breitreifen hatten in der Regel bei 1,5 bar Innendruck noch ausreichende Tragfähigkeiten; die Fahreigenschaften auf der Straße waren bei diesem Innendruck und der zu diesem Zeitpunkt überwiegend vorherrschenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h akzeptabel. Aufgrund der damals geringen Erkenntnisse hinsichtlich der Parameter, die die Bodenbelastung und Bodenschädigung beeinflussen oder verursachen, wurde dieser im Jahre 1988 praxisübliche Wert in der 35. Ausnahmereordnung festgeschrieben. Zwischenzeitlich liegen umfassende und aktuelle Forschungsergebnisse zum Thema Bodenbelastung und Bodenschutz beim Befahren von Feldern mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen vor. Auch hat sich der Stand der Reifentechnik beachtlich weiter entwickelt. Deshalb ist es nunmehr angebracht, die neuesten Forschungsergebnisse und Trends in der Reifenentwicklung im Rahmen einer Anpassung an den technischen Fortschritt in der 35. Ausnahmereordnung entsprechend zu berücksichtigen. Wesentliches Ziel ist dabei nicht, Definitionskriterien eines "bodenschonenden Reifens" in dieser Ausnahmereordnung festzulegen – dies ist bezogen auf den Parameter Reifen allein so nicht möglich und außerdem Gegenstand anderer Gesetzesbereiche, wie z. B. des Bundesbodenschutzgesetzes – sondern vielmehr den amtlich anerkannten Sachverständigen bei der Begutachtung dieser Fahrzeuge ein einfaches Hilfsmittel an die Hand zu geben, wonach eindeutig beurteilt werden kann, ob ein Fahrzeug die Regelungen dieser Ausnahmereordnung in Anspruch nehmen darf. Ein weiteres Ziel ist, die Anforderungen so zu formulieren, dass künftige technische Weiterentwicklungen bzw. neue Technologien wie z. B. der Einsatz von Reifendruckregelanlagen nicht be-

hindert und ohne weitere Änderungen von dieser Ausnahmereordnung erfasst werden. Weiterhin sollen Gleiskettenlaufwerke nach § 34b) und § 36 StVZO den Breit- bzw. Zwillingsbereifungen gleich gestellt werden, da die Verwendung solcher Laufwerke den gleichen Zweck verfolgt.

Unter Berücksichtigung der Ziele und der wissenschaftlich ermittelten Fakten ist es daher zweckmäßig, das bisherige Kriterium des Reifeninnendruckes weiter zu präzisieren. Dabei wurde zunächst festgelegt, dass ein entsprechender Reifen auch bei abgesenktem Innendruck noch eine ausreichende, d. h. praxisgerechte Tragfähigkeit für die Arbeit auf dem Feld besitzen muss. Die Referenzgeschwindigkeit von 10 km/h wurde deshalb eingeführt, weil dies eine für die landwirtschaftlichen Arbeiten auf dem Feld übliche Geschwindigkeit ist. Die Begrenzung auf einen konkreten Wert des Reifeninnendruckes für die Straßenfahrt soll nicht länger aufrechterhalten werden, sondern es wird nunmehr im Rahmen einer Betriebsvorschrift die richtige Einstellung des erforderlichen Reifeninnendruckes gefordert, um sicher zu stellen, dass hierfür der unter fahrdynamischen Aspekten und aus Gründen der Tragfähigkeit bei höheren Geschwindigkeiten notwendige Innendruck eingestellt wird. Damit wird insbesondere die Verwendung von Reifendruckregelanlagen gefördert.

Zu § 1 Absatz 2

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Kenntlichmachung der unter die 35. Ausnahmereordnung fallenden Fahrzeuge an die für Fahrzeuge mit Anbaugeräten geltenden Vorschriften des § 53b) StVZO angeglichen werden.

Dies erscheint zweckmäßig, da im Rahmen des Merkblattes für Anbaugeräte (Verkehrsblatt 2009, Seite 804) auch Gitterräder, die den gleichen Zweck wie Zwillings- oder Breitbereifung erfüllen, bereits als den Anbaugeräten gleichwertig betrachtet werden.

Zu § 1 Absatz 3

Begründung analog Absatz 2.

Zu § 3

Diese Vorschrift ist seit dem Inkrafttreten des Einigungsvertrages gegenstandslos.

V. Zu Artikel 4 (Änderung der 53. Ausnahmereordnung zur StVZO)

Zu § 1 Absatz 2

Die bisherige Definition des Begriffes „Kombinierter Verkehr“ wurde gelegentlich falsch ausgelegt. Zur Klarstellung wird die Definition in Anlehnung an die Richtlinie 92/106/EWG geändert.

Zu § 1 Absatz 3

Die Reservierungsbestätigung bei der Anfuhr ist jetzt in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) geregelt.

VI. Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrtsachverständigengesetzes)

Notwendige Rahmenvorschrift zur verbindlichen Einführung des Ausbildungsplans für aaSoP.

VII. Zu Artikel 6 (1. Ausnahmereordnung zur EG-Typverordnung)

Die Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile vom 09. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3755), auf die sich die Ausnahmereordnung bezieht, ist bereits mit Wirkung vom 29. April 2009 aufgehoben. Die Ausnahmereordnung ist seitdem nicht mehr anwendbar. Sie wird nunmehr auch förmlich aufgehoben.

VIII. Zu Artikel 7

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**NKR-Nr. 2570: Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (BMVBS)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

	Erfüllungsaufwand	Weitere Kosten
Bürgerinnen und Bürger	Keiner	Geringe Entlastung
Wirtschaft	Keiner	Geringe Entlastung
Verwaltung	Keiner	Keine
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.		

II. Im Einzelnen:

Mit dem oben genannten Regelungsvorhaben erfolgen Anpassungen insbesondere der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Diese sind aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung, neuer EG-Richtlinien, aufgrund von Beschlüssen des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrzeugwesen“ und aufgrund von Vorschlägen von Verbänden notwendig geworden.

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung.

Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft als Halter von Kraftfahrzeugen mit Gasanlagen werden geringfügig entlastet, da künftig auf eine vollumfängliche Gasanlagenprüfung bei einer Reparatur der Gasanlage im Niederdruckbereich verzichtet werden kann.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin