

## **Geszentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Ergänzende Regelungen zu den Vorschriften des Altfahrzeuggesetzes hinsichtlich der Speicherung von Angaben über vorgelegte Verwertungsnachweise im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie in den örtlichen Fahrzeugregistern, um Fahrzeugherstellern und -importeuren sowie deren Rechtsnachfolgern Kontrollmöglichkeiten im Rahmen der kostenlosen Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke zu schaffen (Missbrauchsverhinderung ) und das nach der EG-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring zu unterstützen.

Ermächtigung, dass neben dem Fahrzeughalter auch der betreffende Versicherer der Zulassungsbehörde die Daten über die Haftpflichtversicherung mitteilen darf sowie Regelung der Datenübermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden im automatisierten Verfahren. Ergänzung der Zwecke der Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern um die Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme von Sozialhilfeleistungen.

Ergänzung der Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen bezüglich der Prüfung von Gasanlagen in Kraftfahrzeugen und der Kennzeichnung der Inbetriebnahme von Fahrrädern sowie Änderung von Verweisungen in anderen Vorschriften.

Klarstellung, dass der Fahrlehrer auch bei der Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Fahrten zur Begutachtung der Kraftfahreignung oder -befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt.

Verlängerung der Übergangsregelung bezüglich der Weiterführung der örtlichen Fahrerlaubnisregister und Ausschluss von Doppelspeicherung nach Ablauf der Übergangsfrist.

#### **B. Lösung**

Ergänzung der Bestimmungen über die Fahrzeugregister, des Katalogs der Ermächtigungsgrundlagen, der Regelungen zur Fahrerlaubnis und Änderung der Übergangsregelung für die Weiterführung der örtlichen Fahrerlaubnisregister.

**C. Alternativen**

Keine staatlichen Vorschriften zur Erleichterung der Missbrauchsbekämpfung und Verzicht auf Änderung der Informationsübermittlung zum Haftpflichtversicherungsschutz. Im Übrigen keine Alternativen.

**D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

## 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Durch Anpassung des Zentralen Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und die Installierung eines Auskunftsverfahrens entstehen für den Bund Kosten, die über Gebühren für die Auskunftserteilung gedeckt werden sollen. Die Kosten für die Realisierung sind im Rahmen des KBA-Haushaltes abgedeckt, wenngleich nicht gesondert ausweisbar.

Kosten für die Änderung der örtlichen Register, die sich auf die Haushalte der Länder und Gemeinden auswirken, sind nicht abzuschätzen.

## 2. Vollzugaufwand

Die beim Kraftfahrt-Bundesamt durch das Auskunftsverfahren an Fahrzeughersteller und -importeure sowie an deren Rechtsnachfolger anfallenden Kosten sollen durch eine Gebühr gedeckt werden. Das gilt auch für die Auskunftserteilung an die Auskunftsstelle über den bestehenden Versicherungsschutz.

**E. Sonstige Kosten**

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

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den  Juni 2004

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Wolfgang Thierse  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 799. Sitzung am 14. Mai 2004 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

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

**Artikel 1**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 15 Satz 2 werden nach den Wörtern „Bei den Fahrten nach Satz 1“ die Wörter „sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu oder von einer Prüfung oder einer Begutachtung“ eingefügt.
2. § 6 wird wie folgt geändert:
  - a) § 6 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Buchstabe b werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „§ 1 Abs. 1“ die Wörter „sowie die Kennzeichnung zulassungsfreier Fahrzeuge und Fahrzeugteile zum Nachweis des Zeitpunktes ihrer Abgabe an den Endverbraucher“ eingefügt.
    - bb) In Buchstabe p werden nach dem Wort „Abgasuntersuchungen“ die Wörter „und Gasanlagenprüfungen“ eingefügt.
  - b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien, soweit Verordnungen nach diesem Gesetz geändert oder abgelöst werden, Verweisungen in Gesetzen und Rechtsverordnungen auf die geänderten oder abgelösten Vorschriften durch Verweisungen auf die jeweils inhaltsgleichen neuen Vorschriften zu ersetzen.“
3. In § 32 Abs. 1 werden in Nummer 4 das Wort „und“ durch ein Komma und in Nummer 5 der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt und folgende Nummer 6 angefügt:

„6. für Maßnahmen zur Durchführung des Altfahrzeugrechts.“
4. In § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Haftpflichtversicherung“ ein Komma eingefügt und die Wörter „und die Kraftfahrzeugbesteuerung des Fahrzeugs“ durch die Wörter „die Kraftfahrzeugbesteuerung des Fahrzeugs und die Verwertung oder Nichtentsorgung des Fahrzeugs als Abfall im Inland“ ersetzt.
5. In § 34 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Zur Mitteilung und zum Nachweis der Daten über die Haftpflichtversicherung ist auch der jeweilige Versicherer befugt.“

6. § 35 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden in Nummer 11 das Wort „oder“ durch ein Komma und in Nummer 12 der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt sowie folgende Nummer 13 angefügt:

„13. zur Überprüfung von Personen, die Sozialhilfe oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz beziehen, zur Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme solcher Leistungen.“
  - b) In Absatz 2 werden in Nummer 1 das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. an Fahrzeughersteller und Importeure von Fahrzeugen sowie an deren Rechtsnachfolger zur Überprüfung der Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs nach dem Altfahrzeugrecht und“.
7. § 36 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 werden nach dem Wort „Wirtschaftsstrafataten“ die Wörter „sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden zur Verhütung oder Verfolgung von Steuerstrafataten“ eingefügt.
  - b) In Absatz 3 werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Wirtschaftsstrafataten“ die Wörter „sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden zur Verhütung oder Verfolgung von Steuerstrafataten“ eingefügt.
  - c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Übermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 35 Abs. 4a darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes erfolgen.“
8. § 65 Abs. 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Örtliche Fahrerlaubnisregister dürfen bezüglich der im Zentralen Fahrerlaubnisregister erfassten Daten noch bis spätestens 31. Dezember 2006 geführt werden.“

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeine Begründung

1. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG) – Bundesratsdrucksache 1075/01 (Beschluss) – die Bundesregierung gebeten, die erforderlichen Regelungen zu erlassen, die den Fahrzeugherstellern eine effektive Kontrolle der herstellerseitigen Rücknahmeverpflichtungen für Altfahrzeuge ihrer Marke ermöglichen. Der Bundesrat hat zu den Kontrollmöglichkeiten und ihrer Verbesserung unter anderem ausgeführt:

„... Eine erhebliche Lücke entsteht jedoch darin, dass der Entwurf den Herstellern keine Möglichkeit einräumt, um kontrollieren zu können, ob Altfahrzeuge, die sie vom Letzthalter zurückgenommen haben, endgültig stillgelegt worden sind. Für die Erfassung und Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten müssen die entsprechenden Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Nur so ist eine effektive Kontrolle der Kostenerstattung für die von den Herstellern unentgeltlich zurückgenommenen Altfahrzeuge und damit die Verhinderung von Missbrauch möglich.

Im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen der Hersteller mit den Demontagebetrieben können zwar Kontrollmöglichkeiten geschaffen werden. Diese können jedoch nicht umfassend und vollständig sein und erlauben lediglich Stichprobenkontrollen. Sie können eine einheitliche und systematische Kontrolle auf der Grundlage gesetzlich erhobener Daten nicht ersetzen. Da der vorliegende Entwurf zu erheblichen Belastungen der Automobilindustrie führt, müssen hier die notwendigen Kontrollinstrumentarien durch ein rechtssicheres und klares Verfahren zur Verfügung gestellt werden. Die in diesem Zusammenhang erfassten Daten können außerdem für das nach der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring und für die Kontrolle der Betriebe durch die zuständigen Überwachungsbehörden genutzt werden.

Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen können durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Fahrzeugregisterverordnung geschaffen werden. Ziel muss es sein, bestimmte Daten bei der Fahrzeugabmeldung zu erfassen (z. B. Nummer des Demontagebetriebes, Datum der endgültigen Stilllegung, Fahrzeugidentifikationsnummer), diese von den Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln und den Inhabern von Betriebserlaubnissen oder EG-Typgenehmigungen für Fahrzeuge oder den Fahrzeugherstellern Zugriff auf diese Daten zu ermöglichen. ...“

Mit dem Gesetz werden, ausgehend von der Prüfbite des Bundesrates, die Ermächtigungen zur Speicherung von Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs (der vorgelegten Verwertungsnachweise oder der nach § 27a Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung abgegebenen Erklärungen) im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie in den örtlichen Fahr-

zeugregistern geschaffen. Um Missbräuche im Rahmen der Altautoverwertung zu Lasten der zur Rücknahme verpflichteten Hersteller zu erschweren, soll den Fahrzeugherstellern und -importeuren sowie deren Rechtsnachfolgern (Hersteller im Sinne des Altfahrzeuggesetzes) eine effiziente Kontrolle ermöglicht werden, indem sie künftig die Angaben zur Verwertung eines Fahrzeugs bzw. zu seinem Verbleib aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen können. Die dem Hersteller unter Mitteilung der Fahrzeugdaten angezeigte Verwertung des Fahrzeugs kann so mit den der Zulassungsbehörde gemeldeten Angaben (zum Beispiel Nummer des Demontagebetriebs, Datum der Stilllegung) verglichen werden. Eine Übereinstimmung lässt auf eine ordnungsgemäße Verwertung schließen. Diese ist Grundlage für die Kostenübernahme des Herstellers. Die Übermittlung – nur – dieser Angaben aus dem Zentralen Fahrzeugregister kann und soll im automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen, um den Aufwand so gering wie möglich zu halten. Die Angaben zu vorgelegten Verwertungsnachweisen können auch im Rahmen des vorgeschriebenen Monitorings zur EG-Richtlinie über Altfahrzeuge genutzt werden.

2. Der Nachweis über das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist bei der Zulassung eines Fahrzeugs oder beim Wechsel des Versicherers derzeit durch den Fahrzeughalter gegenüber der Zulassungsbehörde zu führen. Mit der Änderung wird auch der betreffende Versicherer ermächtigt, der Zulassungsbehörde die Daten über die Haftpflichtversicherung mitzuteilen. Dabei können elektronische Übermittlungsverfahren angewandt werden, die dem Halter die bisher seinerseits erforderliche Mitteilung abnehmen.
3. Die für die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden sollen ermächtigt werden, Auskunftsersuchen aus dem Zentralen Fahrzeugregister, die derzeit schriftlich gestellt werden künftig im automatisierten Verfahren zu stellen und damit den Verwaltungsaufwand zu senken.
4. Die aus dem Zentralen Fahrzeugregister an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes zu übermittelnden Daten sollen auch im automatisierten Verfahren abgerufen werden können. Damit werden sowohl eine Reduzierung des Aufwandes bei der Auskunftsstelle als auch beim KBA erreicht und die Schnelligkeit der Auskunftserteilung verbessert. Eine schnelle Auskunftserteilung liegt nicht zuletzt im Interesse des die Auskunftsstelle in Anspruch nehmenden Geschädigten.
5. Der Katalog der Zwecke zu denen Fahrzeug- und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern übermittelt werden dürfen wird um die Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme von Leistungen der Sozialhilfe und für Asylbewerber ergänzt.
6. Mit dem Gesetz wird der Katalog der Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen bezüglich der Prüfung von Gasanlagen in Kraftfahrzeugen, der

Kennzeichnung der Inbetriebnahme von Fahrrädern sowie der Änderung von Verweisungen in anderen Vorschriften ergänzt.

7. Es wird klargestellt, dass der Fahrlehrer auch bei der Hin- und Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Begutachtungen der Eignung oder Befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt. Damit wird einem Bedürfnis der Praxis entsprochen.
8. Die bisher vorgesehene Frist für den Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister wird um ein Jahr verlängert. Zugleich wird eine Doppelspeicherung von Daten nach Ablauf der Frist ausgeschlossen.

### **Notwendigkeit bundesgesetzlicher Regelungen**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgesehenen Regelungen stützt sich auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz. Die Änderungen betreffen das Straßenverkehrsgesetz, mit dem der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit bereits Gebrauch gemacht hat. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit weiterhin erforderlich. Die vorgesehenen Verordnungsermächtigungen zur Kennzeichnung und Inbetriebnahme von Fahrrädern und zur Prüfung von Gasanlagen betreffen Einzelregelungen im Rahmen bereits bundesrechtlich geregelter Bereiche der Fahrzeugbau- und Betriebsvorschriften. Die Ergänzung der Vorschriften über die Fahrzeugregister und die zeitliche Begrenzung für die örtlichen Fahrerlaubnisregister erfolgt bundeseinheitlich zur Wahrung einheitlicher Kommunikations- und Datenschutzregelungen sowie im Hinblick auf die technische Entwicklung.

### **Kosten**

Für den Bundeshaushalt entstehen durch die notwendigen Anpassungen des Zentralen Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und durch die Auskunftserteilung Kosten, die durch Gebühren gedeckt werden sollen.

Für die Anpassung der Programme zur Datenspeicherung in den Zulassungsbehörden sowie zur Datenübermittlung an das Zentrale Fahrzeugregister entsteht Vollzugsaufwand bei den Ländern und Gemeinden, der jedoch nicht quantifiziert werden kann.

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen, für Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

### **Zu Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1**

Es wird klargestellt, dass der Fahrlehrer auch bei der Hin- und Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Begutachtungen der Eignung oder Befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt. Damit wird einem Bedürfnis der Praxis entsprochen. Die Hinfahrt zur

Prüfung wurde bisher als Ausbildungsfahrt angesehen, bei der der Fahrlehrer verantwortlicher Fahrzeugführer ist. Insbesondere bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit Kraffrädern (Klassen M, A1 und A) und mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen der Klasse T stellt sich die Problematik, dass das Fahrzeug nach der Prüfung wieder zu seinem Standort verbracht werden muss, wenn die Prüfung an einer anderen Stelle endet. Hat der Prüfling die Prüfung nicht bestanden, so kann er in Begleitung des Fahrlehrers im Rahmen einer Ausbildungsfahrt das Fahrzeug zurückfahren. Hat der Prüfling die Prüfung bestanden und händigt ihm der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer sogleich den Führerschein aus, so kann er die Fahrt als Inhaber der Fahrerlaubnis ebenfalls durchführen. Ist die Prüfung jedoch bestanden, wird aber der Führerschein noch nicht ausgehändigt, weil z. B. das Mindestalter noch nicht erreicht ist oder weil der Bewerber mehrere Fahrerlaubnisklassen in kurzem zeitlichem Abstand erwerben will und aus Kostengründen auf das Ausstellen mehrerer Führerscheine verzichtet, so war bisher unklar, ob die Rückfahrt als Fahrt zum Zwecke der Ausbildung oder zum Zwecke der Prüfung im Sinne des Absatzes 15 Satz 1 durchgeführt werden darf, obwohl ja die Prüfung als solche bereits bestanden ist, oder ob in diesem Fall eine entsprechende Rückfahrt rechtlich nicht zulässig ist. Gegen die Einstufung der Rückfahrt von der bestandenen Prüfung als „Fahrt zum Zwecke der Prüfung“ im Sinne des Absatzes 15 Satz 1 spricht insbesondere, dass in diesem Fall auch derjenige, dem die Fahrerlaubnis durch Aushändigung des Führerscheines erteilt worden ist, diese Strecke nur in Begleitung des Fahrlehrers zurücklegen dürfte. Dies würde unnötigen Aufwand verursachen. Da sich eine ähnliche Problematik bei der Hin- und Rückfahrt zu Fahrten zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung stellt, wird hierfür eine entsprechende Regelung getroffen.

### **Zu Nummer 2**

#### **Zu Buchstabe a**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Verschiedene Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen und anderer wissenschaftlicher Institute belegen, dass Fahrräder und Fahrradanhänger technisch verbessert werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und zu erhöhen. Dies wird auch im Ersten Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998 sowie im Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Bundestagsdrucksache 14/3445) bestätigt. Obwohl die Hersteller für die meisten Einsatzzwecke verkehrssichere Fahrräder und Bauteile zur Verfügung stellen können, sind auch technische Mängel an Fahrrädern unfallursächlich.

Nach anderen Untersuchungen rühren bis etwa 12 % der Radfahrerunfälle von technischen Mängeln bzw. Versagen von Bauteilen her; davon sind 68 % Alleinunfälle. Mängel an neuen Fahrrädern, begünstigt durch derzeit niedrige Anforderungen in den geltenden Fahrradtechnischen Bestimmungen sind ebenso ursächlich wie Mängel auf Grund des Gebrauchs und einer unzureichenden Instandhaltung der Räder.

Schon im Neuzustand, also vor bzw. bei der Übergabe an die Kunden, weisen viele Fahrräder aus Fachgeschäften und Kaufhäusern Defekte an den Bremsen auf; mangelhafte Lichtanlagen haben bis zu 25 % solcher Fahrräder. Fahrräder aus Groß- und Supermärkten müssen die Kunden oft selbst montieren; daraus ergeben sich erfahrungsgemäß weitere Mängel. Der Anteil von etwa 10 % von Rädern der untersten Preisklasse lässt befürchten, dass beim Fahrradkauf oft nur ein geringes Marken- und Qualitätsbewusstsein vorhanden ist.

Mit einer vorgesehenen Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird der Forderung nach Erhöhung der technischen Sicherheit von Fahrrädern Rechnung getragen, indem die bestehenden Vorschriften für Fahrräder und Fahrradanhänger um bisher nicht oder nicht hinreichend geregelte Sachverhalte ergänzt werden. Die wichtigsten werden in einem besonderen Unterabschnitt der StVZO zusammengefasst.

Die wichtigsten Neuregelungen sind u. a. für neu in Betrieb zu nehmende Fahrräder die Einführung

- technischer Mindestanforderungen an die Bremse von Fahrrädern bzw. nach der internationalen Norm ISO 4210: 1996 für neue Fahrräder,
- neuer Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder und Fahrradanhänger, u. a. Zulassung von 12-V-Beleuchtungsanlagen,
- der Bauartgenehmigungspflicht für Einrichtungen zur Verbindung von Fahrrädern mit Fahrradanhängern zur Beförderung von Kindern,
- zusätzlicher Anforderungen an mehrspurige Fahrräder, die zur Beförderung von mehreren Personen bestimmt sind,
- einer Kennzeichnungspflicht für Fahrräder mit Rahmennummer und Jahr der Inbetriebnahme.

Anders als bei Kraftfahrzeugen wird das Datum der erstmaligen Inbetriebnahme bei zulassungsfreien Fahrzeugen nicht dokumentiert. Die Beschaffenheit dieser Fahrzeuge, die ab einem bestimmten Zeitraum gefordert wird, kann nur durch eine entsprechende Datumskennzeichnung deutlich gemacht werden. Durch die Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes wird der Ordnungsgeber ermächtigt, für zulassungsfreie Fahrzeuge und Fahrzeugteile eine Kennzeichnung, aus der der Zeitpunkt der Abgabe an den Endverbraucher ersichtlich ist, vorzuschreiben.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

§ 41a StVZO enthält Vorschriften zur Zulassung und für den Betrieb von Druckgeräten, die zum Betrieb von Fahrzeugen vorgesehen sind und verweist dabei auf die Verordnung über Druckbehälter, Druckgasbehälter und Füllanlagen (Druckbehälterverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. April 1989 (BGBl. I S. 843), zuletzt geändert durch Artikel 331 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785). Durch die „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit bei Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ vom 27. September

2002 (BGBl. I S. 3777) wurde die Druckbehälterverordnung vom 1. Januar 2003 außer Kraft gesetzt.

Für das Inverkehrbringen von Druckgeräten ist nach dem Außerkrafttreten der Druckbehälterverordnung Artikel 3 der „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit bei Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ (Vierzehnte Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz (Druckgeräteverordnung – 14. GSGV)) anzuwenden. Die Druckgeräteverordnung schließt jedoch in § 1 Abs. 2 Nr. 5 Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinien 70/156/EWG (Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger), 74/150/EWG (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen) und 92/61/EWG (zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge) fallen, aus. Um für Druckgeräte in Fahrzeugen, die bisher den Vorschriften der Druckbehälterverordnung entsprechen mussten, weiterhin einen notwendigen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, sollen die Anforderungen der Regelungen ECE-R 67 (Flüssiggas) und ECE-R 110 (komprimiertes Erdgas) vorgeschrieben werden.

In der Druckbehälterverordnung waren Vorschriften für den Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen von Druckbehältern, Druckgasbehältern und Rohrleitungen an verschiedenen Stellen definiert. Zur Rechtsvereinfachung und um die Vorschriften überschaubarer zu machen, wurden u. a. die Vorschriften zum Betrieb und zur Prüfung von Druckgeräten in der „Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, über Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und über die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV) vom 27. September 2002 (BGBl. I S. 3777) zusammengefasst. Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der oben genannten Rahmenrichtlinien fallen, sind von diesen Vorschriften ausgenommen. Um für diese Fahrzeuge wieder verkehrssicherheitsrelevante Vorschriften zum Betrieb und zur Prüfung festzulegen, ist die Änderung des § 41a StVZO notwendig. Voraussetzung hierfür ist eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes, um die dafür erforderliche Ermächtigungsgrundlage zu schaffen.

#### **Zu Buchstabe b**

In mehreren Gesetzen und einer Reihe von Rechtsverordnungen wird auf Einzelvorschriften des Straßenverkehrsrechts wie zum Beispiel der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verwiesen. Mit der Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Rechtsverordnung diese Verweisungen durch solche auf inhaltsgleiche Vorschriften zu ersetzen wird das Verfahren zur Änderungen der Vorschriften rechtstechnisch erleichtert. Da auf Grund dieser Ermächtigung keine inhaltlichen Änderungen erfolgen, können die Änderungen der Verweise im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien ohne Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

#### **Zu Nummer 3**

Die Zweckbestimmung der Fahrzeugregister, die sich an den Aufgaben, die den Zulassungsbehörden und dem Kraft-

fahrt-Bundesamt gesetzlich zugewiesen sind, orientiert oder die den wesentlichen eigenen Tätigkeitsbereich der Behörden umfasst, wird um Regelungen zur Durchführung des Altfahrzeugrechts ergänzt. Mit der Erweiterung der Zweckbestimmung der Fahrzeugregister wird die Möglichkeit eröffnet, die Register auch zur Durchführung des Altfahrzeugrechts, das über den Verwertungsnachweis gemäß § 27a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und über die Erklärung des Fahrzeughalters zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges mit der Fahrzeugzulassung verknüpft ist, zu nutzen. Durch die Vorlage von Verwertungsnachweisen erhält die Zulassungsbehörde Informationen zum verwerteten Fahrzeug und zum Verwerter. Diese Informationen sind für die Fahrzeughersteller und -importeure sowie deren Rechtsnachfolger von Bedeutung, wenn sie Missbräuche bei der kostenfreien Rücknahmeverpflichtung erschweren wollen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Ergänzung der Bestimmungen über den Zweck der Fahrzeugregister.

#### **Zu Nummer 4**

In § 33 Abs. 1 Nr. 1 wird die Gruppe der zu speichernden Fahrzeugdaten um die Daten über die Verwertung oder Nichtverwertung des Fahrzeuges als Abfall ergänzt. Damit wird die gesetzliche Ermächtigung zur Speicherung von Daten über die Verwertung des Fahrzeuges zum Zwecke der Durchführung des Altfahrzeugrechts gesetzlich zulässig. Welche Daten im örtlichen und im Zentralen Fahrzeugregister zur Verwertung des Fahrzeuges konkret gespeichert werden, soll gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 in der Fahrzeugregisterverordnung geregelt werden.

#### **Zu Nummer 5**

Mit der Änderung wird auch das Versicherungsunternehmen, das für das jeweilige Fahrzeug Versicherungsschutz gewährt, ermächtigt, der Zulassungsbehörde gegenüber den Nachweis der Begründung oder des Bestehens einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug zu erbringen. Die Regelung ermöglicht die direkte – künftig auf elektronischem Weg vorgesehene – Kommunikation und soll damit zur Vereinfachung des Verfahrens beitragen.

#### **Zu Nummer 6**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 35 Abs. 1 StVG sieht eine Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten nur zu den dort genannten Zwecken vor. Obwohl das Sozialhilferecht zur Vermeidung der rechtswidrigen Inanspruchnahme von Sozialhilfe eine Übermittlung von Daten zur Überprüfung der Eigenschaft einer leistungsberechtigten Person als Kraftfahrzeughalter vorsieht, wird dieser Zweck in § 35 Abs. 1 StVG nicht aufgeführt. Diese Regelungslücke wird nunmehr geschlossen. Gleiches gilt auch für das Asylbewerberleistungsgesetz, das eine entsprechende Anwendung der maßgeblichen Vorschrift des Sozialhilferechts vorsieht.

##### **Zu Buchstabe b**

In § 35 Abs. 2 wird die Berechtigung zur Übermittlung der nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Daten für den in § 32 Abs. 1 ergänzten Zweck zur Durchführung des Altfahrzeugrechts

an Fahrzeughersteller und -importeure sowie deren Rechtsnachfolger aufgenommen. Die Übermittlung erfolgt gemäß § 36a in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren im Wege der Dateienübertragung (Filetransfer). Ein Abruf im automatisierten Verfahren gemäß § 36 (Online-Verfahren) ist nicht vorgesehen.

#### **Zu Nummer 7**

##### **Zu den Buchstaben a und b**

Die Änderung ermöglicht den Online-Abruf von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden und dient damit zur Senkung von Verwaltungsaufwand bei diesen Behörden.

##### **Zu Buchstabe c**

Im Zuge der Übernahme der Vierten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie (Richtlinie 2000/26/EG) in das nationale Recht wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10. Juli 2002 (BGBl. I S. 2586) in Deutschland eine Auskunftsstelle eingerichtet, welche dem Geschädigten auf Ersuchen alle Daten mitteilt, die zur Regelung seiner Ansprüche aus einem Verkehrsunfall notwendig sind.

Nach dem neuen § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes sind die Aufgaben und Befugnisse der deutschen Auskunftsstelle mit Wirkung vom 1. Januar 2003 auf den von der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG betriebenen „Zentralruf der Autoversicherer“ in Hamburg übertragen worden. Die Zulassungsbehörden oder das Kraftfahrt-Bundesamt haben der Auskunftsstelle nach § 35 Abs. 4a des Straßenverkehrsgesetzes – auf deren Ersuchen – die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten zu den im § 8a Abs. 1 des Pflichtversicherungsgesetzes genannten Zwecken zu übermitteln. Es besteht somit eine gesetzliche Verpflichtung zur Datenübermittlung, die jedoch, auf Grund dessen, dass § 35 Abs. 4a einen automatisierten Abruf der Daten nicht zulässt, nicht effizient durchgeführt werden kann. Dieses Verfahren ist für die Auskunftsstelle sowie für die Zulassungsbehörden wie auch für das Kraftfahrt-Bundesamt zeit- und arbeitsaufwändig und führt schließlich zu Verzögerungen bei der Befriedigung des Informationsanspruchs des Unfallgeschädigten. Die Auskunftsstelle soll deshalb berechtigt werden, die benötigten Daten online aus dem Zentralen Fahrzeugregister abzurufen. Durch den automatisierten Abruf der Daten wird ihr die Möglichkeit eröffnet, die abgerufenen Daten in die eigenen (Dialog-)Arbeitsabläufe zu integrieren. Dies ermöglicht es, dem Bürger die Auskunft „in einem Zuge“ und nicht erst „nach und nach“ zur Verfügung zu stellen.

#### **Zu Nummer 8**

Die bisher vorgesehene Frist für den Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister hat sich aus technischen und organisatorischen Gründen als zu kurz erwiesen, da insbesondere für die Online-Verbindung der Fahrerlaubnisbehörden mit den zentralen Registern zahlreiche technische Probleme gelöst werden müssen, insbesondere auch bei jeder Fahrerlaubnisbehörde die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen

gen geschaffen werden müssen. Wie sich aus der Begründung zur Einführung der nunmehr zu ändernden Regelung mit Gesetz vom 24. April 1998 ergibt, hat bereits damals der Gesetzgeber für diesen Fall die Möglichkeit einer Fristverlängerung in Betracht gezogen. Nach Beratung im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss soll daher die Frist um ein Jahr verlängert werden. Zugleich wird eine Doppelspeicherung von Daten nach Ablauf der Frist ausgeschlossen.

Ein Zwangsumtausch sämtlicher noch im Umlauf befindlicher Führerscheine, die vor dem 1. Januar 1999 ausgestellt wurden, würde derzeit auf Grund der Tatsache, dass die Mehrzahl der Bürger noch im Besitz eines „alten“ Führerscheines ist, zu großen organisatorischen Problemen bei den Fahrerlaubnisbehörden führen. Daher werden die bei den Fahrerlaubnisbehörden vorhandenen Daten bezüglich dieser Führerscheine auch nach Ablauf der Übergangsfristen weitergeführt und sobald die Erteilung eines EU-Kartenführerscheines erfolgt nach entsprechender Mitteilung an das Zentrale Fahrerlaubnisregister und gegebenenfalls das Verkehrszentralregister gelöscht.

#### **Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

## Stellungnahme des Bundesrates

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. Diese Ereignisse waren 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 Altfahrzeugen ohne Front- und Anfahrspiegel 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 Nachrüstpflicht 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 Fahrzeugen 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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 die-

sen 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 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (vgl. S. 10 der Bundesratsdrucksache 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 gleichkommen 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 eingefügt:

„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 Kraftfahrersachverständigen-gesetz 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 Betriebserlaubnis. Diese Ausnahmegenehmigungen begrenzen die Abweichung von den Vorschriften auf das unumgängliche Mindestmaß.

Viele Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Großraum- und Schwerverkehrs sowie Arbeitsmaschinen benötigen wegen ihres Einsatzzwecks in begrenztem Umfang Abweichungen von den gesetzlichen Vorgaben. Diese Abweichungen können ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit standardisiert 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 Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr die Übereinstimmung betroffener Fahrzeuge mit den präzise festgelegten Standards für Abweichungen einer noch zu erlassenden Verordnung bestätigt. Dadurch kann die für jedes Einzelfahrzeug bzw. jede Fahrzeugkombination sonst erforderliche Ausnahmegenehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde auf der Grundlage eines Sachverständigenutachtens 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 y – neu – StVG)**

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

„cc) In Buchstabe x wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

y) 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 Zinsaus-

fällen 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 Euro 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. Bundestagsdrucksache 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), das 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, 3 Satz 1 FahrIG 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 FahrIG

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 aufzufangen, 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 Lehrganges bleibt unverändert.

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

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

### Zu Nummer 1

#### Zum Gesetzentwurf insgesamt

- a) Im Zusammenhang mit dem „toten Winkel“ passieren immer wieder tragische Unfälle, oft mit tödlichen Folgen. Die Bundesregierung nimmt das Problem des „toten Winkels“ im Rückspiegel großer Lkw sehr ernst. Sie hat daher bereits im Jahr 2001 – zusammen mit den Niederlanden – eine Initiative bei der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der europäischen Vorschriften für Rückspiegel und andere Einrichtungen für die rückwärtige Sicht ergriffen. Für Deutschland als das „Transitland Nr. 1“ in Europa macht nur eine Regelung auf europäischer Ebene Sinn.

Das Ergebnis ist die neue Richtlinie 2003/97/EG mit verschärften Anforderungen. Sie schreibt unter anderem für neue Lkw mit über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse die Ausrüstung mit sechs Spiegeln vor: Hauptrückspiegel und Weitwinkelspiegel jeweils links und rechts, ein Nahbereichsspiegel über der Beifahrertür sowie ein Frontspiegel über der Windschutzscheibe. Optional wird für bestimmte Zwecke auch die Ausrüstung mit Kamera-Monitor-Systemen ermöglicht. Durch diese umfassenden Maßnahmen wird der „tote Winkel“ – entgegen anders lautenden Behauptungen von verschiedenen Seiten – weitestgehend ausgeschaltet. Die neue Richtlinie ist von allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union obligatorisch ab Januar 2006 für neue Lkw-Typen und ab Januar 2007 für neu in den Verkehr kommende Lkw anzuwenden. Die Bundesregierung hat die Übernahme dieser Richtlinie in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bereits eingeleitet.

Die Richtlinie regelt allerdings nicht die Nachrüstung der bereits im Verkehr befindlichen Lkw. Aber auch dies ist für die Bundesregierung besonders wichtig. Sie wird daher kurzfristig in Ergänzung zur Übernahme der Richtlinie in nationales Recht die vorzeitige Ausrüstung von neuen sowie die Nachrüstung von bereits im Verkehr befindlichen Lkw ab 3,5 Tonnen mit einem Weitwinkelspiegel auf der Beifahrerseite vorschreiben, der bereits die erweiterte Sichtfeldanforderung der neuen Richtlinie erfüllt. Mit den Fahrzeugherstellern wurde inzwischen vereinbart, dass diese die entsprechenden, für den jeweiligen Fahrzeugtyp geeigneten Austausch-Spiegelgläser mit stärkerer Krümmung und größerem Sichtfeld zum Einbau in die vorhandenen Spiegelgehäuse kurzfristig zur Verfügung stellen. Die Fahrzeughersteller übernehmen damit auch die Produktverantwortung. Wo dies technisch nicht möglich ist, muss ein zusätzlicher Spiegel oder alternativ ein entsprechendes Kamera-Monitor-System nachgerüstet werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für die genannten technischen Lösun-

gen werden durch die bereits in Vorbereitung befindliche Änderung der StVZO geschaffen. Dies ist ein ganz wesentlicher Beitrag für mehr Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus hat die deutsche Automobilindustrie ebenfalls zugesagt, den neuen Frontspiegel ein Jahr früher als in der Richtlinie vorgeschrieben auf den Markt zu bringen.

Der häufig als vermeintliche „Patentlösung“ geforderte so genannte DOBLI-Spiegel, mit dem in den Niederlanden viele im Verkehr befindliche Fahrzeuge ausgerüstet werden, löst nach Auffassung der Bundesregierung das Problem des „toten Winkels“ nicht zuverlässig. Der an der rechten vorderen Fahrzeughecke zu montierende Spiegel beeinträchtigt die direkte Sicht durch die Windschutzscheibe. Weiterhin ist häufig die Anbringungsstelle am Führerhaus von der Festigkeit her für eine dauerhafte und vibrationsfreie Befestigung des Spiegels nicht geeignet. Teilweise bestehen große Teile des Führerhauses auch aus Kunststoff. Dem Vernehmen nach ist es schon zur Lockerung und zum Verlust des Spiegels an niederländischen Lkw gekommen, worin ein neues Sicherheitsrisiko liegt. Spiegel mit Nachteilen für die Verkehrssicherheit gesetzlich vorzuschreiben, ist nach Auffassung der Bundesregierung jedoch nicht der richtige Weg.

Daraus wird deutlich, dass die Bundesregierung alle notwendigen Maßnahmen ergriffen hat, um das Problem des „toten Winkels“ in den Griff zu bekommen.

- b) Die im Gesetzentwurf vorgesehene Ermächtigung zur Speicherung von Angaben in den Fahrzeugregistern über die (vorgesehene) Verwertung des Fahrzeuges schafft die Möglichkeit für die Hersteller in den Fällen, in denen der Zulassungsbehörde gegenüber entsprechende Angaben gemacht wurden, einen Vergleich mit den durch den Verwerter gemachten Angaben vorzunehmen, und bei Übereinstimmung auf ordnungsgemäße Verwertung zu schließen. Mit dem Verfahren wird auf die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ohnehin erhobenen Daten, nämlich der endgültigen Abmeldung des Fahrzeuges, zurückgegriffen. Die gespeicherten Daten stellen keinen Nachweis der Verschrottung dar.

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme die Probleme deutlich gemacht, die ordnungsgemäße Verwertung von Fahrzeugen, die vorher vorübergehend stillgelegt waren, in straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu erfassen.

Sowohl aus rechtlichen Gründen als auch aus Gründen des praktischen Vollzugs wird eine Änderung der bisherigen Verfahrensweise – etwa Einführung von Meldepflichten über die Verschrottung bereits stillgelegter Fahrzeuge – abgelehnt, zumal die Erstattung der Entsorgungskosten nach der Altfahrzeug-Verordnung nicht von der Eintragung des Verwertungsnachweises in den Fahrzeugregistern abhängig ist.

Die Übermittlung von Fahrzeugdaten und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern an die für das Abfallrecht zuständigen Behörden ist zur Feststellung von Fahrzeughaltern, Fahrzeugen eines Halters oder Fahrzeugdaten (§ 32 Abs. 2 StVG) derzeit zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, für Maßnahmen nach den abfallrechtlichen Vorschriften sowie nach dem Gesetzentwurf auch für Maßnahmen zur Durchführung des Altfahrzeugrechts möglich. Für die Übermittlung anonymisierter Daten bestehen keine gesetzlichen Beschränkungen. Eine Notwendigkeit für ergänzende Regelungen wird nicht gesehen.

## Zu Nummer 2

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates, die vorgesehene Ergänzung des StVG zu streichen, ab. Anders als bei Kraftfahrzeugen, bei denen das Datum, an dem sie erstmals in Verkehr gekommen sind, durch Eintragung in die Fahrzeugpapiere dokumentiert wird, wird bei Fahrrädern ein solches Datum nirgends festgehalten. Die vorgesehene Ergänzung des StVG soll dem Verordnungsgeber die Möglichkeit eröffnen, eine entsprechende Kennzeichnung neuer Fahrräder vorzuschreiben. Diese Kennzeichnung dient nicht dem Garantieschutz des Kunden – wie im Vorschlag des Bundesrates irrtümlich angenommen –, sondern gibt der Ordnungsbehörde erst die Möglichkeit festzustellen, ob das zu überprüfende Fahrrad die Anforderungen der StVZO erfüllt.

Ohne die Angabe eines nachweisbaren Zeitpunktes der Abgabe des Fahrrades an den Endverbraucher (= Verkauf an den Kunden) sind neue oder geänderte Anforderungen an die Ausrüstung von Fahrrädern generell nur möglich, wenn auf Übergangsvorschriften verzichtet würde. Das bedeutet: Alle vorhandenen Fahrräder müssten dann diese neuen Anforderungen erfüllen, auch wenn eine Nachrüstung sehr kostenintensiv ist. Ist die Nachrüstung technisch nicht möglich, dürften die Fahrzeuge nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden.

## Zu Nummer 3

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

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

„cc) In Buchstabe w wird das Semikolon durch einen Bindestrich ersetzt und es wird folgender Buchstabe angefügt:

- „x) abweichende Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Großraum- und Schwerverkehrs sowie für Arbeitsmaschinen, soweit diese Voraussetzungen durch den Einsatzzweck gerechtfertigt sind und ohne Beeinträchtigung der Fahrzeugsicherheit standardisiert werden können, die Begutachtung der Fahrzeuge und die

Bestätigung der Einhaltung der Voraussetzungen durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen;“.

Der Vorschlag des Bundesrates zielt auf die Vereinfachung des Verfahrens der Erteilung von Betriebserlaubnissen für Einzelfahrzeuge (§ 21 StVZO) ab, die nicht die Vorschriften der StVZO über die Abmessungen und Gewichte (§§ 32, 34) erfüllen. Dafür ist heute eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO erforderlich (§ 21 letzter Satz).

Zur Verwaltungsvereinfachung und zur bundesweiten Vereinheitlichung soll zukünftig auf diese Ausnahmegenehmigung verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge bestimmte Rahmenbedingungen erfüllen. Dies sind insbesondere genau festgelegte Überschreitungen der nach StVZO zulässigen Abmessungen und Gewichte sowie dabei einzuhaltende Auflagen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird ein amtlich anerkannter Sachverständiger (aaS) in einem standardisierten Gutachten zu bestätigen haben. Die Form des Gutachtens, die Rahmenbedingungen, das Verfahren sowie die Aufgabe und die Verantwortung des aaS sollen in einer Verordnung geregelt werden.

Die Bestrebungen des Bundesrates zur Verfahrensvereinfachung unter gleichzeitiger Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden seitens der Bundesregierung unterstützt.

Der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung mangelt es nach Auffassung der Bundesregierung jedoch an der erforderlichen Bestimmtheit.

## Zu Nummer 4

### Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc – neu – (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe y – neu – StVG)

Die Bundesregierung lehnt diesen Vorschlag, der vom Bundesrat bereits im Jahr 2002 im Rahmen einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes unterbreitet wurde (Bundestagsdrucksache 14/8766, S. 65 Nr. 3), erneut aus den nach wie vor geltenden Gründen ab.

Ein Kraftfahrzeug ist zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zuzulassen, wenn es den – straßenverkehrsrechtlichen – Anforderungen entspricht. Die Zulassung von anderen Voraussetzungen zur Durchsetzung nicht der Verkehrssicherheit, dem Schutz der Verkehrsteilnehmer und dem Umweltschutz dienender Ziele abhängig zu machen, läuft der Systematik sowie Sinn und Zweck der Zulassungsvorschriften zuwider. Für die Eintreibung von Gebührenrückständen sind die Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes anzuwenden. Der Verweis auf die Regelung im Kraftfahrzeugsteuerrecht vermag nicht zu überzeugen, weil Gebühren nach Maßgabe des Verwaltungskostengesetzes im Hinblick auf eine konkrete Verwaltungstätigkeit einer Behörde erhoben werden und sich insoweit deutlich von Kraftfahrzeugsteuern unterscheiden.

## Zu Nummer 5

### Zu Artikel 1 Nr. 2a – neu – (§ 26 Abs. 4 – neu – StVG)

Die Bundesregierung weist auf ihre Stellungnahme zur Bitte des Bundesrates, die Vereinbarkeit des § 7 Fahrpersonalgesetz mit der Systematik des allgemeinen Bußgeldverfahrens

rens und des Strafprozessrechts zu prüfen (Bundestagsdrucksache 13/6629, S. 19), hin. Sie wird im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens prüfen, ob diese Bedenken aufrecht zu halten sind.

#### **Zu Nummer 6**

**Zu Artikel 1a – neu** – (§ 33a Abs. 3 Satz 2 – neu – FahlrG),  
**Artikel 2** (Inkrafttreten)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Aus rechtsförmlichen Gründen ist der Vorschlag hinsichtlich der Vorschrift und der Überschrift des Gesetzes jedoch wie folgt zu fassen:

a) Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 1a  
Änderung des Fahrlehrergesetzes

In § 33a Abs. 3 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch ... des

Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) 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

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 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 Gesetzes ist wie folgt zu fassen:

„Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes“.





