

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBf)

INHALTSVERZEICHNIS

40. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 28. Februar 1986

Heft 4

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBf 1986	Seite
Personalnachrichten			
50	28. 2. 1986	Stellenausschreibung	106
51	28. 2. 1986	Stellenausschreibung	106
Straßenverkehr			
52	7. 2. 1986	Fünfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften	106
53	7. 2. 1986	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 10 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Ausfertigungsanleitung für Führerscheine nach Muster 1)	127
54	30. 1. 1986	Ausbildungsbescheinigung über die Teilnahme an einem Mofa-Ausbildungskurs in einer Schule gemäß § 4a Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	129
55	6. 2. 1986	Bedingungen für die Reparatur von Verbundglas-Windschutzscheiben	130
56	5. 2. 1986	Bekanntmachung Nr. 4/86 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes	130
Binnenschifffahrt			
57	5. 2. 1986	IV. Nachtrag zum Entfernungszeiger zu den Tarifen für die nordwestdeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich	135
58	30. 1. 1986	Hinweis Verordnung Nr. 1/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 7. 1. 1986	135
59	3. 2. 1986	Ungültigkeitserklärung von Befähigungszugnissen	136

Nr.	Datum	VkBf 1986	Seite
Seeverkehr			
60	6. 2. 1986	Änderung der Bekanntmachung der Tatbestände, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften in das Seetagebuch einzutragen sind	136
61	7. 2. 1986	Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine	137
Straßenbau			
62	31. 1. 1986	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen	138
Wasserstraßen			
63	27. 1. 1986	Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Straßen und Wege – Ablösungsrichtlinien StraW 85 –	138
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
63 a	28. 2. 1986	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
63 b	28. 2. 1986	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe 144a – 144sssssss	

Nichtamtlicher Teil

Mitteilungen und Berichte aus Industrie, Handel und Organisationen der Verkehrswirtschaft	139
---	-----

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 50 Stellenausschreibung

Im
Bundesverkehrsministerium
ist im Referat „Beförderung gefährlicher Güter“ der Verkehrspoliti-
schen Grundsatzabteilung der Dienstposten eines
Sachbearbeiters
(VergGr. IV a BAT mit Aufstiegsmöglichkeit)
zu besetzen.

Von den Bewerbern/Bewerberinnen werden neben den an einen Sachbearbeiter bei einer obersten Bundesbehörde zu stellenden allgemeinen Anforderungen erwartet:

- Fachhochschulabschluß der Fachrichtung Schiffbau oder Schiffsmaschinenbau
- Kenntnisse auf allen Gebieten der Schiffstechnik mit vielseitigen praktischen Erfahrungen, vorzugsweise als Inspektor einer Binnenschiffsreederei
- Gewandtheit im Schriftverkehr und in der Verhandlungsführung
- Rasche Auffassungsgabe, Flexibilität und Belastbarkeit
- Befähigung zum selbständigen Arbeiten.

Erwünscht sind französische oder englische Sprachkenntnisse.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Übersicht über Ausbildungs- und beruflichen Werdegang, Lichtbild und beglaubigten Zeugnisabschriften werden bis 15. 4. 1986 erbeten an den

Bundesminister für Verkehr
– Personalreferat –
Postfach 20 01 00
5300 Bonn 2

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

(VkB I 1986 S. 106)

Nr. 51 Stellenausschreibung

Beim
Bundesministerium für Verkehr
in Bonn
ist in der Abteilung Straßenbau der Dienstposten eines
bautechnischen Sachbearbeiters
zu besetzen.

Das Arbeitsgebiet gehört zum Referat für Bauvertrags- und Verdingungswesen und für Bauwirtschaft und umfaßt im wesentlichen die Mitwirkung bei der Bearbeitung der Verdingungsord-

nung für Bauleistungen (VOB) und der Vergabebestimmungen im Straßen- und Brückenbau sowie die verfahrensmäßige und preisliche Prüfung von Vergabevorschlägen im Bundesfernstraßenbau.

Auf den Dienstposten können Beamte des gehobenen Dienstes nach Maßgabe ihrer Qualifikation und Berufserfahrung das Spitzenamt ihrer Laufbahn erreichen. Entsprechendes gilt für Angestellte bei Erfüllung der in Frage kommenden Tätigkeitsmerkmale je nach Qualifikation und Berufserfahrung.

Von den Bewerbern/Bewerberinnen werden neben den an einen Sachbearbeiter bei einer obersten Bundesbehörde zu stellenden allgemeinen Anforderungen insbesondere erwartet:

- Fachhochschulabschluß als Bauingenieur.
- Umfassende Fach- und Verwaltungskenntnisse auf dem Gebiet der Vergabe und Ausführung von Bauleistungen.
- Fähigkeit und Bereitschaft zu selbständiger eigenverantwortlicher Tätigkeit sowie zur Einarbeitung in neue Arbeitsgebiete.
- Sinn für Rationalisierung und Automatisierung.
- Eignung und Interesse für Tätigkeiten in Ausschüssen, die sich mit Vergabe- und Vertragsbestimmungen für Bauleistungen befassen.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Übersicht über Ausbildungs- und beruflichen Werdegang, Lichtbild und beglaubigten Zeugnisabschriften werden bis zum 15. 4. 1986 erbeten an den

Bundesminister für Verkehr
– Referat Z 10 –
Postfach 20 01 00
5300 Bonn 2

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

(VkB I 1986 S. 106)

Straßenverkehr

Nr. 52 Fünfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Bonn, den 7. Februar 1986
StV 11/StV 15/36.05.05–13

Nachstehend gebe ich die Fünfte Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften vom 13. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2276) und die Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seidenstecher

**Fünfte Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
Vom 13. Dezember 1985**

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a, c, deren Eingangsworte vor Buchstabe a durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927) geändert worden sind, und Nummer 7, diese eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), wird vom Bundesminister für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 3 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 15. März 1974, wird vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden
- des § 6 Abs. 1 Nr. 9 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 9 eingefügt durch das Gesetz vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), in Verbindung mit § 6 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2 geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980, wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern
- des § 5 Abs. 3, des § 6 Abs. 3, des § 11 Abs. 3 und des § 23 Abs. 2 des Fahrerlergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), Absatz 2 in § 23 geändert durch das Gesetz vom 3. Februar 1976 (BGBl. I S. 257), wird vom Bundesminister für Verkehr, hinsichtlich des § 23 Abs. 2 des Fahrerlergesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft

mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

**Artikel 1
Änderung
der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193; 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Juli 1985 (BGBl. I S. 1617), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 15 I erhält folgende Fassung:

„Sonderbestimmungen für Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften oder nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen 15 I“.

b) Nach dem Hinweis auf Anlage XXV wird folgender Hinweis angefügt:

„Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge sowie an Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke XXVI“.

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „für jede Betriebsart (Verbrennungsmotor, Elektromotor und andere)“ gestrichen.

bb) In der Beschreibung der Klasse 1 wird die Angabe „40 km/h“ durch die Angabe „50 km/h“ ersetzt.

cc) Nach Klasse 1 werden folgende Klassen eingefügt:

„Klasse 1 a: Krafträder der Klasse 1, jedoch mit einer Nennleistung von nicht mehr als 20 kW und einem leistungsbezogenen Leergewicht von nicht weniger als 7 kg/kW;

Klasse 1 b: Leichtkrafträder (§ 18 Abs. 2 Nr. 4 a, § 72 Abs. 2 bezüglich § 5 Abs. 1);“.

dd) Die Beschreibung der Klasse 3 erhält folgende Fassung:

„Klasse 3: alle Kraftfahrzeuge, die nicht zu einer der anderen Klassen gehören;“.

ee) In der Beschreibung der Klasse 5 wird die Angabe „Klassen 1 und 4“ durch die Angabe „Klassen 1, 1 a, 1 b und 4“ ersetzt.

ff) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Fahrerlaubnis der Klasse 1 wird nur erteilt, wenn der Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse 1 a mindestens schon zwei Jahre besitzt.“

gg) Die bisherigen Sätze 3 und 4 werden gestrichen.

b) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Außerdem berechtigen

1. Fahrerlaubnisse der Klasse 1 zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 1 a, 1 b, 4 und 5,
2. Fahrerlaubnisse der Klasse 1 a zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 1 b, 4 und 5,
3. Fahrerlaubnisse der Klasse 1 b zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 4 und 5,
4. Fahrerlaubnisse der Klasse 2 zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 3, 4 und 5,
5. Fahrerlaubnisse der Klasse 3 zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 4 und 5,

6. Fahrerlaubnisse der Klasse 4 zum Führen von Fahrzeugen der Klasse 5."

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; folgende Worte werden angefügt:

„Fahrerlaubnisse der Klasse 1 mit der Beschränkung auf Leichtkrafträder gelten als solche der Klasse 1 b.“

bb) In Nummer 1 werden die Worte „jedoch nicht mehr als 250 cm³“ durch die Worte „jedoch nicht mehr als 700 cm³, bei Krafträdern nicht mehr als 250 cm³“ ersetzt.

3. § 7 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Niemand darf führen

1. Kraftfahrzeuge der Klasse 2 vor Vollendung des 21. Lebensjahrs,
2. Kraftfahrzeuge der Klasse 1 vor Vollendung des 20. Lebensjahrs,
3. Kraftfahrzeuge der Klasse 1 a oder 3 vor Vollendung des 18. Lebensjahrs,
4. Kraftfahrzeuge der Klasse 1 b, 4 oder 5 vor Vollendung des 16. Lebensjahrs,
5. andere Kraftfahrzeuge vor Vollendung des 15. Lebensjahrs.“

4. § 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach dem Wort „Behörde“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird die Angabe „36 mm x 47 mm bis 45 mm x 60 mm“ durch die Angabe „35 mm x 45 mm“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3 a eingefügt:

„3 a. bei einem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 1 zusätzlich die Angaben über die Listen- und Vordrucknummern des Führerscheins der Klasse 1 a, das Datum der Aushändigung des Führerscheins und die Verwaltungsbehörde, die ihn ausfertigt hat,“.

5. In § 8 a Abs. 1 wird die Angabe „Klasse 1, 3, 4 oder 5“ durch die Angabe „Klasse 1, 1 a, 1 b, 3, 4 oder 5“ ersetzt.

6. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Worte „örtliche Behörde“ durch das Wort „Verwaltungsbehörde“ ersetzt.

b) Satz 2 wird gestrichen.

7. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Als Führerscheine dürfen nur von der Bundesdruckerei hergestellte Vordrucke (Muster 1)

verwendet werden. Ergeben sich keine Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers, so hat die Verwaltungsbehörde,

1. wenn eine Fahrerlaubnis der Klasse 5 beantragt ist, den Führerschein auszufertigen und auszuhändigen, oder

2. wenn eine Fahrerlaubnis einer der anderen Klassen beantragt ist, den Antrag unter Beifügung eines vorbereiteten Führerscheins ohne Datumsangabe einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr zu übersenden.

Der Sachverständige oder Prüfer prüft, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen der beantragten Klasse befähigt ist (§ 11) und ob er die Grundzüge der energiesparenden Fahrweise beherrscht (§ 11 a). Er händigt, wenn die Prüfungen bestanden sind, den Führerschein nach dem Einsetzen des Aushändigungsdatums aus; die Aushändigung hat er der Verwaltungsbehörde unter Angabe dieses Datums mitzuteilen. Die Fahrerlaubnis wird durch die Aushändigung des Führerscheins erteilt.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Ein neuer Führerschein ist auch dann auszufertigen, wenn der Antragsteller die Erweiterung der Fahrerlaubnis auf eine andere Klasse beantragt. Wird ein neuer Führerschein ausfertigt, so ist auf diesem der Tag zu vermerken, an dem die Fahrerlaubnis für andere Klassen vor der Erweiterung erteilt worden ist; bei der Aushändigung des neuen Führerscheins ist der bisherige Schein einzuziehen. Bei Erweiterung der Fahrerlaubnis sind die §§ 8 a und 11 a nicht anzuwenden. Bei Erweiterung der Fahrerlaubnis von Klasse 1 a auf Klasse 1 ist § 11 mit der Maßgabe anzuwenden, daß nur eine praktische Prüfung erforderlich ist.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4; in Satz 2 zweiter Halbsatz wird die Bezeichnung „Absatz 1 Satz 1“ durch die Bezeichnung „Absatz 1 Satz 2 Nr. 1“ ersetzt.

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden durch folgende Absätze 1 bis 6 ersetzt:

„(1) Der Sachverständige oder Prüfer bestimmt die Zeit und den Ort der theoretischen Prüfung sowie die Zeit, den Ausgangspunkt und den Verlauf der praktischen Prüfung im Prüfbezirk. Prüfbezirk ist ein Gebiet, in dem unterschiedliche Fahraufgaben in einer solchen Häufigkeit und mit einem solchen Schwierigkeitsgrad durchgeführt werden können, daß sich der Sachverständige oder Prüfer von der praktischen Befähigung des Prüflings nach Absatz 3 Nr. 3 überzeugen kann. Die theoretische Prüfung muß vor Beginn der praktischen Prüfung bestanden sein; sie darf frühestens 3 Monate, die praktische Prüfung frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden.“

(2) Der Prüfling hat ein Kraftfahrzeug der Klasse, für die er seine Befähigung nachweisen will, für die Prüfung bereitzustellen, hinsichtlich der Prüfung für die Klasse 2 einschließlich eines Anhängers. Als Prüfungsfahrzeuge dürfen nur Kraftfahrzeuge und Anhänger verwendet werden, die den Anforderungen der Anlage XXVI entsprechen.

(3) In der Prüfung hat sich der Sachverständige oder Prüfer davon zu überzeugen, daß der Prüfling

1. ausreichende Kenntnisse der für den Führer von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften und der lärmmindernden Fahrweise hat,
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist und
3. über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs und im Falle der Klasse 2 auch mit einem Anhänger im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse verfügt und zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist.

(4) Die Mindestdauer der Prüfungsfahrt und die Festlegung der Prüfungsstrecke bestimmen sich nach Anlage XXVI.

(5) Eine nicht bestandene Prüfung darf nicht vor Ablauf eines angemessenen Zeitraums (in der Regel nicht weniger als 2 Wochen) wiederholt werden. Wird die Prüfung jedoch auch nach jeweils zweimaliger Wiederholung des theoretischen oder des praktischen Teils nicht bestanden, so darf der Bewerber die Prüfung erst nach Ablauf von 3 Monaten erneut wiederholen.

(6) Eine bestandene theoretische Prüfung bleibt 12 Monate gültig. Der Zeitraum zwischen Abschluß der Prüfung und Aushändigung des Führerscheins darf 2 Jahre nicht überschreiten."

- b) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden Absätze 7 und 8.

9. § 11 b erhält folgende Fassung:

„§ 11 b

Beschränkung der Fahrerlaubnis
auf Kraftfahrzeuge mit
automatischer Kraftübertragung

Die Fahrerlaubnis ist auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung zu beschränken, wenn das bei der Prüfungsfahrt verwendete Kraftfahrzeug (§ 11 Abs. 2 Satz 1) mit automatischer Kraftübertragung ausgestattet war. Die Beschränkung ist aufzuheben, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis dem Sachverständigen oder Prüfer in einer praktischen Prüfung nachweist, daß er zur sicheren Führung eines mit Schaltgetriebe ausgestatteten Kraftfahrzeugs der entsprechenden Klasse befähigt ist."

10. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 und in Absatz 3 Satz 1 werden jeweils die Worte „Betriebsart und“ gestrichen.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) In den Fällen des Absatzes 3 Satz 1 teilt die Verwaltungsbehörde der Stelle, die den Vermerk nach Absatz 1 letzter Satz anzubringen hat, die Erteilung der allgemeinen Fahrerlaubnis, deren unanfechtbare Versagung sowie deren unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entziehung unverzüglich mit. Die Stelle, die den Vermerk nach Absatz 1 letzter Satz anzubringen hat, teilt die Erteilung einer Fahrerlaubnis sowie die unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entziehung einer von ihr erteilten Fahrerlaubnis der Verwaltungsbehörde unverzüglich mit. Die in Absatz 1 Satz 1 genannten Verwaltungen können für die Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 und 2 auch andere Stellen bestimmen."

11. § 14 a Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet der Vorschriften des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über Fragen des Verkehrs vom 26. Mai 1972 (BGBl. II S. 1449) dürfen Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis und eines Personenbeförderungserlaubnisscheins für Kraftomnibusse im Umfang der dadurch nachgewiesenen Berechtigung Kraftfahrzeuge bis zur Erteilung einer Fahrerlaubnis nach den Vorschriften dieser Verordnung auch im Geltungsbereich dieser Verordnung führen, längstens jedoch ein Jahr vom Tage des Grenzübertritts an."

12. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 erhält in den Eingangsworten vor Nummer 1 folgende Fassung:

„Beantragt der Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften erteilten Fahrerlaubnis, die zum Führen von Kraftfahrzeugen im Geltungsbereich dieser Verordnung berechtigt oder dazu im ersten Jahr seit Begründung eines ständigen Aufenthalts im Geltungsbereich dieser Verordnung berechtigt hat, die Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis für die entsprechende Klasse von Kraftfahrzeugen, und sind seit Begründung eines ständigen Aufenthalts bis zum Tage der Antragstellung nicht mehr als 3 Jahre verstrichen, so sind folgende Vorschriften nicht anzuwenden:"

- bb) Satz 2 wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird die Bezeichnung „des Absatzes 1 Satz 1“ durch die Bezeichnung „des Absatzes 1“ ersetzt; den Worten „seit Begründung eines ständigen Aufenthalts“ werden die Worte „im ersten Jahr“ vorangestellt.
- bb) In Satz 2 wird die Bezeichnung „§ 11 Abs. 2 Nr. 3“ durch die Bezeichnung „§ 11 Abs. 3 Nr. 3“ ersetzt.

- c) In Absatz 3 wird in Satz 2 der Textteil nach dem Semikolon wie folgt gefaßt:
„§ 11 b Satz 2 gilt entsprechend.“
13. In § 15 b Abs. 2 Satz 2 wird die Bezeichnung „§ 11 Abs. 2“ durch die Bezeichnung „§ 11 Abs. 3“ ersetzt.
14. § 15 c Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird die Bezeichnung „§ 11 Abs. 2 Satz 1“ durch die Bezeichnung „§ 11 Abs. 3“ ersetzt.
- b) Der zweite Halbsatz von Satz 2 erhält folgende Fassung:
„außerdem gilt § 10 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 entsprechend auch für Fahrerlaubnisse der Klasse 1, 1 a, 1 b, 2, 3 oder 4.“
15. In § 15 d Abs. 1 erhält Nummer 2 folgende Fassung:
„2. ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen führt, mit dem Ausflugsfahrten oder Feriengziel-Reisen (§ 48 Personenbeförderungsgesetz) durchgeführt werden, oder“.
16. § 15 e wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 5 Buchstabe d erhält der Einleitungshalbsatz folgende Fassung:
„– falls die Erlaubnis für andere als die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge gelten soll –“.
- bb) In Nummer 6 erhält der Einleitungshalbsatz folgende Fassung:
„– falls die Erlaubnis für andere als die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge, ausgenommen Krankenkraftwagen, gelten soll –“.
- cc) In Nummer 7 wird das Wort „Kraftdroschen“ durch das Wort „Taxen“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 erhält Nummer 2 folgende Fassung:
„2. die Erlaubnis auf die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge beschränkt werden soll.“
17. § 15 g wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort „Kraftdrosche-“ durch das Wort „Taxi-“ ersetzt.
- b) In Satz 1 werden die Worte „einer Kraftdrosche“ durch die Worte „eines Taxis“ ersetzt.
18. In § 15 h wird das Wort „Kraftdroschenführer“ durch das Wort „Taxiführer“ ersetzt.
19. § 15 l erhält folgende Fassung:
„§ 15 l
Sonderbestimmungen für Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften oder nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen
(1) Beantragt der Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften erteilten Fahrerlaubnis, die zum Führen von Kraftomnibussen im Geltungsbereich dieser Verordnung berechtigt oder dazu im ersten Jahr seit Begründung eines ständigen Aufenthalts im Geltungsbereich dieser Verordnung berechtigt hat, die Erteilung einer auf Kraftomnibusse beschränkten inländischen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, so sind die Nachweise über ausreichendes Sehvermögen, geistige und körperliche Eignung, Fahrpraxis oder Ausbildung und Prüfung (§ 15 e Abs. 1 Nr. 2 a, 3, 4 und 5) nicht erforderlich, wenn seit Begründung eines ständigen Aufenthalts im Geltungsbereich dieser Verordnung bis zum Tag der Antragstellung nicht mehr als 3 Jahre verstrichen sind.
(2) Absatz 1 gilt auch für Inhaber einer entsprechenden, nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis und eines Personenbeförderungserlaubnisscheins, die ihren Wohnsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, jedoch mit der Maßgabe, daß die Frist mit dem Tage des Grenzübertritts beginnt.“
20. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 4 wird jeweils die Angabe „40 km/h“ durch die Angabe „50 km/h“ ersetzt.
- bb) Nummer 4 a erhält folgende Fassung:
„4 a. Leichtkrafträder (Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ und nicht mehr als 80 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h),“.
- b) In Absatz 4 Satz 2 und in Absatz 4 a Satz 2 werden jeweils die Worte „mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h“ gestrichen.
21. Es werden jeweils durch das Wort „Mofas“ ersetzt:
- a) in § 38 a Satz 1 die Worte „Fahrräder mit Hilfsmotor, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt“,
- b) in § 50 Abs. 6 a Satz 1 und in § 55 Abs. 6 Satz 1 die Worte „Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“,

- c) in § 56 Abs. 2 Nr. 5 die Worte „Fahrräder mit Hilfsmotor, wenn die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt“.
22. In § 60 Abs. 1 Satz 6 Halbsatz 2 und Abs. 4 Satz 2, in der Überschrift der Anlage VI Seite 1, der Überschrift der Anlage VII Seite 1, der Tabelle in Anlage VII Seite 2 und der Überschrift der Anlage VII Seite 4 werden jeweils die Worte „mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h“ gestrichen.
23. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nach der Bestimmung zu § 4 a Abs. 3 wird folgende Bestimmung eingefügt:
- „§ 5 Abs. 1 zu Klasse 1 b (Leichtkrafträder)
- Als Leichtkrafträder gelten auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Kleinkrafträder bisherigen Rechts), wenn sie bis zum 31. Dezember 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind.“
- b) Die Bestimmung zu § 7 Abs. 1 Satz 2 wird gestrichen; statt dessen wird folgende Bestimmung eingefügt:
- „§ 7 Abs. 1 Nr. 2 (Mindestalter für Führer von Kraftfahrzeugen der Klasse 1)
- Für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 1, die vor dem 1. April 1986 erteilt worden ist, genügt ein Mindestalter von 18 Jahren.“
- c) Die Bestimmungen zu § 11 Abs. 1 Satz 4, § 11 Abs. 1 Satz 5, § 11 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 11 Abs. 2 Satz 2 werden gestrichen.
- d) Nach der neuen Bestimmung zu § 7 Abs. 1 Nr. 2 werden folgende Bestimmungen eingefügt:
- „§ 11 Abs. 2 und Anlage XXVI Abschnitt I (Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge)
1. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 1 dürfen bis zum 1. Januar 1987 auch noch Krafträder mit einer Motorleistung von mindestens 20 kW und einem Leergewicht von mindestens 140 kg verwendet werden. Für die Prüfungsfahrzeuge der Klassen 1, 1 a und 1 b braucht erst ab 1. Januar 1987 eine Funkanlage zur Verfügung zu stehen.
2. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 2 dürfen bis zum 1. Oktober 1988 auch noch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verwendet werden, wenn sie mit einer Druckluftbremsanlage und einer Dauerbremsanlage ausgerüstet sind.
3. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 3 dürfen bis zum 1. Januar 1987 auch noch Personenkraftwagen verwendet werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 130 km/h nicht erreicht.
- § 11 Abs. 3 Nr. 3 und Abs. 4 (praktische Prüfung für Klasse 2)
- tritt in Kraft am 1. Oktober 1988, soweit sich die praktische Prüfung im Falle der Klasse 2 auf das Mitführen eines Anhängers oder das Führen eines Sattelkraftfahrzeugs bezieht.
- § 11 Abs. 4 und Anlage XXVI Abschnitt II Nr. 1 (Mindestdauer der Prüfungsfahrt)
- treten hinsichtlich der Klasse 2 am 1. Oktober 1988 in Kraft. Hinsichtlich der übrigen Klassen treten sie am 1. Oktober 1987 in Kraft; jedoch kann die zuständige oberste Landesbehörde längstens bis zum 1. April 1988 zulassen, daß die Mindestdauer unterschritten wird. In jedem Fall muß die reine Fahrzeit bei der Prüfungsfahrt aber mindestens 30 Minuten betragen.“
- e) Der Bestimmung zu § 15 d (Erlaubnispflicht und Ausweispflicht) wird folgender Satz 3 angefügt:
- „Die Erlaubnis- und Ausweispflicht für Personenkraftwagenführer, die Ausflugsfahrten oder Ferienzele-Reisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) durchführen, tritt in Kraft am 1. Oktober 1986.“
- f) Die Bestimmung zu § 18 Abs. 2 Nr. 4 a erhält folgende Fassung:
- „§ 18 Abs. 2 Nr. 4 a (Leichtkrafträder)
- Als Leichtkrafträder gelten auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Kleinkrafträder bisherigen Rechts), wenn sie bis zum 31. Dezember 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind.“
- g) In der Bestimmung zu § 53 Abs. 2 Satz 1 betreffend Bremsleuchten an Krafträdern wird in dem Klammerzusatz die Angabe „40 km/h“ durch die Angabe „50 km/h“ ersetzt.
- h) Die Bestimmung zu § 54 Abs. 4 Nr. 4 erhält folgende Fassung:
- „§ 54 Abs. 4 Nr. 4 (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für die von diesem Tage an erstmals in Verkehr kommenden Kraftomnibusse und am 1. Juli 1986 für die übrigen Kraftomnibusse.“
- i) Die Bestimmung zu Muster 1 (Führerschein) wird um folgenden Absatz ergänzt:
- „Führerscheinvordrucke, die dem Muster 1 in der vor dem 1. April 1986 geltenden Fassung entsprechen, dürfen vom 1. April 1986 an nicht mehr verwendet werden, ausgenommen bei Prüfaufträgen, die vor diesem Tage erteilt worden sind. Führerscheine, die auf Grund des vor dem 1. April 1986 geltenden Rechts ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.“
- j) Nach der Bestimmung zu Muster 1 b wird folgende neue Bestimmung eingefügt:

„Muster 1 c (Führerschein zur Fahrgastbeförderung)

Führerscheinvordrucke, die von Muster 1 c in der ab 1. April 1986 geltenden Fassung abweichen, dürfen aufgebraucht werden.“

24. In Anlage IV Abschnitt I A erhält der Klammerzusatz nach den Worten „Deutsche Bundesbahn“ folgende Fassung:

„(Auskunft: Ressort Technik, Zentralstelle – Sachgebiet Kraftfahrzeuge, Flurförderzeuge – Mainz)“.

25. Anlage XVII wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „Klassen 1, 3, 4, 5“ in den Tabellen zu 1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1 und in der Fußnote 1 zu Tabelle 2.2.1 wird jeweils durch die Angabe „Klassen 1, 1 a, 1 b, 3, 4, 5“ ersetzt.
- b) Die Angabe „Klassen 1, 3 oder 4“ in 2.1.4.1 wird durch die Angabe „Klassen 1, 1 a, 1 b, 3 oder 4“ ersetzt.

26. In Anlage XX Teil I Nr. 1.2 wird der Klammerzusatz nach dem Wort „Leichtkrafträder“ wie folgt gefaßt:

„(§ 18 Abs. 2 Nr. 4 a, ausgenommen Kleinkrafträder bisherigen Rechts nach § 72 Abs. 2 zu § 18 Abs. 2 Nr. 4 a)“.

27. Als Anlage XXVI wird der Anhang 1 zu dieser Verordnung angefügt.

28. Die Vorbemerkung zu den Mustern 1, 1 a, 1 c und 1 e erhält folgende Fassung:

„Vorbemerkungen

Zu Muster 1 (§ 10)

Aus synthetischem, papierähnlichem Material (Neobond). Breite 210 mm, Höhe 106 mm; zweimal faltbar auf Format DIN A7. Farbe rosa, mehrfarbige Sicherheitsaufdrucke auf den Innen- und Außenseiten, schwarzer Textaufdruck.

Die Vordrucke sind von der Bundesdruckerei auf allen drei Außenseiten mit einer fortlaufenden Nummer zu versehen, die aus einem Serienbuchstaben und einer siebenstelligen Zahl (Vordrucknummer) besteht.

Auf Seite 2 ist in Spalte 8 als Führerscheinnummer die Listennummer nach § 10 Abs. 2 einzutragen.

Auf den Seiten 3 und 4 sind die Fahrerlaubnisklassen mit der jeweils geltenden Beschreibung darzustellen. Die Felder hinter den Beschreibungen der Klassen, für die die Fahrerlaubnis gilt, sind mit dem Dienstsiegel zu versehen; die übrigen Felder sind auszustanzen.

Reicht der Raum auf den Seiten 5 und 6 nicht aus, so sind weitere Eintragungen auf einem Beiblatt zum Führerschein vorzunehmen. Vordrucke des Beiblatts sind ebenfalls von der Bundesdruckerei zu beziehen; die Bestimmungen des ersten Absatzes gelten entsprechend, jedoch beträgt die Breite 140 mm, einmal faltbar auf Format DIN A7. Auf dem Beiblatt ist die Nummer des betreffenden Führerscheins (Spalte 8, Seite 2 des Musters) anzugeben, im Führerschein ist auf das Beiblatt hinzuweisen.

Zu den Mustern 1 a, 1 c und 1 e

Die Bescheinigungen nach § 4 a und die Führerscheine der Bundeswehr und zur Fahrgastbeförderung müssen aus glattem Leinwandpapier oder aus papierähnlichen Stoffen bestehen, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit, insbesondere der Reißlänge, der Bruchdehnung, der Naßfestigkeit, der Abriebfestigkeit und der Doppelfalzzahl mindestens dem Leinwandpapier entsprechen und gut bedruckt und beschriftet werden können.“

29. Das Muster 1 wird durch das in Anhang 2 zu dieser Verordnung abgebildete Muster ersetzt.

30. Das Muster 1 c [Führerschein zur Fahrgastbeförderung, (1. Seite)] wird wie folgt geändert:

- a) Die Worte „eine Kraftdroschke *)“ werden durch die Worte „ein Taxi *)“ ersetzt.
- b) Die Worte „– oder einen Krankenkraftwagen *)“ werden durch die Worte „– einen Krankenkraftwagen *) – oder einen Personenkraftwagen, mit dem Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen durchgeführt werden *)“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung

der Neunundzwanzigsten Ausnahmeverordnung zur StVZO

In § 1 der Neunundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. November 1981 (BGBl. I S. 1183) werden die Worte „berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse 3 bis zum 31. Dezember 1985“ durch die Worte „berechtigt eine bis zum 31. Dezember 1985 erworbene Fahrerlaubnis der Klasse 3 bis zum 31. Dezember 1987“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 16. September 1969 (BGBl. I S. 1763), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. Dezember 1980 (BGBl. I S. 2240), wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Zur Ausbildung sind zu benutzen:

1. für Klasse 1

Krafträder mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW und einem Leergewicht von mindestens 200 kg;

2. für Klasse 1 a

Krafträder mit einer Motorleistung von 20 kW und einem Leergewicht von mindestens 140 kg;

3. für Klasse 1 b

Leichtkrafträder;

4. für Klasse 2

Lastkraftwagen mit verkehrsüblichem Aufbau – die Sicht nach hinten darf nur über Außenspiegel möglich sein – sowie mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t, einer Mindestlänge von 7,50 m, einer Zweileitungsbremsanlage und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h und

mehrachsiges Anhänger mit eigener Lenkung und durchgehender Bremsanlage sowie mit einem Abstand der Achsen von mindestens 4 m

oder

Sattelkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 24 t, einer Mindestlänge von 12 m und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h;

5. für Klasse 3

Personenkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h;

6. für Klasse 4

Kleinkrafträder oder Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h.

Am Beginn der Ausbildung können Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1 und der Klasse 1 a auf Leichtkraftfahrzeugen, Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 2 auf Personenkraftwagen ausgebildet werden.

(2) Bei der Ausbildung auf Fahrzeugen der Klassen 1, 1 a und 1 b muß eine Funkanlage zur Verfügung stehen, die es mindestens dem Fahrlehrer gestattet, den Fahrschüler während der Fahrt anzusprechen (einseitiger Führungsfunk). Die Fahrzeuge der Klassen 2 und 3 müssen eine Doppelbedienungseinrichtung besitzen, für die eine Betriebserlaubnis nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt worden ist. Die Betätigung der Doppelbedienungseinrichtung muß akustisch oder optisch kontrollierbar sein. Der in dem Ausbildungsfahrzeug mitfahrende Fahrlehrer muß in der Lage sein, alle wesentlichen Verkehrsvorgänge hinter dem Fahrzeug über zusätzlich angebrachte Spiegel zu beobachten."

b) Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Das Schild kann ferner quer zur Fahrtrichtung auf dem Fahrzeugdach angebracht werden."

c) Absatz 4 wird gestrichen.

2. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Lehrfahrzeuge

Die zur Fahrlehrerausbildung zu benutzenden Fahrzeuge müssen den Anforderungen des § 5 entsprechen."

3. In § 12 werden die Absätze 2 und 3 gestrichen.

4. § 12 a wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Worte „entgegen § 5 oder § 10" durch die Worte „entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2, auch in Verbindung mit § 10," ersetzt.

b) Nummer 2 wird gestrichen.

c) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden Nummern 2 und 3.

d) In der neuen Nummer 2 wird die Angabe „§ 5 Abs. 3 Satz 1" durch die Angabe „§ 5 Abs. 3 Satz 1 oder 2" ersetzt.

e) In der neuen Nummer 3 werden die Angabe „§ 5 Abs. 3 Satz 1" durch die Angabe „§ 5 Abs. 3 Satz 1 oder 2" ersetzt und das Wort „führt" durch das Wort „anbringt" ersetzt.

5. In § 14 werden die Absätze 2 und 3 und die Absatzbezeichnung „(1)" gestrichen.

6. In Anlage 2 (Muster des Fahrlehrerscheins) werden die Worte „mit Verbrennungsmaschine Klasse ... mit Elektromotor Klasse ... mit ..." durch die Worte „der Klasse" ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976 (BGBl. I S. 1366), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. Dezember 1980 (BGBl. I S. 2240), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Gegenstand des praktischen Unterrichts für Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klassen 1, 1 a, 1 b, 2 und 3 ist insbesondere:

1. eine Schulung auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) von nicht weniger als 225 Minuten, wobei die in einer Ausbildungsfahrt gefahrene Strecke mindestens 50 km betragen muß;

2. eine Schulung auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen von nicht weniger als 135 Minuten, wobei eine Ausbildungsfahrt mindestens 45 Minuten dauern muß;

3. eine Schulung von nicht weniger als 90 Minuten bei Dämmerung oder Dunkelheit (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), die mindestens zur Hälfte auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) durchgeführt werden muß.

Die Ausbildungsfahrten sind erst gegen Ende der praktischen Ausbildung und voneinander getrennt durchzuführen. Satz 1 Nr. 2 findet für die Ausbildung der Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1 b keine Anwendung. Die in Satz 1 vorgeschriebenen

Ausbildungseinheiten sind Mindestanforderungen, welche die besondere Verantwortung des Fahrlehrers nach § 6 unberührt lassen."

2. In § 6 wird dem bisherigen Wortlaut folgender Satz vorangestellt:

„Der Fahrschüler hat so viele Übungsstunden zu durchlaufen, wie er zur Erlangung der notwendigen Befähigung, insbesondere auch der Fahrzeugbeherrschung in schwierigen Situationen, benötigt."

3. § 7 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) entgegen § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 keine Schulung auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) von nicht weniger als 225 Minuten durchführt oder die in einer Ausbildungsfahrt gefahrene Strecke nicht mindestens 50 km beträgt,".

- b) In Buchstabe d wird die Zahl „90" durch die Zahl „135" ersetzt; nach dem Wort „durchführt" wird folgender Text angefügt:

„oder eine Ausbildungsfahrt weniger als 45 Minuten dauert,".

- c) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) entgegen § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 keine Schulung von nicht weniger als 90 Minuten bei Dämmerung oder Dunkelheit durchführt oder die Schulung nicht mindestens zur Hälfte auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) durchführt,".

Artikel 5

Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr

§ 14 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, der durch Artikel 2 der Verordnung vom 23. November 1982 (BGBl. I S. 1533) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- a) Folgender neuer Buchstabe b wird eingefügt:

„b) die nach § 4 erforderliche deutsche Übersetzung des Führerscheins nicht besitzt,".

- b) Die bisherigen Buchstaben b und c werden Buchstaben c und d.

Artikel 6

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) und § 39 des Fahrlehrergesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am 1. April 1986 in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Januar 1986 in Kraft. Artikel 3 Nr. 1 tritt hinsichtlich § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 5, Absatz 2 Satz 1 am 1. Oktober 1986, § 5 Abs. 1 Nr. 4 am 1. April 1988 in Kraft.

Bonn, den 13. Dezember 1985

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Der Bundesminister des Innern
Dr. Zimmermann

Anhang 1

Anlage XXVI
(§ 11 Abs. 2 und 4)

Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge sowie an Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke

I. Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge

1. Als Prüfungsfahrzeuge sind zu verwenden:

- a) für Klasse 1

Krafträder mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW und einem Leergewicht von mindestens 200 kg;

- b) für Klasse 1 a

Krafträder mit einer Motorleistung von 20 kW und einem Leergewicht von mindestens 140 kg;

- c) für Klasse 1 b

Leichtkrafträder;

d) für Klasse 2

Lastkraftwagen mit verkehrsüblichem Aufbau – die Sicht nach hinten darf nur über Außenspiegel möglich sein – sowie mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t, einer Mindestlänge von 7,50 m, einer Zweileitungsbremsanlage und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h und

mehrachsiges Anhänger mit eigener Lenkung und durchgehender Bremsanlage sowie mit einem Abstand der Achsen von mindestens 4 m oder

Sattelkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 24 t, einer Mindestlänge von 12 m und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h;

e) für Klasse 3

Personenkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h;

f) für Klasse 4

Kleinkrafträder oder Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h.

2. Die Prüfungsfahrzeuge müssen ausreichende Sitzplätze für den Sachverständigen oder Prüfer, den Fahrlehrer und den Prüfling bieten; das gilt nicht bei Fahrzeugen der Klasse 1, 1 a, 1 b oder 4. Es muß gewährleistet sein, daß der Sachverständige oder Prüfer alle für den Ablauf der praktischen Prüfung wichtigen Verkehrsvorgänge beobachten kann. Bei der Prüfung auf Prüfungsfahrzeugen der Klassen 1, 1 a und 1 b muß eine Funkanlage zur Verfügung stehen, die es mindestens dem Sachverständigen oder Prüfer gestattet, den Prüfling während der Prüfungsfahrt anzusprechen (einseitiger Führungsfunk). Prüfungsfahrzeuge der Klassen 1, 1 a, 1 b und 4 dürfen nicht mit Einrichtungen versehen sein, mit denen die Vorderrad- und die Hinterradbremse gemeinsam betätigt werden können. Prüfungsfahrzeuge der Klassen 2 und 3 müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen), Prüfungsfahrzeuge der Klasse 3 ferner mit einem zusätzlichen Innenspiegel sowie mit einem zusätzlichen rechten Außenspiegel und Prüfungsfahrzeuge der Klasse 2 mit je einem zusätzlichen rechten und linken Außenspiegel ausgestattet sein.
3. Die Kennzeichnung der zu Prüfungsfahrten verwendeten Kraftfahrzeuge als Schulfahrzeuge muß entfernt sein; Beschriftungen, auffällige Lackierungen oder andere Merkmale, die auf die Verwendung als Prüfungsfahrzeug aufmerksam machen können, sind unzulässig. Zubehörteile und Hilfsmittel am Fahrzeug, die dem Bewerber das Führen des Fahrzeugs erleichtern, sind nicht zulässig.

II. Anforderung an Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke

1. Bei der Prüfungsfahrt darf die reine Fahrzeit bei

Klasse 1:	60 Minuten
Klasse 1 a:	45 Minuten
Klasse 1 b:	30 Minuten
Klasse 2:	60 Minuten
Klasse 3:	45 Minuten
Klasse 4:	30 Minuten

nicht unterschreiten, sofern der Prüfling nicht schon vorher gezeigt hat, daß er den Anforderungen der Prüfung nicht gewachsen ist.

Bei der Erweiterung einer Fahrerlaubnis von einer Kraftradklasse auf eine andere Kraftradklasse oder der Aufhebung der Beschränkung einer Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung kann die reine Fahrzeit der Prüfungsfahrt um bis zu ein Drittel gekürzt werden.

2. Etwa die Hälfte der Prüfungsdauer ist für Prüfungsstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluß der Autobahn, zu verwenden; jedoch sind für Prüfungen der Klasse 4 möglichst nur Prüfungsstrecken innerhalb geschlossener Ortschaften, für Prüfungen der Klasse 1 b daneben auch solche außerhalb geschlossener Ortschaften ohne Einschluß der Autobahn zu verwenden.
3. Bei Prüfungsfahrten im Land Berlin sind die Vorschriften der Nummer 2 mit der Maßgabe anzuwenden, daß Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften entfallen; die Prüfungsdauer nach Nummer 1 verringert sich um ein Drittel, wobei jedoch im Einzelfall 30 Minuten nicht unterschritten werden dürfen.

Anhang 2

Muster 1
(zu § 10 Abs. 1)

(linke Außenseite)		(linke Innenseite)		(rechte Außenseite)		(rechte Innenseite)	
- 5 - Befristungen, Beschränkungen, Auflagen A 0000000		- 6 - Weitere amtliche Eintragungen A 0000000		(rechte Außenseite) D FÜHRERSCHEIN Permis de conduire Kerekort Άδειά Οδήγησης Permiso de Conducción Ceadúnas Tiomána Patente di guida Rijbewijs Carta de Condução Driving licence Modell der EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN A 0000000			
1. Name 2. Vorname 3. Geburtstag und -ort 4. Wohnort 5. Ausgestellt durch 6. in am 7. Gültigkeit unbefristet Ausnahmen siehe Seiten 6 und 8 8. Führerschein-Nr. Unterschrift Unterschrift des Inhabers		- 3 - Fahrerlaubnisklassen, für die der Führerschein gültig ist Dienst- siegel 1 Kraftfahrzeuge (Zweiräder, auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ oder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h 1 a Kraftfahrzeuge der Klasse 1, jedoch mit einer Nennleistung von nicht mehr als 20 kW und einem leistungsbezogenen Leergewicht von nicht weniger als 7 kg/kW 1 b Kraftfahrzeuge der Klasse 1, jedoch mit einem Hubraum von nicht mehr als 80 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h (Leichtkraftfahrzeuge) 2 Kraftfahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht (einschließlich dem eines aufgestallten Anhängers) mehr als 7,5 t beträgt, und Züge mit mehr als drei Achsen ohne Rücksicht auf die Klasse des ziehenden Fahrzeuges – das Mitführen der nach § 18 Abs. 2 Nr. 6 StVZO zulassungsfreien Anhänger bildet keinen Zug im Sinne dieser Vorschrift – 3 alle Kraftfahrzeuge, die nicht zu einer der anderen Klassen gehören		- 4 - Fahrerlaubnisklassen, für die der Führerschein gültig ist Dienst- siegel 4 Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h (Kleinkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge mit Hilfsmotor) 5 maschinell angetriebene Krankenfahrstühle (§ 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO), Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ mit Ausnahme der zu den Klassen 1, 1a, 1b und 4 gehörenden Fahrzeuge			

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Die Verordnung enthält vor allem Maßnahmen zur weiteren Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung.

Es sind dies insbesondere:

- die Neueinteilung der Klasse 1 für Motorräder (sog. „Stufenführerschein“), d. h. die Trennung der bisherigen Klasse 1 in drei Kategorien,

- Verbesserungen der Fahrerlaubnisprüfung und -ausbildung durch

erhöhte Anforderungen an die Ausbildungs- und Prüfungs-fahrzeuge, insbesondere bei der unbeschränkten Klasse 1 sowie Klasse 2 (§ 11 Abs. 2 StVZO i. V. m. Anlage XXVI, §§ 5, 10 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlitzergesetz) und

Verlängerung der Mindestdauer der praktischen Prüfung, abgestellt auf die Erfordernisse der jeweiligen Klasse (§ 11 Abs. 4 StVZO i. V. m. Anlage XXVI).

Im Vordergrund steht weiter die Einführung des EG-einheitlichen Modells für den Führerschein nach Anhang I der Ersten

Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Einführung eines EG-Führerscheins vom 4. Dezember 1980 – 80/1263/EWG – (Abl. EG Nr. L 375 S. 1; im folgenden „EG-Führerscheinrichtlinie“), der außerdem in seiner Fälschungssicherheit gegenüber dem bisherigen Vordruck verbessert wird (§ 10 Abs. 1 StVZO i. V. m. mit Muster 1).

Außerdem sind hervorzuheben:

- die Verlängerung der Frist für den erleichterten Erwerb einer inländischen Fahrerlaubnis durch Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse von bisher einem auf drei Jahre von der Begründung des ständigen Aufenthalts im Inland an (§§ 15, 15 I StVZO).
- ergänzende Vorschriften für die Datenübermittlung zwischen den Sonder- und den allgemeinen Fahrerlaubnisbehörden (§ 14 Abs. 3 und 4 StVZO) sowie
- die Verlängerung der 29. Ausnahme-Verordnung zur StVZO vom 9. November 1981 (BGBl. I S. 1183).

Anmerkung:

Einfügung eines Artikels 4 – Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung – und eines Artikels 5 – Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr – durch den Bundesrat. Näheres siehe Einzelbegründung.

2. Neueinteilung der Klasse 1 – Einführung des sog. „Stufenführerscheins“ für Motorräder

Begründung des Verordnungsentwurfs des Bundesministers für Verkehr:

Orientiert an den Empfehlungen einer Expertenkommission, die der Bundesminister für Verkehr im Sommer 1982 mit der Erarbeitung eines neuen Gesamtkonzepts für das Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiräder beauftragt hatte (veröffentlicht in der Reihe Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung), hat die Bundesregierung in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 folgendes ausgeführt:

„Die besonders hohe Gefährdung der Motorradfahrer macht es notwendig, im Motorradbereich eine zusätzliche Regelung zu treffen.

Das relativ instabile, dem Fahrer keinen Schutz gewährende, schwierig zu beherrschende und für andere Verkehrsteilnehmer schwer erkenn- und berechenbare Verkehrsmittel Motorrad stellt besonders hohe Anforderungen an das physische und psychische Leistungsvermögen der Fahranfänger. Zudem sind die Nutzer dieses Verkehrsmittels überwiegend junge Menschen, die sich oft noch in einem Reifungsprozeß befinden und deren Neigung zum Erprobungsverhalten erst mit der sich langsam entwickelnden emotionalen Stabilität der Persönlichkeit abgebaut wird.

Die Bundesregierung beabsichtigt daher, neben der bisherigen Teilung des Führerscheins Klasse 1 in Leichtkrafträder (Klasse 1b) und Motorräder, eine zusätzliche Stufung der Motorräder in zwei Leistungskategorien einzuführen. Die Untersuchungen einer vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Expertenkommission haben gezeigt, daß in erster Linie die Gruppe der 18- bis 19jährigen wegen ihrer altersbedingten Risikobereitschaft einem überdurchschnittlichen Unfallrisiko ausgesetzt ist, das nochmals deutlich anwächst, wenn leistungsstarke Motorräder benutzt werden. Demgegenüber ist das Unfallrisiko bei den 20jährigen und älteren – auch wenn sie erst in diesem Alter mit dem Motorradfahren beginnen – deutlich geringer.

Die Klasse 1 (Motorräder) soll daher in zwei Stufen aufgeteilt werden. Die Fahrerlaubnis der oberen Kategorie (Motorräder ohne Leistungsbeschränkung) soll erst ab einem Alter von 20 Jahren erworben werden dürfen. Angesichts des geringeren Unfallrisikos dieser Altersgruppe sowie der für diese Fahrzeugkategorie vorgesehenen besonders intensiven Ausbildung und Prüfung soll auch der „Direkteinstieg“ ohne vorherige Fahrerfahrung auf kleineren Motorrädern möglich sein.

Das Motorrad, das bereits von 18- und 19jährigen gefahren werden darf, soll in der Leistung auf 20 kW (27 PS) beschränkt

werden; daneben soll ein leistungsbezogenes Mindestgewicht von 7 kg/ kW verhindern, daß durch extremen Leichtbau trotz der beschränkten Leistung hohe Beschleunigungswerte erreicht werden können. Das leistungsbeschränkte Motorrad entspricht damit im wesentlichen dem in der Praxis üblichen „Fahrschulmotorrad“.

Dem Erwerb der Fahrerlaubnis soll eine intensivere Ausbildung und Prüfung als bisher vorangehen. Allerdings soll für diejenigen, die bereits im Besitz der Fahrerlaubnis für das leistungsbeschränkte Motorrad sind, beim Aufstieg in die obere Klasse lediglich eine ergänzende Ausbildung verlangt werden.“

Grund für die Neueinteilung der Klasse 1, die unter dem Stichwort „Stufenführerschein für Motorräder“ bereits seit längerer Zeit diskutiert wird, ist die hohe Unfallbelastung insbesondere junger Motorradanfänger. Die Unfallzahlen verdeutlichen das überdurchschnittliche Risiko der Motorradfahrer: So wurden im Jahre 1983 1350 Motorradfahrer und Mitfahrer getötet; d. h. nahezu jeder 6. im Straßenverkehr ums Leben gekommene Verkehrsteilnehmer war ein Motorradfahrer. Daneben wurden 23 295 Motorradfahrer und Mitfahrer schwer und 45 864 leicht verletzt. Im Vergleich zum Pkw, bei dem auf jeweils 1000 Fahrzeuge 10 Verunglückte entfallen, liegt diese Zahl beim Motorrad bei 60 Verunglückten. Im Jahre 1984 ist zwar die Unfallentwicklung auch bei den motorisierten Zweirädern insgesamt günstiger verlaufen als in den Vorjahren (1206 Getötete, 21 880 Schwer- und 43 839 Leichtverletzte), im Vergleich zum Pkw bleibt jedoch nach wie vor ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko festzustellen.

Maßgeblich für die von der Bundesregierung gewählte Konzeption waren folgende Überlegungen:

Spitzenreiter in der Unfallhäufigkeit für alle Motorradkategorien sind die frühest möglichen Einstiegsjahrgänge; d. h. beim Motorrad die 18jährigen. Dies geht deutlich aus der folgenden Tabelle hervor, die von der Expertenkommission aufgrund einer Sondererhebung im Lande Nordrhein-Westfalen erstellt worden ist:

Alter des Halters	Leistungsklassen bei Kraft- rädern/-rollern						
	KKR ¹⁾	LKR ²⁾	< 8 kW	8–13 kW	14–20 kW	21–37 kW	≥ 38 kW
16 Jahre	(67)	59	–	–	–	–	–
17 Jahre	(13)	13	(3)	–	–	–	–
18 Jahre	2	5	(11)	34	46	52	(68)
19 Jahre	1	9	(8)	8	12	15	21
20 Jahre	1	(12)	3	4	7	9	14
21 Jahre	1	(9)	2	4	6	7	10
22 Jahre	0	(6)	2	3	4	5	7
23 Jahre	1	(3)	2	2	4	5	6
24 Jahre	(1)	(4)	2	2	3	4	4

Tabelle: Unfallhäufigkeit (Prozent) der Halter motorisierter Zweiräder in Jahresklassen im Jahr 1982 in Nordrhein-Westfalen (Zahlen in Klammern: über 150, jedoch weniger als 500 zugelassene Fahrzeuge)

¹⁾ KKR: Kleinkrafträder „alten Rechts“ (≤ 50 cm³, Höchstgeschwindigkeit unbegrenzt).

²⁾ LKR: Leichtkrafträder (≤ 80 cm³, ≤ 80 km/h Höchstgeschwindigkeit.)

Die Zahlen zeigen, daß sowohl die Leistungsstärke des Zweirads als auch das Einstiegsalter wichtige Einflußfaktoren für das Unfallgeschehen darstellen, wobei der Einfluß des Alters offensichtlich größer ist. Ergänzend muß mit berücksichtigt werden, daß speziell in den Einstiegsjahrgängen ein erhebliches Auseinanderfallen zwischen Halter und unfallbeteiligtem Fahrer zu verzeichnen ist (d. h. hoher Anteil von Unfällen mit geliehenen Maschinen).

Demgegenüber tritt die Rolle der Fahrerfahrung auf kleineren Zweirädern deutlich in den Hintergrund. Wie eine umfangreiche, noch nicht veröffentlichte Untersuchung des Instituts für

Zweiradsicherheit e. V. Bochum aus dem Jahre 1984 unterstreicht, weisen 18- und 19jährige Fahranfänger eine Unfall- und Sturzverwicklung auf, die deutlich über der von Anfängern liegt, die beim Beginn ihrer Fahrpraxis 20 Jahre und älter sind. Dagegen konnte ein Einfluß der Vorerfahrung auf kleineren Motorrädern empirisch nicht belegt werden.

Aus den Ergebnissen der verschiedenen Untersuchungen folgt:

Eine „Stufung“ der Klasse 1 ist in der Praxis weitgehend dadurch realisiert, daß die Mehrzahl der Fahranfänger von sich aus auf kleineren Maschinen beginnt. Gleichwohl kann das Unfallrisiko weiter gesenkt werden, wenn die besonders gefährdete Gruppe der 18- und 19jährigen generell von der Benutzung leistungsstarker Maschinen ferngehalten wird, da immerhin ca. 15% der 18- und 19jährigen Zweiradfahrer Maschinen über 20 kW (27 PS) besitzen, wobei ihr Unfallanteil erheblich über ihrem Bestandsanteil liegt. Auch die o. a. Problematik der Unfälle mit geliehenen Maschinen höherer Leistungsklassen kann durch eine Altersbeschränkung, wie sie die Verordnung vorsieht, verhindert werden.

Dagegen kann aus der Statistik keine ausreichende Begründung für die Forderung nach obligatorischer Fahrerfahrung auf Maschinen der unteren Kategorie für alle Fahranfänger hergeleitet werden. Der Vergleich zwischen halterbezogener Bestandsstatistik und der Statistik über das altersbedingte Unfallrisiko sowie die Untersuchungen des Instituts für Zweiradsicherheit zeigen vielmehr, daß das Risiko auch bei „Direkteinsteigern“ höherer Altersklassen bereits deutlich geringer ist als bei den 18- und 19jährigen. Nach Einschätzung der Expertenkommission wird außerdem in der Mehrzahl der Fälle ohnehin Fahrerfahrung auf leichteren Maschinen erworben werden, weil die motorradbegeisterten Jugendlichen in aller Regel nicht bis zum 20. Lebensjahr abwarten, sondern mit 18 Jahren die Fahrerlaubnis für das leistungsbeschränkte Motorrad erwerben werden.

Das Verbot des „Direkteinstiegs“ für ältere Fahranfänger stünde nach alledem in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem erzielbaren Gewinn für die Verkehrssicherheit. Die Forderung nach Fahrerfahrung würde demnach bei älteren Bewerbern eine Übermaßregelung darstellen.

In diesem Zusammenhang darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß der „Stufenführerschein“ in seiner Wirkung nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern im Zusammenwirken mit den übrigen von der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 beschlossenen Maßnahmen zu sehen ist. Hier ist insbesondere der „Führerschein auf Probe“ zu nennen, von dem generell eine spürbare Senkung der hohen Risikobereitschaft der Fahranfänger erwartet werden kann; ein entsprechender Gesetzentwurf wird demnächst eingebracht werden. Daneben ist der „Stufenführerschein für Motorräder“ stets in engem Zusammenhang mit der gleichzeitigen Neuregelung der Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften zu sehen. So wird sich z. B. der „Direkteinsteiger“ in die oberste Motorradkategorie (Klasse 1 unbeschränkt) in Zukunft einer deutlich intensiveren Ausbildung und Prüfung unterziehen müssen. Über die diesbezüglichen Änderungen in dieser Verordnung hinaus werden die weiteren dazu notwendigen Regelungen in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung und der Prüfungsrichtlinie vorgenommen werden.

Parallel zum Neuzuschnitt der Klasse 1 nimmt die Verordnung auch eine Änderung im Bereich der Klasse 4 vor: Die bisher für Fahrzeuge dieser Klasse (Moped/Mokick) geltende bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wird auf 50 km/h angehoben, um ein gefahrloseres „Mitschwimmen“ dieser Fahrzeuge im Stadtverkehr, in dem sie üblicherweise eingesetzt werden, zu ermöglichen.

Begründung der Änderungen des Bundesrates (Verbot des „Direkteinstiegs“ in Kl. 1, Praktische Prüfung beim Aufstieg von Kl. 1a nach Kl. 1):

Es ist sachlich nicht gerechtfertigt, die Klasse 1 allein durch Altersbeschränkung zusätzlich zu „stufen“. In der amtlichen Be-

gründung wird deutlich, daß die Zulassung von Personen im Motorradbereich aus verschiedenen Gründen beschränkt werden könnte. Neben der altersbedingten Risikobereitschaft wird die stufenweise Zulassung mit Unerfahrenheit, Leistungsstärke des Zweirades und fahrzeugspezifischen Anforderungen an das physische und psychische Leistungsvermögen von Fahranfängern begründet. Es gibt mehrere Einflußfaktoren für die Unfallhäufigkeit der 18- und 19jährigen. Sie können unterschiedlich wirken. Ebenso wie die geringere Unfallbelastung von 20-, 21jährigen usw. auf leistungsstarken Zweirädern darauf zurückgeführt werden kann, daß bei gleichgebliebener Risikobereitschaft die Erfahrung zugenommen hat, kann die höhere Unfallbelastung der 18- und 19jährigen auch damit erklärt werden, daß bei aller Risikobereitschaft die Vorerfahrung altersbedingt noch nicht ausreicht. In der Verordnung wird festgestellt, daß „eine Stufung der Klasse 1 . . . in der Praxis weitgehend dadurch realisiert . . . ist, daß die Mehrzahl der Fahranfänger von sich aus auf kleineren Maschinen beginnt“. Demnach hat die Vorerfahrung Gewicht. Sie kann für die Stufung herangezogen werden, weil sie für das Unfallgeschehen mitursächlich ist. Auch die von der Bundesregierung vorgesehene „Fahrerlaubnis auf Probe“ will folgerichtig in erster Linie der Unerfahrenheit von Verkehrseinsteigern Rechnung tragen, denn auf das Einstiegsalter wird nicht mehr abgestellt. Der Erfahrungsbedarf wird in jedem Lebensalter als Konstante angesehen. Eine zusätzliche Abstufung nach dem Alter wäre nur zu rechtfertigen, wenn insoweit zusätzlicher Erfahrungsbedarf angenommen werden kann; sonst wäre die Ungleichbehandlung von 18- und 19jährigen beim Zugang zur Klasse 1 und 3 nicht recht verständlich. Wenn aber zusätzlicher Erfahrungsbedarf erkannt wird, muß er auch gesetzlich (als Vorerfahrung) gefordert werden.

Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen, die an den Führer schwerer und schwerster Krafträder in der Praxis gestellt werden, darf auf eine Prüfung der Befähigung bei Erweiterung einer Fahrerlaubnis der Klasse 1a auf eine Fahrerlaubnis der Klasse 1 nicht verzichtet werden. Eine zusätzliche Ausbildung allein kann die Prüfung nicht ersetzen. Zum einen besteht nach der Lebenserfahrung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, daß eine nicht geringe Zahl von Bewerbern die Ausbildung ohne die notwendige Motivation und Anstrengung durchläuft. Intensität und Qualität einer Ausbildung richten sich in allen Lebensbereichen nach den Anforderungen in einer abschließenden Prüfung. Fehlt diese, so leidet darunter auch die Ausbildung. Angesichts des hohen Konkurrenzdrucks im Fahrschulbereich könnten manche Fahrlehrer geneigt sein, an die Ausstellung der Bescheinigung nicht ausreichend hohe Anforderungen zu stellen. Im übrigen läßt die in der Regierungsvorlage vorgesehene Regelung nicht erkennen, wie sich ein Fahrlehrer verhalten soll, der feststellt, daß der von ihm ausgebildete Bewerber das Fahrzeug trotz der vorgeschriebenen Ausbildung nicht hinreichend sicher beherrscht. Damit wird letztlich dem Fahrlehrer die Verantwortung für die Feststellung der Befähigung auferlegt. Diese Feststellung ist aber eine Aufgabe des Staates oder der von ihm beauftragten Institutionen.

Diese Erwägungen gelten primär für den Bereich der praktischen Befähigung, so daß eine praktische Fahrprüfung unerlässlich ist. Dagegen erscheint es vertretbar, auf eine theoretische Prüfung bei Erweiterung der Fahrerlaubnis der Klasse 1a auf eine Fahrerlaubnis der Klasse 1 zu verzichten, weil der theoretische Prüfungsstoff sich bei der Klasse 1 nur geringfügig von dem Prüfungsstoff der Klasse 1a unterscheiden würde.

3. Verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung und -ausbildung

Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung sieht über den Zweiradbereich hinaus generell eine Verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung vor.

Dies soll nach dem dort genannten Maßnahmenkatalog u. a. durch eine Verlängerung der Fahrzeit bei der praktischen Prüfung erreicht werden.

Die Verlängerung der Dauer der praktischen Prüfung wird eine intensivere Feststellung der Befähigung des Prüflings erlauben; insbesondere wird damit auch die Voraussetzung für ver-

mehrte Prüfungsfahrten auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften geschaffen; dies hat sich im Hinblick auf die Unfallanalyse von Außerortsunfällen als notwendig erwiesen. Von der Verlängerung der Fahrzeit wird daneben auch eine positive Rückwirkung auf die Intensität der Fahrausbildung erwartet.

Darüber hinaus ist auch eine Anhebung der Anforderungen an das für die jeweilige Klasse erforderliche Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug geboten, damit die künftigen Kraftfahrer hinsichtlich der Fahrzeugbeherrschung wirkungsvoller und praxisgerechter auf ihre Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet werden können.

4. Einführung des EG-einheitlichen Führerscheins

Die EG-Führerscheinsrichtlinie verpflichtet alle Mitgliedstaaten, ab 1. Januar 1986 das Führerscheinsmuster nach EG-Modell, wie in Anhang I der Richtlinie vorgeschrieben, einzuführen. Dies geschieht für die Bundesrepublik Deutschland durch die vorgesehenen Änderungen des § 10 StVZO und des Musters 1 (Allgemeine Fahrerlaubnis).

Ursprünglich war angestrebt worden, zusammen mit der Einführung des EG-einheitlichen Führerscheins auch die nationalen Fahrerlaubnisklassen an die international weithin übliche, auch in den meisten EG-Staaten geltende Klasseneinteilung anzupassen und das Muster entsprechend zu gestalten. Dies wird jedoch aus folgenden Gründen noch zurückgestellt: Die Richtlinie enthält zwar auch die internationale Klasseneinteilung, ist insoweit aber für die einzelnen Mitgliedstaaten nicht verbindlich. Nunmehr verstärkt die EG-Kommission ihre Bestrebungen, das Fahrerlaubnisrecht der Mitgliedstaaten weiter zu harmonisieren. Sie arbeitet intensiv daran, endgültige Regelungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu schaffen. Dies gilt insbesondere für die Konkretisierung der Prüfungsanforderungen und im Zusammenhang damit auch für die Vereinheitlichung der Fahrerlaubnisklassen. Dabei spielt auch die Frage der Einführung von Unterklassen eine besondere Rolle. Diese neue Sachlage läßt es ratsam erscheinen, die nationale Klassenneueinteilung und damit verbundene Änderungen der geltenden Vorschriften bis zu einer endgültigen Regelung auf EG-Ebene aufzuschieben. Andernfalls bestünde die Gefahr, daß die jetzt geschaffenen Neuregelungen erneut geändert werden müßten. Um die damit verbundenen Belastungen für Bevölkerung und Verwaltung zu vermeiden, wird die bestehende Klasseneinteilung – mit Ausnahme der oben unter Nr. 2 dargestellten Änderungen der Klasse 1 – vorerst beibehalten. Dementsprechend liegt auch der Beschriftung der Seiten 3 und 4 des neuen Führerscheinsvordrucks die geltende Klasseneinteilung zugrunde.

Der neue Führerscheinsvordruck besteht, wie es das Muster des EG-Modells vorschreibt, aus einem dreiteiligen Faltblatt, das auf das Format DIN A7 zusammengeklappt werden kann; er entspricht damit hinsichtlich der Größe dem Fahrzeugschein und erfüllt die schon lange bestehende Forderung nach einem handlichen Format. Farbe – rosa –, Druckbild und Textgestaltung des Deckblattes sowie der ersten Innenseite sind, mit der Möglichkeit geringfügiger Abweichungen, ebenfalls vorgegeben. Das Deckblatt trägt die Aufschrift „Führerschein“ auch in den übrigen Sprachen der Europäischen Gemeinschaften, außerdem ist der Aufdruck „Modell der Europäischen Gemeinschaften“ vorgesehen. Dies verdeutlicht die Funktion des Gemeinschaftsmodells für den Führerschein als einen Schritt auf dem Wege zu einer einheitlichen Fahrerlaubnis in den EG-Mitgliedstaaten.

Der neue Führerscheinsvordruck ist auch in seiner Fälschungssicherheit gegenüber dem bisherigen Vordruck verbessert. In seiner gegenwärtigen Form ist der amtliche Führerschein Fälschungen und Verfälschungen in hohem Maße ausgesetzt, weil er keine fälschungsverhindernden Eigenschaften besitzt. Zum Schutz der Verkehrssicherheitsbelange, die durch den Führerschein verkörpert werden, aber auch, um eine mißbräuchliche Verwendung des Führerscheins als Legitimationspapier zu verhindern, ist deshalb die Einführung eines in seiner Fälschungssicherheit verbesserten Führerscheins notwendig.

Zugleich wird damit eine Verpflichtung der EG-Führerscheinsrichtlinie erfüllt, die in Artikel 2 verlangt, Führerscheinsmuster nach dem EG-Modell so zu gestalten, daß Fälschungen und Verfälschungen soweit wie möglich ausgeschlossen sind. Wie dieses Ziel erreicht wird, bleibt den Mitgliedstaaten überlassen; die Richtlinie enthält insoweit keine Vorgaben.

Das in der Verordnung gewählte Modell (Modell 1) ist in Zusammenarbeit mit Verwaltungsfachleuten sowie Experten des Bundeskriminalamtes und der Bundesdruckerei erarbeitet worden. Es handelt sich um einen gesicherten Blankoführerschein, der sich im wesentlichen durch folgende Merkmale auszeichnet:

- Der Vordruck besteht aus einem synthetischen, papierähnlichen Material und enthält auf den Innen- und Außenseiten Sicherheitsaufdrucke,
- das Druckbild ist typographisch, verfahrenstechnisch und nach Farbgebung einheitlich gestaltet,
- Material und Druckfarbe enthalten Sicherheitsstoffe, die Manipulationen an den Ausfülldaten (Verfälschungen) erschweren und ggf. leicht erkennen lassen,
- bei der Ausfertigung des Führerscheins werden die Klassen, für die die Fahrerlaubnis nicht erteilt wird, ausgestanzt und damit die widerrechtliche Erweiterung verhindert,
- die Vordrucke haben eine laufende Numerierung auf jeder Außenseite, um gestohlene oder verloren gegangene Exemplare für ungültig erklären und sie in die polizeiliche Sachfahndung aufnehmen zu können.

Um die Erfüllung dieser Sicherheitsanforderungen und die Einheitlichkeit des Druckbildes zu gewährleisten, können die Vordrucke künftig nur noch von der Bundesdruckerei hergestellt werden.

Dieser Vordruck gewährleistet ein hohes Maß an Fälschungssicherheit, bietet jedoch aufgrund der herkömmlichen – dezentralen – Ausfüllung und Aufbringung des Lichtbildes durch die Fahrerlaubnisbehörden einen verhältnismäßig geringen Schutz vor Verfälschungen, d. h. der Abänderung der Daten oder des Austauschs des Lichtbildes.

Es ist deshalb auch erwogen worden, die Daten und das Lichtbild zusätzlich von den Fahrerlaubnisbehörden durch eine Folie „versiegeln“ zu lassen (Modell 2). Dies setzt jedoch einerseits eine entsprechende technische Ausstattung der Fahrerlaubnisbehörden voraus; andererseits wäre der Sicherheitsgewinn gegenüber Modell 1 nach dem heutigen Entwicklungsstand nicht allzu hoch anzusetzen, insbesondere bliebe auch bei diesem Verfahren ein Austausch des Lichtbildes relativ leicht möglich. Insgesamt gesehen verdient deshalb dieses Modell keinen Vorzug.

Ein weiteres Modell (Modell 3) sah vor, das Konzept eines gesicherten Blankovordrucks (dezentral ausgefüllt und mit Lichtbild versehen) ganz aufzugeben und statt dessen die Führerscheine nur noch zentral von der Bundesdruckerei in Berlin herstellen zu lassen, und zwar so, daß Daten und Lichtbild in ein mit Sicherheitsmerkmalen ausgestattetes Trägermaterial reproduktionstechnisch integriert und anschließend versiegelt werden. Dieses Modell bietet zwar einen nahezu optimalen Schutz sowohl vor Fälschungen als auch vor Verfälschungen. Es bringt aber dadurch, daß die Führerscheine nicht mehr dezentral „vor Ort“, sondern nur noch zentral in Berlin hergestellt werden können, erhebliche Nachteile für den Verwaltungsablauf mit sich, die sich besonders ungünstig auf den Personalaufwand, die Verwaltungskosten und die Gebührenbelastung des Bürgers niederschlagen. Das Verfahren ist insgesamt zu wenig flexibel, weil bei unvorhergesehenen Bedürfnissen für die Ausstellung eines Führerscheins (z. B. „Ersatzführerschein“ bei Verlust) die Fahrerlaubnisbehörde nicht mehr selbst und sofort „helfen“ könnte, sondern den Führerschein erst in Berlin anfordern müßte; dies würde allein eine Laufzeit von etwa 3 Wochen bedeuten.

Aus diesen Gründen ist nach intensiven Beratungen auch mit den Bundesländern dem oben dargestellten Modell 1 des gesi-

cherten Blankoführerscheins einhellig der Vorzug gegeben worden. Um die Verfälschungssicherheit des Vordrucks zu verbessern, werden in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift bestimmte Anleitungen für die Ausfertigung gegeben, die Manipulationen am Führerschein leichter erkennbar machen sollen.

Die Wahl des Modells 1 schließt nicht aus, zu einem späteren Zeitpunkt auf das Modell 3 oder ein inzwischen weiter verbessertes Modell 2 überzuwechseln. Möglichkeiten dafür werden weiter geprüft.

5. Verlängerung der Umtauschfrist für ausländische Führerscheine

In der EG-Führerscheinrichtlinie sind bindende Regelungen über die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine aus EG-Mitgliedstaaten und den prüfungsfreien Umtausch solcher Führerscheine bei einem Wohnsitzwechsel innerhalb der EG getroffen worden. Diese Richtlinie ist durch die Dritte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. November 1982 (BGBl. I S. 1533) durch entsprechende Änderungen der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr (IntKfzV) sowie der StVZO in das nationale Recht umgesetzt worden.

Nach Artikel 1 der Richtlinie berechtigen Führerscheine aus EG-Mitgliedstaaten sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen, für die sie gelten. Artikel 8 begrenzt die Dauer dieser Berechtigung in der Weise, daß ein nationaler Führerschein nach Erwerb eines ordentlichen Wohnsitzes in einem anderen Mitgliedstaat dort noch längstens ein Jahr Gültigkeit hat. Weiter sieht dieser Artikel vor, daß innerhalb dieser Jahresfrist dem Inhaber auf Antrag gegen Abgabe seines ausländischen Führerscheins ohne Ablegung einer praktischen oder theoretischen Prüfung oder einer Gesundheitsuntersuchung eine nationale Fahrerlaubnis zu erteilen ist.

Dementsprechend wurde in der Bundesrepublik Deutschland in § 4 IntKfzV die Gültigkeit ausländischer Führerscheine (auch aus Drittstaaten) nach Begründung eines ständigen Aufenthalts auf 12 Monate begrenzt. Gleichzeitig wurde in § 15 Abs. 1 StVZO festgelegt, daß einem Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem EG-Staat eine deutsche Fahrerlaubnis ohne erneute Prüfung erteilt wird, wenn er innerhalb von 12 Monaten seit Begründung des ständigen Aufenthalts einen entsprechenden Antrag stellt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine deutsche Fahrerlaubnis nur unter den Voraussetzungen erteilt, die für einen Erstbewerber gelten, d. h. es muß eine volle theoretische und praktische Fahrprüfung abgelegt werden.

Für Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem Drittstaat gilt die befristete Umtauschmöglichkeit ebenfalls. Sie müssen allerdings eine sechsmonatige Fahrpraxis im Inland nachweisen können und andernfalls eine theoretische Prüfung ablegen.

Die dargestellte Regelung hat – obwohl ähnliche Vorschriften bereits vor Inkrafttreten der Richtlinie und der Dritten Änderungsverordnung bestanden – zu Beschwerden von Bürgern aus EG-Mitgliedstaaten geführt, die die Jahresfrist für die prüfungsfreie Umschreibung versäumt haben. Um insbesondere für sie die Bedingungen bei einer Wohnsitzverlegung in die Bundesrepublik Deutschland zu verbessern, wird diese Frist in § 15 StVZO um zwei Jahre auf insgesamt 3 Jahre verlängert. Das Recht nach § 4 IntKfzV, mit einem ausländischen Fahrausweis im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, bleibt allerdings, wie international und auch in allen anderen EG-Staaten üblich, weiterhin auf 1 Jahr beschränkt.

Die Verlängerung der Umtauschfrist gerade um 2 Jahre folgt vergleichbaren, in der StVZO geregelten Fällen. Die StVZO geht mehrfach davon aus, daß nach 2 Jahren ohne Fahrpraxis nicht mehr vermutet werden kann, daß ein Fahrerlaubnisbewerber die für die Teilnahme am Straßenverkehr notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten noch besitzt, und fordert deshalb die Ablegung einer vollen Fahrprüfung, so z. B. nach der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung, wenn seit der Entziehung mehr als 2 Jahre verstrichen

sind (§ 15 c StVZO). Gegen die Anwendung dieses Grundsatzes auf den vorliegenden Fall kann nicht eingewendet werden, daß Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse nach dem Wegfall der einjährigen Fahrberechtigung häufig weiter im Inland noch Kraftfahrzeuge führen und damit ihre Fahrpraxis erweitern, da dies als illegales Verhalten naturgemäß nicht zu ihren Gunsten berücksichtigt werden kann.

Die Fristverlängerung soll aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung auch für Inhaber von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten gelten.

Die Dreijahresfrist gilt darüber hinaus auch für die erleichterte Erteilung der besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 l StVZO).

Nach Ablauf der Frist von drei Jahren wird die prüfungsfreie Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis im Wege einer Ausnahme nach § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO nur noch in ganz eng begrenzten Fällen möglich sein.

6. Datenübermittlung zwischen den Sonder- und den allgemeinen Fahrerlaubnisbehörden (§ 14 Abs. 4 StVZO)

Die bisherigen Vorschriften über die gegenseitige Unterrichtung von Sonder- und allgemeinen Fahrerlaubnisbehörden haben sich als zu knapp und nicht praxisgerecht erwiesen. Die vorgesehenen Ergänzungen dienen vor allem der Sicherstellung der gegenseitigen Information in den Fällen, in denen eine der beiden Behörden bei einem Fahrerlaubnisbewerber/-inhaber Eignungsmängel feststellt, die auch zu Konsequenzen im Zuständigkeitsbereich der anderen Behörde führen können.

7. Verlängerung der 29. Ausnahmeverordnung zur StVZO

Vor Inkrafttreten der Neunundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. November 1981 (BGBl. I S. 1183) bestand Rechtsunsicherheit darüber, ob die sog. „neuartigen Fahrzeugkombinationen“ und vergleichbare Fahrzeuge fahrerlaubnisrechtlich der Klasse 2 oder 3 zuzuordnen sind (vgl. Begründung zu der genannten Verordnung, VkB I 1981 S. 445). Die Ausnahmeverordnung geht fahrerlaubnisrechtlich davon aus, daß diese Fahrzeuge der Klasse 2 zugehören, gestattet aber, sie bis zum 31. Dezember 1985 noch mit der Fahrerlaubnis der Klasse 3 zu fahren.

Die Befristung sollte darauf hinweisen, daß mit der ursprünglich zum 1. 1. 1986 geplanten Anpassung der nationalen Fahrerlaubnisklassen an die international übliche Klasseneinteilung auch die endgültige fahrerlaubnisrechtliche Zuordnung der neuartigen Fahrzeugkombinationen und vergleichbarer Fahrzeuge zur Klasse 2/C erfolgen würde. Da die Übernahme der internationalen Klasseneinteilung bis zu einer Regelung auf EG-Ebene aufgeschoben wird, soll die 29. Ausnahmeverordnung verlängert werden. An der Absicht, die genannten Fahrzeuge endgültig der Klasse 2/C zuzuordnen, wird aber festgehalten.

8. Kosten

Bund und Länder werden insoweit belastet, als sie eigene Fahrschulen unterhalten (§ 30 des Fahrerlaubnisgesetzes). Die Kostenbelastung beruht darauf, daß Ausbildungsfahrzeuge beschafft werden müssen, die den neuen Anforderungen entsprechen. Der Bundesminister der Verteidigung benötigt ca. 110 Krafträder; hierfür entstehen Kosten in Höhe von ca. 1,1 Millionen DM zuzüglich ca. 1,2 Millionen DM für die Ausrüstung der Krafträder mit Funk. Die entsprechenden Kosten im Bereich des Bundesministers des Innern (Bundesgrenzschutz und Bereitschaftspolizei) werden sich auf ca. 100 000 DM belaufen.

Im Bereich der Klasse 2 benötigen Bundesgrenzschutz und Bereitschaftspolizei ca. 60 Anhänger zum Stückpreis von ca. 35 000 DM.

Bei der Bundeswehr sind im Klasse-2-Bereich Fahrzeugbeschaffungen von insgesamt etwa 25 Millionen DM erforderlich. Die Anschaffungskosten können jedoch über mehrere Haushaltsjahre verteilt werden.

Wegen der verschärften Anforderungen an Ausbildung und Prüfung, insbesondere auch an die Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge, ist mit entsprechenden zusätzlichen Kosten auch für die Fahrschul Ausbildung zu rechnen. Ob es jedoch angesichts des starken Wettbewerbs zwischen den Fahrschulen zu einer nennenswerten Erhöhung der Entgelte für die Ausbildung an Fahrschulen kommen wird, erscheint eher zweifelhaft.

Die Verlängerung der Prüfzeiten bei der praktischen Prüfung bedingt einen entsprechend höheren Zeit- und Arbeitsaufwand pro Prüfung für die in diesem Bereich eingesetzten Sachverständigen der Technischen Prüfstellen. Bei in etwa gleichbleibender Anzahl der Prüfungen wird daher die Einstellung und Ausbildung zusätzlichen Personals erforderlich. Dementsprechend erhöht sich der Personalaufwand, der nur durch eine entsprechende deutliche Gebührenanpassung ausgeglichen werden kann. Diese muß zu dem Zeitpunkt wirksam werden, in dem die verlängerten Prüfzeiten in Kraft treten, d. h. 18 Monate – bzw. bei Klasse 2 30 Monate – nach Inkrafttreten der Gesamtverordnung. Im Hinblick auf diesen relativ großen Zeitraum läßt sich das Ausmaß der zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmenden Anpassung der Prüfungsgebühren an die erweiterten Prüfzeiten heute noch nicht zuverlässig abschätzen.

Auf die Gemeinden als Fahrerlaubnisbehörden kommt kein nennenswerter Mehraufwand zu, weil das Verfahren der Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Ausfertigung der Führerscheine grundsätzlich unverändert bleibt. Das gilt auch für die zusätzlichen Aufgaben, die nach § 14 Abs. 4 StVZO zur Verbesserung des Informationsaustausches mit den Sonderfahrerlaubnisbehörden anfallen. Der Führerscheinvordruck verteuert sich wegen seiner fälschungssicheren Ausstattung von derzeit ca. 0,20 auf ca. 0,60 DM, auch können sich die Ausgaben für die Ausfüllmaterialien erhöhen; es steht aber noch nicht fest, ob deswegen eine – allenfalls nur geringfügige – Anhebung der Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Fahrerlaubnis und Ausfertigung des Führerscheins notwendig wird. Insgesamt sind nennenswerte Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, angesichts der relativen Geringfügigkeit der in einzelnen Bereichen anfallenden Kosten, nicht zu erwarten.

II. Einzelvorschriften

1. Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

– Nr. 1 (Inhaltsübersicht):

Die Vorschriften enthalten die erforderlichen Anpassungen der Inhaltsübersicht.

– Nr. 2 (Änderung von § 5):

Die Streichung des Hinweises auf die unterschiedliche Betriebsart in § 5 Abs. 1 Satz 1, Satz 3 und Satz 4 vollzieht eine durch die technische Entwicklung in der Praxis stattgefundene Entwicklung nach (Buchstabe a) aa) und gg)).

Unter Buchstabe a) bb) wird in der Definition der Fahrzeuge der Klasse 1 eine notwendige Folgeänderung zur Anhebung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse 4 (siehe unten zu § 18) vollzogen.

Unter Buchstabe cc) werden die neugeschaffenen Klassen 1 a (leistungsbeschränktes Motorrad) und 1 b (Leichtkraft) in die Verordnung eingefügt. Dabei wurde bei der Beschreibung der technischen Abgrenzungskriterien des Klasse-1a-Motorrades auf die zusätzliche Festlegung einer Drehzahlgrenze verzichtet. Die Festlegung einer höchstzulässigen Drehzahl hätte zwar zusätzlich zu den bereits vorhandenen Eingrenzungskriterien eine engere Festlegung der Leistungscharakteristik der Motorräder dieser Klasse ermöglicht; die dadurch in der Praxis entstehenden Probleme stehen jedoch in keinem Verhältnis zu dem zusätzlich erzielbaren Sicherheitsgewinn. So hätten z. B. wegen Erreichens relativ hoher Nennleistungsdrehzahlen eine große Anzahl von derzeit am Markt befindlichen Motorrädern, die ansonsten die Kriterien der Klasse 1a erfüllen, nicht mehr in diese

Klasse eingestuft werden können, obwohl sie von ihrer Leistung und von ihrem Gewicht her durchaus als „Einstiegsfahrzeuge“ für Motorradanfänger geeignet sind. Außerdem hätten unterschiedliche Drehzahlgrenzen für Zwei- und Viertaktmotoren festgelegt werden müssen, um Wettbewerbsbeschränkungen zu verhindern. Auch aus Umweltschutzgesichtspunkten ist die Festlegung einer Drehzahlgrenze nicht mehr erforderlich, nachdem durch die Achte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. 11. 1984 (BGBl. I S. 1371) mit Wirkung vom 1. 12. 1984 in Anlage XX Anhang 4 Lärmgrenzwerte für alle Zweiradkategorien festgelegt worden sind. Neben dieser „Wirkvorschrift“ bedarf es keiner zusätzlichen Bauvorschrift, die zudem nicht in die Systematik des fahrerlaubnisrechtlichen Teils der StVZO passen würde. Aus den gleichen Gründen wurde auf eine Drehzahlbegrenzung in der bisherigen Definition des Leichtkraftrades verzichtet (vgl. auch Einzelbegründung zu Nr. 20).

Die Buchstaben dd) und ee) enthalten redaktionelle Anpassungen.

Zu Buchstabe ff): Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung s. I. Allgemeines, Nr. 2.

Unter Buchstabe b) wird Absatz 2 Satz 1 – Einschlußregelungen – mit Blick auf die Einfügung der neuen Klassen 1a und 1b neu gefaßt, ohne daß damit materielle Änderungen verbunden wären.

Die Regelung unter Buchstabe c) aa) dient dem Besitzstandsrecht bisheriger Inhaber von Fahrerlaubnissen der Klasse 1 mit der Beschränkung auf Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem wird unter bb) eine Entwicklung nachvollzogen, die in der Praxis durch Ausnahmegenehmigungen der Bundesländer mit Bezug auf Pkw bereits weitgehend stattgefunden hat. Sicherheitsbedenken bestehen insoweit nicht, da es sich nur noch um relativ wenige Umtauschfälle hinsichtlich der vor dem Jahre 1954 erworbenen Fahrerlaubnisse handelt, deren Inhaber sowohl vom Alter als auch von ihrer Fahrerfahrung her auch bei der Benutzung etwas größerer Fahrzeuge kein zusätzliches Unfallrisiko erwarten lassen. Hinsichtlich der Kraftfahrzeuge bleibt die bisherige Regelung bestehen.

– Nr. 3 (Änderung von § 7):

Die Änderung besteht materiell darin, daß das Mindestalter für die unbeschränkte Klasse 1 aus den im allgemeinen Teil der Begründung genannten Gründen auf 20 Jahre heraufgesetzt wird. Die übrigen Änderungen dienen der redaktionellen Anpassung.

– Nr. 4 (Änderung von § 8):

Zu Buchstabe a)
Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung:

In zahlreichen Fällen hat der Zeitpunkt der Einreichung eines Fahrerlaubnis-Antrags rechtliche Bedeutung, z. B. für die Einhaltung von Fristen. Deshalb ist es notwendig, daß der Antrag schriftlich eingereicht wird, um diesen Zeitpunkt eindeutig festzuhalten. Durch die Neufassung des § 8 Abs. 1 wird die Verwaltungspraxis nicht erschwert, weil schon bisher praktisch alle Anträge schriftlich – unter Verwendung einheitlicher Formulare – eingereicht werden.

Zu Buchstabe b) aa)

Die Vorschrift wird hinsichtlich der Lichtbildmaße dem einzuführenden EG-Führerscheinvordruck angepaßt.

Zu Buchstabe b) bb)

Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung:

Folgeänderung zu § 5 Abs. 1 Satz 3

– Nr. 5 (Änderung von § 8a):

Folgeänderung zu § 5.

– Nr. 6 (Änderung von § 9):

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Die Verwaltungspraxis hat gezeigt, daß die Verwaltungsbehörde die Ermittlungen über die Kraftfahreignung anstellt. Die örtlichen Behörden sind in der Regel dazu oft aus fachlichen und organisatorischen Gründen nicht in der Lage. Der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis kann unbeschadet dieser Regelung aus Gründen der Bürgernähe weiterhin bei der örtlichen Behörde gestellt werden.

– Nr. 7 (Änderung von § 10):

Die Neufassung des bisherigen Absatzes 1 und die Aufteilung in zwei Absätze (neuer Absatz 3, der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4) enthalten neben einer redaktionellen Bereinigung folgende inhaltliche Neuerungen:

Der Hinweis auf das zu verwendende Führerscheinstempeleinbildet die Einführung des neuen Führerscheinvordrucks nach dem EG-Modell. Während die bisherigen Vordrucke zu meist von privaten Druckereien bezogen wurden, dürfen in Zukunft nur noch von der Bundesdruckerei hergestellte Vordrucke verwendet werden, damit die angestrebte Verbesserung der Fälschungssicherheit gewährleistet ist.

Die Neuregelung in Absatz 3 Satz 1, nach der ein neuer Führerschein auch dann auszufertigen ist, wenn der Antragsteller die Erweiterung der Fahrerlaubnis auf eine andere Klasse beantragt, beruht darauf, daß die nicht zugeteilten Klassen auf den künftigen Führerscheinvordrucken ausgestanzt werden.

Da bei einer Erweiterung der Fahrerlaubnis grundsätzlich alle Vorschriften anzuwenden sind, die auch für die Ersterteilung gelten, wird – auch um Mißverständnisse zu vermeiden – die bisherige Anführung einzelner Erteilungsvoraussetzungen aufgegeben; dies betrifft die §§ 8b, 9a, 9c und 12a.

Zu Buchstabe a) letzter Satz

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wird die Fahrerlaubnis durch die Aushändigung des Führerscheins erteilt. In neuerer Zeit hat die Verwaltungsgerichtsbarkeit zum Teil dieser Rechtsprechung widersprochen und die Erteilung der Fahrerlaubnis z. B. schon zu dem Zeitpunkt angenommen, zu dem der Sachverständige oder Prüfer dem Fahrerlaubnisbewerber das Bestehen der Prüfung bekanntgegeben hat. Dieser Rechtsprechung kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil die Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses nicht in jedem Fall das Verfahren abschließt, sondern häufig der Führerschein nochmals zur Verwaltungsbehörde zurückgegeben werden muß, um erforderliche Auflagen oder Beschränkungen einzutragen. Hinzu kommt, daß die Aushändigung des Führerscheins der eindeutig feststellbare Zeitpunkt ist, an dem die Fahrberechtigung beginnt. Um dies sicherzustellen und um die entstandene Unsicherheit zu beseitigen, ist eine ausdrückliche Klarstellung in der Verordnung erforderlich.

Zu Buchstabe b) letzter Satz: Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung s. I. Allgemeines, Nr. 2.

– Nr. 8 (Änderung von § 11), Nr. 27 (neue Anlage XXVI):

Mit den Änderungen des § 11 werden die Anforderungen an die Befähigungsprüfung neugefaßt, insbesondere im Hinblick auf die im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 insoweit angekündigten Maßnahmen.

Absatz 1 enthält allgemeine Anforderungen und Zielvorstellungen, die der Sachverständige oder Prüfer bei der Bestimmung des Prüfbezirks beachten soll. Auf eine gesetzliche Detailregelung über den Prüfbezirk wurde verzichtet, damit unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten in den einzelnen Bundesländern Rechnung getragen werden kann. Sinn und Zweck der Vorschrift besteht jedoch darin, solche Orte, die eine Fahrerlaubnisprüfung unter – nach heutigen Maßstäben – verkehrsgerechten Bedingungen nicht erlauben, als Prüf-

bezirk auszuschalten und darüber hinaus einen möglichst gleichen Schwierigkeitsgrad der Prüfungen sicherzustellen. Die genannten Anforderungskriterien an die Prüfbezirke sollen in den Prüfungsrichtlinien noch näher erläutert werden. Dazu kann auf einen von der Bundesanstalt für Straßenwesen veranlaßten Forschungsbericht zurückgegriffen werden, in dem ein entsprechendes Anforderungsprofil an den Prüfbezirk aufgestellt worden ist.

Absatz 1 letzter Satz soll Zweifel über die Reihenfolge der Prüfungsteile und deren zulässigen zeitlichen Abstand vom Erreichen des Mindestalters beseitigen und damit einen einheitlichen Vollzug sicherstellen.

In Absatz 2 i. V. m. Anlage XXVI werden erstmals für alle Fahrerlaubnisklassen detaillierte Mindestanforderungen an die Prüfungsfahrzeuge aufgestellt.

Die Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge im Zweiradbereich orientieren sich an der diesbezüglichen Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen. Das Prüfungsfahrzeug für die Klasse 1a entspricht dem z. Z. für Ausbildung und Prüfung in der jetzigen Klasse 1 weithin verwendeten Motorrad. Das Prüfungsfahrzeug für die neue Klasse 1 unbeschränkt muß sich in Leistung, Beschleunigung und Gewicht deutlich vom Prüfungsfahrzeug für die kleinere Kategorie abheben; die Grenzwerte von 37 kW und 200 kg Leergewicht tragen dem Rechnung.

Nachdem Artikel 3 Nr. 1 für die Fahrschul Ausbildung im Bereich der motorisierten Zweiräder künftig die Verwendung einer Funkanlage vorschreibt, kann nunmehr auch die Durchführung der praktischen Prüfung bei den Klassen 1, 1a und 1b wirklichereitsnäher und damit wirkungsvoller gestaltet werden. Bisher fährt der Prüfling lediglich hinter dem Fahrzeug her, in dem sich Fahrlehrer und Sachverständiger oder Prüfer befinden. Durch Verwendung des Funks kann künftig gefordert werden, daß der Prüfling vorausfährt und dadurch gezwungen ist, die Verkehrssituation allein zu beurteilen.

Krafträder mit kombinierter Vorder- und Hinterradbremse (sog. „Integralbremssystem“) werden als Prüfungsfahrzeuge ausgeschlossen. Gemessen am Gesamtbestand haben sie nur geringe Verbreitung gefunden; im Bremsverhalten weichen sie im Verhältnis zu Motorrädern mit herkömmlichem Bremssystem erheblich ab. Da sie somit nicht als verkehrstübliche Krafträder angesehen werden können, sind sie als Prüfungsfahrzeuge ungeeignet. Allerdings sollte es den Fahrschulen nicht verwehrt werden, einen Teil der Ausbildung auf Maschinen mit „Integralbremssystem“ durchzuführen, wenn ein Fahrerlaubnisbewerber dies wünscht. Hinsichtlich der Ausbildungs- und Lehrfahrzeuge (s. Artikel 3 Nr. 1 und 2) ist daher kein Verbot aufgenommen worden.

Die Prüfung für Klasse 2 wird bisher größtenteils auf kleinen Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen abgelegt. Dies entspricht nicht mehr den Erfordernissen des herrschenden Straßenverkehrs. Da in der Praxis mit dieser Fahrerlaubnis in der Regel Lastkraftwagen mit Anhänger oder Sattelkraftfahrzeuge geführt werden, sollen auch nur noch solche Fahrzeugkombinationen als Prüfungsfahrzeuge Verwendung finden dürfen. Die vorgesehenen Mindestwerte für Abmessungen und Gewichte reichen für die Zwecke der Befähigungsprüfung aus.

Die Anforderungen an das Prüfungsfahrzeug für die Klasse 3 sind lediglich insoweit geändert worden, als nunmehr eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h festgesetzt worden ist. Damit sollen Fahrzeuge mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten, die für die nach der Prüfung mit der Fahrerlaubnis der Klasse 3 gefahrenen Fahrzeuge nicht repräsentativ sind, ausgeschlossen werden.

Um irreguläre Prüfungsverhältnisse zu vermeiden, muß sichergestellt sein, daß die an Ausbildungsfahrzeugen üblichen Kennzeichnungen während der Prüfungsfahrt entfernt sind. Auch indirekte Hinweise, die auf die Verwendung als Prüfungsfahrzeug aufmerksam machen können, wie Beschriftungen und auffällige Lackierungen etc., schließen eine Benutzung als Prüfungsfahrzeug aus.

Im übrigen wird auf die Begründung zu Artikel 3 Nr. 1 und 2 (Ausbildungs- und Lehrfahrzeuge) verwiesen.

Absatz 3 entspricht im wesentlichen dem bisherigen Absatz 2 Satz 1, wobei in Nr. 3 noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen wird, daß im Fall der Klasse 2 die Prüfung mit einem Anhänger durchgeführt werden muß.

Absatz 4 enthält i. V. m. Anlage XXVI die Festlegung der Mindestdauer der reinen Fahrzeit bei der praktischen Prüfung. Während bisher generell dafür 30 Minuten vorgeschrieben waren, ist die Fahrzeit nun auf die Erfordernisse der jeweiligen Klasse abgestimmt. Dabei werden die Zeiten deutlich angehoben, nämlich auf 60 Minuten bei den Klassen 1 und 2 und 45 Minuten bei den Klassen 1 a und 3. Für bestimmte Fälle der Erweiterung einer Fahrerlaubnis sind Kürzungen der Dauer der Prüfungsfahrt zulässig.

Weiter wird für alle Klassen, mit Ausnahme der Klasse 4, vorgeschrieben, daß etwa die Hälfte der Prüfungsdauer für Außerortsfahrten zu verwenden ist. Dadurch soll der besondere Stellenwert der Prüfung im Außerortsbereich unterstrichen werden. Wegen der besonderen Situation in Berlin wird insoweit eine Sonderregelung getroffen.

Absatz 5 setzt Fristen, die nach einer nichtbestandenem Fahrerlaubnisprüfung eingehalten werden müssen, bevor eine erneute Prüfung zulässig ist. Neu ist insbesondere die Einschränkung für Wiederholungsprüfungen nach mehrmaligem Mißerfolg. Künftig soll nach dreimaligem Nichtbestehen der theoretischen oder der praktischen Prüfung ein Zeitraum von drei Monaten vergehen, ehe ein weiterer Prüfungsversuch unternommen werden darf. Diese Regelung soll der heutigen Praxis entgegenwirken, Wiederholungsprüfungen „auf gut Glück“ zu unternehmen. Die drohende Verzögerung von drei Monaten nach dreimaligem Nichtbestehen zielt darauf ab, die Fahrerlaubnisbewerber künftig dazu anzuhalten, sich gründlicher auf eine Wiederholungsprüfung vorzubereiten.

Um eine einheitliche Praxis sicherzustellen, wird in Absatz 6 die Gültigkeitsdauer der theoretischen Prüfung auf zwölf Monate festgeschrieben. Die weitere Regelung, daß der Zeitraum zwischen Abschluß der Prüfung und Aushändigung des Führerscheins zwei Jahre nicht überschreiten darf, trägt dem mehrfach in der StVZO enthaltenen Grundsatz Rechnung, daß nach zwei Jahren ohne Fahrberechtigung – die Fahrerlaubnis wird mit der Aushändigung des Führerscheins erteilt – nicht mehr vermutet werden kann, daß der Betreffende noch über die zur Teilnahme am Verkehr erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt.

– Nr. 9 (Änderung von § 11 b):

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Im Rahmen der Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallbelastung der Fahranfänger und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist von besonderer Bedeutung, daß nur Kraftfahrzeugführer zugelassen werden, die in einer Prüfung u. a. nachgewiesen haben, daß sie das Führen von Kraftfahrzeugen der jeweiligen Erlaubnisklasse technisch voll beherrschen.

Das Führen eines Kraftfahrzeuges mit automatischer Kraftübertragung ist wesentlich einfacher als das Führen eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe, weil die Vorgänge des Kuppelns und Schaltens entfallen. Dies gilt insbesondere für das Fahren im Stadtverkehr.

Die schriftliche Bestätigung einer Fahrschule, daß der Bewerber mindestens sechs Fahrstunden zu 45 Minuten auf einem Kraftfahrzeug der Klasse 3 mit Schaltgetriebe ausgebildet worden ist, reicht für den Nachweis einer entsprechenden Fahrfertigkeit nicht aus, zumal nach der derzeitigen Rechtslage die Fahrschule nicht einmal bestätigen muß, daß die Ausbildung erfolgreich war, d. h., daß das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe im Verkehr beherrscht wird.

– Nr. 10 (Änderung von § 14):

Die Änderungen unter Buchstabe a) sind Folgeänderungen zur Änderung des § 5 (vgl. Nr. 2 Buchstabe a) aa)).

In Buchstabe b) wird die bisherige Vorschrift in § 14 Abs. 4 dahin ergänzt, daß die Verwaltungsbehörde der Sonderfahrerlaubnisbehörde nicht nur – wie bisher – die Erteilung der allgemeinen Fahrerlaubnis, sondern auch deren unanfechtbare Versagung sowie deren unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entziehung unverzüglich mitzuteilen hat.

Außerdem wird umgekehrt auch die Sonderfahrerlaubnisbehörde verpflichtet, der allgemeinen Fahrerlaubnisbehörde von der Erteilung sowie der unanfechtbaren oder vorläufig wirksamen Entziehung einer Sonderfahrerlaubnis Mitteilung zu machen. Dies entspricht der zum Teil schon gängigen Praxis, für die nunmehr eine ausdrückliche Rechtsgrundlage geschaffen wird.

– Nr. 11 (Änderung von § 14 a):

Das Fahrerlaubnisrecht unterscheidet zwischen der allgemeinen Fahrerlaubnis, geregelt in Abschnitt II der StVZO, beginnend mit § 4, und der besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, geregelt in Abschnitt III, beginnend mit § 15 d. Aufgrund der Stellung des § 14 a in Abschnitt II sind in der Vergangenheit Unklarheiten entstanden, inwieweit dieser Paragraph auch eine in der DDR erteilte Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen erfaßt. Um diese Zweifel auszuräumen, wird der Wortlaut der Vorschrift an die Fassung des § 4 IntKfzV angepaßt. Diese Fassung hebt hinsichtlich der Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis auf den „Umfang der dadurch nachgewiesenen Berechtigung“ ab und schließt damit auch das Führen von Kraftomnibussen ein, für die nach der StVZO zusätzlich eine besondere Fahrerlaubnis notwendig ist.

Allerdings ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Obwohl in der DDR durch die StVZO vom 26. 11. 1981 (GBI. I 1982 Nr. 1 S. 6) die internationale Klasseneinteilung A bis E eingeführt worden ist, ist neben der Fahrerlaubnis der Klasse D, die zum Führen von Kraftomnibussen berechtigt, zur Beförderung von Personen weiterhin zusätzlich ein Personenbeförderungs-Erlaubnisschein erforderlich, der nach den Vorschriften der BOKraft der DDR erteilt wird. Durch die Erwähnung des Personenbeförderungs-Erlaubnisscheins in § 14 a Abs. 2 wird klargestellt, daß auch er in der Bundesrepublik Deutschland verlangt wird.

– Nr. 12 (Änderung von § 15):

Zu den Buchstaben a) und b)

Unter Buchstabe a) aa) wird die Frist in Absatz 1 für die erleichterte Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis aufgrund einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften erteilten Fahrerlaubnis von bisher zwölf Monaten auf drei Jahre verlängert. Der neu aufgenommene Zusatz, daß die ausländische Fahrerlaubnis im ersten Jahr seit Begründung eines ständigen Aufenthalts im Geltungsbereich dieser Verordnung zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt haben muß, weist darauf hin, daß die einjährige Fahrberechtigung nach § 4 IntKfzV nach wie vor bestehen bleibt.

Die Streichung des Satzes 2 unter Buchstabe a) bb) beruht darauf, daß nach der Verlängerung der Umtauschfrist auf drei Jahre nach den Mindestaltersregelungen in den anderen EG-Ländern kein Fall mehr denkbar ist, in dem das für die Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis erforderliche Mindestalter noch nicht erreicht wäre.

Die Änderung unter Buchstabe b) aa) erster Halbsatz beruht auf der Streichung des Satzes 2 in Absatz 1.

Die Verlängerung der Umtauschfrist auf drei Jahre gilt auch für Inhaber einer in einem Drittstaat ausgestellten Fahrerlaubnis; dies ergibt sich aus der unveränderten Bezugnahme auf Absatz 1. Der Zusatz „im ersten Jahr“ (Änderung unter Buchstabe b) aa) zweiter Halbsatz) trägt auch hier dem

Umstand Rechnung, daß die für den erleichterten Umtausch notwendige Fahrpraxis von mindestens sechs Monaten legal nur im ersten Jahr seit Begründung des ständigen Aufenthalts erworben werden kann.

Die Änderung unter Buchstabe b) bb) ist eine Folgeänderung zur Änderung von § 11 (vgl. Nr. 8).

Zu Buchstabe c

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Folgeänderung zu § 11 b (vgl. Nr. 9)

- Nr. 13 und 14 (Änderung der §§ 15 b und 15 c):
Folgeänderungen zur Änderung der §§ 10 und 11 (vgl. Nr. 7 und 8).

- Nr. 15 (Änderung von § 15 d):
Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung:

Entsprechend dem bereits vor einiger Zeit in das Personenbeförderungsgesetz und in die BOKraft eingeführten modernen Begriff „Taxi“ („Taxen“) sind anstelle des antiquierten Begriffs „Kraftdroschke(n)“ insoweit nun auch die einschlägigen Vorschriften der StVZO der neuen Terminologie des PBefG anzupassen.

Durch die Vorschrift des § 15 d, nach der nur derjenige Personen in Kraftfahrzeugen befördern darf, der hierfür die besondere Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung besitzt, soll vor allem zum Schutz der beförderten Personen sichergestellt werden, daß der Fahrzeugführer sowohl gesundheitlich als auch charakterlich zur Personenbeförderung geeignet ist. Diesem Sinn und Zweck der Vorschriften der §§ 15 d ff. StVZO werden diese jedoch nicht in dem erforderlichen Umfang gerecht, weil die Führer von Kraftfahrzeugen, mit denen Ausflugsfahrten und Ferien-Zielreisen im Sinne des § 48 PBefG durchgeführt werden, bisher nicht von § 15 d erfaßt werden. Aber auch die hierbei beförderten Personen haben Anspruch auf Schutz vor ungeeigneten Fahrzeugführern wie die Fahrgäste von Taxen oder Mietwagen. Es ist deshalb nicht nur gegenüber diesen Fahrgästen, sondern auch gegenüber den Führern von Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen recht und billig, wenn auch die Führer der bei Ausflugsfahrten und Ferienzziel-Reisen eingesetzten Personenkraftwagen der Pflicht zum Besitz der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung unterworfen werden.

- Nr. 16, 17 und 18 (Änderung der §§ 15 e, 15 g und 15 h):
Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung:
Folgeänderungen zu § 15 d (vgl. Nr. 15)

- Nr. 19 (Änderung von § 15 l):
In Absatz 1 wird die Verlängerung der Umtauschfrist wie für die allgemeine Fahrerlaubnis auch für die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen von bisher einem auf drei Jahre verlängert. Die bisherige Regelung in Absatz 1 Satz 2 für den Fall, daß der Bewerber das erforderliche Mindestalter noch nicht erreicht hat, ist überflüssig geworden (s. Einzelbegründung zu Nr. 12).

Der neue Absatz 2 dehnt die Erleichterungen, die für Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftomnibussen aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften hinsichtlich des Erwerbs einer besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bestehen, auf die Inhaber entsprechender Fahrerlaubnisse aus der Deutschen Demokratischen Republik aus. Dies ist zur Beseitigung von Zweifeln aus den in der Einzelbegründung zu Nr. 11 genannten Gründen notwendig.

- Nr. 20 (Änderung von § 18):
In § 18 Abs. 2 Nr. 4 wird die bisher durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder (Mo-

kicks) und Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) von 40 auf 50 km/h angehoben. Damit setzen sich Fahrzeuge dieser Kategorie zum einen deutlich vom Mofa mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h ab, zum anderen ermöglicht die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit ein gefahrloseres „Mitschwimmen“ im Stadtverkehr, in dem diese Fahrzeuge üblicherweise eingesetzt werden.

In Nr. 4a beschränkt sich die Definition des Leichtkraftrades nunmehr auf die Fahrzeuge, die die bisher unter Buchstabe b) aufgeführten sog. Kleinkrafträder bisherigen Rechts abgelöst haben. Diese Kleinkrafträder spielen heute in der Praxis keine Rolle mehr, da sie seit dem 1. Januar 1984 nicht mehr als Neufahrzeuge zugelassen werden dürfen. Die weitere Verwendung der vor diesem Zeitpunkt erstmals in den Verkehr gekommenen Kleinkrafträder bisherigen Rechts als Leichtkrafträder im Sinne der Klasse 1 b wird durch entsprechende Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 (siehe Nr. 23 Buchstaben a und f) sichergestellt. Aus den bereits oben beim Kraftrad der Klasse 1 a genannten Gründen verzichtet die Verordnung beim Leichtkraftrad auf die Beibehaltung eines Drehzahllimits (siehe Einzelbegründung zu Nr. 2).

Die Änderungen in Absatz 4 Satz 2 und Absatz 4a Satz 2 folgen aus der Anhebung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 50 km/h für Mopeds/Mokicks. Da die Kleinkrafträder bisherigen Rechts nun nicht mehr in der Definition des Leichtkraftrades in § 18 Abs. 2 genannt werden, bezieht sich der Begriff ausschließlich auf Fahrzeuge der Klasse 4. Einer Erläuterung durch zusätzliche Erwähnung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit bedarf es daher nicht mehr.

- Nr. 21 (Änderungen der §§ 38 a, 50 und 56):
Die Änderungen sind notwendige Folgeänderungen zur Einführung des Begriffs „Mofa“ in die StVZO durch die 4. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 28. Februar 1985 (BGBl. I S. 499).

- Nr. 22 (Änderung des § 60 und der Anlagen VI und VII):
Folgeänderungen zur Änderung von § 18 Abs. 2 Nr. 4 (vgl. Nr. 20).

- Nr. 23 (Änderung des § 72):
Um die neuen oder geänderten Vorschriften reibungslos in die Praxis einzuführen, sind Übergangsregelungen erforderlich. Ihr Inhalt richtet sich nach der jeweiligen Sachlage. Insbesondere enthalten die Übergangsregelungen die Fristen, die für die Umstellung auf das neue Recht, vor allem für Investitionen oder Personalverstärkung, notwendig sind. Soweit Übergangsbestimmungen gestrichen werden, handelt es sich um solche, die durch Zeitablauf gegenstandslos geworden sind.

Die Änderung der Übergangsvorschrift für die Ausrüstung von Schulbussen mit zusätzlichen Blinkleuchten (Nr. 23 Buchstabe h) beruht darauf, daß die vom Bundesrat bei der Beratung der Achten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) eingesetzte Frist für die Nachrüstung bereits im Verkehr befindlicher Kraftomnibusse für die Schülerbeförderung zu kurz bemessen war. Die zur Verfügung stehende Zeit reicht für die organisatorische und technische Vorbereitung sowie die Nachrüstung selbst nicht aus. Insbesondere die öffentlichen Verkehrsträger mit ihren z. T. sehr großen Fuhrparks können in Schwierigkeiten geraten. Der ursprünglich für die Nachrüstung vorgesehene Termin mußte deshalb verlängert werden.

- Nr. 24 (Anlage IV):
Änderung auf Grund einer Änderung in der Organisationsstruktur der Deutschen Bundesbahn.

- Nr. 25 (Anlage XVII):
Folgeänderung aus der Neuregelung für Klasse 1
- Nr. 26 (Anlage XX):
Folgeänderung aus der Neufassung der Definition für Leichtkrafträder
- Nr. 27 (neue Anlage XXVI):
Siehe Einzelbegründung zu Nr. 8
- Nr. 28 (Vorbemerkungen zu bestimmten Mustern), Nr. 29 (neues Muster 1):
Wegen der Angaben zu Muster 1 siehe die Ausführungen im allgemeinen Teil unter Nr. 4. Die Vorbemerkung zu den Mustern 1 a, 1 c und 1 e ist inhaltlich unverändert.
- Nr. 30 (Änderung des Musters 1 c)
Ergänzung durch den Bundesrat
Begründung:
Folgeänderung zu § 15 d (vgl. Nr. 15)

2. Artikel 2 (Änderung der 29. Ausnahmeverordnung zur StVZO)

Begründung des Bundesrates:

Durch die Neunundzwanzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. November 1981 (BGBl. I S. 1183) ist die Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Zuordnung der sogenannten „neuartigen Fahrzeugkombinationen“ zu der Fahrerlaubnis Klasse 2 beseitigt worden. Hersteller und Nutzer dieser Fahrzeuge hatten solche Fahrzeugkombinationen als dreiachsige Züge bewertet und als solche in den Verkehr gebracht sowie deren zulässiges Gesamtgewicht bis zu 17,5 t ausgelegt. Unter Berufung darauf, daß es sich um dreiachsige Züge handelt, wurden diese Fahrzeuge mit der Fahrerlaubnis Klasse 3 gefahren. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit war eine eindeutige Zuordnung dieser Fahrzeugkombinationen zur Klasse 2 geboten.

Mit der Befristung sollte darauf hingewiesen werden, daß mit der zum 1. Januar 1986 geplanten Anpassung der nationalen Fahrerlaubnisklassen an die international übliche Klasseneinteilung auch die endgültige fahrerlaubnisrechtliche Zuordnung der „neuartigen Fahrzeugkombinationen“ zur Klasse 2 erfolgen würde. Die Übernahme der internationalen Klasseneinteilung ist bis zu einer Regelung auf EG-Ebene aufgeschoben.

Bei einem Wegfall der Befristung muß befürchtet werden, daß erneut derartige Fahrzeugkombinationen auf den Markt kommen und Fahrzeughersteller und Nutzer davon ausgehen, daß es auf Dauer bei dieser Regelung bleibt. Mit einer Verlängerung nur bis zum 31. 12. 1987 wird diese Rechtsunsicherheit beseitigt und verhindert, daß jetzt eine Entwicklung eintritt, die durch die Neunundzwanzigste Ausnahmeverordnung gerade verhindert werden sollte.

Anmerkung:

Der Bundesminister für Verkehr hatte beabsichtigt, das Datum „31. Dezember 1985“ zu streichen und die Ausnahmeverordnung auf unbestimmte Zeit zu verlängern. Auf eine erneute Befristung sollte verzichtet werden, weil eine endgültige Regelung im Zusammenhang mit der zu erwartenden generellen neuen Klasseneinteilung erfolgen sollte, deren Zeitpunkt aber noch nicht absehbar ist.

3. Artikel 3 (Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrgesetz)

Die Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrgesetz dient der im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 angekündigten Intensivierung der Fahrschulerausbildung. Sie paßt darüber hinaus die Verordnung an die Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen (§ 5 StVZO) an und hebt Bestimmungen, die sich als überflüssig erwiesen haben bzw. durch Zeitablauf überflüssig geworden sind, auf (Rechts- und Verwaltungseinfachung).

– Nr. 1 (Änderung von § 5):

Die Neufassung trägt hinsichtlich des Kraftradbereichs der Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen (§ 5 StVZO) Rechnung. Vor allem bezweckt sie eine Intensivierung der Fahrschulerausbildung auf Motorrädern und Lastkraftwagen.

Die vom Ausbildungsmotorrad der unbeschränkten Klasse 1 zu erfüllenden Kriterien sollen eine zu große Diskrepanz zwischen dem in der Fahrschule und später in der Praxis benutzten Motorrad verhindern. Zusammen mit der beabsichtigten Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung trägt die Neuregelung dazu bei, den Bewerber um die Fahrerlaubnis der unbeschränkten Klasse 1 schon während der Ausbildung besser als bisher mit den Besonderheiten eines schweren Motorrads vertraut zu machen.

Bezüglich der Ausbildungsfahrzeuge der Klassen 1 a, 1 b und 4 bleibt es bei den bisher vorgeschriebenen Fahrschulfahrzeugen. Für die Klasse-1a-Ausbildung kann jedoch ein um 10 kg leichteres Motorrad benutzt werden. Die Absenkung des Mindestleergewichts von 150 kg auf 140 kg entspricht dem Mindestleergewicht von 7 kg/kW und erscheint darüber hinaus vertretbar, weil für die neue Klasse 1 nunmehr ein mindestens 200 kg schweres Motorrad mit 37 kW vorgeschrieben wird.

Da der Güterfernverkehr vorwiegend mit Glieder- und Sattelzügen durchgeführt wird und auch die Fahrerlaubnis der Klasse 2 ausdrücklich das Führen von Zügen gestattet, erscheint es nicht länger vertretbar, die entsprechende Ausbildung lediglich auf Solo-Lastkraftwagen oder Omnibussen durchzuführen. Um die Ausbildung im Interesse der Verkehrssicherheit praxisgerechter zu gestalten, soll das Schwergewicht der Klasse-2-Ausbildung künftig auf der Zugausbildung liegen. Das schließt die Verwendung von Solo-Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw. zu Beginn der Ausbildung nicht aus, wie auch zu Beginn der Motorradausbildung Krafträder niedrigerer Klassen verwendet werden können. Die vorgeschriebenen Mindestabmessungen und -gewichte entsprechen dem Durchschnitt der in der Praxis eingesetzten Klasse-2-Fahrzeuge. Die Ausbildung auf solchen Fahrzeugen setzt jedoch den künftigen Fahrerlaubnisinhaber besser in die Lage, ohne größere Schwierigkeiten später auch schwerere Züge zu führen. Aus dem Erfordernis der eigenen Lenkung des Anhängers ergibt sich, daß Doppel- und Tandemachsen ausgeschlossen sind. Um die Ausbildung möglichst praxisnah zu gestalten, darf die Sicht nach hinten – vor allem beim Rückwärtsfahren – nur über Außenspiegel möglich sein. Dies schließt im Gegensatz zur früheren Regelung die Verwendung von Zugfahrzeugen mit Rückfenstern und niedrigem Kasten- oder Planenaufbau aus.

Die schon nach der alten Fassung erforderliche Druckluftbremsanlage wird insofern spezifiziert, als nunmehr die seit langem in der Praxis übliche Zweileitungsbremsanlage vorgeschrieben wird, um zu vermeiden, daß sehr alte, noch mit einer Einleitungsbremsanlage ausgerüstete Lastkraftwagen als Ausbildungsfahrzeuge benutzt werden.

Ob Ausbildungsfahrzeuge für Klasse 2 auch beladen sein müssen, bleibt einer besonderen Regelung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorbehalten. Die vorgeschriebene, durch die Bauart bestimmte Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h soll gewährleisten, daß der Fahrschüler schon während der Ausbildung mit der in der Praxis üblichen Geschwindigkeit vertraut gemacht wird.

Auch für die in der Klasse-3-Ausbildung verwendeten Personenkraftwagen wird im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage eine durch die Bauart bestimmte Mindestgeschwindigkeit vorgeschrieben, um die Ausbildung praxisgerechter zu gestalten.

Absatz 2 greift im wesentlichen die alte Regelung auf. Neu ist jedoch die Vorschrift über die Notwendigkeit einer Funkanlage bei der Motorradausbildung. Die gestiegenen Ausbildungsanforderungen (z. B. Nacht-, Autobahn- und Über-

landfahrt) machen im Interesse der Ausbildungsqualität und der Verkehrssicherheit einen engeren Kontakt zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler, der über bloßen Sichtkontakt hinausgeht, unumgänglich. Vor allem soll dem Fahrlehrer eine schnellere Eingriffsmöglichkeit bei etwaigem Fehlverhalten des Fahrschülers gegeben werden, als es bisher der Fall war. Als Mindestanforderung an die Funkanlage sieht die Neuordnung einen „einseitigen Führungsfunk“ vor, der es wenigstens dem Fahrlehrer gestattet, den Schüler während der Fahrt anzusprechen. Hiermit folgt der Entwurf einer Empfehlung der Bundesanstalt für Straßenwesen, der eine besondere Expertenanhörung vorausgegangen war. Dem Fahrlehrer, der nach § 3 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes als Führer des Motorrads gilt und damit die haftungsrechtliche Verantwortung auch für den vorausfahrenden Fahrschüler trägt, bleibt es freigestellt, im eigenen Interesse eine Funkanlage zu wählen, die über die Mindestanforderungen hinausgeht. Dies wäre z. B. bei einer Anlage mit Rücksprechmöglichkeit der Fall, die den Fahrschüler in die Lage versetzt, bei nicht bzw. schlecht verstandenen Anweisungen nachzufragen oder dem Fahrlehrer ein etwaiges Unvermögen, wie Überforderung usw., mitzuteilen. Um eine Überreglementierung zu vermeiden, wird auf eine detailliertere Regelung verzichtet. Dies gilt z. B. für einen besonderen Signalton bei einseitigen Führungsfunkanlagen, der dem Schüler das Verlassen des Sendebereichs anzeigt. Frequenzbereich und Sendeleistung richten sich ohnehin nach den entsprechenden postalischen Bestimmungen. Ansonsten ergibt es sich aus dem Zweck der Vorschrift, daß die Funkanlage eine ausreichende Überschneidungsfreiheit und auch bei höheren Geschwindigkeiten eine ausreichende Verständigung gewährleisten muß. Da bisher ein Fahrschulfunksystem nicht vorgeschrieben war, müssen zunächst Erfahrungen mit der neuen Regelung gewonnen werden. Zu gegebener Zeit wird geprüft werden, ob ggf. eine Verschärfung erforderlich ist.

Soweit in der alten Fassung des § 5 Bestimmungen enthalten waren, die sich lediglich auf die Fahrerlaubnisprüfung bezogen (z. B. vier Sitzplätze, Verbot von prüfungserleichternden Einrichtungen) konnten diese wegen der Übernahme in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Anlage XXVI) entfallen. Weggefallen konnte auch wegen der allgemeinen Schutzhelmtragepflicht nach § 21 a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung die Bereithaltungspflicht nach Absatz 1 Satz 3.

Die Änderung des Absatzes 3 erlaubt es, Ausbildungsfahrzeuge nicht nur wie bisher durch vorn und hinten angebrachte Schilder mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“, sondern auch durch ein entsprechendes Dachschild zu kennzeichnen. In den Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern durchgeführte Großversuche haben ergeben, daß auf diese Weise gekennzeichnete Fahrzeuge mindestens ebenso gut als Fahrschulfahrzeuge wahrgenommen werden. Das bisherige Verbot des Dachschildes ließ sich daher nicht länger rechtfertigen.

Zu Buchstabe a) – Absatz 1 letzter Satz –

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Die Verordnung geht zu Recht davon aus, daß für die Ausbildung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder solche Fahrzeuge zu benutzen sind, die auch für die Fahrerlaubnisprüfung gefordert werden und die im „Mittelfeld“ der begehrten Fahrerlaubnisklasse liegen. Damit wird, wie bisher, verhindert, daß Ausbildung und Prüfung auf verhältnismäßig leichten Kraftfahrzeugen absolviert werden, während später in der Praxis ein erheblich schwereres und stärkeres Kraftfahrzeug gefahren wird. Nach geltendem Recht können jedoch Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1 am Beginn der Ausbildung auf Leichtkraftfahrzeugen geschult werden. Diese Form der „Vorschulung“ auf kleineren Kraftfahrzeugen ist erforderlich, weil es im Interesse der Sicherheit des Bewerbers und des allgemeinen Verkehrs nicht verant-

wortet werden kann, daß ein mit dem Zweiradfahren nicht vertrauter „Neuling“ unmittelbar mit dem Fahren auf einer schweren oder schwersten Maschine beginnt. Diese Regelung hat sich bewährt. Die Verordnung verzichtet ohne hinreichenden Anlaß auf diese Regelung. Der Hinweis auf eine künftige Regelung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung reicht nicht aus, da die Art der Schulfahrzeuge zwingend in der Durchführungsverordnung zum Fahrerlegengesetz zu regeln ist. Hinzu kommt, daß die vorliegende Verordnung die angekündigte Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung nicht enthält, so daß selbst bei Zurückstellung gewichtiger systematischer Bedenken nicht gewährleistet ist, daß mit dem Inkrafttreten der Fünften Änderungsverordnung auch das Problem der Vorschulung wieder geregelt wäre. Im Interesse der Verkehrssicherheit muß deshalb die geltende Regelung über die Vorschulung auch in die Neufassung des § 5 Abs. 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlegengesetz aufgenommen werden.

Entsprechendes gilt für die, wenn auch nicht häufige, Ausbildung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis der Klasse 2, die noch nicht über eine Fahrerlaubnis der Klasse 3 verfügen. Auch hier sieht das geltende Recht die Möglichkeit einer „Vorschulung“ auf Personenkraftwagen vor. Dies ist erforderlich, weil „Neulinge“ ihre Ausbildung nicht unmittelbar auf einem Lastkraftwagen beginnen können. Da die Fahrerlaubnis der Klasse 2 auch die der Klasse 3 umfaßt, ist eine teilweise Schulung auf Personenkraftwagen auch aus diesem Grunde wünschenswert und notwendig. Die Verordnung gibt auch insoweit die geltende Regelung auf. Auch dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Anmerkung:

Nach dem Verordnungsentwurf des Bundesministers für Verkehr sollte die sog. „Vorschulung“ auf Leichtkraftfahrzeugen während der Ausbildung für die Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 1a sowie auf Personenkraftwagen während der Ausbildung für die Fahrerlaubnis der Klasse 2 in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung geregelt und in der Durchführungsverordnung zum Fahrerlegengesetz ein entsprechender Hinweis aufgenommen werden. In der Begründung (Drucksache des Bundesrats 440/85) war zum Ausdruck gebracht worden, hierbei handle es sich um einen Anwendungsfall des schon in § 3 Satz 2 FahrschulAusbO enthaltenen allgemeinen Ausbildungsgrundsatzes der Ausbildung „vom Leichten zum Schwierigen“.

Zu Buchstabe a) – Absatz 2 Satz 3 –

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Die Möglichkeit der Kontrolle der Betätigung der Doppelbedienungseinrichtung in akustischer oder optischer Weise muß auch für die Überwachung des praktischen Fahrunterrichts nach § 33 Abs. 2 FahrlG erhalten bleiben.

– Nr. 2 (Neufassung von § 10):

Die Neufassung beseitigt die bisherige Doppelregelung. Der jetzige Verweis auf § 5 erspart eine wörtliche Wiederholung der Vorschrift.

– Nr. 3 (Änderung von § 12):

Die gestrichenen Vorschriften sind durch Zeitablauf überholt.

– Nr. 4 (Änderung von § 12 a):

Die Änderung der Nummer 1 stellt eine redaktionelle Klarstellung dar. Durch die Streichung der Nummer 2 wird die Bußgeldbewehrung des Verbots, zur Kennzeichnung von Fahrschulfahrzeugen ein Schild zu verwenden, das der Vorschrift des § 5 Abs. 3 Satz 1 oder 2 nicht entspricht, aufgegeben. Die Möglichkeit, das mit der genannten Vorschrift erstrebte Ziel „einheitliches Signalbild“, durch die im Verwaltungsrecht vorgesehenen Maßnahmen des Verwaltungszwangs zu erreichen, lassen eine zusätzliche Bußgeldbewehrung als entbehrlich erscheinen, zumal die Kennzeichnung der Fahrzeuge weiterhin nicht verbindlich vorgeschrie-

ben wird. Die Änderung der bisherigen Nummern 3 und 4 ergibt sich aus der Zulassung von Dachschildern. Der Wortlaut der bisherigen Nummer 4 wurde redaktionell an den Wortlaut des § 5 Abs. 3 Satz 4 angeglichen.

– Nr. 5 (Änderung von § 14):

Die gestrichenen Vorschriften sind durch Zeitablauf gegenstandslos geworden.

– Nr. 6 (Änderung von Anlage 2):

Die Änderung des Musters des Fahrlehrerscheins erfolgt im Einklang mit der beabsichtigten Änderung von § 1 des Fahrlehrergesetzes (Verzicht auf die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis für einzelne Betriebsarten). Die Änderung schließt nicht aus, daß bei den Erlaubnisbehörden vorhandene Formulare nach altem Muster zunächst aufgebracht werden.

4. Artikel 4 (Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

– Nr. 1 (Änderung von § 5):

Im Gesamtkonzept für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat die Ausbildung der künftigen Kraftfahrer eine besonders große Bedeutung. Zwar kann eine noch so gute und wirksame Ausbildung die spätere Erfahrung nicht ersetzen. Dem – meist jungen – Fahrschüler muß jedoch in Theorie und Praxis ein Rüstzeug gleichsam als „Erstausrüstung“ an die Hand gegeben werden, das ihn befähigt, die notwendige spätere Erfahrung mit einem möglichst geringen Risiko für sich und die Allgemeinheit zu erwerben. Dazu gehört insbesondere eine ausreichende praktische Ausbildung.

Zwar enthalten die Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung auch in der geltenden Fassung zahlreiche Bestimmungen über die Ausbildung, auch über die praktische Ausbildung. Die sogenannten „Sonderfahrten“ (§ 5 Abs. 3 Fahrschüler-Ausbildungsordnung) sind in ihren Mindestanforderungen zahlenmäßig festgelegt. Außerdem wird der Fahrlehrer durch § 6 Fahrschüler-Ausbildungsordnung ausdrücklich verpflichtet, die Ausbildung erst dann abzuschließen, wenn er überzeugt ist, daß der Fahrschüler die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt. Der verständliche, und insbesondere bei jungen Fahrerlaubnisbewerbern ausgeprägte Wunsch, mit möglichst wenig Fahrstunden zum Führerschein zu gelangen, führt jedoch im Hinblick auf den verstärkten Wettbewerbsdruck im Fahrschulbereich dazu, daß es für die Fahrschulen immer schwieriger wird, die aus Verkehrssicherheitsgründen individuell notwendige Zahl von Fahrstunden „durchzusetzen“. Der Fahrschüler nimmt oft eher mehrere Prüfungsanläufe in Kauf als eine hinreichend umfassende praktische Ausbildung. Hinzu kommt, daß die in der geltenden Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgesehenen Mindestfahrstunden, die nur allzu oft auch als obere Grenze mißverstanden werden, nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr ausreichen, um den Interessen der Verkehrssicherheit zu genügen. Es muß davon ausgegangen werden, daß die hohe überproportionale Beteiligung der jungen Fahrer an schweren und schwersten Unfällen auch darin eine Ursache hat. Denn es zeigt sich, daß Unfälle junger Fahrer hauptsächlich bei zügiger Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften stattfinden und weniger mit bewußtem Überschreiten spezieller Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung, z. B. ziffernmäßiger Höchstgeschwindigkeit, als mit einer mangelnden Beherrschung des Fahrzeugs in bestimmten Situationen, z. B. beim Durchfahren einer Kurve, zusammenhängen. Es ist deshalb unerläßlich, den praktischen Teil der Ausbildung deutlich zu verbessern und zu intensivieren. Dieses Erfordernis ist so dringend, daß die jetzt anstehende Verordnung diesen Bereich mit umfassen sollte. Die Unfallsituation bei den jungen Fahrerlern läßt einen weiteren Aufschub dieser seit langer Zeit im Grundsatz ausdiskutierten Regelungen nicht mehr zu. Es kann daher nicht zugewartet werden, bis diese Fragen in eine künftige allgemeine Überarbeitung der Fahrschüler-

Ausbildungsordnung einbezogen werden.

Zwar ist es nach gegenwärtigen Erkenntnissen nicht möglich, für die praktische Ausbildung insgesamt eine Mindeststundenzahl vorzugeben. Die in § 5 Abs. 3 Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgesehenen Mindestanforderungen müssen jedoch erhöht werden. Das gilt vor allem für die Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften, die sogenannte Überlandfahrt. Die jetzige Mindestforderung, im Rahmen der Fahrschul Ausbildung eine Strecke von 50 km außerhalb geschlossener Ortschaften zu fahren, ist in keiner Weise mehr vertretbar. Die Erfahrung zeigt vielmehr, daß mindestens fünf Überlandfahrtstunden (zu je 45 Minuten) gefordert werden müssen, um das nötige Rüstzeug zu vermitteln. In zahlreichen Fällen wird auch diese Stundenzahl nicht ausreichen, jedoch kann bei Festlegung einer Mindestzahl dieser Umfang gegenwärtig nicht überschritten werden.

– Nr. 2 (Änderung von § 6):

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung sieht bisher nur eine Verpflichtung des Fahrlehrers vor, dem Fahrschüler ausreichend Unterricht anzubieten und die Ausbildung erst dann abzuschließen, wenn er überzeugt ist, daß der Fahrschüler die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt.

Mit der neuen Regelung soll auch die Pflicht des Fahrschülers festgelegt werden, ausreichend Unterricht zu nehmen.

– Nr. 3 (Änderung von § 7):

Anpassung der Ordnungswidrigkeitenbestimmungen an die Änderung in Artikel 4 Nr. 1 (Neufassung des § 5 Abs. 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung).

5. Artikel 5 (Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr)

Ergänzung durch den Bundesrat

Begründung:

Es ist rechtlich unklar, ob die nach § 4 in bestimmten Fällen vorgeschriebene deutsche Übersetzung eines ausländischen Führerscheins die nach der gleichen Vorschrift bestehende Fahrberechtigung im Inland berührt. Besitzt der Fahrzeugführer die erforderliche ausländische Fahrerlaubnis und weist diese auch durch einen ausländischen Führerschein nach, so ist es ausreichend, den Nichtbesitz der erforderlichen deutschen Übersetzung als Ordnungswidrigkeit einzustufen. Die Ergänzung des § 14 gewährleistet das.

6. Artikel 6 (Berlin-Klausel)

Artikel 6 enthält die übliche Berlin-Klausel.

7. Artikel 7 (Inkrafttreten)

Artikel 7 regelt das Inkrafttreten. Das spätere Inkrafttreten der Vorschriften der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz hinsichtlich der Ausbildungs- und Lehrfahrzeuge orientiert sich an den Übergangsfristen für die Prüfungsfahrzeuge in Artikel 1 Nr. 23 Buchstabe d. Die Fristen sind bei den Vorschriften der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz jedoch jeweils um 3 bzw. 6 Monate verkürzt, um die den neuen Prüfungsregelungen entsprechende Ausbildung sicherzustellen.

(VkB I 1986 S. 106)

Nr. 53 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 10 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Ausfertigungsanleitung für Führerscheine nach Muster 1)

Bonn, den 7. Februar 1986
StV 11/36.05.05-13

Nachstehend gebe ich die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 10 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Dezember 1985 (Bundesanzeiger 1985 Nr. 238 S. 15204) nebst Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seidenstecher

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 10
der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(Ausfertigungsanleitung für Führerscheine nach Muster 1)
Vom 13. Dezember 1985**

Nach § 6 Abs. 1 Nr. 9 und 11 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, die durch das Gesetz vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177) eingefügt worden sind, sowie nach § 6 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, der zuletzt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) geändert worden ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern mit Zustimmung des Bundesrates folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

I. Ausfüllschriften

Die Verwaltungsbehörde hat die Datenfelder des Führerscheinvordrucks maschinenschriftlich, gegebenenfalls auch mittels automatischer Datenverarbeitung, auszufüllen. Sie kann in den dafür geeigneten Fällen auch Stempelaufdrucke anbringen oder Datenfelder drucktechnisch ausfüllen lassen; dies gilt auch für die Unterschrift des Beauftragten der Behörde. Das Ausstellungsdatum darf handschriftlich eingesetzt werden.

II. Lichtbild

1. Um eine ausreichende Dauerhaftigkeit des Lichtbildes sicherzustellen, sollten Lichtbilder aus dem zur Herstellung von Paßbildern gebräuchlichen Material verwendet werden. Dies sind außer den herkömmlichen, im Negativ-Positiv-Verfahren hergestellten Lichtbildern auch sogenannte Sofortbilder auf Trennbildfilm. Sogenannte Sofortbilder auf Integralfilm, die üblicherweise von Fotoamateuren hergestellt werden, sollten nicht verwendet werden; ihre höhere Materialstärke und ihre besondere Materialzusammensetzung stehen ausreichender Dauerhaftigkeit entgegen.
2. Bei Verwendung von Ösen zur Lichtbildbefestigung ist je eine Öse links oben und rechts unten anzubringen. Soll das Lichtbild verklebt werden, so ist hierfür ein Kleber zu wählen, der unter den üblichen Bedingungen des Gebrauchs eines Führerscheins eine ausreichende Haftung gewährleistet, so daß sich das Lichtbild aus dem vorgesehenen Lichtbildfeld weder verschiebt noch ablöst. Hierfür kommen z. B. bestimmte Transferklebefilme in Frage, die außerdem eine einfache Verarbeitung ermöglichen.
3. Zur Lichtbildsicherung ist das Dienstsiegel mit Stempelfarbe an der im Vordruck markierten Stelle abzuformen. Von einer Rasterung ist wegen der damit verbundenen Beeinträchtigung des Deckblattes abzusehen.

III. Kennzeichnung der Fahrerlaubnisklassen

Zur Kennzeichnung der Fahrerlaubnisklassen, für die der Führerschein gültig sein soll, ist das Dienstsiegel an den im Vordruck auf den Seiten 3 und 4 markierten Stellen mit Stempelfarbe abzuformen oder drucktechnisch anzubringen; dies gilt auch für eingeschlossene Fahrerlaubnisklassen. Die Dienstsiegelfelder der Fahrerlaubnisklassen, für die der Führerschein nicht gültig sein soll, sind durch sternförmiges Ausstanzen (vierzackiger Stern, ca. 6 x 6 mm) möglichst in der Mitte des betreffenden Feldes ungültig zu machen; solange dafür geeignete Stanzgeräte noch nicht vorhanden sind, können die betreffenden Dienstsiegelfelder auch gelocht werden.

IV. Ausfüllmaterialien

1. Bei maschinenschriftlicher Ausfüllung des Führerscheinvordrucks, auch bei automatischer Datenverarbeitung, sind schwarzefärbende Farbbänder (Gewebe- oder Kunststoffbänder, Film- und Plastic-Carbon-Farbbänder) zu verwenden. Farbbänder, die eine sogenannte Lift-Off-Korrektur ermöglichen, dürfen nicht benutzt werden.
2. Bei stempelschriftlicher Ausfüllung sind schwarze Stempelfarben zu verwenden; sie müssen außerdem folgende Eigenschaften besitzen: schnell trocknend, ausreichend wischfest auf Neobond und den bei Paßbildern gebräuchlichen Fotomaterialien, ausreichend lichtbeständig.

3. Bei handschriftlicher Ausfüllung sind schwarze Kugelschreiberfarbpasten nach DIN 16554 zu verwenden.

V. Diebstahlsicherung

Führerscheinvordrucke, ausgefertigte Führerscheine und die zur Ausfertigung benötigten Hilfsmittel (Dienstsiegel usw.) sind gegen Diebstahl nach Maßgabe der dafür erlassenen Vorschriften organisatorisch und technisch besonders zu sichern.

VI. Verwendungsnachweis

1. Über die von der Bundesdruckerei bezogenen Führerscheinvordrucke ist anhand der Vordrucknummer ein Nachweis zu führen, aus dem sich die Verwendung der Vordrucke ergibt. Verschriebene oder sonst unbrauchbar gewordene Vordrucke sind zu vernichten; das gleiche gilt für ausgefertigte Führerscheine, deren Aushändigung unterbleibt.
2. Führerscheinvordrucke, die gestohlen oder anderweitig verloren gegangen sind, sind der zuständigen Polizeidienststelle zu melden.

VII. Inkrafttreten

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am 1. April 1986 in Kraft.

Bonn, den 13. Dezember 1985

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger
Der Bundesminister des Innern
Dr. Zimmermann

Begründung

Der nach der EG-Richtlinie vom 4. Dezember 1980 – 80/1263 EWG – (Abl. EG Nr. L 375 S. 1) einzuführende neue Führerscheinvordruck nach Muster 1 ist in seiner Fälschungssicherheit verbessert. Zur Unterstützung dieser Zielsetzung kommt dem bei der Ausfertigung des Vordrucks anzuwendenden Verfahren und den Materialien eine erhebliche Bedeutung zu, vor allem im Hinblick auf

- Gewährleistung ausreichender Gebrauchsfähigkeit und Dauerhaftigkeit der aufgetragenen Ausfülldaten einschließlich des Lichtbildes und seiner Befestigung unter Berücksichtigung der Dauerfunktion des Führerscheins und der Mitführpflicht im Straßenverkehr,
- Erfüllung von Mindestanforderungen an Einheitlichkeit und Qualität der Daten- und Bildwiedergabe zur Unterstützung der Kontrolle des Führerscheins und Vermeidung von Zweifelsfällen, die durch zu große Unterschiedlichkeit der Ausstellungsmodalitäten auftreten können,
- Sicherstellung eines Mindestmaßes an Verfälschungssicherheit durch Auswahl geeigneter, auf den neuen Führerscheinvordruck abgestimmter Ausfertigungstechniken mit dem Ziel, die Verfälschung des Führerscheins (z. B. durch Abändern von Ausfülldaten oder Austausch des Lichtbildes) soweit wie möglich zu erschweren oder für Kontrollzwecke sichtbar zu machen.

Um diese Zielsetzungen unter den Bedingungen einer dezentralen Ausfertigung der Führerscheine zu erreichen, ist es erforderlich, in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift entsprechende Hinweise für die Ausfertigung des Führerscheins verbindlich vorzuschreiben. Die folgenden Anforderungen beruhen auf den sicherungstechnischen Erfahrungen des Bundeskriminalamtes.

Zu I (Ausfüllschriften):

Eine maschinenschriftliche Ausfüllung des Führerscheinvordrucks ermöglicht im Unterschied zur handschriftlichen Ausfüllung eher eine dauerhafte, eindeutig lesbare und Verfälschungen erschwerende Anbringung der Ausfülldaten. Soweit bestimmte Eintragungen häufig wiederkehren, ist dies auch durch stempelschriftliche oder drucktechnische Ausfüllung erreichbar. Voraussetzung ist jedoch, daß entsprechend geeignete Schrifteinfärbemittel verwendet werden (s. Abschnitt IV). Um die derzeit übliche Praxis, das Ausstellungsdatum erst bei Aushändigung des Führerscheins nach bestandener Prüfung durch den Sachverständigen oder Prüfer eintragen zu lassen, aufrechterhalten zu können,

wird beim Ausstellungsdatum auch handschriftliche Eintragung zugelassen.

Zu II (Lichtbild):

Die Forderung nach Gewährleistung der Dauerhaftigkeit des Lichtbildes bezieht sich zum einen auf die Beständigkeit der in der Photoschicht des Lichtbildes enthaltenen Bildinformation selbst und zum anderen auf die Einflüsse der unterschiedlichen Lichtbildmaterialien, von denen die Stabilität der Lichtbildbefestigung abhängt. Um Problemfälle (z. B. allmähliches Ausbleichen der Bildinformation, mangelnde Festigkeit bei der Verklebung von Bildern mit zu hoher Materialstärke und zu geringer Flexibilität) zu vermeiden, sollten nur die von den Photomaterialherstellern als geeignet eingestuft und für den Paßbildbereich angebotenen Materialien verwendet werden.

Die zur Anbringung des Lichtbildes gegebenen Hinweise verfolgen vorrangig den Zweck, die Gebrauchsfähigkeit des Führerscheins auf Dauer auch im Lichtbildbereich sicherzustellen. Durch Befestigung mittels Ösen ist eine dauerhafte Lichtbildanbringung unabhängig von dessen Materialeigenschaften erreichbar; die vorgeschriebene Positionierung der Ösen soll die Beeinträchtigung der Typographie des Deckblatts so gering wie möglich halten.

Bei Verwendung eines Klebers muß der Forderung nach ausreichender Haftung durch ausschließliche Verwendung entsprechend geeigneter Klebstoffe entsprochen werden. Hierfür wird es erforderlich sein, in Frage kommende Kleber vor ihrer Anwendung sicherungstechnisch auf ihre Tauglichkeit zur Befestigung der gebäuchlichen Lichtbildmaterialien auf dem Material des Führerscheins zu überprüfen.

Der Anbringung eines mit Stempelfarbe eingefärbten Dienstsiegelabdrucks wird gegenüber der Verwendung von Prägesiegeln der Vorzug gegeben, weil das farblich erkennbare Siegelmotiv eher einer Sichtkontrolle zugänglich ist als die nicht eingefärbten Prägekonturen eines – häufig nur mit geringer Relieftiefe abgeformten – Prägesiegels. Andere geeignete Verfahren oder Materialien zur Sicherung des Lichtbildes sind für eine Anwendung im Führerscheinbereich zur Zeit nicht vorhanden.

Zu III (Kennzeichnung der Fahrerlaubnisklassen):

Zur Absicherung der Angaben zum Umfang der Fahrerlaubnis ist neben der Kennzeichnung der gültigen Fahrerlaubnisklassen durch Dienstsiegelabdruck, wie dies auch das EG-Modell für den Führerschein vorsieht, eine eindeutige und verfälschungssichere Entwertung der nicht gültigen Fahrerlaubnisklassen notwendig. Dies wird durch die vorgeschriebene Stanzung erreicht.

Zu IV (Ausfüllmaterialien):

Um der Forderung nach Gewährleistung ausreichender Gebrauchsfähigkeit und Verfälschungssicherheit Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, zur Ausfüllung des Führerscheins geeignete Schrifteinfärbemittel auszuwählen, die beiden Zielsetzungen soweit wie möglich gerecht werden. Die danach aufgestellten Anforderungen an Farbbänder, Stempelfarben und Kugelschreiberfarbpasten beruhen auf den Erkenntnissen sicherungstechnischer Untersuchungen zu der Frage, welche Arten von Schrifteinfärbemitteln unter Berücksichtigung der Materialeigenschaften des Führerscheinvordrucks die vorgenannten Anforderungen am besten erfüllen.

Zu V (Diebstahlsicherung):

Da die Fälschung von Führerscheinvordrucken der neuen Art durch ihre Ausstattung mit technologisch anspruchsvollen Sicherheitsmerkmalen künftig erheblich erschwert ist, kommt dem Schutz der Blankovordrucke vor Diebstahl und mißbräuchlicher Verwendung eine sehr viel größere Bedeutung zu als unter den bisherigen Verhältnissen. Daher sind besondere Maßnahmen zur diebstahlsicheren Aufbewahrung der Führerscheinvordrucke, aber auch der zur Ausfertigung benötigten Hilfsmittel unumgänglich.

Zu VI (Verwendungsnachweis):

Der vorgeschriebene Verwendungsnachweis über die Führerscheinvordrucke soll eine eindeutige Kontrolle über den Bestand an Blankovordrucken ermöglichen. Die Vernichtung unbrauchbar

gewordener Vordrucke und ausgefertigter, aber nicht ausgehändigter Führerscheine soll mißbräuchlicher Benutzung vorbeugen.

Soweit Führerscheine durch Diebstahl oder anderweitig verloren gehen, sind sie der zuständigen Polizeidienststelle zu melden, damit sie in die Sachfahndung einbezogen werden.

Zu VII (Inkrafttreten):

Die Ausfertigungsanleitung soll zeitgleich mit der Einführung des neuen Führerscheinvordruckes in Kraft treten.

(VkBl 1986 S. 127)

Nr. 54 Ausbildungsbescheinigung über die Teilnahme an einem Mofa-Ausbildungskurs in einer Schule gemäß § 4 a Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Bonn, den 30. Januar 1986
StV 11/36.05.05–12

Durch die Vierte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 28. Februar 1985 (BGBl. I S. 499) wurde die Möglichkeit der Durchführung von Mofa-Kursen auch in den Schulen eingeräumt. Auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr haben sich die Kultusverwaltungen der Länder auf eine einheitlich gestaltete Ausbildungsbescheinigung über die Teilnahme an einem Mofa-Kurs in der Schule geeinigt.

Soweit von den Bundesländern Mofa-Ausbildungskurse in Schulen gemäß § 4 a Abs. 4 StVZO zugelassen werden, wird das nachstehend bekanntgegebene Muster einer Ausbildungsbescheinigung verwendet werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seidenstecher

Ausbildungsbescheinigung

über die Teilnahme an einem Mofa-Ausbildungskurs in einer Schule gemäß § 4 a Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Name: Vorname:

Geburtsdatum:

Anschrift:

hat an einem von der zuständigen obersten Landesbehörde anerkannten Mofa-Ausbildungskurs in der

.....
(Name und Anschrift der Schule)

teilgenommen.

Stempel der Schule: Datum:

.....
(Unterschrift des
Schulleiters)

.....
(Unterschrift des Bewerbers
um eine Mofa-Prüfbescheinigung)

(VkBl 1986 S. 129)

Nr. 55 Bedingungen für die Reparatur von Verbundglas-Windschutzscheiben

Bonn, den 6. Februar 1986
StV 13/36.20.10-01

Aufgeschleuderte Steine können beim Auftreffen auf Windschutzscheiben erhebliche Beschädigungen verursachen. Solche Beschädigungen können die Sicht des Kraftfahrzeugführers beeinträchtigen und erfordern dann aus Sicherheitsgründen den Ersatz der Windschutzscheibe, verbunden mit erheblichen Kosten.

Inzwischen wurden Verfahren entwickelt, die eine Reparatur bestimmter Beschädigungen an Windschutzscheiben aus Verbundglas ermöglichen und den ursprünglichen Zustand weitgehend wiederherstellen. Derartige Reparaturen dürfen nur außerhalb des Fernsichtfeldes (Anlage) durchgeführt werden. Die Durchsicht durch die reparierte Stelle muß klar, lichtdurchlässig und möglichst verzerrungsfrei bleiben.

Die Reparatur ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

1. Nur Schäden an der Scheibenaußenfläche dürfen repariert werden. Innenscheibe und Kunststoffolie dürfen keinerlei Beschädigungen aufweisen.
2. Die Reparatur muß möglichst bald nach Schadenseintritt durchgeführt werden. In die Schadstelle dürfen sichtbar keine Feuchtigkeit und kein Schmutz eingedrungen sein.
3. Der Krater der Einschlagstelle darf einen Durchmesser von 5 mm nicht überschreiten.
4. Von der Einschlagstelle radial ausgehende Sprünge dürfen nicht länger als 50 mm sein. Sie dürfen nicht im Scheibendichtgummi enden.

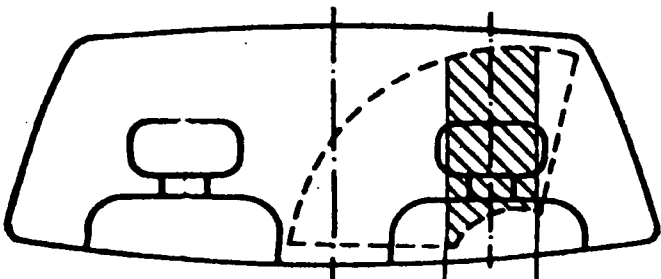
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. F r o b ö s e

Anlage zu den Bedingungen für
die Reparatur von Verbundglas-
Windschutzscheiben

Sichtzonen, in denen eine Reparatur
auszuschließen ist (Fernsichtfeld)

1. Bei Pkw und anderen Fahrzeugen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t.

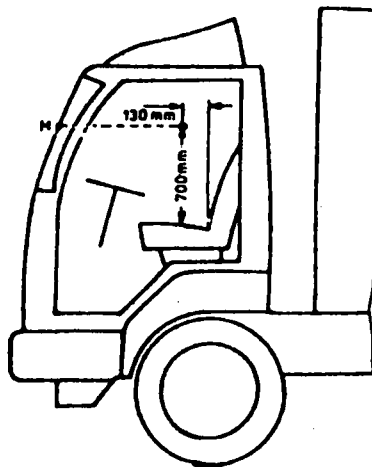
Die Zone wird auf der Windschutzscheibe gebildet durch einen 29 cm breiten Streifen (etwa DIN-A4-Format quer) mittig zur Spur der Ebene, die durch den Augenpunkt (Lenkradmittelpunkt) hindurchgeht und parallel zur Fahrzeuglängsmittlebene verläuft und der oben und unten durch das Scheibenwischerfeld begrenzt wird.



2. Bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

Die Zone wird auf der Windschutzscheibe gebildet durch ein quadratisches Feld der Kantenlänge von 29 cm, deren Kanten horizontal bzw. vertikal verlaufen. Die seitliche Lage wird in gleicher Weise wie bei Personenkraftwagen ermittelt. Die Höhe

des Mittelpunktes M dieses Quadrats auf der Windschutzscheibe ergibt sich aus folgender Zeichnung, wobei sich der Fahrersitz in einer mittleren Stellung befinden muß.



(VkB I 1986 S. 130)

Nr. 56 Bekanntmachung Nr. 4/86 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 5. Februar 1986
IA-081

Auf Grund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Sonderabmachungen Nr. 0263 (A) und Nr. 0264 (B)

1. Name der Unternehmer: A – Xaver Meierhofer
B – Frigo Transport-Betrieb
Udo-Hermann Gottschalk
GmbH & Co. KG

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:

	DM/100 kg
von Rastede, Wunstorf	4,80
Höxter, Holdorf*, Leer (Ostfriesland), Salzgitter, Schortens	5,50
Dortmund, Drensteinfurt, Gelsenkirchen, Wuppertal	7,00
Bamberg, Gochsheim, Groß-Gerau, Kleinostheim, Weiden i. d. Opf.	9,20
Dorfen Kr. Erding, Feuchtwangen, Memmingen, Kempten (Allgäu), Lenting, Laaber	
Kr. Regensburg, Moosburg a. d. Isar, Münsingen, Plattling, Ruderting, Simbach a. Inn, Valley	11,50

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

nach Hamburg

* gilt nur für Sendungen bis 18 t

3. Güterart:	Gefrierfleisch	6. Dauer der Sonderabmachungen:	ab 20. November 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 20. Februar 1986
4. Gütermenge:	je Sonderabmachung mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 15 t je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend.
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachungen:	7. Dezember 1985		Vereinbart ist auch die Bedienung von höchstens drei Entladestellen dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zur ersten Entladestelle. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.
6. Dauer der Sonderabmachungen:	ab 10. Dezember 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 9. März 1986		
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	entgeltpflichtig mindestens 18 t und nur zwei Versandorte je Beförderung. Vorlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif. Die Beförderungen erfolgen in Isothermfahrzeugen mit maschineller Kühlung bei einer Kühltemperatur von -18°C .		
2. Sonderabmachungen Nr. 04151 (A) und Nr. 04153 (B)		3. Sonderabmachung Nr. 04152	
1. Name der Unternehmer:	A – Johann Deelwater GmbH B – Günther Windels	1. Name des Unternehmers:	Eberhard Ebner
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	
	DM/100 kg		DM/100 kg
	a) 15 t 20 t 23 t b) 15 t 20 t		
von Bremen, Hamburg		von Bremen	
nach Hamburg*	2,80 2,50 2,38 2,45 2,00	nach Hamburg, Uelzen,	2,20
Hannover	2,98 2,66 2,51 2,67 2,10	Hannover,	
Bielefeld	3,20 2,94 2,79 2,90 2,60	Minden (Westf.)	2,70
Münster (Westf.)	3,78 3,38 3,21 3,40 3,00	Bad Bentheim,	
Lübeck*	3,78 3,38 3,21 3,46 3,10	Nordwalde	
Braunschweig	3,96 3,54 3,35 3,55 3,10		ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Soest	4,49 4,01 3,79 3,95 3,53		
Dortmund, Göttingen	4,65 4,15 3,94 4,05 3,60		
Herne	4,79 4,27 4,05 4,40 3,70		
Essen	4,98 4,45 4,24 4,40 3,90		
Duisburg	5,10 4,60 4,35 4,60 4,00		
Düsseldorf	5,33 4,78 4,54 4,85 4,30		
Kassel	5,37 4,79 4,53 4,70 4,20		
Mönchengladbach	5,53 4,96 4,71 5,10 4,50		
Köln	5,74 5,14 4,88 5,45 4,80		
Berlin, Siegen	6,32 5,64 5,34 5,70 5,00		
Frankfurt am Main	7,26 6,48 6,14 6,50 5,70		
Mannheim	7,94 7,10 6,73 7,20 6,30		
Karlsruhe	8,48 7,58 7,17 7,79 6,80		
Nürnberg	8,48 7,58 7,17 7,70 6,88		
Stuttgart	9,00 8,04 7,62 8,15 7,50		
Ulm	9,29 8,32 7,86 8,40 7,55		
München	9,88 8,83 8,36 8,80 7,88		
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer		
	* gilt nur für Beförderungen ab Bremen		
3. Güterart:	a) Apfelsinen, Clementinen, Mandarinen, Grapefruit, Zitronen, Äpfel, Birnen, Weintrauben, Ananas, Kiwifrüchte, Bananen, b) Tomaten, Paprika, Pepperoni, Auberginen, Courgettes, Erbsen, sämtlich frisch	3. Güterart:	Sperrholz
4. Gütermenge:	je Sonderabmachung mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachungen:	20. November 1985	5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	6. Januar 1986
		6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 6. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 6. April 1986
		7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 23 t und nur eine Entladestelle je Beförderung
		4. Sonderabmachung Nr. 05156	
		1. Name des Unternehmers:	Kraftverkehr P. & M. Ehrig GmbH
		2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	
			DM/100 kg
			20 t 23 t 24 t
		von Hamburg	
		nach Düren, Kreuzau	
		Moers	3,65 3,55 3,50
		Düsseldorf	3,70 3,57 3,50
		Velbert	– – 3,70
		Jülich, Grevenbroich,	
		Leverkusen, Monheim	3,85 3,75 3,65
		Bergisch Gladbach	3,90 3,80 3,70
		Inden, Langerwehe	3,95 3,85 3,75
		Lahnstein	– – 4,40
		Bensheim	– – 4,80
		Grünstadt,	
		Hattersheim am Main	4,90 4,70 4,60
		Bruchsal	5,22 5,05 4,97
		Kitzingen	5,40 5,17 5,00
		Lambrecht (Pfalz)	– – 5,60
		Alzey	5,65 5,47 5,40
		Bad Dürkheim	– – 5,80

Beförderungsentgelte:		DM/100 kg		
		20 t	23 t	24 t
von Hamburg				
nach Königsbronn		5,80	5,60	5,50
Niefern-Öschelbronn		—	—	5,90
Nidda		—	—	6,00
Reichenbach a. d. Fils		6,10	5,90	5,80
Scheer		6,30	6,10	6,00
Memmingen		8,70	8,40	8,20
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer				
3. Güterart:	Holzzellstoff mit höchstens 40 % Wasser, Papier, unbearbeitet			
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten			
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	1. Januar 1986			
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 1. April 1986			
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 20 t und nur ein Empfangsort je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend			

5. Sonderabmachung Nr. 05157

1. Name des Unternehmers: Cellpap Trucking
Speditionen GmbH & Co.

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte:

		DM/100 kg		
		20 t	23 t	24 t
von Hamburg				
nach Verden (Aller)		2,45	2,30	2,20
Sarstedt		3,15	3,00	2,90
Dassel		—	—	3,20
Lübbecke		3,30	3,17	3,10
Salzgitter		3,35	3,20	3,10
Osnabrück		3,55	3,40	3,20
Düren, Kreuzau		—	—	3,60
Northeim		3,60	3,45	3,35
Velbert		—	—	3,80
Moers		3,85	3,70	3,60
Düsseldorf		3,90	3,75	3,60
Jülich, Remscheid		3,95	3,80	3,70
Castrop-Rauxel		4,00	3,75	3,60
Herzberg am Harz, Monheim		4,00	3,85	3,75
Bergisch Gladbach, Inden		4,00	3,90	3,80
Witzenhausen		—	—	4,00
Grevenbroich, Leverkusen		4,10	3,85	3,75
Marsberg		—	—	4,30
Steinfurt		4,35	4,20	4,10
Arnsberg		—	—	4,40
Langerwehe		4,40	4,15	4,00
Lahnstein		—	—	4,50
Sundern (Sauerland)		—	—	4,60
Kassel		4,70	4,55	4,45
Bensheim, Hatzfeld (Eder)		—	—	4,80
Grünstadt, Hattersheim am Main		4,90	4,70	4,60
Bruchsal		5,22	5,05	4,97

Beförderungsentgelte:		DM/100 kg		
		20 t	23 t	24 t
von Hamburg				
nach Lambrecht (Pfalz)		—	—	5,60
Alzey		5,65	5,47	5,40
Bad Dürkheim		—	—	5,80
Niefern-Öschelbronn		—	—	5,90
Nidda, Scheer		—	—	6,00
Reichenbach a. d. Fils		6,10	5,90	5,80
München		—	—	6,40
Günzach		—	—	6,50
Unterschleißheim, Neuburg a. d. Donau, Plattling		7,45	7,20	7,00
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer				
3. Güterart:	Papier, unbearbeitet Holzzellstoff mit höchstens 40 % Wasser			
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten			
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	23. Dezember 1985			
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. März 1986			
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	nur ein Empfangsort je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend			

6. Sonderabmachung Nr. 05158

1. Name des Unternehmers: Kraftverkehr
P. & M. Ehrig GmbH

2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte:

		DM/100 kg		
		20 t	23 t	24 t
von Hamburg				
nach Düsseldorf		3,70	3,57	3,50
Jülich		3,85	3,75	3,65
Königsbronn		5,80	5,60	5,50
Germersheim		5,90	5,70	5,60
Plattling		7,45	7,20	7,00

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:	Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	13. Januar 1986
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 13. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 13. April 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	nur ein Empfangsort je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

7. Sonderabmachung Nr. 05159

1. Name des Unternehmers: Cellpap Trucking
Speditionen GmbH & Co.

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:				Beförderungsentgelte: von		DM/100 kg					
						Bremen			Hamburg		
						15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
DM/100 kg											
20 t											
23 t											
24 t											
von Hamburg				nach Münster		a) 3,80	3,40	3,30	4,50	4,00	3,80
nach Hoya				Soest		b) 3,50	3,30	—	4,65	4,15	—
Lübbecke						a) 4,80	4,30	4,15	5,50	5,00	4,80
Düsseldorf						b) 4,30	3,95	—	5,35	4,80	—
Jülich				Gelsenkirchen		a) 4,90	4,40	4,30	5,25	4,70	4,50
Germersheim						b) 4,70	4,45	—	5,50	4,85	—
Neuburg a. d. Donau,				Dortmund		a) 4,95	4,50	4,30	5,00	4,50	4,25
Plattling						b) 4,35	4,00	—	5,35	4,85	—
7,45				Bochum		a) 4,95	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer						b) 4,50	4,10	—	5,55	4,85	—
3. Güterart:				Essen		a) 5,00	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50
4. Gütermenge:						b) 4,70	4,45	—	5,50	4,85	—
Papier, unbearbeitet				Duisburg		a) 5,10	4,60	4,40	5,40	4,70	4,60
mindestens 500 t						b) 4,80	4,55	—	5,50	4,85	—
jeweils in 3 Monaten				Düsseldorf		a) 5,20	4,70	4,50	5,40	4,70	4,60
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:						b) 5,15	4,80	—	5,50	4,85	—
13. Januar 1986				Mönchengladbach		a) 5,50	5,00	4,90	5,50	5,00	4,90
6. Dauer der Sonderabmachung:						b) 5,35	4,85	—	5,65	5,15	—
ab 13. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 13. April 1986				Köln		a) 5,60	4,90	4,90	5,80	4,90	4,90
7. Wichtigste Sonderbedingungen:						b) 5,60	5,00	—	6,00	5,00	—
nur ein Empfangsort je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend				Siegen		a) 6,50	5,70	5,60	7,00	6,00	5,80
8. Sonderabmachung Nr. 07402						b) 6,20	5,60	—	7,00	6,00	—
1. Name des Unternehmers:				Berlin		a) 6,50	5,80	5,50	5,50	5,00	4,90
Johann Breukers						b) 6,20	5,60	—	5,50	5,00	—
Kraftwagen-Spedition				Frankfurt am Main		a) 6,70	6,50	6,40	6,90	6,70	6,50
GmbH & Co. KG						b) 6,70	6,10	—	6,90	6,70	—
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:				Mannheim		a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
DM/100 kg						b) 7,40	6,70	—	8,00	7,10	—
von Brake (Unterweser)				Karlsruhe		a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
Bremen						b) 7,70	7,10	—	8,00	7,10	—
nach Castrop-Rauxel				Heilbronn		a) 8,80	7,90	7,70	9,00	8,00	7,80
Northheim						b) 8,40	7,60	—	8,70	7,85	—
2,40				Stuttgart		a) 9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	8,20
2,57						b) 8,25	7,45	—	9,00	8,20	—
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer				3. Güterart:		a) Zitrusfrüchte					
3. Güterart:						b) Gemüse, frisch					
4. Gütermenge:						mindestens 500 t					
Papier, unbearbeitet						jeweils in 3 Monaten					
mindestens 500 t				5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:		8. November 1985					
jeweils in 3 Monaten				6. Dauer der Sonderabmachung:		ab 25. November 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 24. Februar 1986					
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:				7. Wichtigste Sonderbedingungen:		mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Vereinbart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung mit bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.					
30. Dezember 1985											
6. Dauer der Sonderabmachung:											
ab 2. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. März 1986											
7. Wichtigste Sonderbedingungen:											
mindestens 24 t und nur ein Versand- und ein Empfangsort je Beförderung											
9. Sonderabmachung Nr. 0848											
1. Name des Unternehmers:											
Adam Offergeld Spedition,											
Lagerung und Ferntransporte											
GmbH & Co. KG											
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:											
DM/100 kg											
von											
Bremen											
Hamburg											
15 t											
20 t											
23 t											
15 t											
20 t											
23 t											
nach Bielefeld											
a) 3,30											
3,00											
2,90											
4,30											
4,10											
4,10											
b) 3,20											
2,90											
—											
4,40											
4,00											
—											
10. Sonderabmachung Nr. 10106											
1. Name des Unternehmers:											
Horst Anhalt											
2. Verkehrsverbindungen:											
von Tönning											
nach Hamburg											
Getreide											
mindestens 500 t											
jeweils in 3 Monaten											

5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 2,10 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 23. Januar 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 27. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis 26. April 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 24 t je Beförderung

11. Sonderabmachung Nr. 11120

1. Name des Unternehmers: Heinrich Lohmann KG
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM/100 kg |
|--|-----------|
| von Rastede, Wunstorf | 4,80 |
| Höxter, Holdorf*,
Leer (Ostfriesland),
Salzgitter**,
Schortens | 5,50 |
| Dortmund,
Drensteinfurt,
Gelsenkirchen,
Wuppertal | 7,00 |
| Bamberg**,
Gochsheim,
Groß-Gerau**,
Kleinostheim,
Weiden i. d. Opf. | 9,20 |
| Dorfen Kr. Erding,
Feuchtwangen,
Memmingen**,
Kempten (Allgäu),
Lenting,
Laaber
Kr. Regensburg**,
Moosburg a. d. Isar,
Münsingen,
Plattling**,
Ruderting,
Simbach a. Inn,
Valley | 11,50 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- nach Hamburg

* gilt nur für Sendungen bis 18 t

** mit Wirkung vom 6. Januar 1986 zusätzlich aufgenommen

3. Güterart: Gefrierfleisch
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 7. Dezember 1985
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 10. Dezember 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 9. März 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen: entgeltpflichtig mindestens 18 t und regelmäßig nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung.
Die Beförderungen erfolgen in Isothermfahrzeugen mit maschineller Kühlung bei einer Kühltemperatur von – 18° C.

12. Sonderabmachung Nr. 9153

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Lehmkuhl Transport
GmbH & Co. KG
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM/100 kg | | | |
|----------------------|-----------|------|------|------|
| | 15 t | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Lübeck | | | | |
| nach Krefeld | 4,76 | 4,34 | 4,16 | 4,10 |
| Düsseldorf | 4,88 | 4,42 | 4,23 | 4,18 |
| Schöppenstedt | 5,26 | 4,48 | 4,30 | 4,22 |
| Alfeld (Leine) | 5,34 | 4,86 | – | – |
| Wuppertal | 5,36 | 4,86 | – | – |
| Berlin-Reinickendorf | 5,53 | 5,00 | – | – |
| Hannover | – | 3,96 | 3,80 | 3,75 |
| Gronau (Leine) | – | 4,35 | 4,17 | 4,11 |
| Mönchengladbach | – | 4,55 | 4,37 | 4,31 |
| Düren | – | 4,78 | 4,60 | 4,53 |
| Hagen | – | 4,83 | 4,63 | 4,57 |
| Troisdorf | – | 4,98 | 4,78 | 4,71 |
| Berlin | – | 5,11 | 4,91 | 4,84 |
| Arnsberg | – | 5,15 | 4,95 | 4,87 |
| Heilbronn | – | 5,72 | 5,52 | 5,44 |
| Ettlingen | – | 5,85 | 5,63 | 5,53 |
| Gronau (Westf.) | – | 6,08 | 5,83 | 5,76 |
| Magstadt | – | 7,38 | 7,10 | 6,98 |
| Rutesheim | – | 7,63 | 7,34 | 7,23 |
| Dettingen a. d. Erms | – | 7,77 | 7,47 | 7,36 |
| Velden | | | | |
| Kr. Nürnberger Land | – | 8,45 | 8,12 | 7,99 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 18. Dezember 1985
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. März 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen: nur eine Entladestelle je Beförderung;
Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

13. Sonderabmachung Nr. 9155

1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Frankfurt
Beschäftigter Unternehmer:
Peter Friedrich
Inh. Johann Friedrich
2. Verkehrsverbindungen: von Hamburg
nach Bensheim
3. Güterart: Holzzellstoff
mit mehr als 40 % Wasser
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 4,80 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 8. Januar 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 13. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 12. April 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 20 t je Beförderung

14. Änderung der Sonderabmachungen Nr. 05150, Nr. 05151 und Nr. 05152 (VkB I 1986 S. 21)

Die Sonderabmachungen gelten nunmehr auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 17. Februar 1986.

Die Änderungen wurden am 21. Januar 1986 vereinbart.

15. Siebte Änderung der Sonderabmachung Nr. 07304 (VkB I 1985 S. 252, zuletzt geändert 1986 S. 21)

In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

	DM/100 kg		
I. von Brake (Unterweser)	15 t	20 t	23 t
nach a) Neckartailfingen	7,10	6,40	6,00
b) Eschenberg	4,70	4,20	3,90
II. von Bremerhaven			
nach a) Paderborn	3,70	3,30	2,96
Sundern			
(Sauerland)	4,50	4,00	3,66
Lenningen	8,50	6,40	5,66
Donaueschingen	8,50	7,60	6,96
b) Westoverledingen	2,90	2,30	2,06

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde vereinbart und wirksam

zu I a) am 1. November 1985,

b) am 5. Dezember 1985,

zu II a) am 9. Dezember 1985,

b) am 31. Dezember 1985.

16. Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 988 (VkB I 1984 S. 18, geändert 1985 S. 278)

In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

	DM/100 kg		
von Lübeck	20 t	23 t	24 t
nach Hannover-Misburg	3,57	3,41	3,36
Hannover	3,87	3,71	3,68
Braunschweig	3,99	3,83	3,80
Schöppenstedt	4,17	4,00	3,93
Dortmund	4,22	4,05	4,02
Rinteln	4,52	4,32	4,26
Rheinberg	4,93	4,73	4,66
Wülfrath	4,94	4,73	4,66
Euskirchen	4,96	4,75	4,68
Neuwied	5,36	5,14	5,07
Wassenberg	5,52	5,30	5,24
Wiesbaden	5,78	5,54	5,46
Gemrigheim	6,73	6,45	6,35
Sindelfingen	7,24	6,96	6,88
Ellwangen (Jagst)	8,12	7,78	7,66
Ingolstadt	8,83	8,46	8,34
Aitrach	9,82	9,41	9,27

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 19. Dezember 1985 vereinbart und am 1. Januar 1986 wirksam.

17. Die auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Sonderabmachung Nr. 05139 (VkB I 1985 S. 520) ist nicht wirksam geworden.

18. Von den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden:

Sonderabmachung Nr.	veröffentlicht im VkB I	unwirksam ab
978	1983 S. 186	21. Juni 1985
0259	1985 S. 294	22. Juli 1985
05136	1985 S. 405	23. August 1985
05137	1985 S. 405	30. August 1985
07334, 07335, 07336, 07338, 07339, 07343, 07344, 07345, 07346	1985 S. 491	29. August 1985
07342	1985 S. 491	31. August 1985
07337, 07341	1985 S. 569	28. August 1985

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Im Auftrag
Dr. Trinkaus

(VkB I 1986 S. 130)

Binnenschifffahrt

Nr. 57 IV. Nachtrag zum Entfernungszeiger zu den Tarifen für die nordwestdeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich

Der Entfernungszeiger zu den Tarifen für die nordwestdeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (VkB I 1975 S. 174), zuletzt geändert durch den III. Nachtrag vom 12. November 1985 (VkB I 1985 S. 767), wird wie folgt geändert:

§ 1

1. Im alphabetischen Verzeichnis der Tarifstationen ist nach der Tarifstation „Dortmund, Stadthafen“ folgende Zeile einzufügen:

„Dreie 646/17“.

2. In dem Übersichtsplan der Tarifkilometerpunkte der Tarifstationen für die Mittelweser (Nr. 17 der Tarifstationspläne) ist folgende Zeile bei Tarif-km 128 einzufügen:

„646 Dreie 356,00“.

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. März 1986 in Kraft.

Bonn, den 5. Februar 1986

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Niemeyer

(VkB I 1986 S. 135)

Nr. 58 Hinweis Verordnung Nr. 1/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 7. Januar 1986

(FB Nr. 1/86 Frachtenausschuß Dortmund)

(FC Nr. 1/86 Frachtenausschuß Bremen)

(FE Nr. 1/86 Frachtenausschuß für den Tankschiffsverkehr)

Bonn, den 30. Januar 1986
BW 11/28.25.40-21

Die Verordnung Nr. 1/86 vom 7. Januar 1986 ist im Bundesanzeiger S. 189 vom 9. Januar 1986 verkündet worden. Die Verordnung ist am 20. Januar 1986 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse der Frachtenausschüsse ist im FTB – Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt –*) veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lenz

(VkB I 1986 S. 135)

Nr. 59 Ungültigkeitserklärung von Befähigungszeugnissen

Die folgenden von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Mainz, Südwest, Freiburg bzw. Stuttgart ausgestellten Befähigungszeugnisse sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt:

a) WSD Mainz bzw. Südwest

I. Rheinschifferpatente

- (1) Nr. 25/66, Strecke Mainz–Koblenz, ausgestellt am 15. 4. 1966 für Herrn Hans Winfried Pakutz, geb. am 21. 7. 1940 in Koblenz. Erweiterungen: Leimersheim–Mainz und Koblenz–Köln.
- (2) Nr. 33/69, Strecke Mannheim–Spyck, ausgestellt am 6. 6. 1969 für Herrn Hans Urban König, geb. am 9. 9. 1945 in Nierstein. Erweiterung: Basel–Mannheim.
- (3) Nr. 11/70, Strecke Mannheim–Spyck, ausgestellt am 9. 3. 1970 für Herrn Walter Hirt, geb. am 22. 6. 1945 in Kitzingen/M.
- (4) Nr. 81/66 (Ersatzausf.), Strecke Mannheim–Spyck, ausgestellt am 6. 2. 1969 für Herrn Hans Georg Schüler, geb. am 6. 7. 1941 in Bittkau.
- (5) Nr. 13/80, Strecke Mannheim–Rheinau–Spyck, ausgestellt am 8. 10. 1980 für Herrn Walter Olsacher, geb. am 22. 3. 1951 in Klagenfurt.
- (6) Nr. 39/76, Strecke Mainz–Spyck, ausgestellt am 26. 8. 1976 für Herrn Gerhard Oltmanns, geb. am 25. 1. 1953 in Ihren Krs. Leer. Erweiterung: Mainz–Mannheim.
- (7) Nr. 48/65, Strecke Mannheim–Wesel, ausgestellt am 23. 8. 1965 für Herrn Siegfried Böckmann, geb. am 29. 3. 1940 in Ostersberg. Erweiterung: Wesel–Spyck.
- (8) Nr. 19/64, Strecke Mannheim–Duisburg, ausgestellt am 10. 4. 1964 für Herrn Josef Nett, geb. am 7. 4. 1933 in Niederlahnstein. Erweiterung: Duisburg–Spyck.
- (9) Nr. 17/66, Strecke Mannheim–Wesel, ausgestellt am 15. 4. 1966 für Herrn Günter Espenschied, geb. am 21. 9. 1940 in Bad Kreuznach. Erweiterung: Seltz–Mannheim.

II. Schifferpatente

- (1) Nr. 22/66 für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 15. 4. 1966 für Herrn Hans Winfried Pakutz, geb. am 21. 7. 1940 in Koblenz.
- (2) Nr. 60/66 (Ersatzausf.) für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 6. 2. 1969 für Herrn Hans Georg Schüler, geb. am 6. 7. 1941 in Bittkau.
- (3) Nr. 16/80 für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 8. 10. 1980 für Herrn Walter Olsacher, geb. am 22. 3. 1951 in Klagenfurt.
- (4) Nr. 50/62 für die Lahn: Oberlahnstein–Diez, ausgestellt am 12. 11. 1962 für Herrn Josef Nett, geb. am 7. 4. 1933 in Niederlahnstein. Erweiterung: Westdeutsche Kanäle.

*) Der FTB – Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15–17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

III. Radarschiffer-Zeugnisse

- (1) Nr. 145/76, ausgestellt am 8. 12. 1976 für Herrn Hans Urban König, geb. am 9. 9. 1945 in Nierstein.
- (2) Nr. 128/74, ausgestellt am 25. 9. 1974 für Herrn Werner G. Walter, geb. am 14. 6. 1938 in Ottenheim.
- (3) Nr. 64/80, ausgestellt am 26. 8. 1980 für Herrn Ernst-Rüdiger Witthuhn, geb. am 14. 3. 1944 in Stettin.
- (4) Nr. 65/72, ausgestellt am 11. 4. 1972 für Herrn Werner Krumbholz, geb. am 17. 9. 1935 in Radebeul.
- (5) Nr. 112/83, ausgestellt am 15. 11. 1983 für Herrn Klaus Schweitzer, geb. am 28. 3. 1940 in Erfurt.

b) WSD Freiburg

I. Rheinschifferpatent

- (1) Nr. 63, Strecke Basel–Spyck, ausgestellt am 9. 8. 1961 für Herrn Werner G. Walter, geb. am 14. 6. 1938 in Ottenheim.

c) WSD Stuttgart

I. Rheinschifferpatente

- (1) Nr. St. 1901, Strecke Straßburg–Spyck, ausgestellt am 9. 3. 1965 für Herrn Peter Günther, geb. am 26. 6. 1939 in Albertshofen, Erweiterung: Basel–Straßburg.
- (2) Nr. St. 1550, Strecke Karlsruhe–Spyck, ausgestellt am 21. 8. 1963 für Herrn Manfred Bauer, geb. am 21. 8. 1940 in Heidelberg.
- (3) Nr. St. 496, Strecke Mannheim–Wesel, ausgestellt am 22. 4. 1959 für Herrn Werner Krumbholz, geb. am 17. 9. 1935 in Radebeul. Erweiterungen: Steinmauern–Mannheim, Straßburg–Steinmauern, Wesel–Spyck.

II. Schifferpatente

- (1) Nr. St. 1902 für die westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 9. 3. 1965 für Herrn Peter Günther, geb. am 26. 6. 1939 in Albertshofen.
- (2) Nr. St. 1545 für die westdeutschen Kanäle und den Neckar, ausgestellt am 22. 7. 1963 für Herrn Manfred Bauer, geb. am 21. 8. 1940 in Heidelberg.

Mainz, den 3. Februar 1986
– A5 – 313.3/11 –

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Im Auftrag
Rustemeyer

(VkB I 1986 S. 136)

Seeverkehr

Nr. 60 Änderung der Bekanntmachung der Tatbestände, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften in das Seetagebuch einzutragen sind

Hamburg, den 6. Februar 1986
See 10/48.90.50-1/86

Die im Verkehrsblatt Heft 15/1985 Nr. 163 S. 501 vom 15. August 1985 veröffentlichte Bekanntmachung der Tatbestände, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften in das Seetagebuch einzutragen sind, vom 24. Juli 1985, wird wie folgt geändert:

Abschnitt A

- I. 11 (auf Fischereifahrzeugen) § 289 Abs. 6 i. V. m. Ergebnis über das Ausschwingen und Zuwasserlassen der Rettungsboote und über die Ruder- und Fahrübungen, ggf. die Beseitigung von Mängeln (vgl. Abschnitt II Nr. 3.5) Abs. 2 und 5 UVV-See (7)
- II. 3.5 (auf Fischereifahrzeugen) § 289 Abs. 6 i. V. m. Ergebnis über das Ausschwingen und Zuwasserlassen der Abs. 2, 3 und 5 UVV-See (7)

- Rettungsboote und über die Ruder- und Fahrübungen, ggf. die Beseitigung von Mängeln, und über das Vertrautmachen der Besatzung mit allen Rettungsmitteln und deren Ausrüstung (vgl. Abschnitt I Nr. 11)
- II. 4.3 (auf Fischereifahrzeugen) § 289 Abs. 6 i. V. m. Ergebnis der Beschaffenheits- und Vollständigkeitsprüfung der Rettungsboote, Bereitschaftsboote und deren Ausrüstung sowie der Rettungsflöße, Abs. 1 und 5 UVV-See (7)
- Rettungsringe und Rettungs- westen, ggf. die Beseitigung von Mängeln
- II. 6.3 Entfällt
- Abschnitt B**
1. „§ 254 Abs. 5“ wird ersetzt durch „§ 254 a“.
- Rechtsgrundlagen**
- (7) UVV-See: Stand: 1. 1. 1986
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. L a m p e
- (VkB I 1986 S. 136)

Nr. 61 Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine

Hamburg, den 7. Februar 1986
See 19/48.57.01-1/86

Nachstehend aufgeführte Motorboot-/Sportbootführerscheine sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Steinicke

U N G Ü L T I G K E I T S E R K L Ä R U N G VON VERLORENGEGANGENEN MOTORBOOT-/SPORTBOOTFÜHRERSCHEINEN

Dezember 1985

FS- Nummer	Name	Vorname	Ausstell.- Datum	Ausstell.- und PA-Ort
S 322021	Dr. Annas	Theodor	10. 3. 85	Düsseldorf
S 270422	Appelstiel	Gudrun	26. 3. 83	Hannover
S 270416	Appelstiel	Jörg	26. 3. 83	Hannover
M 26493	Dr. Bader	Peter	27. 8. 69	München
S 208032	Baginski	Peter	24. 9. 80	Hamburg
S 229434	Beslic	Stefan	29. 6. 81	Wiesbaden
S 248635	Bongartz	Hermann	22. 5. 82	Düsseldorf
S 153070	Boulanger	Horst	3. 8. 78	Hamburg
S 90123	Büchler	Siegfried	28. 11. 76	Leer
M 19186	Dittmann	Peter	24. 10. 68	München
M 32043	Falk	Peter	4. 7. 70	Kiel
S 205943	Fischer	Günther	29. 6. 80	Wiesbaden
S 105779	Hägemann	Beate	21. 4. 77	Hamburg
S 141248	Hartung	Günther	9. 7. 78	München
S 119706	Hecht	Wilhelm	8. 7. 77	München
S 153498	Hinz	Robert	18. 10. 78	Hamburg
S 271317	Höppner	Rainer	23. 4. 83	Lübeck
S 104852	Hofrichter	Michael	17. 4. 77	Berlin
S 320220	Kurlbaum	Heinz	4. 5. 85	Möllbergen
S 321020	Kursch	Reinhard	4. 5. 85	Glücksburg
S 174033	Lauert	Angelika	6. 5. 79	Leer
S 265903	Loest	Tobias	13. 3. 83	Bad Essen
S 161344	Meier	Irmgard	17. 3. 79	Düsseldorf
S 230037	Moschko	Gerd	13. 6. 81	Lübeck
S 47045	Nordwig	Dietmar	4. 4. 75	Hamburg
S 296227	Ostermann	Jürgen	12. 2. 84	Leer
M 7236	Rey	Ludwig	24. 2. 68	Glücksburg
S 73582	Seidl	Lothar	12. 3. 76	Frankfurt
S 251290	Schäfer	Dieter	10. 6. 82	Wiesbaden
S 255079	Schmidt	Herbert	5. 6. 82	Hannover
S 25267	Schulte	Reiner	30. 6. 74	Leer
S 143441	Dr. Stark	Wolfgang	22. 5. 78	Hamburg
S 59268	Streichan	Olaf	8. 12. 75	Ludwigshafen
S 261426	Tetau	Thomas	21. 11. 82	Leer
S 137334	Wolter	Günther	18. 3. 78	Düsseldorf
S 151485	Willemeit	Wilhelma	7. 12. 78	Hamburg

(VkB I 1986 S. 137)

Straßenbau**Nr. 62 Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen**

Bonn, den 31. Januar 1986
StB 13/38.45.00-21

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

An die
für die Straßenverkehrs-Ordnung
und Verkehrspolizei zuständigen
obersten Landesbehörden

Betr.: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
– EAE 85 –

Anlg.: – 1 –

In einer vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gemeinsam gebildeten, mit Verkehrsplanern und Städtebauern paritätisch besetzten ad-hoc-Gruppe sind „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85) erarbeitet worden. Nach Abstimmung mit verschiedenen Institutionen, insbesondere mit der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen die EAE 85 herausgegeben.

Auf diese Empfehlungen weise ich hin und übersende Ihnen hiermit ein Exemplar der Empfehlungen.

Die Empfehlungen behandeln für geplante und bestehende Baugebiete vorrangig die Planung und den Entwurf von Straßenräumen mit maßgebender Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Sie sollen zu einer ganzheitlichen Betrachtung anregen. Die Empfehlungen zeigen die unterschiedlichen Funktionen auf, die Straßen als Verkehrs- und Lebensräume zu erfüllen haben, erläutern die unterschiedlichen Nutzungs- und Flächenansprüche an den Straßenraum und enthalten städtebauliche und verkehrliche Hinweise für Planung und Entwurf. Die Planung und der Entwurf von Erschließungsstraßen sind eine Selbstverwaltungsaufgabe der Gemeinden. Sie sind Bestandteil der Bauleitplanung; somit unterliegen auch die Belange des Verkehrs dem Abwägungsgebot des Bundesbaugesetzes.

Die verkehrsplanerischen Entwurfsgrößen der EAE sind vornehmlich aus fahrgeometrischen und nicht aus fahrdynamischen Betrachtungen entwickelt worden. Diese Abgrenzung zeigt auf, welche der einschlägigen Regelwerke (z. B. EAE, RAS-L-1) der Bemessung und Gestaltung der Straßen zugrunde zu legen sind.

Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen dienen auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke. In aller Regel jedoch ist für die Aufgabenzuordnung derartiger Straßen die Verbindungsfunktion maßgebend.

Auf die „Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau“ (siehe Verkehrsblatt-Verlautbarung Nr. 109/1979) weise ich in diesem Zusammenhang nochmals hin.

Mehrfertigungen der Richtlinien können bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Alfred-Schütte-Allee 10, 5000 Köln 21, bezogen werden.

Zusatz für Nordrhein-Westfalen:

Zur Unterrichtung der Landschaftsverbände sind zwei Mehrfertigungen dieses Schreibens einschl. Anlagen beigelegt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Professor Dr.-Ing. Z e m l i n

(VkB I 1986 S. 138)

Wasserstraßen**Nr. 63 Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Straßen und Wege – Ablösungsrichtlinien StraW 85 –**

Bonn, den 27. Januar 1986
BW 21/52.05.11/8 Va 86

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen

Nord 2300 Kiel

Nordwest 2960 Aurich

Mitte 3000 Hannover

West 4400 Münster

Südwest 6500 Mainz

Süd 8700 Würzburg

Bundesanstalt für

Gewässerkunde 5400 Koblenz

Bundesanstalt für

Wasserbau 7500 Karlsruhe 21

Rhein-Main-Donau AG

Leopoldstr. 28 8000 München 40

nachrichtlich:

Senator für Stadtentwicklung
und Umweltschutz

Otto-Suhr-Allee 18–20

1000 Berlin 10

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Landwirtschaft
Alter Steinweg 4

2000 Hamburg 11

Präsident des
Bundesrechnungshofes
Postfach 24 09

6000 Frankfurt/Main 1

Betr.: Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der
Erhaltungskosten für Straßen und Wege
– Ablösungsrichtlinien StraW 85 –

Bezug: Erlaß vom 10. 10. 1979 – BW 21/52.05.11/227 Va 79 –

Mit Bezugserlaß hatte ich die „Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ eingeführt. Eine Arbeitsgruppe des Bund/Länder-Ausschusses „Straßenbautechnik“ hat in Ergänzung dazu „Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Straßen und Wege“ – Ablösungsrichtlinien StraW 85 – erarbeitet. Die obersten Straßenbaubehörden der Länder, die Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände, der Bundesverband Deutscher Eisenbahner (BDE), die Deutsche Bundesbahn und die Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr waren beteiligt.

Ich führe die Ablösungsrichtlinien StraW 85 hiermit für den Geschäftsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein. Die Richtlinien sind für Straßen und Wege anzuwenden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen für eine Ablösung gegeben sind oder eine Ablösung vereinbart ist bzw. vereinbart wird. Die Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr und die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn werden die „Ablösungsrichtlinien StraW 85“ für ihre Geschäftsbereiche ebenfalls einführen.

Die „Ablösungsrichtlinien StraW 85“ werden Ihnen in Kürze in begrenzter Stückzahl von der Drucksachenstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte zugeleitet. Weitere Exemplare können bei Bedarf unmittelbar bei der Drucksachenstelle angefordert werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. H a g e r

(VkB I 1986 S. 138)