

27.09.07**Vk - In****Verordnung****des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**A. Problem und Ziel**

- a) Der Erlangung einer Tempo 100-Zulassung für Kraftomnibusse ist insbesondere bei ausländischen Fahrzeugen ein umfangreiches Verwaltungsverfahren vorgeschaltet. Dieses Verwaltungsverfahren soll künftig entfallen, ohne dass die Verkehrssicherheit darunter leidet.
- b) Die elektronische Parkraumbewirtschaftung mittels Mobiltelefon oder Taschenparkuhr hat sich als Ergänzung zu den herkömmlichen Einrichtungen der Parkuhr, des Parkscheinautomaten und der Parkscheibe bewährt. Die 11. Ausnahmeverordnung, die die elektronische Parkraumbewirtschaftung zulässt, läuft am 31.12.2007 aus.

B. Lösung

- a) Die neu gefasste Regelung gilt künftig sowohl für im Inland als auch für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse. Damit entfällt für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO. Auf die Anbringung einer Tempo 100-Plakette auf der Rückseite des Kraftomnibusses kann in Zukunft verzichtet werden, da sie sich für Kontrollzwecke nicht als tauglich erwiesen hat.
- b) Durch die Überführung der 11. Ausnahmeverordnung in die StVO wird den Straßenverkehrsbehörden und der Industrie Rechtssicherheit gegeben. Der Verordnungsgeber verspricht sich davon, weitere Investitionen und den Ausbau der elektronischen Parkraumbewirtschaftung.

C. Alternativen

Keine.

Ein Verzicht auf das Rechtsetzungsvorhaben würde bedeuten, dass

- a) ein insbesondere für ausländische Unternehmer langwieriges, kostspieliges und unnötiges Verwaltungsverfahren für die Erteilung einer Tempo 100-Zulassung für Kraftomnibusse beibehalten wird. Dies würde bei Unternehmern sowohl im In- als auch im Ausland auf großes Unverständnis stoßen.
- b) die 11. Ausnahmeverordnung ersatzlos ausläuft oder verlängert werden müsste. Ein ersatzloses Auslaufen würde das Ende der elektronischen Parkraumbewirtschaftung bedeuten. Eine Verlängerung würde Straßenverkehrsbehörden und die Industrie verunsichern und eventuell veranlassen, nicht weiter in dieses Marktsegment zu investieren.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Vollzugaufwand

Die Abschaffung des Verwaltungsverfahrens bei der Zulassung von Tempo 100 für Kraftomnibusse auf Autobahnen führt zu Einsparungen bei Verwaltung und Reisebusunternehmen.

E. Sonstige Kosten

zu a) Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sind nicht ersichtlich. Durch die Abschaffung des Verwaltungsverfahrens bei der Zulassung von Tempo 100 für Kraftomnibusse auf Autobahnen führt zu Einsparungen bei Verwaltung und Reisebusunternehmen (vgl. F. Bürokratiekosten). Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, können weder ausgeschlossen noch belegt werden.

zu b) Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sind nicht ersichtlich. Durch die Überführung der 11. AusnahmeVO zur StVO in § 13 StVO als Dauerrecht erhofft sich der Verordnungsgeber vielmehr Investitionen der Wirtschaft in alternative elektronische Systeme zur Parkraumbewirtschaftung. Bei einer größeren Verbreitung solcher Systeme sind Einsparungen für den Verbraucher bei der Registrierung oder Anschaffung von entsprechenden Vorrichtungen wahrscheinlich.

F. Bürokratiekosten

a) Es werden Informationspflichten für Unternehmen abgeschafft

Anzahl: 35.200 Busse

Betroffene Unternehmen: Omnibusunternehmen im In- und Ausland

Häufigkeit: für jeden Bus einmal

erwartete Kostenreduzierung: Für im Inland zugelassene Omnibusse wird im Regelfall die Tempo 100 km/h-Zulassung innerhalb des Genehmigungs- bzw. Betriebserlaubnisverfahrens miterteilt, so dass hierbei – abgesehen von der Gebühr für die Tempo 100-Plakette von ca. 1 € - auch bislang keine Kosten entstanden sind; die Kostenreduzierung für die entfallende Tempo 100-Plakette ist daher mit ca. 1 € pro Fahrzeug gering.

Wird für im Inland zugelassene Omnibusse eine Tempo 100 km/h-Zulassung nachträglich, d.h. nachdem sie erstmals in den Verkehr gekommen sind, beantragt, belaufen sich die Kosten einschließlich der Tempo 100-Plakette auf ca. 43 € pro Omnibus. Der damit verbundene zeitliche Aufwand kann als relativ gering angesehen werden, da die Vorführung beim Sachverständigen z.B. mit der Hauptuntersuchung verbunden werden kann; er kann mit ca. einer Stunde angesetzt werden. Bei einem Stundentarif von 22,50 € nach der Cash-Tabelle beliefen sich damit die Kosten pro nachträglich zugelassenen Omnibus bisher auf ca. 65,50 €. Ausgehend von einem Bestand von 44.000 Reisebussen haben ca. 80 % eine Tempo 100 km/h-Zulassung, das sind 35.200 Reisebusse, wovon wiederum ca. 15-20 % die Tempo 100 km/h-Zulassung nachträglich beantragt haben. Das heißt zwischen 5.280 und 7.040 Omnibusse besitzen eine nachträgliche Tempo 100 km/h-Zulassung. Kosten in Höhe von ca. 345.840 – 461.120 € werden damit in Zukunft nicht mehr anfallen.

Da die Ausgabe der Tempo 100 km/h-Zulassungen nach der Zuständigkeitsverteilung im Grundgesetz (Art. 83, 84 GG) alleine den Ländern obliegt, sind genaue Fallzahlen allerdings nicht bekannt; die genannten Kosten beruhen daher auf Schätzungen.

- b) Hinsichtlich der übrigen Änderungen werden Informationspflichten für Unternehmen, Bürger/innen und die Verwaltung weder eingeführt noch vereinfacht oder abgeschafft.

G. Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

27.09.07

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 27. September 2007

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Thomas de Maizière

17. Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung
Vom ...

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3226), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas Radwege benutzen.“

2. In § 3 Abs. 3 Nr. 2 werden die Buchstaben a und b wie folgt gefasst:

- a) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhänger, für Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t mit Anhänger sowie für Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger 80 km/h,

- b) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, für alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t, sowie für Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, 60 km/h“

3. § 18 Abs. 5 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. für Kraftomnibusse ohne Anhänger, die

- a) nach Eintragung in der Zulassungsbescheinigung Teil I für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen sind,
- b) hauptsächlich für die Beförderung von sitzenden Fahrgästen gebaut und die Fahrgastsitze als Reisebestuhlung ausgeführt sind,
- c) auf allen Sitzen sowie auf Rollstuhlplätzen, wenn auf ihnen Rollstuhlfahrer befördert werden, mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind,
- d) mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sind, der auf eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 100 km/h (Vset) eingestellt ist,
- e) den Vorschriften der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen und
- f) auf der vorderen Lenkachse nicht mit nachgeschnittenen Reifen ausgerüstet sind,

oder für nicht in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassene Kraftomnibusse, wenn jeweils eine behördliche Bestätigung des Zulassungsstaates in deutscher Sprache über die Übereinstimmung mit den vorgenannten Bestimmungen und über jährlich stattgefundene Untersuchungen mindestens im Umfang der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 46 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung vorgelegt werden kann

100 km/h.“

4. In § 41 Abs. 2 Nr. 5 werden in Satz 5 der Erläuterungen zu den Zeichen 237, 238 und 239 nach dem Wort „Radweges“ die Wörter „innerhalb geschlossener Ortschaften“ eingefügt.

5. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1f wird aufgehoben.
- b) In Absatz 4 werden die Wörter „in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 5 und des Absatzes 1f“ durch die Wörter „in dem Fall des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 5“ ersetzt.

6. In § 53 wird nach Absatz 16 folgender Absatz 17 angefügt

„(17) Für Kraftomnibusse, die vor dem ... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 18 Abs. 5 Nr. 3 in der vor dem ... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

Artikel 2

§ 13 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die in Absatz 1 und 2 genannten Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit müssen nicht betätigt werden, soweit die Entrichtung der Parkgebühren und die Überwachung der Parkzeit auch durch elektronische Einrichtungen oder Vorrichtungen, insbesondere Taschenparkuhren oder Mobiltelefone, sichergestellt werden kann. Satz 1 gilt nicht, soweit eine dort genannte elektronische Einrichtung oder Vorrichtung nicht funktionsfähig ist.“

2. Der bisherige Absatz 3 wird neuer Absatz 4; in ihm werden nach dem Wort „Einrichtungen“ die Wörter „und Vorrichtungen“ eingefügt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Januar 2008 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Begründung

I. Allgemeines

a) Tempo 100-Busse

Ziel der Änderung ist es, das Verfahren insbesondere für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse, die auf Grund ihrer technischen Ausstattung auf Autobahnen eine Geschwindigkeit von maximal 100 km/h fahren können, zu vereinfachen. Um die Berechtigung einer derartigen Tempo 100-Zulassung zu bekommen, entfällt künftig für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse sowohl die Vorführung bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen in Deutschland als auch die bisher notwendige Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO. Eine Tempo 100-Plakette muss – unabhängig davon, wo der Kraftomnibus zugelassen ist - künftig nicht mehr an der Rückseite angebracht werden.

Damit wird ein aufwändiges behördliches Verwaltungsverfahren in Deutschland hinfällig, bei gleichzeitiger Wahrung der Verkehrssicherheit.

b) Elektronische Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung, d.h. die Erhebung von Gebühren für eine bestimmte Parkdauer, ist seit der Einführung der Parkuhr in die Straßenverkehrs-Ordnung am 1. Mai 1956 in Deutschland zulässig. Einziges Mittel zur Überwachung der Parkzeit und zur Entrichtung der Gebühren war bis 1980 die Parkuhr. Die Parkscheibe hat mit der Neufassung am 16. November 1970 in die StVO Eingang gefunden. Mit ihr kann zwar die Parkzeit kontrolliert werden, Gebühren können mit ihr aber nicht erhoben werden. Als alternative Einrichtung zur Parkuhr wurde 1980 der Parkscheinautomat eingeführt. Parkscheinautomaten sollen insbesondere dort aufgestellt werden, wo Parkflächen mehrfach genutzt werden (z.B. als Markt- und als Parkplatz).

Alternative Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit und zur Erhebung von Parkgebühren waren die nächsten 25 Jahre nicht zugelassen. Da die technische Entwicklung in diesem Zeitraum auch an der Parkbewirtschaftung nicht spurlos vorbei ging, trat am 12.02.2005 die 11. Ausnahmereverordnung zur StVO in Kraft. Diese ließ als Ergänzung zu den herkömmlichen Einrichtungen elektronische Einrichtungen und Vorrichtungen zur Parkraumbewirtschaftung zu. Entscheidender Vorteil der

elektronischen Parkraumbewirtschaftung ist insbesondere die minutengenaue Abrechnung, die eine Prognose der zu erwartenden Parkzeit für den Parkenden entbehrlich macht. Aber auch der nicht mehr notwendige Gang zum Parkscheinautomaten und wieder zurück zum Fahrzeug sowie die wegfallende Suche nach dem passenden Kleingeld waren Grund dafür, dass die elektronische Parkraumbewirtschaftung in den letzten zwei Jahren von den Verkehrsteilnehmern angenommen wurde. Einer flächendeckenden Einführung der elektronischen Parkraumbewirtschaftung stand aber entgegen, dass die 11. Ausnahmeverordnung zur StVO am 31.12.2007 außer Kraft tritt und damit dauerhafte Investitionen von den Straßenverkehrsbehörden und der Industrie in solche Systeme vorerst gescheut wurden. Durch die Überführung als Dauerrecht in die StVO herrscht nun Rechtssicherheit, so dass sich der Verordnungsgeber in Zukunft eine vermehrte Investition in solche alternative Systeme zur elektronischen Parkraumbewirtschaftung verspricht.

Durch die Überführung der 11. Ausnahmeverordnung wird im Übrigen ein Beitrag zur Rechtsbereinigung geleistet.

Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiertener Rollen.

II. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Vollzugsaufwand

Die Abschaffung des Verwaltungsverfahrens bei der Zulassung von Tempo 100 für Kraftomnibusse auf Autobahnen führt zu Einsparungen bei Verwaltung und Reisebusunternehmen.

III. Sonstige Kosten

a) Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sind nicht ersichtlich. Durch die Abschaffung des Verwaltungsverfahrens bei der Zulas-

sung von Tempo 100 für Kraftomnibusse auf Autobahnen führt zu Einsparungen bei Verwaltung und Reisebusunternehmen (siehe IV. Bürokratiekosten). Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau können weder ausgeschlossen noch belegt werden.

b) Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sind nicht ersichtlich. Durch die Überführung der 11. AusnahmeVO zur StVO in § 13 StVO als Dauerrecht erhofft sich der Verordnungsgeber vielmehr Investitionen der Wirtschaft in alternative elektronische Systeme zur Parkraumbewirtschaftung. Bei einer größeren Verbreitung solcher Systeme sind Einsparungen für den Verbraucher bei der Registrierung oder Anschaffung von entsprechenden Vorrichtungen wahrscheinlich.

Durch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Wohnmobilen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t mit Anhänger von 60 km/h auf 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften steigt die Attraktivität von Wohnmobilen. Ob der Verkauf von Wohnmobilen und/oder Anhängern dadurch angekurbelt wird, und ob sich dadurch die Einzelpreise dieser Produkte ändern, kann nicht beurteilt werden.

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, die durch die generelle Freigabe von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften für Mofas entstehen, sind nicht ersichtlich.

IV. Bürokratiekosten

a) Es werden Informationspflichten für Unternehmen abgeschafft

Anzahl: 35.200 Busse

Betroffene Unternehmen: Omnibusunternehmen im In- und Ausland

Häufigkeit: für jeden Bus einmal

erwartete Kostenreduzierung: Für im Inland zugelassene Omnibusse wird im Regelfall die Tempo 100 km/h-Zulassung innerhalb des Genehmigungs- bzw. Betriebserlaubnisverfahrens miterteilt, so dass hierbei – abgesehen von der

Gebühr für die Tempo 100-Plakette von ca. 1 € - auch bislang keine Kosten entstanden sind; die Kostenreduzierung für die entfallende Tempo 100-Plakette ist daher mit ca. 1 € pro Fahrzeug gering.

Wird für im Inland zugelassene Omnibusse eine Tempo 100 km/h-Zulassung nachträglich, d.h. nachdem sie erstmals in den Verkehr gekommen sind, beantragt, belaufen sich die Kosten einschließlich der Tempo 100-Plakette auf ca. 43 € pro Omnibus. Der damit verbundene zeitliche Aufwand kann als relativ gering angesehen werden, da die Vorführung beim Sachverständigen z.B. mit der Hauptuntersuchung verbunden werden kann; er kann mit ca. einer Stunde angesetzt werden. Bei einem Stundentarif von 22,50 € nach der Cash-Tabelle beliefen sich damit die Kosten pro nachträglich zugelassenen Omnibus bisher auf ca. 65,50 €. Ausgehend von einem Bestand von 44.000 Reisebussen haben ca. 80 % eine Tempo 100 km/h-Zulassung, das sind 35.200 Reisebusse, wovon wiederum ca. 15-20 % die Tempo 100 km/h-Zulassung nachträglich beantragt haben. Das heißt zwischen 5.280 und 7.040 Omnibusse besitzen eine nachträgliche Tempo 100 km/h-Zulassung. Kosten in Höhe von ca. 345.840 – 461.120 € werden damit in Zukunft nicht mehr anfallen.

Da die Ausgabe der Tempo 100 km/h-Zulassungen nach der Zuständigkeitsverteilung im Grundgesetz (Art. 83, 84 GG) alleine den Ländern obliegt, sind genaue Fallzahlen allerdings nicht bekannt; die genannten Kosten beruhen daher auf Schätzungen.

- b) Hinsichtlich der übrigen Änderungen werden Informationspflichten für Unternehmen, Bürger/innen und die Verwaltung weder eingeführt noch vereinfacht oder abgeschafft.

V. Zu den Vorschriften im Einzelnen

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 Abs. 4 Satz 6)

Mofas müssen als Kraftfahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Auf Grund der geringen Geschwindigkeit von Mofas und der vergleichsweise geringen Verkehrsdichte auf Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften, wurden in vielen Fällen Radwege für Mofas durch das Zusatzzeichen „Mofas frei“ freigegeben. Durch die generelle Freigabe von Radwegen für Mofas wird die Anordnung von solchen Zusatzzeichen

wegfallen und somit ein Beitrag zum Abbau des Schilderwaldes geleistet. Sollte entgegen der allgemeinen Praxis der Straßenverkehrsbehörden Mofas die Benutzung von außerhalb geschlossener Ortschaften gelegenen Radwegen nicht gestattet werden, ist dies durch die Anordnung des Zusatzzeichens „keine Mofas“ möglich.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe a und b)

Wohnmobile sind weder Personenkraftwagen noch Lastkraftwagen. Für Wohnmobile mit Anhänger galt daher bislang – unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht (zGG) - außerhalb geschlossener Ortschaften eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Lkw bis zu einem zGG von 3,5 t mit Anhänger dürfen schon seit langem außerhalb geschlossener Ortschaften 80 km/h fahren. Da die technischen Voraussetzungen für eine gefahrlose Teilnahme am Straßenverkehr mit 80 km/h auch für Wohnmobile mit Anhänger gelten, ist diese Ungleichbehandlung nicht gerechtfertigt und wird daher aufgehoben.

Die Änderung des § 3 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b ist eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung von § 3 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe a ergibt.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 18 Abs. 5 Nr. 3)

Die Neufassung gilt künftig sowohl für im Inland als auch für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse. Damit entfällt für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO. Auf die Anbringung einer Tempo 100-Plakette auf der Rückseite des Kraftomnibusses kann in Zukunft verzichtet werden, da sie sich für Kontrollzwecke nicht als tauglich erwiesen hat. Die Echtheit der Plakette kann nur an dem Siegel der ausgebenden Zulassungsstelle erkannt werden. Wird der Kraftomnibus bei einer Kontrolle aber nicht angehalten, ist weder mit Videotechnik noch auf einem Kontrollfoto einer automatischen Überwachungsanlage das Siegel sichtbar.

Die nun aufgezählten technischen Voraussetzungen sind – mit Ausnahme der Regelung betreffend nachgeschnittener Reifen - nur im Hinblick auf Kraftomnibusse aus nicht EU/EWR-Staaten erforderlich. Deutsche und in EU/EWR-Staaten zugelassene Kraftomnibusse müssen diese Voraussetzungen bereits heute erfüllen, um auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt zu werden.

Mit dem Wegfall der Tempo 100-Plakette und der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO können alle Kraftomnibusse, die die genannten Voraussetzungen erfüllen, ohne ein behördliches Verfahren in Deutschland zu durchlaufen, auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Kraftfahrstraßen 100 km/h fahren.

Insbesondere ist bezüglich der technischen Voraussetzungen noch auf Folgendes hinzuweisen:

zu a): Es ist sicherzustellen, dass der Bus nicht nur 100 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren kann, sondern insgesamt von seiner Bauart auch dafür ausgelegt ist.

zu b)

und c): Nach der Klasseneinteilung gemäß § 30 d StVZO bzw. der Richtlinie 2001/85/EG sind dies Reisebusse (Klasse III) oder sog. „Kombibusse“ (Überlandlinienbusse, Klasse II); vergleiche dazu § 35 a Abs. 6 StVZO. Die genannten Busse müssen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein; dies gilt auch für sog. „Kombibusse“, wenn sie eine Genehmigung sowohl für Klasse III als auch für Klasse II haben.

Die Forderung nach Reisebestuhlung ergibt sich daraus, dass Busse > 3,5 t zul. Gesamtmasse (nur) mit Beckengurten ausgerüstet werden müssen und bei einem Frontalcrash bei den Insassen der sog. Klappmessereffekt eintritt. Hohe Rückenlehnen können dann als Aufprallkörper für die dahinter sitzenden Insassen genutzt werden.

Weiterhin soll sichergestellt werden, dass mitreisende Rollstuhlfahrer mit Sicherheitsgurten gesichert werden können und nicht nur - wie dies in Klasse I (Linienbusse) und Klasse II-Bussen üblich und genehmigungsfähig ist - durch gepolsterte Aufprallflächen.

zu e): Über diese Forderung sollen z. B. die durch die Richtlinie 2001/85/EG vorgeschriebenen Notausstiegssysteme (Öffnen der Fahrgasttüren in Notfällen,

Nottüren, Notfenster, Notluken) bei Bussen aus Nicht-EU-/EWR-Staaten verlangt werden können.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 41 Abs. 2 Nr. 5)

Diese Folgeänderung ergibt sich aus der Anfügung des § 2 Abs. 4 Satz 6.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 45 Abs. 1f und Abs. 4)

Mit der Änderung des § 40 Bundes-Immissionsschutzgesetz im Jahr 2002 ist die Ermächtigung der Landesregierungen zum Erlass von Smog-Verordnungen entfallen. Die bereits auf dieser Grundlage von den Ländern erlassenen Smog-Verordnungen wurden aufgehoben oder besitzen keine praktische Relevanz mehr. Absatz 1f kann daher aufgehoben werden.

Die Änderung in § 45 Abs. 4 ist eine notwendige Folgeänderung.

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 53 Abs. 17)

Kraftomnibusse, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung erstmals in den Verkehr gekommen sind und noch nicht über eine Tempo 100 km/h-Zulassung verfügen, könnten nach der Fassung des neuen § 18 Abs. 5 Nummer 3 keine Tempo 100km/h-Zulassung mehr bekommen, da sie die technischen Anforderungen der Richtlinie 2001/85/EG vielfach nicht erfüllen könnten bzw. sich eine Nachrüstung wirtschaftlich nicht lohnen würde. Verfügen diese Kraftomnibusse aber bereits über eine Tempo 100 km/h-Zulassung genießt diese Bestandskraft. Folge wäre, dass nicht der technische Zustand des Kraftomnibusses über eine Tempo 100 km/h-Zulassung entscheiden würde, sondern der Zeitpunkt der Erteilung der Zulassung. Deshalb ist sowohl für im Inland als auch für im Ausland zugelassene Kraftomnibusse, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung erstmals in den Verkehr gekommen sind, das bisherige Erteilungsverfahren gemäß § 18 Abs. 5 Nummer 3 (alt) bzw. § 46 Abs. 2 anzuwenden.

Zu Artikel 2 (§ 13 Abs. 3)

Der bisherige Regelungsgehalt der 11. Ausnahmereverordnung zur StVO wird in einem neu zu fassenden Absatz 3 überführt. Es wird damit dauerhaft die Möglichkeit geschaffen, ergänzend zu den herkömmlichen Einrichtungen (Parkuhr, Parkscheinau-

tomaten und Parkscheibe) auch elektronische Systeme zur Entrichtung der Parkgebühren und zur Überwachung der Parkzeit zuzulassen. Die elektronische Parkraumbewirtschaftung kann auch weiterhin Parkuhr, Parkscheinautomaten und Parkscheibe nicht ersetzen, da ansonsten der Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen in einem nicht hinnehmbaren Maß eingeschränkt würde. Materielle Änderungen ergeben sich durch die Überführung nicht.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

- **Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**
- **Entwurf einer Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO**

Der Nationale Normenkontrollrat hat die o.g. Entwürfe auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Es werden mit dem Wegfall der Tempo-100-Plakette zwei Informationspflichten für die Wirtschaft abgeschafft. Die damit einhergehenden Entlastungen von grob geschätzt maximal 65 200 € jährlich unter Einbeziehung der Gebühren hat das Bundesministerium plausibel dargestellt.

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter