

1984

Ausgegeben zu Bonn am 24. November 1984

Nr. 48

Tag	Inhalt	Seite
15. 11. 84	Verordnung zur Erstreckung eisenbahnrechtlicher Vorschriften auf das Gebiet des Landes Berlin neu: 930-1-2	1369
15. 11. 84	Verordnung über die Ermittlung der Schlüsselzahlen für die Aufteilung des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer für die Jahre 1985, 1986 und 1987 neu: 806-1-7	1370
16. 11. 84	Achte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung 9232-1, 9232-1-6, 9232-1-24, 9232-1-25	1371
18. 11. 84	Dritte Verordnung zur Änderung der Sechsten Verordnung über die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs 9241-5-6	1399
18. 11. 84	Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen und über Ausnahmen von § 39 des Güterkraftverkehrsgesetzes 9241-6	1400
18. 11. 84	Neufassung der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen 9241-6	1404
19. 11. 84	Neufassung der Bienenseuchen-Verordnung 7831-1-41-7	1409
19. 11. 84	Erste Verordnung zur Änderung der Forellen-Pankreasnekrose-Verordnung 7831-1-41-16	1415
17. 11. 84	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zu § 15 Abs. 2 des Hessischen Personalvertretungsgesetzes) 1104-5	1416
17. 11. 84	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zum Investitionshilfegesetz) 1104-5, 611-1-17	1416

Verordnung zur Erstreckung eisenbahnrechtlicher Vorschriften auf das Gebiet des Landes Berlin

Vom 15. November 1984

Auf Grund des § 15 Abs. 2 des Dritten Überleitungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 603-5, veröffentlichten bereinigten Fassung verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates:

§ 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert

durch Artikel 8 des Gesetzes vom 9. Juli 1979 (BGBl. I S. 989), gilt auch im Land Berlin, sofern es im Land Berlin in Kraft gesetzt wird. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen worden sind oder erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 15. November 1984

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

**Verordnung
über die Ermittlung der Schlüsselzahlen für die Aufteilung
des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer für die Jahre 1985, 1986 und 1987**

Vom 15. November 1984

Auf Grund des § 3 Abs. 3 des Gemeindefinanzreformgesetzes vom 8. September 1969 (BGBl. I S. 1587) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

Die Bundesstatistiken über die veranlagte Einkommensteuer und über die Lohnsteuer für das Jahr 1980 sind für die Ermittlung der Schlüsselzahlen zur Aufteilung des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer für die Jahre 1985, 1986 und 1987 maßgebend.

§ 2

Für die Zurechnung der Steuerbeträge an die Gemeinden ist die Hauptwohnung oder in Ermangelung einer Wohnung der gewöhnliche Aufenthalt am 31. Dezember des Jahres maßgebend, für das die Statistik durchgeführt wird. Für die Zurechnung der Lohnsteuerbeträge, die die Statistik unmittelbar aus Lohnsteuerkarten übernimmt, ist die Hauptwohnung oder in Ermangelung einer Wohnung der gewöhnliche Aufenthalt am 20. September des Vorjahres maßgebend, soweit nicht eine Veranlagung durchgeführt worden ist.

§ 3

Die Schlüsselzahlen sind auf acht Stellen hinter dem Komma zu berechnen und auf sieben Stellen zu runden.

§ 4

In den Fällen der kommunalen Neugliederung sind die Schlüsselzahlen der betroffenen Gemeinden von dem auf die Neugliederung folgenden Jahr ab neu festzusetzen. Tritt die Neugliederung mit Beginn eines Jahres in Kraft, ist die Schlüsselzahl zu diesem Zeitpunkt neu festzusetzen. Bei der Neufestsetzung sind die Schlüsselzahlen der betroffenen Gemeinden den neu- oder umgebildeten Gemeinden im Verhältnis der in sie aufgenommenen Einwohner zuzurechnen.

§ 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 11 des Gemeindefinanzreformgesetzes auch im Land Berlin.

§ 6

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1985 in Kraft.

Bonn, den 15. November 1984

Der Bundesminister der Finanzen
In Vertretung
Hans Tietmeyer

**Achte Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Vom 16. November 1984**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a und b, Nr. 4 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) geändert worden ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 5 a, 7 und 10 und Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes sowie der §§ 38 und 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), hinsichtlich des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Anhörung der beteiligten Kreise, wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

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 17. April 1984 (BGBl. I S. 632), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Hinweis auf § 21 a wird folgender Hinweis eingefügt:
„Anerkennung von Prüfungen auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften 21 b“.
- b) Nach dem Hinweis auf § 30 wird folgender Hinweis eingefügt:
„Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit ... 30 a“.
- c) Nach dem Hinweis auf § 41 wird folgender Hinweis eingefügt:
„Druckgasanlagen und Druckbehälter . 41 a“.
- d) Der Hinweis auf § 42 erhält folgende Fassung:
„Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht 42“.
- e) Der Hinweis auf § 49 erhält folgende Fassung:
„Geräuschentwicklung und Schalldämpferanlage 49“.
- f) Der Hinweis auf § 51 erhält folgende Fassung:
„Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten 51“.
- g) Nach dem Hinweis auf § 51 b wird folgender Hinweis eingefügt:
„Parkleuchten, Park-Warntafeln 51 c“.

h) Nach dem Hinweis auf § 52 wird folgender Hinweis eingefügt:

„Rückfahrscheinwerfer 52 a“.

i) Der Hinweis auf § 59 erhält folgende Fassung:

„Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-Identifizierungsnummer 59“.

k) Der Hinweis auf die Anlage XIV erhält folgende Fassung:

„Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren XIV“.

l) Nach dem Hinweis auf die Anlage XVII werden folgende Hinweise eingefügt:

„Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen XVIII

Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen XIX

Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Kraftträdern . XX

Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge . XXI“.

2. Soweit in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (einschließlich Anlagen und Muster) das Wort „Fahrstellnummer“ oder die Worte „Fabriknummer des Fahrgestells“ verwendet werden, werden sie durch das Wort „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und, soweit das Wort „Fahrstellnummern“ verwendet wird, wird es durch das Wort „Fahrzeug-Identifizierungsnummern“ ersetzt.

3. In § 17 Abs. 3 wird die Bezugnahme auf „§ 23 Abs. 2, § 27 Abs. 1 bis 3 oder § 28 Abs. 3 Satz 1“ durch die Bezugnahme auf „§ 23 Abs. 2, den §§ 24, 27 Abs. 1 bis 3 oder § 28 Abs. 3 Satz 1“ ersetzt.

4. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Bundesministers für Verkehr und den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (ABl. EG vom

19. November 1979 S. 17), entspricht. Sie ist ferner zu erteilen, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien („ER“) erfüllt, die

- in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 80/1267/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. EG Nr. L 375 S. 34) oder

- in Anhang II der Richtlinie 74/150/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 10), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 378 S. 45)

genannt werden.“

b) In Absatz 2 werden in Satz 2 der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Satzteile angefügt:

„in diesem Fall hat der Führer des Fahrzeugs die besondere Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen; dies gilt nicht, wenn ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugschein erfolgt ist.“

5. Folgender § 21 b wird eingefügt:

„§ 21 b

Anerkennung von Prüfungen
auf Grund von Rechtsakten
der Europäischen Gemeinschaften

Im Verfahren auf Erteilung der Betriebserlaubnis werden Prüfungen anerkannt, die auf Grund harmonisierter Vorschriften nach § 19 Abs. 1 Satz 2 durchgeführt und bescheinigt worden sind.“

6. § 22 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:

„5. Auflaufbremsen (§ 41 Abs. 10), ausgenommen Auflaufbremsen, die nach der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. EG Nr. L 202 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 79/489/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 12), geprüft sind und deren Übereinstimmung in der vorgesehenen Form bescheinigt ist;“

bb) Nummer 9 wird wie folgt gefaßt:

„9. Parkleuchten, Park-Warntafeln (§ 51 c);“

cc) Folgende Nummer 12 a wird eingefügt:

„12 a. Rückfahrscheinwerfer (§ 52 a);“

dd) Nummer 15 wird wie folgt gefaßt:

„15. Rückstrahler (§ 51 Abs. 2, § 51 a Abs. 1, § 53 Abs. 4, 6 und 7, § 53 b, § 66 a Abs. 4 dieser Verordnung, § 22 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung);“

b) In Absatz 3 Nr. 2 werden vor dem Wort „Glühlampen“ die Worte „lichttechnische Einrichtungen für Fahrräder und“ und nach den Worten „gleicher Art entsprechen“ die Worte „und als solche erkennbar sind“ eingefügt.

7. Dem § 23 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Wer einen Personenkraftwagen für eine Personenbeförderung verwendet, die dem Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241) in seiner jeweils geltenden Fassung unterliegt oder bei der es sich um die Beförderung durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht oder von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen zu und von ihrer Betreuung dienenden Einrichtungen handelt, hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsstelle unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Zulassungsstelle vermerkt die Verwendung und deren Beendigung im Fahrzeugschein; der Fahrzeugschein ist der Zulassungsstelle zu diesen Zwecken vorzulegen.“

8. § 29 e Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. Kleinkrafträder (§ 18 Abs. 2 Nr. 4);“

9. Folgender § 30 a wird eingefügt:

„§ 30 a

Änderung der durch die Bauart bestimmten
Höchstgeschwindigkeit

Kraftfahrzeuge müssen entsprechend dem Stand der Technik so gebaut und ausgerüstet sein, daß technische Veränderungen, die zu einer Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner Bauart auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann) führen, wesentlich erschwert sind. Sofern dies nicht möglich ist, müssen Veränderungen leicht erkennbar gemacht werden.“

10. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Worten „Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern“ die Worte „einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger (§ 42 Abs. 3)“ eingefügt.

- bb) In Nummer 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrtrichtungsanzeiger,“ die Worte „Umrißleuchten, Schlußleuchten, Parkleuchten, seitliche Rückstrahler,“ eingefügt.
- cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
1. Nach dem Wort „Außenspiegel“ werden die Worte „und Kennzeichenbeleuchtung“ eingefügt.
 2. In Buchstabe b werden nach der Klammer die Worte „und Kombinationen von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs“ angefügt; die Längenangabe „15,0 m“ wird durch die Längenangabe „15,5 m“ ersetzt.
 3. Folgender Satz 2 wird eingefügt:
„Bei Sonderfahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen bleiben Längenüberschreitungen durch Ladestützen zur zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen Überhangs von Ladungen unberücksichtigt, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt.“
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „daß“ die Worte „einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger (§ 42 Abs. 3)“ eingefügt.
11. § 32 Satz 5 wird aufgehoben.
12. § 32 b wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Worte „Kraftfahrzeuge und Anhänger“ durch die Worte „Kraftfahrzeuge, Anhänger und Fahrzeuge mit austauschbaren Ladungsträgern“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:
„(2) Der Unterfahrschutz muß der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 6. April 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 76 S. 23), zuletzt geändert durch die Richtlinie 81/333/EWG der Kommission vom 18. Mai 1981 (ABl. EG Nr. L 131 S. 4), entsprechen.“
13. § 34 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 Nr. 3 Buchstabe a werden der Nummer 2 die Worte
„jedoch Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens vier Meter voneinander entfernt sind, 30,0 t“
angefügt.
- bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:
„Der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der ersten Achse eines Anhängers – ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge – muß mindestens 3,0 m, bei land- oder forstwirtschaftlichen Zügen sowie bei Zügen, die aus Zugfahrzeugen und Anhänger-Arbeitsmaschinen bestehen, 2,5 m betragen. Dies gilt nicht für Züge, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht mehr als 7,5 t oder des Anhängers nicht mehr als 3,5 t beträgt.“
- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Worte „– bei Sattelzugmaschinen und bei Sattelanhängern auch die zulässige Aufliegebelastung –“ durch die Worte „– bei Sattelzugmaschinen auch die zulässige Aufliegebelastung und bei Sattelanhängern auch die zulässige Sattellast –“ ersetzt.
14. § 35 a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird aufgehoben.
 - b) In den Absätzen 6 und 7 werden jeweils nach den Worten „nicht mehr als 2,8 t“ die Worte „und mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h“ eingefügt.
15. § 35 e Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:
„(5) Fahrgasttüren in Kraftomnibussen mit mehr als 16 Fahrgastplätzen müssen beim Einmannbetrieb entweder vom Sitz des Fahrzeugführers aus geöffnet und geschlossen oder automatisch betätigt werden können. Es muß sichergestellt sein, daß beim Schließen fremdkraftbetätigter Fahrgasttüren Personen nicht eingeklemmt werden können; Einrichtungen, die zur Vermeidung eines nicht nur kurzzeitigen Einklemmens Ansprechkräfte benötigen, die die Fahrgäste nicht gefährden, sind zulässig. Wird die im direkten Einflußbereich und Sichtfeld des Fahrzeugführers gelegene Fahrgasttür vom Fahrzeugführer betätigt, genügt die Anbringung von Schutzleisten mit ausreichender Breite und Nachgiebigkeit an den Hauptschließkanten. Sind die Kraftomnibusse mit mehr als zwei Fahrgasttüren ausgerüstet, dürfen nur die beiden vorderen Fahrgasttüren vom Sitz des Fahrzeugführers aus betätigt werden können. Die übrigen Fahrgasttüren, insbesondere in angelenkten Teilen der Gelenk-omnibusse, müssen automatisch betätigt werden können. Der Fahrzeugführer muß von seinem Sitz aus – zum Beispiel über Spiegel – das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste mindestens im Bereich der von ihm betätigten Fahrgasttüren beobachten können. Der geschlossene Zustand aller Fahrgasttüren muß dem Fahrzeugführer sinnfällig angezeigt werden. Durch bauliche Maßnahmen muß sichergestellt sein, daß eine Gefährdung von Personen innerhalb und außerhalb des Kraftomnibusses durch sich öffnende und schließende Türen nicht zu erwarten ist.“

16. § 35 g Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) In Kraftomnibussen muß mindestens ein Feuerlöscher mit einer Füllmasse von 6 kg in betriebsfertigem Zustand mitgeführt werden. Zulässig sind nur Feuerlöscher, die mindestens für die Brandklassen

A: Brennbare feste Stoffe (flammen- und glutbildend),

B: Brennbare flüssige Stoffe (flammenbildend) und

C: Brennbare gasförmige Stoffe (flammenbildend) amtlich zugelassen sind.“

17. Dem § 35 h wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Normen sind im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.“

18. Folgender § 41 a wird eingefügt:

„§ 41 a

Druckgasanlagen und Druckbehälter

(1) Für in Fahrzeuge eingebaute Druckgasbehälter gilt die Druckbehälterverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 184).

(2) Andere zum Betrieb von Fahrzeugen mit Flüssiggas notwendige Einrichtungen, die nicht der Druckbehälterverordnung unterliegen, müssen so angeordnet und beschaffen sein, daß ein sicherer Betrieb gewährleistet ist.

(3) Druckbehälter für Druckluftbremsanlagen müssen in sinngemäßer Anwendung der Druckbehälterverordnung geprüft und gekennzeichnet sein.“

19. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht“.

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Austauschbare Ladungsträger, die Fahrzeuge miteinander verbinden oder Zugkräfte übertragen, sind Fahrzeugteile.“

20. § 43 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„An selbstfahrenden Arbeitsmaschinen darf diese Einrichtung hinten angeordnet sein.“

b) Absatz 4 Satz 2 Nr. 1 wird aufgehoben. Die Nummern 2 bis 5 werden Nummern 1 bis 4.

21. § 45 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Sie müssen bei doppeltem Betriebsüberdruck, mindestens aber bei einem Überdruck von 0,3 bar, dicht sein.“

22. In § 46 Abs. 4 Satz 2 werden die Worte „oder durch Überdruck im Kraftstoffbehälter“ gestrichen.

23. § 47 Abs. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor, auf die sich die Anlage XIV bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens bei verschiedenen Betriebszuständen den Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ I entsprechen. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor müssen hinsichtlich der Kurbelgehäuseentlüftung die Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ III erfüllen; sie müssen ferner hinsichtlich des Gehalts an Kohlenmonoxid im Abgas bei Leerlauf im Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis den Anforderungen der Anlage XIV über die Prüfung Typ II, sonst der Anlage XI, genügen.

(2) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, auf die sich Anlage XV bezieht, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe (feste Bestandteile – Dieselrauch) im Abgas den Vorschriften der Anlage XV entsprechen. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, auf die sich Anlage XVI bezieht, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe (feste Bestandteile – Dieselrauch) im Abgas den Vorschriften der Anlage XV oder XVI entsprechen.“

24. § 49 wird wie folgt gefaßt:

„§ 49

Geräuscentwicklung und Schalldämpferanlage

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, daß die Geräuscentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Die in den Anlagen XVIII, XIX oder XX bezeichneten Kraftfahrzeuge – ausgenommen elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge – müssen hinsichtlich des zulässigen Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage den Vorschriften der jeweiligen Anlage entsprechen. Kraftfahrzeuge, auf die sich die Anlage XIX bezieht, entsprechen den Anforderungen auch, wenn sie der Anlage XVIII genügen.

(3) Kraftfahrzeuge, die den Vorschriften der Anlage XXI entsprechen, gelten als lärmarme Fahrzeuge.

(4) Besteht Anlaß zu der Annahme, daß ein Fahrzeug den Anforderungen der Absätze 1 bis 2 nicht entspricht, so ist der Führer des Fahrzeugs auf Weisung einer zuständigen Person verpflichtet, den Schallpegel im Nahfeld feststellen zu lassen. Liegt die Meßstelle nicht in der Fahrtrichtung des Fahrzeugs, so besteht die Verpflichtung nur, wenn der zurückzulegende Umweg nicht mehr als 6 km beträgt. Nach der Messung ist dem Führer eine Bescheinigung über das Ergebnis der Messung zu erteilen. Die Kosten der Messung fallen dem Halter des Fahrzeugs zur Last, wenn eine zu beanstandende Überschreitung des für das Fahrzeug zulässigen Geräuschpegels festgestellt wird.“

25. § 49 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

„Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern, auf die sich die Richtlinie

76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 282 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 84/8/EWG der Kommission vom 14. Dezember 1983 (ABl. EG Nr. L 9 S. 24) bezieht, müssen innerhalb der in dieser Richtlinie angegebenen Winkel und unter den dort genannten Anforderungen sichtbar sein."

b) Absatz 8 wird wie folgt gefaßt:

„(8) Für alle am Kraftfahrzeug oder Zug angebrachten Scheinwerfer und Signalleuchten muß eine ausreichende elektrische Energieversorgung unter allen üblichen Betriebsbedingungen ständig sichergestellt sein.“

c) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(11) Für die Bestimmung der „leuchtenden Fläche“, der „Lichtaustrittsfläche“ und der „Winkel der geometrischen Sichtbarkeit“ gelten die Begriffsbestimmungen in Anhang I der Richtlinie 76/756/EWG des Rates.“

26. § 50 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Scheinwerfer müssen einstellbar und so befestigt sein, daß sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können. Bei Scheinwerfern für Abblendlicht darf der niedrigste Punkt der Spiegellinse nicht unter 500 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1 200 mm über der Fahrbahn liegen. Satz 2 gilt nicht für

1. Fahrzeuge des Straßendienstes, die von den öffentlichen Verwaltungen oder in deren Auftrag verwendet werden,
2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Bauart eine vorschriftsmäßige Anbringung der Scheinwerfer nicht zuläßt und die bei eingeschalteten Scheinwerfern mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h betrieben werden (Betriebsvorschrift).“

b) Absatz 6 Satz 3 und 4 wird wie folgt gefaßt:

„Liegt der höchste Punkt der leuchtenden Fläche der Scheinwerfer (Absatz 3 Satz 2) mehr als 1 200 mm über der Fahrbahn, so darf die Beleuchtungsstärke unter den gleichen Bedingungen oberhalb einer Höhe von 1 000 mm 1 lx nicht übersteigen. Bei Scheinwerfern, deren Anbringungshöhe 1 400 mm übersteigt, darf die Hell-Dunkel-Grenze 15 m vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegen wie die Scheinwerfermitte.“

c) Absatz 6 a wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Worte „und für Kleinkraftfahrzeuge“ gestrichen und die Zahl „40“ durch die Zahl „25“ ersetzt.

bb) Folgender Satz 4 wird angefügt:

„Die Sätze 1 bis 3 gelten auch für Kleinkraftfahrzeuge und andere Fahrräder mit Hilfsmotor, wenn eine ausreichende elektrische Energieversorgung der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen nur bei Verwendung von Scheinwerfern für Dauerabblendlicht nach den Sätzen 2 und 5 sichergestellt ist.“

27. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten“.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „äußere Rand der Lichtaustrittsfläche“ durch die Worte „äußerste Punkt der leuchtenden Fläche“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Worte „äußeren Randes der Lichtaustrittsfläche“ durch die Worte „äußersten Punktes der leuchtenden Fläche“ ersetzt.

cc) Satz 8 wird wie folgt gefaßt:

„Begrenzungsleuchten an einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen sind nicht erforderlich, wenn sie von Fußgängern an Holmen geführt werden oder ihre durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht übersteigt und der Abstand des äußersten Punktes der leuchtenden Fläche der Scheinwerfer von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm beträgt.“

c) Die Absätze 2 und 3 werden durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Anhänger, deren äußerster Punkt des Fahrzeugumrisses mehr als 400 mm über den äußersten Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeugs hinausragt, müssen an der Vorderseite durch zwei Begrenzungsleuchten kenntlich gemacht werden. Andere Anhänger dürfen an der Vorderseite mit zwei Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein. An allen Anhängern dürfen an der Vorderseite zwei nicht dreieckige weiße Rückstrahler angebracht sein. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten und der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler dürfen nicht mehr als 150 mm, bei land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern nicht mehr als 400 mm, vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses des Anhängers entfernt sein.

(3) Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten darf nicht weniger als 350 mm und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 500 mm über der Fahrbahn liegen. Läßt die Bauart des Fahrzeugs eine solche Anbringung nicht zu, so dürfen die Begrenzungsleuchten höher angebracht sein, jedoch nicht höher als 2 100 mm. Bei den vorderen Rückstrahlern darf der niedrigste Punkt der

leuchtenden Fläche nicht weniger als 350 mm und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm über der Fahrbahn liegen. Läßt die Bauart des Fahrzeugs eine solche Anbringung nicht zu, so dürfen die Rückstrahler höher angebracht sein, jedoch nicht höher als 1 500 mm."

d) Absatz 2 a wird Absatz 4.

28. § 51 a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze 7 und 8 angefügt:

„Krankenfahrstühle müssen an den Längsseiten mit mindestens je einem gelben Rückstrahler ausgerüstet sein, der nicht höher als 600 mm, jedoch so tief wie möglich angebracht sein muß. Diese Rückstrahler dürfen auch an den Speichen der Räder angebracht sein.“

b) In Absatz 2 werden in Nummer 1 das Wort „und“ durch einen Beistrich, in Nummer 2 der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. an Fahrgestellen, die zur Vervollständigung überführt werden.“

c) In Absatz 5 wird das Wort „Rädern“ durch das Wort „Reifen“ ersetzt und nach dem Wort „Kraft-rädern“ werden die Worte „und Krankenfahrstühlen“ eingefügt.

29. § 51 b wird wie folgt gefaßt:

„§ 51 b
Umrißleuchten

(1) Umrißleuchten sind Leuchten, die die Breite über alles eines Fahrzeugs deutlich anzeigen. Sie sollen bei bestimmten Fahrzeugen die Begrenzungs- und Schlußleuchten ergänzen und die Aufmerksamkeit auf besondere Fahrzeugumrisse lenken.

(2) Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,10 m müssen und Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 1,80 m aber nicht mehr als 2,10 m dürfen auf jeder Seite mit einer nach vorn wirkenden weißen und einer nach hinten wirkenden roten Umrißleuchte ausgerüstet sein. Diese Leuchten müssen möglichst nahe dem äußersten Punkt die Breite über alles und so hoch, wie es mit den Anforderungen der Anbringung in Richtung der Breite und der Symmetrie der Leuchten vereinbar ist, angebracht werden. Die Leuchten einer Fahrzeugseite dürfen zu einer Leuchte zusammengefaßt sein. In allen Fällen muß der Abstand zwischen den leuchtenden Flächen dieser Leuchten und der Begrenzungsleuchte oder Schlußleuchte auf der gleichen Fahrzeugseite mehr als 200 mm betragen.

(3) Umrißleuchten sind nicht erforderlich an

1. land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen und ihren Anhängern und
2. allen Anbaugeräten und Anhängengeräten hinter land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen.

(4) Werden Umrißleuchten an Fahrzeugen angebracht, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen sie den Vorschriften der Absätze 1 bis 3 entsprechen.

(5) Umrißleuchten dürfen nicht an Fahrzeugen und Anbaugeräten angebracht werden, deren Breite über alles nicht mehr als 1,80 m beträgt."

30. Folgender § 51 c wird eingefügt:

„§ 51 c

Parkleuchten, Park-Warntafeln

(1) Parkleuchten und Park-Warntafeln zeigen die seitliche Begrenzung eines geparkten Fahrzeugs an.

(2) An Kraftfahrzeugen, Anhängern und Zügen dürfen angebracht sein:

1. eine nach vorn wirkende Parkleuchte für weißes Licht und eine nach hinten wirkende Parkleuchte für rotes Licht für jede Fahrzeugseite oder
2. eine Begrenzungsleuchte und eine Schlußleuchte oder
3. eine abnehmbare Parkleuchte für weißes Licht für die Vorderseite und eine abnehmbare Parkleuchte für rotes Licht für die Rückseite oder
4. je eine Park-Warntafel für die Vorderseite und die Rückseite des Fahrzeugs oder Zuges mit je 100 mm breiten unter 45° nach außen und unten verlaufenden roten und weißen Streifen.

An Fahrzeugen, die nicht breiter als 2 000 mm und nicht länger als 6 000 mm sind, dürfen sowohl die Parkleuchten nach Nummer 1 einer jeden Fahrzeugseite als auch die nach Nummer 3 zu einem Gerät vereinigt sein.

(3) Die Leuchten nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 und 3 und Satz 2 müssen so am Fahrzeug angebracht sein, daß der unterste Punkt der leuchtenden Fläche mehr als 350 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 500 mm von der Fahrbahn entfernt sind. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Leuchten darf vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm entfernt sein.

(4) Die Leuchten nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 müssen während des Betriebs am Bordnetz anschließbar oder mit aufladbaren Stromquellen ausgerüstet sein, die im Fahrbetrieb ständig am Bordnetz angeschlossen sein müssen.

(5) Park-Warntafeln, deren wirksame Teile nur bei parkenden Fahrzeugen sichtbar sein dürfen, müssen auf der dem Verkehr zugewandten Seite des Fahrzeugs oder Zuges möglichst niedrig und nicht höher als 1 000 mm (höchster Punkt der leuchtenden Fläche) so angebracht sein, daß sie mit dem Umriß des Fahrzeugs, Zuges oder der Ladung abschließen. Abweichungen von nicht mehr als 100 mm nach innen sind zulässig. Rückstrahler und amtliche Kennzeichen dürfen durch Park-Warntafeln nicht verdeckt werden."

31. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Ein Suchscheinwerfer für weißes Licht ist zulässig. Die Leistungsaufnahme darf nicht mehr als 35 W betragen. Er darf nur zugleich mit den Schlußleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung einschaltbar sein.“

b) In Absatz 7 Satz 1 Nr. 8 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. Fahrzeuge für den Transport austauschbarer Ladungsträger.“

c) Folgende Absätze 8 und 9 werden angefügt:

„(8) Türsicherungsleuchten für rotes Licht, die beim Öffnen der Fahrzeugtüren nach rückwärts leuchten, sind zulässig; für den gleichen Zweck dürfen auch rote rückstrahlende Mittel verwendet werden.

(9) Vorzeltleuchten an Wohnwagen und Wohnmobilen sind zulässig. Sie dürfen nicht während der Fahrt benutzt und nur dann eingeschaltet werden, wenn nicht zu erwarten ist, daß sie Verkehrsteilnehmer auf öffentlichen Straßen blenden.“

32. Folgender § 52 a wird eingefügt:

„§ 52 a
Rückfahrscheinwerfer

(1) Der Rückfahrscheinwerfer ist eine Leuchte, die die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug ausleuchtet und anderen Verkehrsteilnehmern anzeigt, daß das Fahrzeug rückwärts fährt oder zu fahren beginnt.

(2) Kraftfahrzeuge müssen hinten mit einem oder zwei Rückfahrscheinwerfern für weißes Licht ausgerüstet sein. An Anhängern sind hinten ein oder zwei Rückfahrscheinwerfer zulässig. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht weniger als 250 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 200 mm über der Fahrbahn liegen.

(3) Rückfahrscheinwerfer dürfen nur bei eingelegetem Rückwärtsgang leuchten können, wenn die Einrichtung zum Anlassen oder Stillsetzen des Motors sich in der Stellung befindet, in der der Motor arbeiten kann. Ist eine der beiden Voraussetzungen nicht gegeben, so dürfen sie nicht eingeschaltet werden können oder eingeschaltet bleiben.

(4) Anbau-Rückfahrscheinwerfer müssen, soweit nicht über eine Bauartgenehmigung eine andere Ausrichtung vorgeschrieben ist, so geneigt sein, daß sie die Fahrbahn auf nicht mehr als 10 m hinter dem Fahrzeug beleuchten.

(5) Rückfahrscheinwerfer sind nicht erforderlich an

1. Kraffrädern,
2. land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschinen,
3. einachsigen Zugmaschinen,

4. Arbeitsmaschinen,

5. Krankenfahrstühlen.

(6) Werden Rückfahrscheinwerfer an Fahrzeugen angebracht, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen sie den Vorschriften der Absätze 2 bis 4 entsprechen.“

33. § 53 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefaßt:

„(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit zwei ausreichend wirkenden Schlußleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Schlußleuchten darf nicht tiefer als 350 mm, bei Kraffrädern nicht tiefer als 250 mm, und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1 500 mm, bei Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen nicht höher als 1 900 mm über der Fahrbahn liegen. Wenn die Form des Aufbaus die Einhaltung dieser Maße nicht zuläßt, darf der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 2 100 mm über der Fahrbahn liegen. Die Schlußleuchten müssen möglichst weit voneinander angebracht, der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sein. Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit zwei zusätzlichen, höher als 1 500 mm über der Fahrbahn angebrachten Schlußleuchten, Kraffräder ohne Beiwagen brauchen nur mit einer Schlußleuchte ausgerüstet zu sein. Vorgeschriebene Schlußleuchten dürfen an einer gemeinsamen Sicherung nicht angeschlossen sein.

(2) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit zwei ausreichend wirkenden Bremsleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein, die nach rückwärts die Betätigung der Betriebsbremse, bei Fahrzeugen nach § 41 Abs. 7 der mechanischen Bremse, anzeigen. Bremsleuchten, die in der Nähe der Schlußleuchten angebracht oder damit zusammengebaut sind, müssen stärker als diese leuchten. Bremsleuchten sind nicht erforderlich an

1. Kraffrädern mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h,
2. Krankenfahrstühlen und
3. Anhängern hinter Fahrzeugen nach den Nummern 1 und 2.

Bremsleuchten an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den Vorschriften dieses Absatzes entsprechen. An Kraffrädern ohne Beiwagen ist nur eine Bremsleuchte zulässig. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Bremsleuchten darf nicht tiefer als 350 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1 500 mm über der Fahrbahn liegen. An Fahrzeugen des Straßendienstes, die von öffentlichen Verwaltungen oder in deren Auftrag verwendet werden, darf der höchste Punkt

der leuchtenden Fläche der Bremsleuchten höher als 1 500 mm über der Fahrbahn liegen. An Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen darf der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1 900 mm und, wenn die Form des Aufbaus die Einhaltung dieses Maßes nicht zuläßt, nicht höher als 2 100 mm über der Fahrbahn liegen. Mehrspurige Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit zwei zusätzlichen, höher als 1 000 mm über der Fahrbahn liegenden, innen oder außen am Fahrzeug fest angebrachten Bremsleuchten ausgerüstet sein, die abweichend von Satz 6 auch höher als 1 500 mm über der Fahrbahn angebracht sein dürfen."

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

c) Absatz 4 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler darf nicht mehr als 400 mm vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein.“

d) Im Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „möglichst“ gestrichen.

e) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Abschleppwagen“ die Worte „oder Abschleppachsen“ eingefügt.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Abschleppwagen“ durch die Worte „abschleppenden Fahrzeug“ ersetzt.

f) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Schlußleuchten, Bremsleuchten und rote Rückstrahler – ausgenommen zusätzliche Bremsleuchten und zusätzliche Schlußleuchten – dürfen nicht an beweglichen Fahrzeugteilen angebracht werden. Das gilt nicht für lichttechnische Einrichtungen, die nach § 49 a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen.“

34. Dem § 53 a Abs. 3 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Sie müssen der Nummer 20 der Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Verkehrsblatt 1973 S. 558) entsprechen.“

35. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1 a wird eingefügt:

„(1 a) Die nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nicht an beweglichen Fahrzeugteilen angebracht werden. Die nach vorn wirkenden Fahrtrichtungsanzeiger und die zusätzlichen seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger dürfen an beweglichen Fahrzeugteilen angebaut sein, wenn diese Teile nur eine Normallage (Betriebsstellung) haben. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Fahrtrichtungsanzeiger, die nach § 49 a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Worten „an Kraftfahrzeugen“ die Worte „und für seitliche Zusatzblinkleuchten“ eingefügt.

c) Nach Absatz 4 Nr. 3 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:

„4. an Kraftomnibussen, die für die Schülerbeförderung besonders eingesetzt sind, an der Rückseite zwei zusätzliche Blinkleuchten, die so hoch und so weit außen wie möglich angeordnet sein müssen.“

36. § 55 Abs. 6 wird wie folgt gefaßt:

„(6) Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Radlaufglocken und andere Einrichtungen für Schallzeichen sind nicht zulässig.“

37. § 55 a wird wie folgt gefaßt:

„§ 55 a Funkentstörung

(1) Die Zündanlagen von Fremdzündungsmotoren in Kraftfahrzeugen und elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen funkentstört sein. Sie gelten als funkentstört, wenn sie DIN 57 879 Teil 1/VDE 0879 Teil 1/6.79 (VDE-Bestimmung) Abschnitt 4.1, 4.2, 4.3.1 und 4.4 entsprechen. Bei Kraftfahrzeugen mit Zündanlagen für Fremdzündungsmotoren, die zu keinem genehmigten Typ gehören (§ 21), genügt die Einhaltung des Abschnitts 4.5 der VDE-Bestimmung.

(2) Die Funkentstörausrüstung im Hochspannungsleitungsweg eines bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugs darf nur durch Teile verändert werden, die mit dem Funkschutzzeichen gekennzeichnet sind.

(3) Die VDE-Bestimmung ist im VDE-Verlag, Bismarckstraße 33, 1000 Berlin 12, und im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.“

38. § 57 a Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (ABl. EG vom 19. November 1979 S. 17), ausgerüstet ist. Das Kontrollgerät ist nach den Artikeln 15 bis 18 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 zu betreiben; dies gilt nicht für Kraftomnibusse, wenn sie im Linienverkehr eingesetzt sind und das Kontrollgerät entsprechend Absatz 2 betrieben wird. Anstelle der Namen der Führer kann in diesem Fall das amtliche Kennzeichen oder die Betriebsnummer des jeweiligen Fahrzeugs eingetragen werden.“

39. § 59 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-Identifizierungsnummer“.

b) Absatz 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,“.

c) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer nach der Norm DIN ISO 3779, Ausgabe Februar 1977, oder nach der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 24 S. 1), geändert durch die Richtlinie 78/507/EWG der Kommission vom 19. Mai 1978 (ABl. EG Nr. L 155 S. 31), muß 17 Stellen haben; andere Fahrzeug-Identifizierungsnummern dürfen nicht mehr als 14 Stellen haben.“

d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Norm ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.“

40. In § 60 wird folgender Absatz 5 a eingefügt:

„(5 a) Kennzeichen und Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtungen an beweglichen Fahrzeugteilen sind zulässig, wenn das bewegliche Fahrzeugteil nur eine Normallage für die Straßenfahrt hat, ferner ohne Rücksicht auf dieses Erfordernis, wenn es sich um Kennzeichen und Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtungen handelt, die nach § 49 a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen.“

41. § 61 wird aufgehoben.

42. § 67 Abs. 9 wird wie folgt gefaßt:

„(9) Der Scheinwerfer und die Schlußleuchte nach Absatz 4 dürfen nur zusammen einschaltbar sein. Eine Schaltung, die selbsttätig bei geringer Geschwindigkeit von Lichtmaschinenbetrieb auf Batteriebetrieb umschaltet (Standbeleuchtung), ist zulässig; in diesem Fall darf auch die Schlußleuchte allein leuchten.“

43. § 69 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 9 wird nach Buchstabe f folgender Buchstabe g eingefügt:

„g) der besonderen Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung nach § 19 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2,“.

Die bisherigen Buchstaben g und h werden Buchstaben h und i.

bb) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 10 a eingefügt:

„10 a. entgegen § 23 Abs. 6 Satz 1 die Verwendung eines Personenkraftwagens für dort genannte Personenbeförderungen nicht oder nicht rechtzeitig schriftlich anzeigt oder entgegen Satz 2 Halbsatz 2 den Fahrzeugschein nicht vorlegt,“.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. der §§ 32 a, 42 Abs. 2 Satz 1 über das Mitführen von Anhängern, des § 33 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Nr. 1 oder 6 über das Schleppen von Fahrzeugen, des § 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3, 4 Satz 1 oder 3 über Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen oder des § 44 Abs. 1, 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Stützeinrichtungen und Stützlast von Fahrzeugen,“.

bb) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. des § 34 Abs. 2 Satz 1 oder 2, Abs. 3 Satz 1, 2, 4 oder 6 über die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte sowie über den Achsabstand, des § 34 Abs. 4 Satz 1 über die Beschriftung, des § 34 Abs. 6 oder 7 über Gleiskettenfahrzeuge oder des § 42 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 über die zulässige Anhängelast;“.

cc) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. des § 35 a Abs. 1, 2 oder 5 über Anordnung und Beschaffenheit der Sitze im Fahrzeug, des Betätigungsraums für den Fahrzeugführer oder der Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs, des § 35 a Abs. 4 Satz 1 über Sitz, Handgriff und Fußstützen für Beifahrer auf Kraffrädern, des § 35 a Abs. 6 Satz 1 Halbsatz 1 über Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten oder des § 35 a Abs. 7 Satz 1 oder 2 über Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme,“.

dd) Die Nummern 7 b und 7 c erhalten folgende Fassung:

„7 b. des § 35 c über Heizung und Belüftung, des § 35 d über Einrichtungen zum Auf- und Absteigen, über die Beschaffenheit der Fußböden sowie über die Beschaffenheit der Übergänge in Gelenkfahrzeugen, des § 35 e Abs. 1 bis 4, 5 Satz 1, 2, 4 bis 7 oder 8 über Türen und Türreinrichtungen oder des § 35 f Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 3 über Notausstiege in Kraftomnibussen;“

- 7 c. des § 35 g Abs. 1 oder 2 über Feuerlöscher in Kraftomnibussen oder des § 35 h Abs. 1 bis 3 über Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen;".
- ee) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13 a eingefügt:
 „13 a. des § 41 a Abs. 2 über die Gewährleistung des sicheren Betriebes von Flüssiggaseinrichtungen in Fahrzeugen;".
- ff) Nummer 14 erhält folgende Fassung:
 „14. des § 45 Abs. 1, 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Kraftstoffbehälter oder des § 46 über Kraftstoffleitungen;".
- gg) Nummer 17 erhält folgende Fassung:
 „17. des § 49 Abs. 1 oder 2 Satz 1 über die Geräuschentwicklung oder die Schalldämpferanlage;".
- hh) Nummer 18 erhält folgende Fassung:
 „18. des § 49 a Abs. 1 bis 6, 8, 9 Satz 2 oder Abs. 10 Satz 1 über die allgemeinen Bestimmungen für lichttechnische Einrichtungen;".
- ii) Nach Nummer 18 werden folgende Nummern 18 a, 18 b, 18 c, 18 d, 18 e, 18 f und 18 g angefügt:
 „18 a. des § 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6 Halbsatz 2, Satz 7, Abs. 3 Satz 1, 2, Abs. 5, 6 Satz 1, 3, 4, 6 oder Abs. 6 a Satz 2 bis 5 über Scheinwerfer für Fern- oder Abblendlicht;
 18 b. des § 51 Abs. 1 Satz 1, 4 bis 6, Abs. 2 Satz 1, 4 oder Abs. 3 über Begrenzungsleuchten oder vordere Rückstrahler;
 18 c. des § 51 a Abs. 1 Satz 1 bis 7, Abs. 3 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 2 über die seitliche Kenntlichmachung von Fahrzeugen oder des § 51 b Abs. 2 Satz 1, 2, 4, Abs. 4 oder 5 über Umrißleuchten;
 18 d. des § 51 c Abs. 3 bis 5 Satz 1 oder 3 über Parkleuchten oder Park-Warntafeln;
 18 e. des § 52 Abs. 1 Satz 2 bis 5 über Nebelscheinwerfer, des § 52 Abs. 2 Satz 2 oder 3 über Suchscheinwerfer, des § 52 Abs. 5 Satz 2 über besondere Beleuchtungseinrichtungen an Krankenkraftwagen, des § 52 Abs. 7 Satz 2 oder 3 Halbsatz 2 über Arbeitsscheinwerfer oder des § 52 Abs. 9 Satz 2 über Vorzeltleuchten an Wohnwagen oder Wohnmobilen;
 18 f. des § 52 a Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 3, 4 oder 6 über Rückfahr-scheinwerfer;
 18 g. des § 53 Abs. 1 Satz 1 bis 4 oder 6 über Schlußleuchten, des § 53
- Abs. 2 Satz 1, 2 oder 4 bis 6 über Bremsleuchten, des § 53 Abs. 4 Satz 1 bis 4 oder 6 über Rückstrahler, des § 53 Abs. 5 Satz 1 oder 2 über die Anbringung von Schlußleuchten, Bremsleuchten und Rückstrahlern oder Satz 3 über die Kenntlichmachung von nach hinten hinausragenden Geräten, des § 53 Abs. 6 Satz 2 über Schlußleuchten an Anhängern hinter einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen, des § 53 Abs. 8 über Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger an abgeschleppten betriebsunfähigen Fahrzeugen oder des § 53 Abs. 9 Satz 1 über das Verbot der Anbringung von Schlußleuchten, Bremsleuchten oder Rückstrahlern an beweglichen Fahrzeugteilen;".
- kk) In Nummer 19 werden die Worte „§ 53 a Abs. 1, 2, 4 oder 5“ durch die Worte „§ 53 a Abs. 1, 2, 3 Satz 2, Abs. 4 oder 5“ ersetzt.
- ll) Nummer 20 erhält folgende Fassung:
 „20. des § 54 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 1 a Satz 1, Abs. 2, 3, 4 Nr. 1 Satz 1, 4, Nr. 2, 3 Satz 1, Nr. 4 oder Abs. 6 über Fahrtrichtungsanzeiger;".
- mm) Nummer 23 erhält folgende Fassung:
 „23. des § 55 a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 über Funkentstörung;".
- oo) Nummer 26 erhält folgende Fassung:
 „26. des § 58 Abs. 1 Satz 1, 2, 4 oder 5 über Geschwindigkeitsschilder an Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder des § 59 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 3 Satz 2 über Fabrikschilder und Fahrzeug-Identifizierungsnummern;".
- pp) Nummer 27 wird gestrichen.
- c) In Absatz 4 erhält Nummer 8 folgende Fassung:
 „8. des § 67 Abs. 1, 2 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 3 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 2 oder 5, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 Halbsatz 1, Abs. 7 Satz 1 oder 3, Abs. 9 Satz 1 oder Abs. 10 über lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und ihren Beiwagen.“
- d) In Absatz 5 erhält Nummer 5 a folgende Fassung:
 „5 a. entgegen § 49 Abs. 4 Satz 1 den Schallpegel im Nahfeld nicht feststellen läßt;".
44. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22 a Abs. 1 Nr. 6 (Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen) wird eingefügt:
 „§ 22 a Abs. 1 Nr. 9 (Park-Warntafeln) tritt in Kraft am 1. Januar 1986.“

- Park-Warntafeln, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nur an Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiter verwendet werden.“
- b) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22 a Abs. 1 Nr. 10 (Nebelscheinwerfer) wird eingefügt:
- „§ 22 a Abs. 1 Nr. 12 a (Rückfahrcheinwerfer) tritt in Kraft am 1. Januar 1986.
- Rückfahrcheinwerfer, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nur an Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiter verwendet werden.“
- c) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22 a Abs. 3 Nr. 2 (Einrichtungen ausländischer Herkunft) wird eingefügt:
- „§ 22 a Abs. 3 Nr. 2 (Erkennbarkeit und lichttechnische Einrichtungen für Fahrräder) tritt in Kraft am 1. Januar 1986
- für bauartgenehmigungspflichtige Teile, die von diesem Tage an in Gebrauch genommen werden.“
- c 1) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 23 Abs. 1 letzter Satz (Verwendung der Bezeichnung „Personenkraftwagen“) wird eingefügt:
- „§ 23 Abs. 6 (Verwendung eines Personenkraftwagens für bestimmte Personenbeförderungen) tritt in Kraft am 1. Juli 1985
- für Personenkraftwagen, die vor dem 1. Dezember 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind.“
- d) In den Übergangsbestimmungen zu § 24 letzter Halbsatz (Inhalt des Anhängerverzeichnisses) wird Satz 2 gestrichen.
- e) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 26 Abs. 4 Satz 2 (Angabe des Geburtsortes in der Kartei) wird eingefügt:
- „§ 30 a (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit) tritt in Kraft
1. für Fahrräder mit Hilfsmotor, für Kleinkrafträder und für Leichtkraftfahrzeuge am 1. Januar 1986,
 2. für andere Kraftfahrzeuge am 1. Januar 1988
- für die von den genannten Tagen an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge
- § 32 Abs. 1 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen einschließlich austauschbarer Ladungsträger) tritt in Kraft
- am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,
- am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern.“
- e 1) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b (Breite von land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten) wird eingefügt:
- „§ 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b (Länge von Kombinationen von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs) tritt in Kraft
- am 1. März 1985 für Kombinationen, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,
- am 31. Dezember 1991 für andere Kombinationen von Fahrzeugen.“
- § 32 Abs. 2 (Kurvenlauf von Kraftfahrzeugen und Zügen einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger) tritt in Kraft
- am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,
- am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern.“
- f) Die Übergangsbestimmungen zu § 32 b (Unterfahrschutz) werden wie folgt gefaßt:
- „§ 32 b (Unterfahrschutz) tritt in Kraft am 1. Januar 1987
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge mit oder ohne austauschbarem Ladungsträger. Für Fahrzeuge, die in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis zum 31. Dezember 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32 b in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.“
- g) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 32 b (Unterfahrschutz) wird eingefügt:
- „§ 34 Abs. 3 (Mindestabstand der ersten Anhängerachse von der letzten Achse des Zugfahrzeugs) tritt in Kraft am 1. Juli 1985
- für Züge, bei denen ein Einzelfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt.“
- h) Die Übergangsbestimmungen zu § 35 a Abs. 3 (Beifahrersitz an Zugmaschinen) werden aufgehoben.

- i) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 35 e Abs. 4 (Ein- und Ausstiege bei Kraftomnibussen) wird eingefügt:
 „§ 35 e Abs. 5 (Türbetätigung und Einklemmschutz)
 tritt in Kraft am 1. Januar 1986
 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.
 Für die Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 35 e Abs. 5 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.“
- k) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 41 Abs. 17 (Zweileitungsbremsanlage) wird eingefügt:
 „§ 41 a (Druckbehälter in Fahrzeugen)
 tritt in Kraft am 1. Juli 1985
 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.“
- k 1) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 42 Abs. 2 (Anhängelast bei Anhängern ohne ausreichende eigene Bremse) wird eingefügt:
 „§ 42 Abs. 3 Satz 2 (Behandlung austauschbarer Ladungsträger als Fahrzeugteile)
 tritt in Kraft
 am 1. März 1985 für austauschbare Ladungsträger auf Zügen, bei denen eines oder beide Einzelfahrzeuge von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen,
 am 31. Dezember 1991 für austauschbare Ladungsträger auf anderen Zügen.“
- l) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 43 Abs. 2 (Abschleppereinrichtung hinten) wird eingefügt:
 „§ 43 Abs. 4 (nicht selbsttätige Kugelgelenkflächenkupplungen)
 sind weiterhin an Fahrzeugen zulässig, die vor dem 1. Dezember 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind.“
- m) Die Übergangsbestimmungen zu § 45 Abs. 3 (Kraftstoffbehälter in Kraftomnibussen) und zu § 46 Abs. 4 (Kraftstoffleitungen und Förderung des Kraftstoffs bei Kraftomnibussen) werden aufgehoben.
- n) Die Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 Satz 1 und Anlage XIV bis § 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XIV werden wie folgt gefaßt:
 „§ 47 Abs. 1 und Anlage XIV (Abgase)
 treten in Kraft am 1. März 1985
 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und
 am 1. Oktober 1986 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor; jedoch müssen Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, für die nach dem 1. Dezember 1984 eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wird bzw. ein Nachtrag zu einer Allgemeinen Betriebserlaubnis im Zusammenhang mit dem Motor oder seiner Schalldämpferanlage erteilt wird, die Vorschriften der Anlage XIV erfüllen.
 Für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die vor diesem Zeitpunkt in den Verkehr gekommen sind, gelten folgende Übergangsbestimmungen:
- 1 Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Emission von luftverunreinigenden Gasen nach Kaltstart)
 - a) Kraftfahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XIII in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung der Verordnung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschrittmäßig.
 - b) Für Kraftfahrzeuge, die
 - aa) vom 1. Oktober 1970 an auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder
 - bb) vom 20. April 1973 an auf Grund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge
 bis zum 30. September 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193).
 - c) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1975 bis 30. September 1980 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 16. Juni 1975 (BGBl. I S. 1398).
 - d) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1980 bis zum 28. Februar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 15. Januar 1980 (BGBl. I S. 37).
- 2 Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid bei Leerlauf)
- a) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1970 bis 30. September 1976 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193).
 - b) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1976 bis zum 28. Februar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 16. Juni 1975 (BGBl. I S. 1398).

- 3 Prüfung Typ III (Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse)
- a) Kraftfahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XII der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung der Verordnung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig.
- b) Für Kraftfahrzeuge, die
- aa) vom 1. Oktober 1970 an auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder
- bb) vom 20. April 1973 an auf Grund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge bis zum 28. Februar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193)."
- o) In der Übergangsbestimmung zu § 47 Abs. 2 Satz 1 und Anlage XV (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren) wird der Klammerzusatz wie folgt gefaßt: „(Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe – feste Bestandteile – bei Selbstzündungsmotoren)“.
- p) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 2 Satz 2 und der Anlage XVI (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) wird eingefügt:
- „§ 49 Abs. 2 und Anlage XVIII (Geräuschpegel und Schalldämpferanlagen von Kraftfahrzeugen)
- treten in Kraft am 1. Oktober 1985
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.
- § 49 Abs. 2 und Anlage XIX (Geräuschpegel von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen)
- treten in Kraft am 1. Oktober 1985
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen. Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.
- § 49 Abs. 2 und Anlage XX (Geräuschpegel von Krafträdern)
- treten in Kraft am 1. Dezember 1984
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krafträder. Für Krafträder, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung. Bei Leichtkrafträdern, die vor dem 1. Oktober 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt die Einhaltung des Grenzwertes von 78 dB(A).
- § 49 a Abs. 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1988
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.
- § 49 a Abs. 8 (ausreichende elektrische Versorgung)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1988
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge und Züge.
- § 50 Abs. 3 Satz 2 (Mindestanbauhöhe der Scheinwerfer)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1988
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 50 Abs. 3 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.“
- q) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 50 Abs. 6 a (Scheinwerfer an Fahrrädern mit Hilfsmotor und an Kleinkrafträdern bis 40 km/h) wird eingefügt:
- „§ 51 Abs. 1 (Begrenzungsleuchten an Elektrokarren)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1988
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.
- § 51 Abs. 3 (Anbauhöhe der Begrenzungsleuchten und vorderen Rückstrahler)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1988
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.“
- r) In die Übergangsbestimmungen zu § 51 a (seitliche Kenntlichmachung) werden nach den Worten „am 1. Januar 1981“ die Worte „, für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h am 1. Januar 1989,“ eingefügt.
- s) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 51 a (seitliche Kenntlichmachung) wird eingefügt:
- „§ 51 a (seitliche Kenntlichmachung von Krankenfahrstühlen)
- tritt in Kraft am 1. Januar 1986
- für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krankenfahrstühle und

am 1. Januar 1987 für andere Krankenfahrstühle. Sie dürfen schon vorher entsprechend § 51 a ausgerüstet sein.

§ 51 b (Umrißleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. An Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr kommen, dürfen Umrißleuchten angebracht sein und darf der Abstand zwischen den leuchtenden Flächen der Umrißleuchte und der Begrenzungsleuchte oder Schlußleuchte auf der gleichen Fahrzeugseite auch kleiner als 200 mm sein."

t) Die Übergangsbestimmung zu § 52 Abs. 2 Satz 4 (Schaltung der Rückfahrcheinwerfer) wird aufgehoben.

u) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 52 Abs. 6 (Dachaufsatz für Arzt-Fahrzeuge) wird eingefügt:

„§ 52 a (Rückfahrcheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge.

Bei den vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen genügt es, wenn die Rückfahrcheinwerfer nur bei eingeschaltetem Rückwärtsgang leuchten können.

Bei Fahrzeugen, die in der Zeit vom 1. Juli 1961 bis zum 31. Dezember 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen die Rückfahrcheinwerfer so geschaltet sein, daß sie weder bei Vorwärtsfahrt noch nach Abziehen des Schalterschlüssels leuchten können.

§ 53 Abs. 1 (Anbauhöhe der Schlußleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 1 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

§ 53 Abs. 1 (Absicherung der Schlußleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. An anderen Fahrzeugen sind andere Schaltungen zulässig."

v) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 Abs. 2 Satz 1 (Anzahl der Bremsleuchten) wird eingefügt:

„§ 53 Abs. 2 Satz 1 (Bremsleuchten an Kraft-rädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h

sowie an anderen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und ihren Anhängern)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge."

w) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 Abs. 2 (Farbe des Bremslichts) wird eingefügt:

„§ 53 Abs. 2 (Mindestanbauhöhe der Bremsleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 2 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

§ 53 Abs. 4 (höchster Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 4 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

§ 53 Abs. 8 (rückwärtige Sicherung mit Abschleppachsen abgeschleppter Fahrzeuge)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986.

§ 53 Abs. 9 (Anbringung an beweglichen Fahrzeugteilen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

x) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 a Abs. 2 (Warndreiecke und Warnleuchten) wird eingefügt:

„§ 53 a Abs. 3 (Anwendung der Technischen Anforderungen auf zusätzliche Warnleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für zusätzliche Warnleuchten, die von diesem Tage an bauartgenehmigt werden sollen. Auf Grund von den bis zu diesem Zeitpunkt erteilten Bauartgenehmigungen dürfen zusätzliche Warnleuchten noch bis zum 1. Januar 1988 feilgeboten oder veräußert werden; ihre Verwendung bleibt zulässig."

y) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 a Abs. 5 (Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind) wird eingefügt:

- „§ 53 d Abs. 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)
tritt in Kraft am 1. März 1985
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.“
- z) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 54 (Fahrtrichtungsanzeiger) wird eingefügt:
„§ 54 Abs. 1 a (Anbringung der Fahrtrichtungsanzeiger an beweglichen Fahrzeugteilen)
tritt in Kraft am 1. Januar 1987
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.“
- aa) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 54 Abs. 3 (Winker für gelbes Blinklicht und Pendelwinker) wird eingefügt:
„§ 54 Abs. 4 Nr. 4 (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen)
tritt in Kraft am 1. Januar 1986.
§ 55 Abs. 1 und 2 (Einrichtungen für Schallzeichen an Fahrrädern mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Kleinkrafträdern)
tritt in Kraft am 1. Januar 1989
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Andere Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Kleinkrafträder müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Anstelle der Glocke dürfen entweder eine Hupe oder ein Horn angebracht sein, wenn eine ausreichende Stromversorgung aller Verbraucher sichergestellt ist.
§ 55 a (Funkentstörung von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor)
tritt in Kraft am 1. Januar 1987
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr kommen, gilt auch § 55 a in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.
Entstörmittel in Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1962 erstmals in den Verkehr gekommen sind, brauchen nicht mit dem Funk-schutzzeichen gekennzeichnet zu sein.
§ 55 a (Funkentstörung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen)
tritt in Kraft am 1. Januar 1989
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.“
- bb) Die Übergangsbestimmungen zu § 57 a Abs. 1 a (Verplombung der Fahrtschreiber), zu § 57 b Abs. 1 (Änderung des Einbauschildes), zu § 61 Abs. 1 (Anwendung des § 35 e Abs. 4 auf Omnibusanhänger) und zu § 61 Abs. 6 (Druckluftbremsen) werden aufgehoben.
- cc) In der Übergangsbestimmung zu § 66 a Abs. 1 werden die Worte „Satz 3“ durch die Worte „Satz 1“ ersetzt.
- dd) In den Übergangsbestimmungen zu § 67 Abs. 7 (seitliche Kenntlichmachung) werden der Punkt am Schluß gestrichen und folgendes angefügt: „und am 1. Januar 1986 für andere Fahrräder. Bis zum 1. Januar 1989 dürfen an den Seiten vorhandene weiße rückstrahlende Mittel weiterverwendet werden. Die in die Reifen einvulkanisierten retroreflektierenden weißen Streifen dürfen weiter verwendet werden.“
- ee) Nach den Übergangsbestimmungen zu Anlage IX (Prüfplakette) wird eingefügt:
„Muster
Fahrzeugbriefe, Fahrzeugscheine, Versicherungsbestätigungen, Mitteilungen nach § 29 a, sowie Anzeigen und Bescheide nach § 29 c, die anstelle des Wortes „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ das Wort „Fahrgestellnummer“ enthalten, dürfen weiter verwendet werden; Vordrucke dürfen aufgebraucht werden. Entsprechendes gilt für Nachweise nach Muster 1 d, die anstelle des Wortes „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ die Worte „Fabriknummer des Fahrgestells“ enthalten.“
45. In der Anlage XI Abs. 2 Satz 1 zweiter Halbsatz und Satz 5 wird die Zahl „4,5“ durch die Zahl „3,5“ ersetzt.
46. Die Anlage XIV erhält die aus Anhang 1 zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.
47. Als Anlagen XVIII bis XXI werden die Anhänge 2 bis 5 zu dieser Verordnung angefügt.

Artikel 2

§ 5 der Sechsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 17. Juli 1962 (BGBl. I S. 450), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 1 der Verordnung vom 20. Juni 1973 (BGBl. I S. 638), wird aufgehoben.

Artikel 3

Dem § 2 der Vierundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. September 1975 (BGBl. I S. 2508) wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Fahrten, die der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr im Rahmen der Erstellung von Gutachten unternimmt.“

Artikel 4

§ 3 der Fünfundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 1. Juli 1976 (BGBl. I S. 1778) wird aufgehoben.

Artikel 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 805) und § 73 des Bundesimmissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 6

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

Bonn, den 16. November 1984

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Der Bundesminister des Innern
Dr. Zimmermann

Anhang 1**Anlage XIV**
(§ 47 Abs. 1)**Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft
durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren****1 Anwendungsbereich**

Diese Anlage gilt, soweit in den nach Absatz 3 genannten Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h; sie gilt nicht für land- oder forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen sowie andere Arbeitsmaschinen.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein, Langemarckstraße 20, 4300 Essen.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen nach § 21 können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich der Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren gelten – soweit nachfolgend nicht anders bestimmt – die technischen Anforderungen der Anhänge I bis VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABI. EG Nr. L 197 S. 1).

Als Ergänzung zum Anhang VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates gilt:

„Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasantrieb ist als Bezugskraftstoff Flüssiggas nach DIN 51 622, Ausgabe November 1973, zu verwenden, dessen Gehalt an Propan 95 % ± 3 % beträgt.“

Die Norm ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

Anhang 2**Anlage XVIII**
(§ 49 Abs. 2 und § 22)**Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage
von Kraftfahrzeugen****1 Anwendungsbereich**

Diese Anlage gilt, soweit in den nach Absatz 3 genannten Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten mehrspurigen Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit Ausnahme der Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen nach Anlage XIX.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V., Westendstraße 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Kraftfahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffvorrichtung sowie für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Austausch-Schalldämpferanlagen gelten die Anforderungen der Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABI. EG Nr. L 42 S. 16), zuletzt geändert durch die Richtlinie 84/424/EWG des Rates vom 3. September 1984 (ABI. EG Nr. L 238 S. 31).

Anhang 3**Anlage XIX**
(§ 49 Abs. 2)**Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage
von Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen****1 Anwendungsbereich**

Diese Anlage gilt, soweit in dem nach Absatz 3 genannten Anhang nichts anderes bestimmt ist, für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen. Als Zugmaschine gelten alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Raupenkettensystemen mit wenigstens 2 Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die eigens zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind. Sie dürfen zum Transport einer Last und von Beifahrern ausgerüstet sein.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V., Westendstraße 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage gilt Anhang VI der Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 25).

Anhang 4**Anlage XX**
(§ 49 Abs. 2)**Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage
von Krafträdern****Teil I****1 Anwendungsbereich**

- 1.1 Teil I gilt, soweit in den zugehörigen Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für die zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Krafträder (maschinell angetriebene Fahrzeuge mit zwei Rädern) mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h.
- 1.2 Abweichend von Anhang I Abschnitt 2.1.1 darf der Geräuschpegel von Leichtkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4 a Buchstabe a) einen Grenzwert von 75 dB(A) nicht überschreiten.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V., Westendstraße 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

Anhang I zu Teil I
Begriffsbestimmungen,
zulässige Geräuschpegel, Schalldämpferanlage

1 Begriffsbestimmungen

1.1 Krafteradtyp hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage

„Krafteradtyp hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage“ bezeichnet Krafteräder, die sich in folgenden wesentlichen Punkten nicht unterscheiden:

1.1.1 Art der Antriebsmaschine (Hub- oder Kreiskolbenmotor, Zwei- oder Viertaktverfahren, Zylinderzahl und Hubraum, Anzahl und Typ der Vergaser oder Einspritzanlagen, Anordnung der Ventile, Nennleistung und Nennleistungsdrehzahl).

Bei Anwendung dieser Anlage ist für Kreiskolbenmotoren das doppelte Kammervolumen als Hubraum zu betrachten.

1.1.2 Art der Kraftübertragung, insbesondere Anzahl der Getriebegänge und deren Übersetzungsverhältnis;

1.1.3 Anzahl, Art und Anordnung der Schalldämpferanlage.

1.2 Schalldämpferanlage

„Schalldämpferanlage“ bezeichnet einen vollständigen Satz von Einzelteilen, die zur Dämpfung der von der Antriebsmaschine eines Krafterads und seinem Abgasausstoß hervorgerufenen Geräusche erforderlich sind.

1.3 Schalldämpferanlagen verschiedener Bauart

„Schalldämpferanlagen verschiedener Bauart“ bezeichnen Anlagen, die untereinander wesentliche Unterschiede aufweisen, wobei diese Unterschiede sich auf folgende Merkmale erstrecken können:

1.3.1 Anlagen, bei denen die Einzelteile verschiedene Fabrik- oder Handelsmarken tragen;

1.3.2 Anlagen, bei denen die Materialeigenschaften eines beliebigen, sonst gleichen Einzelteils verschieden sind oder die Einzelteile eine unterschiedliche Form oder Größe haben;

1.3.3 Anlagen, bei denen das Funktionsprinzip wenigstens eines Einzelteils verschieden ist;

1.3.4 Anlagen, bei denen die Einzelteile auf verschiedene Weise zusammengebaut sind.

1.4 Einzelteil einer schalldämpfenden Auspuff- oder Ansauganlage

„Einzelteil einer schalldämpfenden Auspuff- oder Ansauganlage“ bezeichnet eines der einzelnen Bestandteile, die zusammen die Auspuffanlage (z. B. Auspuffrohre und -rohrstützen, eigentlicher Schalldämpfer) oder die Ansauganlage (Luftfilter) bilden.

Ist der Motor mit einem Luftfilter und/oder einem Ansaugeräuschkämpfer ausgerüstet, der (die) für die Einhaltung der Geräuschpegelgrenzwerte uner-

läßlich ist (sind), so sind dieser Filter und/oder dieser Ansaugeräuschkämpfer als Einzelteile anzusehen, denen die gleiche Bedeutung wie der Auspuffanlage zukommt.

2 Zulässige Geräuschpegel

2.1 Fahrgeräusch

2.1.1 Grenzwerte

Der Geräuschpegel der Krafteräder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 aufgeführten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Hubraumklasse cm ³	Grenzwert des Geräuschpegels dB(A)
≤ 80	78 *)
≤ 125	80
≤ 350	83
≤ 500	85
> 500	86

*) 75 dB(A) für Leichtkrafträder

2.1.2 Meßgeräte

2.1.2.1 Akustische Messungen

Als Schallmeßgerät ist ein Präzisionsschallpegelmeßgerät zu verwenden, das der in der Veröffentlichung Nr. 179 „Präzisionsschallpegelmesser“, 2. Ausgabe, der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) beschriebenen Bauart entspricht. Für die Messungen sind die Anzeigegeschwindigkeit „schnell“ und die Bewertungskurve „A“, die ebenfalls in dieser Veröffentlichung beschrieben werden, zu verwenden.

Zu Beginn und am Ende jeder Meßreihe ist das Schallmeßgerät nach den Angaben des Herstellers mit einer geeigneten Schallquelle (z. B. Pistophon) zu kalibrieren.

2.1.2.2 Geschwindigkeitsmessungen

Motordrehzahl und Geschwindigkeit auf der Meßstrecke sind mit einer Genauigkeit von ± 3 % zu bestimmen.

2.1.3 Meßbedingungen

2.1.3.1 Zustand des Krafterads

Bei den Messungen muß sich das Krafterad in fahrberitem Zustand (mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und mit Fahrer) befinden.

Vor Beginn der Messungen ist der Krafteradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf anlässlich der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden. Bei Krafterädern mit mehr als einem angetriebenen Rad ist nur der für den normalen

Straßenbetrieb vorgesehene Antrieb zu verwenden. Ist das Kraftrad mit einem Beiwagen ausgerüstet, so ist dieser für die Prüfung zu entfernen.

2.1.3.2 Prüfgelände

Das Prüfgelände muß aus einer zentral angeordneten Beschleunigungsstrecke bestehen, die von einem im wesentlichen ebenen Prüfgelände umgeben ist. Die Beschleunigungsstrecke muß eben sein; ihre Oberfläche muß trocken und so beschaffen sein, daß das Fahrgeräusch niedrig bleibt.

Auf dem Prüfgelände müssen die Bedingungen des freien Schallfeldes zwischen der Schallquelle in der Mitte der Beschleunigungsstrecke und dem Mikrofon auf ± 1 dB(A) genau eingehalten werden. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Abstand von 50 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke keine großen, schallreflektierenden Gegenstände wie Zäune, Feisen, Brücken oder Gebäude vorhanden sind. Die Geländeoberfläche muß mindestens 10 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke herum aus einem harten Material wie Beton, Asphalt oder akustisch gleichwertigem Material bestehen und frei sein von Pulverschnee, hohem Gras, loser Erde oder Asche.

In der Umgebung des Mikrophons darf sich kein Hindernis befinden, das das Schallfeld beeinflussen könnte, und zwischen Mikrofon und Schallquelle darf sich niemand aufhalten. Der messende Beobachter muß sich so aufstellen, daß eine Beeinflussung der Meßgeräteanzeige ausgeschlossen ist.

2.1.3.3 Sonstiges

Die Messungen dürfen nicht bei ungünstigem Wetter vorgenommen werden, insbesondere ist der Einfluß von Windböen auszuschließen.

Bei den Messungen muß der A-bewertete Schallpegel anderer Schallquellen als des zu prüfenden Kraftrads oder des Windeinflusses mindestens 10 dB(A) unter dem vom Kraftrad erzeugten Schallpegel liegen. Am Mikrofon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern sein Einfluß auf die Empfindlichkeit und die Richteigenschaften des Mikrophons berücksichtigt wird.

2.1.4 Meßmethode

2.1.4.1 Art und Anzahl der Messungen

Während der Vorbeifahrt des Kraftrads zwischen den Linien AA' und BB' (Abb. 1) ist der A-bewertete maximale Schallpegel in Dezibel (dB) zu messen. Die Messung ist ungültig, wenn ein vom allgemeinen Schallpegel ungewöhnlich abweichender Spitzenwert festgestellt wird.

Auf jeder Kraftradseite sind mindestens zwei Messungen vorzunehmen.

2.1.4.2 Mikrofonstellung

Das Mikrofon ist in 7,5 m Abstand von der Bezugslinie CC' (Abb. 1) der Fahrbahn in 1,2 m Höhe über der Fahrbahnoberfläche anzubringen:

2.1.4.3 Fahrbedingungen

Das Kraftrad ist mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit nach 2.1.4.3.1 und 2.1.4.3.2 an die Linie AA' heranzufahren. Sobald die vordere Kraftbegrenzung die Linie AA' erreicht, ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe möglichst rasch in die Vollaststellung zu bringen. Diese Stellung ist beizubehalten, bis die hintere Kraftrad-

begrenzung die Linie BB' erreicht; sodann ist die Betätigungseinrichtung schnellstmöglich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen.

Bei allen Messungen ist das Kraftrad in gerader Richtung so über die Beschleunigungsstrecke zu fahren, daß die Spur seiner Längsmittlebene möglichst nahe an der Linie CC' liegt.

2.1.4.3.1 Benutzung des gegebenenfalls vorhandenen Getriebes

Ist das Kraftrad mit einem hand- oder fußbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, das nicht mehr als vier Gänge aufweist, so ist der zweite Gang einzulegen.

Ist das Kraftrad mit einem hand- oder fußbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, das mehr als vier Gänge aufweist, so ist

- bei Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 350 cm³ der dritte Gang und
- bei Krafträdern mit einem Hubraum von über 350 cm³ der zweite Gang einzulegen.

Ist das Kraftrad mit einem automatischen Getriebe mit Vorwähleinrichtung ausgestattet, so ist die Einrichtung in der Stellung unmittelbar unter der Stellung, in der die Höchstgeschwindigkeit des Kraftrads erreicht werden kann, zu benutzen.

2.1.4.3.2 Geschwindigkeit beim Heranfahen

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von

- 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors zwischen 50 % und 75 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 liegt, oder
- weniger als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 entspricht, oder
- mehr als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 50 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 entspricht.

2.1.5 Ergebnisse (Prüfbericht)

2.1.5.1 In dem Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II sind alle Umstände und Einflüsse anzugeben, die für die Meßergebnisse von Bedeutung sind.

2.1.5.2 Die Meßwerte sind am Meßgerät abzulesen und auf das nächstliegende Dezibel auf- bzw. abzurunden.

Für die Bescheinigung nach Anhang II dürfen nur Meßwerte verwendet werden, deren Differenz bei zwei aufeinanderfolgenden Messungen auf derselben Kraftradseite nicht größer ist als 2 dB(A).

2.1.5.3 Zur Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Messungen gilt der am Meßgerät abgelesene und um 1 dB(A) verminderte Wert als Meßergebnis.

2.1.5.4 Die Vorschrift nach 2.1.1 gilt als erfüllt, wenn die vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegen.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen. In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Ergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt.

- 2.2 Standgeräusch
- 2.2.1 Schalldruckpegel des Kraftrads im Nahfeld
Zur Erleichterung der späteren Überprüfung der Geräuschentwicklung der Krafträder im Straßenverkehr ist darüber hinaus der Schalldruckpegel im Nahfeld der Mündung der Auspuffanlage (Schalldämpfer) gemäß den nachstehenden Vorschriften zu messen und das Meßergebnis in den Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II einzutragen.
- 2.2.2 Meßgeräte
Es ist ein Präzisionsschallpegelmeßgerät gemäß 2.1.2.1 zu verwenden.
- 2.2.3 Meßbedingungen
- 2.2.3.1 Zustand des Kraftrads
Vor Beginn der Messungen ist der Kraftradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf anlässlich der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden.
Während der Messungen muß sich der Wählhebel des Getriebes in Leerlaufstellung befinden. Ist eine Unterbrechung der Kraftübertragung nicht möglich, so ist das Antriebsrad des Kraftrads frei laufen zu lassen, indem es beispielsweise aufgebockt wird.
- 2.2.3.2 Prüfgelände (Abb. 2)
Als Prüfgelände darf jeder Platz verwendet werden, an dem es keine nennenswerten akustischen Störungen gibt. Insbesondere eignen sich dazu ebene Flächen, die mit Beton, Asphalt oder einem anderen harten Material überzogen sind und eine hohe Reflexion aufweisen; ausgeschlossen sind Flächen, deren Oberfläche aus festgewalzter Erde besteht. Das Prüfgelände muß mindestens die Abmessungen eines Rechtecks haben, dessen Seiten 3 m von den Umrissen des Kraftrads (ausschließlich Lenker) entfernt sind. Innerhalb dieses Rechtecks darf es keine nennenswerten Hindernisse geben, zum Beispiel andere Personen als den Fahrer und den Beobachter. Das Kraftrad ist innerhalb des vorgenannten Rechtecks so aufzustellen, daß das Meßmikrophon zu eventuell vorhandenen Bordsteinkanten einen Abstand von mindestens 1 m hat.
- 2.2.3.3 Sonstiges
Durch Störgeräusche und durch Windeinfluß hervorgerufene Zeigerauslässe des Meßgeräts müssen mindestens 10 dB(A) niedriger als der zu messende Schallpegel liegen. Am Mikrophon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern sein Einfluß auf die Empfindlichkeit des Mikrophons berücksichtigt wird.
- 2.2.4 Meßmethode
- 2.2.4.1 Art und Anzahl der Messungen
Während des Betriebsablaufs nach 2.2.4.3 ist der A-bewertete maximale Schallpegel in Dezibel (dB) zu messen.
An jedem Meßpunkt sind mindestens drei Messungen vorzunehmen.
- 2.2.4.2 Mikrophonstellungen (Abb. 2)
Das Mikrophon ist in der Höhe der Auspuffmündung anzubringen, in keinem Fall jedoch niedriger als 0,2 m über der Fahrbahnoberfläche. Die Kapsel des Mikrophons muß gegen die Ausströmöffnung der Abgase gerichtet sein und zu dieser Öffnung einen Abstand von 0,5 m haben. Die Achse der größten Empfindlichkeit des Mikrophons muß parallel zur Fahrbahnoberfläche verlaufen und einen Winkel von $45^\circ \pm 10^\circ$ zu der senkrechten Ebene bilden, in der die Austrittsrichtung der Abgase liegt.
In bezug auf diese senkrechte Ebene ist das Mikrophon auf der Seite aufzustellen, die den größtmöglichen Abstand zwischen dem Mikrophon und dem Kraftradumriß (ausschließlich Lenker) ergibt.
Hat das Auspuffsystem mehrere Mündungen, deren Mittenabstand nicht größer als 0,3 m ist, so ist das Mikrophon der Mündung zuzuordnen, die dem Kraftradumriß (ausschließlich Lenker) am nächsten liegt oder die den größten Abstand von der Fahrbahnoberfläche hat. Beträgt der Mittenabstand der Mündungen mehr als 0,3 m, so sind getrennte Messungen für jede Mündung vorzunehmen, wobei der größte gemessene Wert festzuhalten ist.
- 2.2.4.3 Betriebsbedingungen
Die Drehzahl des Motors ist bei einem der folgenden Werte konstant zu halten:

$$-\frac{S}{2} \quad \text{wenn } S > 5000 \text{ U/min,}$$

$$-\frac{3S}{4} \quad \text{wenn } S \leq 5000 \text{ U/min,}$$
wobei S gleich der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 ist.
Nach Erreichen der konstanten Drehzahl ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe plötzlich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen. Der Schallpegel ist während des Betriebsablaufs, der ein kurzzeitiges Halten der konstanten Drehzahl sowie die gesamte Dauer der Verzögerung umfaßt, zu messen, wobei als Meßwert der maximale Zeigerausschlag gilt.
- 2.2.5 Ergebnisse (Prüfbericht)
- 2.2.5.1 Im Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II sind allgemein alle erforderlichen, insbesondere auch die zur Messung des Standgeräusches gehörenden Angaben zu vermerken.
- 2.2.5.2 Die Meßwerte sind am Meßgerät abzulesen und auf das nächstliegende ganze Dezibel auf- bzw. abzurunden.
Es sind nur Meßwerte zu verwenden, die bei drei unmittelbar aufeinanderfolgenden Messungen erhalten wurden und deren Abweichung voneinander nicht größer als 2 dB(A) ist.
- 2.2.5.3 Als Meßergebnis gilt der größte der drei Meßwerte.
- 3 Auspuffanlage (Schalldämpfer)
- 3.1 Ist das Kraftrad mit Einrichtungen zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) versehen, so sind die Vorschriften des Abschnitts 3 zu erfüllen. Ist der Ansaugstutzen des Motors mit einem Luftfilter und/oder mit einem Ansaugeräuschkämpfer ausgerüstet, der (die) notwendig ist (sind), um die Einhaltung des zulässigen Geräuschpegels sicherzustellen, so gelten dieser Filter und/oder dieser Ansaugeräuschkämpfer als Bestandteile des Schalldämpfers, und die Vorschriften des

- Abschnitts 3 sind auch auf diesen Filter und/oder diesen Ansauggeräuschkämpfer anzuwenden.
- 3.2 Eine schematische Darstellung der Auspuffanlage ist der Bescheinigung nach Anhang II beizufügen.
- 3.3 Der Schalldämpfer muß mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung versehen sein.
- 3.4 Beim Bau von Schalldämpfern dürfen absorbierende Faserstoffe nur verwendet werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- 3.4.1 Absorbierende Faserstoffe dürfen sich nicht in gasdurchflossenen Teilen des Schalldämpfers befinden.
- 3.4.2 Durch geeignete Einrichtungen muß sichergestellt sein, daß die absorbierenden Faserstoffe während der gesamten Nutzungsdauer des Schalldämpfers in ihrer bestimmungsgemäßen Lage verbleiben.
- 3.4.3 Die absorbierenden Faserstoffe müssen bis zu einer Temperatur beständig sein, welche mindestens 20 % über der höchsten Betriebstemperatur liegt, die an der jeweiligen Stelle des Schalldämpfers auftreten kann.

Abbildung 1
Messung des Fahrgeräuschs

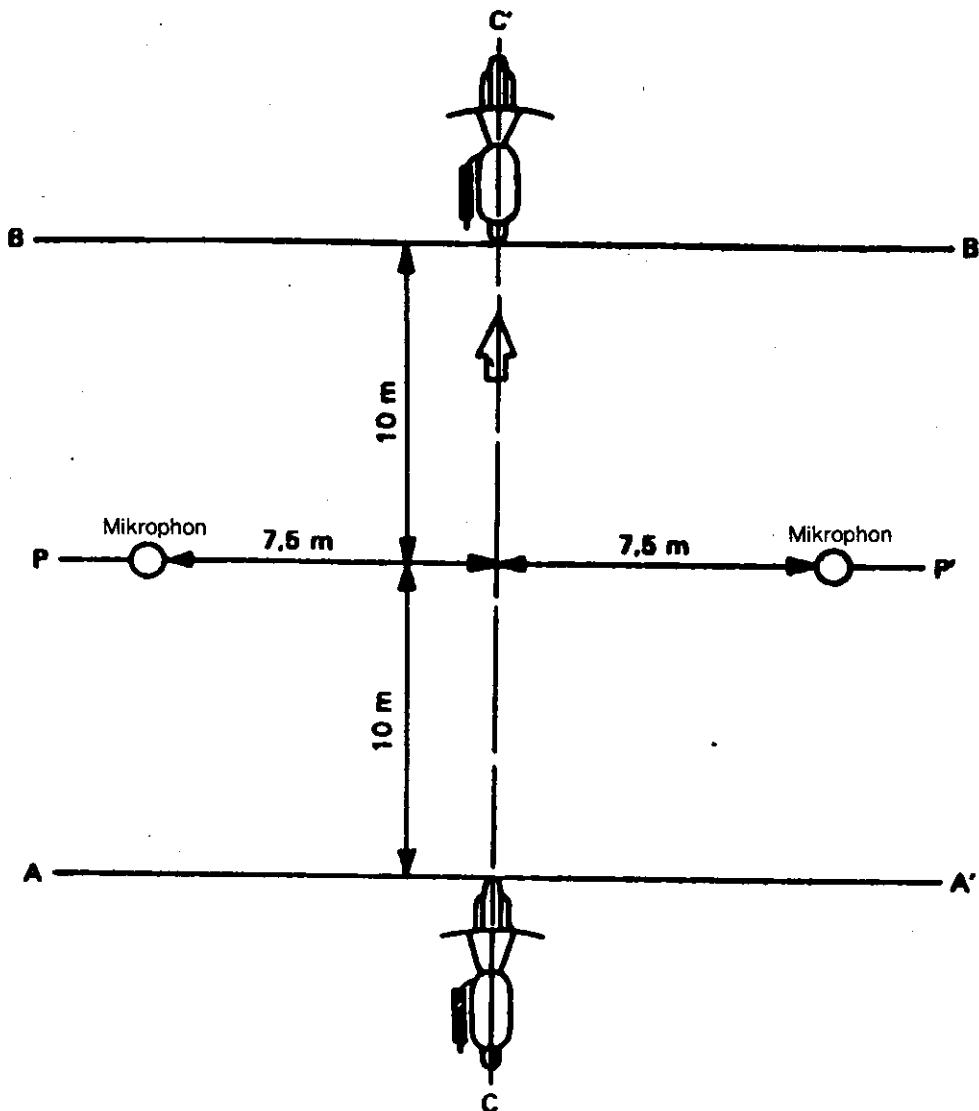
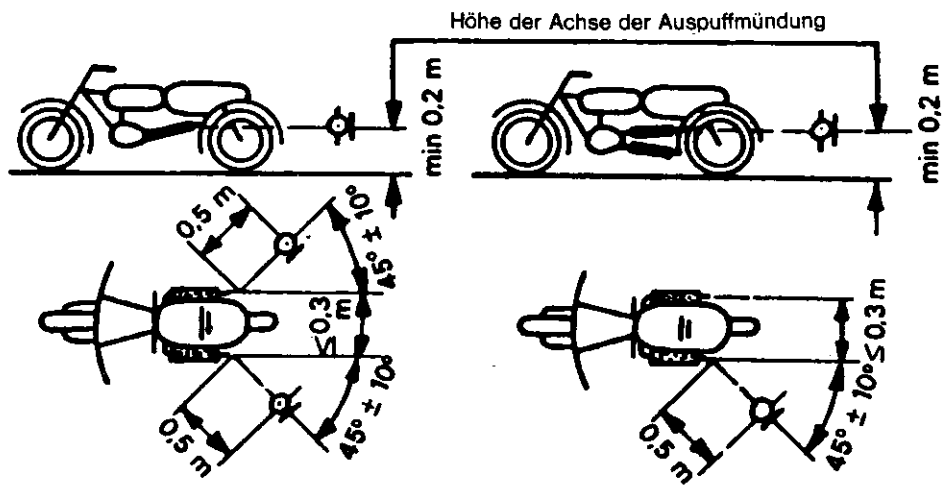
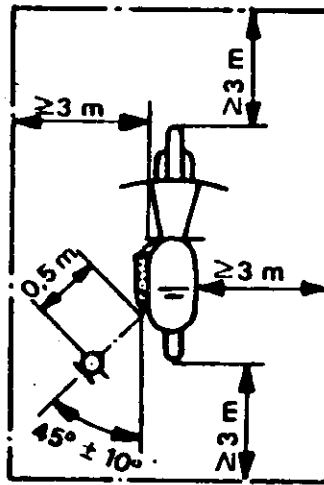


Abbildung 2
Messung des Standgeräuschs



Teil II

1 Anwendungsbereich

Teil II gilt, soweit in dem zugehörigen Anhang nichts anderes bestimmt ist, für die zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Krafträder mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V., Westendstraße 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

Anhang I zu Teil II

Es gilt Anhang I zu Teil I mit folgenden Änderungen:

2.1.1 Grenzwerte

Der Geräuschpegel der in Teil II, Abs. 1 genannten Krafträder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 aufgeführten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h

70 dB(A)

Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h aber nicht mehr als 50 km/h

72 dB(A)

2.1.4.3.1 Fahrzeuge mit Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit gleichförmiger Anfangsgeschwindigkeit (ohne Bremsung), dabei muß

- die Getriebestellung benutzt werden, die für die Höchstgeschwindigkeit vorgesehen ist und
 - die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl entspricht,
- betragen.

2.1.4.3.2 Fahrzeuge ohne Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit, dabei entspricht die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl.

Anhang 5

Anlage XXI
(§ 49 Abs. 3)

Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge

1 Allgemeines

Lärmarme Kraftfahrzeuge sind Fahrzeuge, bei denen alle lärmrelevanten Einzelquellen dem Stand moderner Lärminderungstechnik entsprechen.

2 Lastkraftwagen

2.1 Geräuschgrenzwerte

Der Stand moderner Lärminderungstechnik ist für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t dann gegeben, wenn folgende nach Leistungsklassen unterschiedliche Grenzwerte eingehalten oder unterschritten werden:

Tabelle 1

	Motorleistung		
	weniger als 75 kW	von 75 kW bis weniger als 150 kW	150 kW oder mehr
Fahrgeräusch	77 dB(A)	78 dB(A)	80 dB(A)
Motorbremsgeräusch ¹⁾	77 dB(A)	78 dB(A)	80 dB(A)
Druckluftgeräusch ¹⁾	72 dB(A)	72 dB(A)	72 dB(A)
Rundumgeräusch ²⁾	77 dB(A)	78 dB(A)	80 dB(A)

¹⁾ Sofern entsprechende Bremsrichtungen vorhanden sind.

²⁾ Entfällt bei elektrischem Antrieb.

Während einer Einführungszeit bis zum 31. Dezember 1987 gelten auch Fahrzeuge als lärmarm, deren Geräuschemissionen die Werte der Tabelle 1 um bis zu 2 dB(A) überschreiten.

Lastkraftwagen mit lärmrelevanten Zusatzaggregaten wie z. B. Pumpen, Standheizung, Klimaanlage, Mülltrommeln gelten nur dann als lärmarm, wenn durch eine Zusatzprüfung festgestellt wird, daß auch diese Lärmquellen dem Stand moderner Lärminderungstechnik entsprechen. Dies gilt in der Regel als erfüllt, wenn das Geräusch der Zusatzaggregate in deren lautestem Betriebszustand nicht lauter als 65 dB(A) in 7 m Abstand ist und keinen ton- oder impulshaltigen Geräuschcharakter aufweist. Für Zusatzaggregate kann der Stand moderner Lärminderungstechnik durch Einzelrichtlinien festgelegt werden.

2.2 Geräuschmeßverfahren

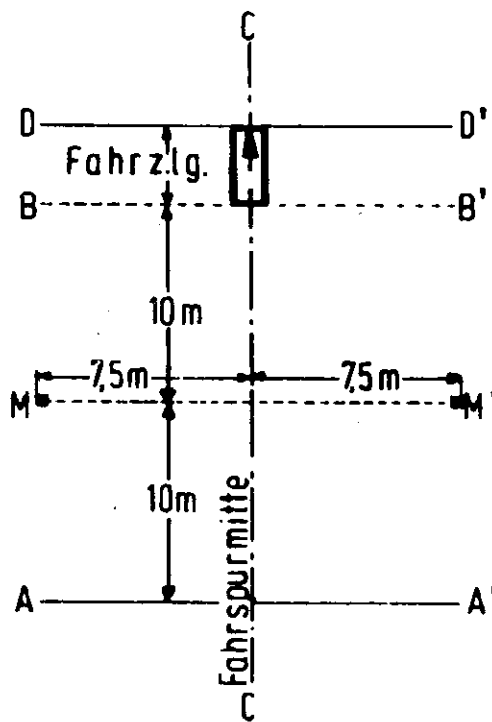
2.2.1 Fahrgeräusch

Das Fahrgeräusch wird auf der Meßstrecke nach Abbildung 1 bei beschleunigter Vorbeifahrt in 7,5 m seitlicher Entfernung von der Fahrspurmitte nach Anlage XVIII mit folgender Abweichung ermittelt:

Ein nach Anlage XVIII notwendiges Hochschalten der Gänge aus $\frac{X}{2}$ ist in dem Gang zu beenden, in dem die höchstzulässige Motordrehzahl (z. B. Abregeldrehzahl) erstmals bei Überfahren der Linie BB' nicht mehr erreicht wird.

Abbildung 1

Markierung der Meßstrecke für das Messen des Fahrgeräuschs



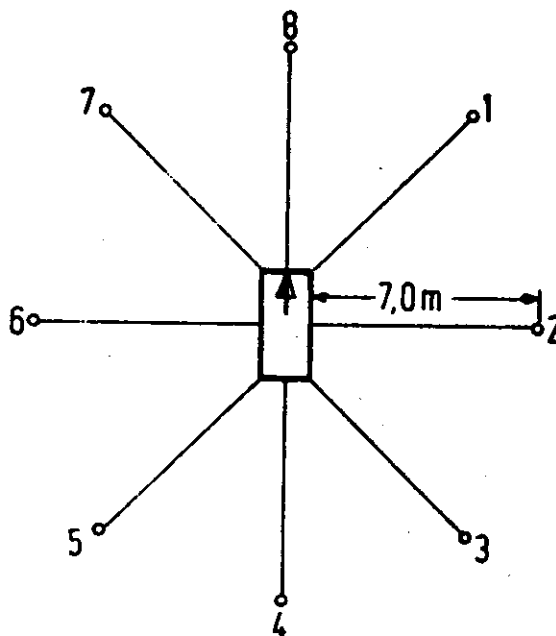
2.2.2 Motorbremsgeräusch

Die Messung wird auf der Meßstrecke nach Abbildung 1 beidseitig am beladenen Fahrzeug vorgenommen. Dabei ist diejenige Getriebestufe einzulegen, in der die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Nennleistungsdrehzahl des Motors am nächsten bei 40 km/h liegt. Aus der der Nennleistungsdrehzahl entsprechenden Geschwindigkeit heraus wird die Motorbremse bei Überqueren der Linie AA' voll eingeschaltet und der höchste A-Schallpegel an den Meßorten während der Vorbeifahrt zwischen den Linien AA' und BB' gemessen.

2.2.3 Rundumgeräusch

Die Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug gemäß Abbildung 2 an acht Meßpunkten in 7 m Entfernung vom Fahrzeugumriß und in 1,2 m Höhe.

Abbildung 2
Lage der Meßpunkte für das Messen des Rundumgeräusches



Vor der Messung ist der Motor auf normale Betriebstemperatur zu bringen.

Die Messung soll bei folgender Betriebsbedingung ausgeführt werden:

Der Gasfußhebel ist stoßweise so weit zu betätigen, daß die Abregeldrehzahl jeweils kurz erreicht wird (Beschleunigungsstoß).

Für jeden der acht Meßpunkte wird der höchste hierbei auftretende A-Schallpegel ermittelt.

Läßt sich aus motortechnischen Gründen keine bestimmte Abregeldrehzahl erreichen, ist die Messung wie folgt durchzuführen:

Die Drehzahl wird zunächst auf $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl konstant gehalten und dann so schnell wie möglich auf Leerlaufdrehzahl abgesenkt.

Für jeden der acht Meßpunkte wird der höchste A-Schallpegel ermittelt, der während einer kurzen Einhaltung der oben angegebenen konstanten Drehzahl und der Zeit für den Drehzahlabfall auftritt. Bei Anwendung dieses Meßverfahrens sind die Grenzwerte für das Rundumgeräusch gegenüber den Werten aus der Tabelle 1 um 5 dB(A) niedriger anzusetzen.

2.2.4 Druckluftgeräusche

Die Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug in den Meßpunkten 2 und 6 gemäß Abbildung 2.

Ermittelt werden die höchsten A-Schallpegel des Druckregler-Abblasgeräusches und des Entlüftungsgeräusches nach Betätigen der Betriebs- und Feststellbremse.

Das Druckregler-Abblasgeräusch wird bei Leerlauf des Motors ermittelt.

Das Entlüftungsgeräusch wird beim Betätigen der Betriebs- und Feststellbremse ermittelt, wobei vor jeder Messung die Druckluftanlage auf den höchsten Betriebsdruck zu bringen ist und der Motor abgestellt wird.

2.2.5 Auswertung der Ergebnisse

Die Messungen werden für alle Meßpunkte zweimal ausgeführt.

Zur Berücksichtigung der Ungenauigkeiten der Meßgeräte gilt der am Gerät abgelesene, um 1 dB(A) verringerte Wert als Meßergebnis. Die Meßergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied der am gleichen Meßpunkt vorgenommenen Messungen 2 dB(A) nicht übersteigt. Als Prüfergebnis gilt das höchste Meßergebnis aller unter 2.2.1 bis 2.2.4 jeweils beschriebenen Meßpunkte. Übersteigt dieser Wert den zulässigen Grenzwert um 1 dB(A), so sind für den entsprechenden Meßpunkt zwei weitere Messungen durchzuführen. Hierbei müssen drei der vier Meßergebnisse innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen.

2.2.6 Sonstiges

Hinsichtlich der Meßgeräte und aller akustischen Randbedingungen bei der Messung gelten die Vorschriften der Anlage XVIII.

**Dritte Verordnung
zur Änderung der Sechsten Verordnung über die Höchstzahlen
der Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs
und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs**

Vom 18. November 1984

Auf Grund des § 9 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Sechste Verordnung über die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs vom 3. Juli 1970 (BGBl. I S. 1101), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. November 1978 (BGBl. I S. 1909), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge, die als genehmigte Kraftfahrzeuge (§ 12 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes) im Güterfernverkehr eingesetzt werden dürfen, werden wie folgt festgesetzt:

1. 18 322 Kraftfahrzeuge für den allgemeinen Güterfernverkehr,
2. 8 935 Kraftfahrzeuge für den Bezirksgüterfernverkehr,
3. 1 020 Kraftfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Güterfernverkehr.

Darüber hinaus dürfen 1 02 Kraftfahrzeuge als für den grenzüberschreitenden Verkehr genehmigte Kraftfahrzeuge (§ 12 Abs. 1, § 13 des Güterkraftverkehrsgesetzes) mit der Maßgabe eingesetzt werden, daß in Verbindung mit jeder Fahrt im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (§ 6 b Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes), und zwar entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt, mit demselben Kraftfahrzeug eine Beförderung im Binnenverkehr durchgeführt werden darf.“

2. In § 1 Abs. 2 Nr. 1 wird die für Berlin genannte Höchstzahl von „1 308“ durch die Höchstzahl „1 415“ ersetzt.

3. § 1 Abs. 2 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Von der in Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 genannten Höchstzahl entfallen auf

Baden-Württemberg	1 286
Bayern	1 667
Bremen	160
Hamburg	356
Hessen	672
Niedersachsen	1 115
Nordrhein-Westfalen	2 532
Rheinland-Pfalz	644
Saarland	184
Schleswig-Holstein	319“.

4. Dem § 2 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Anstelle von Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 2) dürfen Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1) mit der Beschränkung erteilt werden, daß sie ausschließlich dazu berechtigen, Beförderungen von Gütern in Sattelanhängern von und nach Seehäfen der Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein durchzuführen, die in diesen Sattelanhängern über See eingeführt worden sind oder ausgeführt werden.“

Der bisherige Wortlaut des § 2 wird Absatz 1.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

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

Bonn, den 18. November 1984

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

**Zweite Verordnung
zur Änderung der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen
und über Ausnahmen von § 39 des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Vom 18. November 1984

Auf Grund des § 27 Abs. 7 und des § 41 Satz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen und über Ausnahmen von § 39 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9241-6, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2263), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung der Verordnung wird wie folgt gefaßt:

„Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen“.

2. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

Die Vorschriften der §§ 1 bis 3 gelten für den Unternehmer des Umzugsverkehrs (§ 37 GüKG) und für die Erlaubnisbehörde (§ 38 Abs. 2 GüKG) entsprechend mit der Maßgabe, daß die Erlaubnisbehörde

dem in § 1 Abs. 3 genannten Versicherer oder seinem Beauftragten gleichzeitig mit Erteilung der Erlaubnis für den Umzugsverkehr lediglich das Ausstellungsdatum der Erlaubnisurkunde unter Benutzung einer der Versicherungsbestätigung anhängenden Durchschrift mitzuteilen hat.“

3. Die Anlagen 1 bis 3 der Verordnung werden durch die Anlagen 1 bis 3 zu dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen und über Ausnahmen von § 39 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 4

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

Bonn, den 18. November 1984

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Anlage 1

Versicherungsbestätigung

(für die Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde bestimmt)

Der unterzeichnete Versicherer bestätigt hiermit, daß nach Maßgabe der folgenden Kennziffern eine Versicherung gemäß § 27 des Güterkraftverkehrsgesetzes gegen alle Schäden besteht, für die der Unternehmer nach den Beförderungsbedingungen haftet:

*)

1. Ordnungsnummer und Ausstellungsdatum der Genehmigung:

.....

2. Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

3. Anschrift des Versicherungsnehmers:

Bei Sammelversicherungen auch des versicherten Unternehmers:

.....

4. Beginn des Versicherungsschutzes:

5. Nummer des Versicherungsscheines:

Die Rechte des Geschädigten aus der Pflicht-Haftpflichtversicherung des Unternehmers werden durch die §§ 158 b bis 158 k des Versicherungsvertragsgesetzes bestimmt:

.....

.....
(Unterschrift des Versicherers)

*) Nummer 1 oder 2 ist von der Genehmigungs- bzw. Erlaubnisbehörde auszufüllen. Dabei ist Nichtzutreffendes zu streichen.
Die Nummern 3 bis 5 sind vom Versicherer auszufüllen. Streichungen oder weitere Angaben sind dabei unzulässig.

Anlage 2

Anzeige

des Versicherers an die Genehmigungsbehörde
nach § 27 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes
und § 2 Abs. 1 oder § 5 der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen

Ordnungsnummer der Genehmigung:

Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

Anschrift des Versicherungsnehmers:

Bei Sammelversicherung auch des versicherten Unternehmers:

.....

Nummer des Versicherungsscheines:

Die Voraussetzungen für die von uns ausgestellte Versicherungsbestätigung mit den oben angegebenen Merkmalen sind entfallen.

Wir bitten um baldigen Bescheid über das Veranlaßte mittels anhängender Antwortkarte.

....., den

.....
(Unterschrift des Versicherers)

Anlage 3

Bescheid

der Genehmigungs- oder der Erlaubnisbehörde an den Versicherer
nach § 27 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes
und § 2 Abs. 3 oder § 5 der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen

Ordnungsnummer der Genehmigung:

Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

Anschrift des Versicherungsnehmers:

.....

Bei Sammelversicherungen auch des versicherten Unternehmers:

.....

1. Die Genehmigungsurkunde ist am
eingezogen worden. *)

2. Die Erlaubnisurkunde(n) ist/sind am
eingezogen worden. *)

3. Durch Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigung ist der Nachweis erbracht worden, daß der Unternehmer
wieder Versicherungsschutz nach § 27 GüKG genießt. *)

....., den

.....
(Stempel und Unterschrift der Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde)

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Bekanntmachung
der Neufassung der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen

Vom 18. November 1984

Auf Grund des Artikels 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen und über Ausnahmen von § 39 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 18. November 1984 (BGBl. I S. 1400) wird nachstehend der Wortlaut der Verordnung in der ab 1. Dezember 1984 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9241-6, veröffentlichte bereinigte Fassung der Verordnung,
2. die am 24. Oktober 1970 in Kraft getretene Verordnung vom 12. Oktober 1970 (BAnz. Nr. 198 vom 23. Oktober 1970),
3. den am 1. Januar 1973 in Kraft getretenen Artikel 3 der Verordnung vom 6. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2263),
4. die am 1. Dezember 1984 in Kraft tretende eingangs genannte Verordnung.

Die Rechtsvorschriften wurden erlassen

- zu 1. auf Grund des § 27 Abs. 7 und des § 39 Abs. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (BGBl. I S. 697),
- zu 2. und 3. auf Grund des § 27 Abs. 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969 (BGBl. 1970 I S. 1),
- zu 4. auf Grund des § 27 Abs. 7 und des § 41 Satz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256).

Bonn, den 18. November 1984

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

**Verordnung
über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen**

§ 1

(1) Der Nachweis einer Versicherung nach § 27 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes ist der Genehmigungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung mit Formblatt (Anlage 1) zu erbringen. Sie ist vom Versicherer oder seinem Beauftragten dem Versicherungsnehmer bei Beginn des Versicherungsschutzes kostenlos zu erteilen und von diesem der Genehmigungsbehörde weiterzuleiten. Verlangt der Versicherungsnehmer die nochmalige Ausfertigung einer Versicherungsbestätigung, so ist diese als „Zweite Ausfertigung“ usw. zu bezeichnen.

(2) Die Formblätter dürfen nicht handschriftlich oder mit Schreibmaschine hergestellt, sondern müssen gedruckt sein. Auch die Firma des Versicherers muß gedruckt sein; seine Unterschrift muß faksimiliert und außerdem in Druckschrift wiederholt sein. Wird eine in der Form vorschriftsmäßige Versicherungsbestätigung vorgelegt, so hat die Genehmigungsbehörde weder zu prüfen, ob der die Bestätigung ausstellende Versicherer in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugt ist, noch ob die Unterschrift von einer zu verbindlicher Unterschrift bevollmächtigten Person stammt. Unvorschriftsmäßige Versicherungsbestätigungen hat die Genehmigungsbehörde zurückzuweisen.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat gleichzeitig mit Erteilung der Genehmigung dem Versicherer oder seinem Beauftragten Nummer und Ausstellungsdatum der Genehmigungsurkunde unter Benutzung einer der Versicherungsbestätigung anhängenden Durchschrift mitzuteilen. Diese Mitteilung darf dem Unternehmer nicht ausgehändigt werden. Die Mitteilung der Genehmigungsbehörde ist Voraussetzung für die Erfüllung der dem Versicherer auferlegten Anzeigepflicht nach § 2 Abs. 1 dieser Verordnung.

(4) Die Versicherungsbestätigung verbleibt bei der Genehmigungsbehörde. Diese hat einem geschädigten Dritten oder dessen Beauftragten auf Verlangen Namen und Anschrift des Versicherers mitzuteilen.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit die Vorlage des Versicherungsscheines und den Nachweis der Zahlung des letzten Beitrages verlangen.

(6) Bei bereits bestehenden Versicherungsverhältnissen hat der Versicherer der zuständigen Genehmigungsbehörde die Versicherungsbestätigung innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu übersenden. Absatz 3 findet Anwendung. Ist nach Ablauf dieser Frist die Versicherungsbestätigung bei der Genehmigungsbehörde nicht eingegangen, so hat diese den Unternehmer aufzufordern, den Versicherer zur Einsendung der Bestätigung innerhalb eines weiteren Monats zu veranlassen. Geht die Bestätigung bis

zum Ablauf dieser Monatsfrist nicht ein, so hat die Genehmigungsbehörde die Genehmigungsurkunde unverzüglich einzuziehen. Der Unternehmer ist zur Herausgabe verpflichtet.

(7) Die vor dem 1. Januar 1973 für ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellte Versicherungsbestätigung nach Anlage 1 gilt für alle genehmigten Fahrzeuge im Sinne des § 12 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes.

§ 2

(1) Der Versicherer hat der Genehmigungsbehörde mit Formblatt (Anlage 2) Anzeige zu erstatten, sobald die Voraussetzungen des § 158 c Abs. 2 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag gegeben sind.

(2) Kennt der Versicherer die zuständige Genehmigungsbehörde nicht, so genügt die Anzeige an diejenige Genehmigungsbehörde, die ihm die Ausfertigung der Versicherungsbestätigung übersandt hat (§ 1 Abs. 3).

(3) Geht der Genehmigungsbehörde eine Anzeige des Versicherers nach Absatz 1 zu oder erfährt sie auf andere Weise, daß die Voraussetzungen des § 158 c Abs. 2 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag gegeben sind, so hat sie die Genehmigungsurkunde unverzüglich einzuziehen, es sei denn, daß der Unternehmer eine andere Versicherungsbestätigung bereits vorgelegt hat. Die Genehmigungsbehörde hat den Versicherer durch Bescheid mit Formblatt (Anlage 3) über das Veranlaßte zu unterrichten.

§ 3

Bei Sammelversicherungsverträgen, die Wirtschaftsorganisationen des Verkehrsgewerbes oder andere Abrechnungsstellen mit Versicherern für die zu versichernden Unternehmer abschließen, gilt folgendes:

1. Versicherungsnehmer im Sinne des § 1 Abs. 1 sind Wirtschaftsorganisationen des Verkehrsgewerbes oder andere Abrechnungsstellen.
2. Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des § 1 Abs. 5 nur den Nachweis über die Zahlung des letzten Beitrages vom versicherten Unternehmer verlangen.
3. Der Anzeige des Versicherers an die Genehmigungsbehörde nach § 2 Abs. 3 ist eine zweite Antwortkarte nach Muster (Anlage 3) anzuhängen, die die Genehmigungsbehörde unverzüglich an die zuständige Wirtschaftsorganisation des Verkehrsgewerbes oder andere Abrechnungsstelle zu senden hat.

§ 4

(1) Scheidet ein Unternehmer des Güterfernverkehrs aus einem mit der Deutschen Bundesbahn bestehenden Beschäftigungsverhältnis (§ 47 Abs. 1 des Güterkraft-

verkehrsgesetzes) aus, so hat die Deutsche Bundesbahn der Genehmigungsbehörde des Unternehmers das Ausscheiden anzuzeigen.

(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigungsurkunde unverzüglich einzuziehen, es sei denn, daß der Unternehmer ihr eine Versicherungsbestätigung nach § 1 Abs. 1 bereits vorgelegt hat. Der Unternehmer ist zur Herausgabe der Genehmigungsurkunde verpflichtet.

§ 5

Die Vorschriften der §§ 1 bis 3 gelten für den Unternehmer des Umzugsverkehrs (§ 37 GüKG) und für die Erlaubnisbehörde (§ 38 Abs. 2 GüKG) entsprechend mit der Maßgabe, daß die Erlaubnisbehörde dem in § 1

Abs. 3 genannten Versicherer oder seinem Beauftragten gleichzeitig mit Erteilung der Erlaubnis für den Umzugsverkehr lediglich das Ausstellungsdatum der Erlaubnisurkunde unter Benutzung einer der Versicherungsbestätigung anhängenden Durchschrift mitzuteilen hat.

§ 6

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 7

(Inkrafttreten)

Anlage 1

Versicherungsbestätigung

(für die Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde bestimmt)

Der unterzeichnete Versicherer bestätigt hiermit, daß nach Maßgabe der folgenden Kennziffern eine Versicherung gemäß § 27 des Güterkraftverkehrsgesetzes gegen alle Schäden besteht, für die der Unternehmer nach den Beförderungsbedingungen haftet:

*)

1. Ordnungsnummer und Ausstellungsdatum der Genehmigung:

2. Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

3. Anschrift des Versicherungsnehmers:

Bei Sammelversicherungen auch des versicherten Unternehmers:

4. Beginn des Versicherungsschutzes:

5. Nummer des Versicherungsscheines:

Die Rechte des Geschädigten aus der Pflicht-Haftpflichtversicherung des Unternehmers werden durch die §§ 158 b bis 158 k des Versicherungsvertragsgesetzes bestimmt:

(Unterschrift des Versicherers)

*) Nummer 1 oder 2 ist von der Genehmigungs- bzw. Erlaubnisbehörde auszufüllen. Dabei ist Nichtzutreffendes zu streichen. Die Nummern 3 bis 5 sind vom Versicherer auszufüllen. Streichungen oder weitere Angaben sind dabei unzulässig.

Anlage 2

Anzeige

des Versicherers an die Genehmigungsbehörde
nach § 27 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes
und § 2 Abs. 1 oder § 5 der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen

Ordnungsnummer der Genehmigung:

Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

Anschrift des Versicherungsnehmers:

Bei Sammelversicherung auch des versicherten Unternehmers:

.....

Nummer des Versicherungsscheines:

Die Voraussetzungen für die von uns ausgestellte Versicherungsbestätigung mit den oben angegebenen Merkmalen sind entfallen.

Wir bitten um baldigen Bescheid über das Veranlaßte mittels anhängender Antwortkarte.

....., den

.....
(Unterschrift des Versicherers)

Anlage 3

Bescheid

der Genehmigungs- oder der Erlaubnisbehörde an den Versicherer
nach § 27 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes
und § 2 Abs. 3 oder § 5 der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren
bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen

Ordnungsnummer der Genehmigung:

Ausstellungsdatum der Erlaubnis:

Anschrift des Versicherungsnehmers:

.....

Bei Sammelversicherungen auch des versicherten Unternehmers:

.....

1. Die Genehmigungsurkunde ist am
eingezogen worden. *)

2. Die Erlaubnisurkunde(n) ist/sind am
eingezogen worden. *)

3. Durch Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigung ist der Nachweis erbracht worden, daß der Unternehmer
wieder Versicherungsschutz nach § 27 GüKG genießt. *)

....., den

.....
(Stempel und Unterschrift der Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde)

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

**Bekanntmachung
der Neufassung der Bienenseuchen-Verordnung**

Vom 19. November 1984

Auf Grund des Artikels 2 der Fünften Verordnung zur Änderung der Bienenseuchenverordnung vom 20. Juni 1984 (BGBl. I S. 765) wird nachstehend der Wortlaut der Bienenseuchen-Verordnung in der ab 29. Juni 1984 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1979 (BGBl. I S. 661),
2. die am 25. April 1980 und am 1. Oktober 1980 in Kraft getretene Verordnung vom 18. April 1980 (BGBl. I S. 441),
3. die am 8. August 1982 in Kraft getretene Verordnung vom 29. Juli 1982 (BGBl. I S. 1121),
4. die am 29. Juni 1984 in Kraft getretene eingangs genannte Verordnung.

Die Rechtsvorschriften wurden erlassen auf Grund

- zu 2. des § 79 Abs. 1 des Tierseuchengesetzes,
 - zu 3. des § 79 Abs. 1 Nr. 2 und 3 in Verbindung mit § 20 Abs. 2, den §§ 22, 23, 24 Abs. 1 und § 78 des Tierseuchengesetzes,
 - zu 4. des § 79 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a und des § 79 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit den §§ 18, 22 und 23 des Tierseuchengesetzes
- in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. März 1980 (BGBl. I S. 386).

Bonn, den 19. November 1984

**Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
Ignaz Kiechle**

Bienenseuchen-Verordnung

I. Begriffsbestimmungen

§ 1

(1) Bienenvolk im Sinne der Verordnung sind die in einer Bienenwohnung lebenden Bienen mit ihrer Brut und ihren Waben.

(2) Bienenstand im Sinne der Verordnung sind die Räume oder Einrichtungen, in denen Bienenvölker gehalten werden oder gehalten worden sind.

II. Allgemeine Vorschriften

§ 2

(1) Betriebe, in denen

1. gewerbsmäßig Honig gelagert oder behandelt wird,
 2. Mittelwände für Bienenwaben hergestellt werden oder
 3. Seuchenwachs be- oder verarbeitet wird,
- unterliegen der Beaufsichtigung durch die zuständige Behörde.

(2) In Betrieben, in denen Honig gewerbsmäßig behandelt wird, müssen zur Aufbewahrung, Be- und Verarbeitung, zum Abfüllen und für die Beförderung von Honig benutzte Gegenstände nach Gebrauch

1. mit kochendem Wasser gründlich gereinigt,
2. für mindestens 20 Minuten einer Temperatur von mindestens 230 °C ausgesetzt oder
3. so aufbewahrt werden, daß sie Bienen nicht zugänglich sind.

Die Betriebsräume sind bienendicht zu halten.

(3) Honig aus Betrieben, in denen Honig gewerbsmäßig behandelt wird, darf nur so beseitigt werden, daß er Bienen nicht zugänglich ist.

(4) Betriebe, die gewerbsmäßig Honig zur Herstellung von Futtermitteln verwenden, müssen den Honig mit einem Verfahren behandeln, durch das Erreger übertragbarer Bienenkrankheiten abgetötet werden.

(5) Die zuständige Behörde kann die Maßnahmen nach Absatz 2 sowie für Trester die Maßnahmen nach Absatz 3 für Betriebe, in denen Mittelwände für Bienenwaben hergestellt werden oder Seuchenwachs be- oder verarbeitet wird, anordnen, soweit dies zur Verhütung der Verschleppung der bösartigen Faulbrut notwendig ist. Sie kann ferner anordnen, daß Plätze der in Absatz 1 genannten Betriebe, an denen Honig gelagert oder aufbewahrt wird, bienendicht zu halten sind und Wachs, das zur Herstellung von Mittelwänden für Bienenwaben verwendet wird, mit einem Verfahren behandelt wird, durch das Erreger übertragbarer Bienenkrankheiten abgetötet werden, soweit dies zur Verhütung der Verschleppung der bösartigen Faulbrut notwendig ist.

§ 2 a

Die Varroatose unterliegt der Anzeigepflicht im Sinne des § 9 des Tierseuchengesetzes.

§ 3

Ist zu befürchten, daß sich die bösartige Faulbrut, die Acariose (Milbenseuche) oder die Varroatose ausgebreitet hat oder ausbreitet, kann die zuständige Behörde eine amtliche Untersuchung aller Bienenvölker und Bienenstände des verdächtigen Gebietes anordnen.

§ 4

Der Besitzer von Bienenvölkern und Bienenständen oder sein Vertreter ist verpflichtet, zur Durchführung von Untersuchungen die erforderliche Hilfe zu leisten.

§ 5

(1) Der Besitzer oder die mit der Beaufsichtigung, Wartung und Pflege der Bienenvölker betrauten Personen haben für Bienenvölker, die an einen anderen Ort verbracht werden, unverzüglich nach dem Eintreffen der für den neuen Standort zuständigen Behörde oder einer von ihr beauftragten Stelle eine Bescheinigung des für den Herkunftsort zuständigen beamteten Tierarztes vorzulegen. Aus der Bescheinigung muß hervorgehen, daß die Bienen

1. als frei von bösartiger Faulbrut befunden worden sind und der Herkunftsort der Bienen nicht in einem Faulbrut-Sperbezirk liegt,
2. nicht aus einem Bienenstand stammen, in dem die Milbenseuche amtlich festgestellt worden ist,
3. als frei von Varroatose befunden worden sind und daß im Umkreis von mindestens fünf Kilometern um den Bienenstand Fälle von Varroatose amtlich nicht bekanntgeworden sind.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 wird von der für den neuen Standort zuständigen Behörde oder der von ihr beauftragten Stelle einbehalten. Für Bienenvölker, die nur vorübergehend an einen anderen Ort verbracht werden, trägt sie in der Bescheinigung den Ort, den Beginn und das Ende der Wanderung sowie am Ort der Wanderung oder auf dem Bienenstand festgestellte Bienenseuchen ein. Die Bescheinigung wird dem Besitzer oder den mit der Beaufsichtigung, Wartung oder Pflege der Bienenvölker betrauten Personen wieder ausgehändigt, wenn die Bienenvölker aus dem Bezirk der zuständigen Behörde verbracht werden.

(3) Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von den Absätzen 1 und 2 zulassen, wenn Belange der Seuchenbekämpfung nicht entgegenstehen.

§ 5 a

Der Besitzer von Bienenvölkern, die nur vorübergehend an einen anderen Ort verbracht werden, hat an

dem Bienenstand ein Schild mit seinem Namen und seiner Anschrift sowie der Zahl der Bienenvölker in deutlicher und haltbarer Schrift gut sichtbar anzubringen. Er hat dafür zu sorgen, daß die Bienenvölker in seiner Gegenwart oder im Beisein eines von ihm Beauftragten von dem beamteten Tierarzt untersucht werden können, soweit eine solche Untersuchung aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich ist.

§ 5 b

Die zuständige Behörde kann anordnen, daß in einem Sperrbezirk oder Beobachtungsgebiet die Besitzer von Bienenvölkern diese unter Angabe des Standortes der Bienenstände anzuzeigen haben.

III. Schutzmaßnahmen gegen die bösartige Faulbrut

1. Verschluß von Bienenwohnungen

§ 6

Von Bienen nicht mehr besetzte Bienenwohnungen sind stets bienendicht verschlossen zu halten.

2. Schutzmaßnahmen vor amtlicher Feststellung der bösartigen Faulbrut oder des Seuchenverdachts

§ 7

Im Falle des Ausbruchs oder des Verdachts des Ausbruchs der bösartigen Faulbrut gilt vor der amtlichen Feststellung für den betroffenen Bienenstand folgendes:

1. An dem Bienenstand dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden, insbesondere dürfen
 - a) Bienenvölker, lebende oder tote Bienen, Waben, Wabenteile, Wabenabfälle, Wachs, Honig, Futtervorräte, Bienenwohnungen und benutzte Gerätschaften nicht aus dem Bienenstand entfernt und
 - b) Bienenvölker und Bienen nicht in den Bienenstand verbracht werden.
2. Der Bienenstand darf nur von dem Besitzer, seinem Vertreter, den mit der Beaufsichtigung, Wartung und Pflege der Bienenvölker betrauten Personen, von Tierärzten und von Personen im amtlichen Auftrag betreten werden.

3. Schutzmaßnahmen nach amtlicher Feststellung der bösartigen Faulbrut

§ 8

(1) Ist der Ausbruch der bösartigen Faulbrut amtlich festgestellt, unterliegt der Bienenstand nach Maßgabe folgender Vorschriften der Sperrung:

1. Der Bienenstand darf nur von dem Besitzer, seinem Vertreter, den mit der Beaufsichtigung, Wartung und Pflege der Bienenvölker betrauten Personen, von Tierärzten und von Personen im amtlichen Auftrag betreten werden.

2. Bienenvölker, lebende Bienen, Waben, Wabenteile, Wabenabfälle, Wachs, Honig, Futtervorräte, Bienenwohnungen und benutzte Gerätschaften, die sich in dem Bienenstand oder außerhalb des Bienenstandes auf dem Grundstück befinden, dürfen von ihrem Standort nicht entfernt werden; tote Bienen dürfen nur zur unschädlichen Beseitigung nach Anweisung des beamteten Tierarztes entfernt werden.

3. Bienenvölker und Bienen dürfen nicht in den Bienenstand verbracht werden.

4. Waben, Wabenteile verseuchter oder seuchenverdächtiger Bienenvölker sowie Futtervorräte aus Bienenwohnungen verseuchter oder seuchenverdächtiger Bienenvölker dürfen nicht, lebende Bienen nur nach Durchführung eines Kunstschwarmverfahrens in unverseuchte Bienenwohnungen des Bienenstandes verbracht werden.

5. In dem Bienenstand gewonnener Honig darf an Bienen nicht verfüttert werden.

6. Aus Bienenwohnungen entfernte Waben, Wabenteile und Wabenabfälle sowie Behältnisse, die Honig enthalten und Gerätschaften, denen Honig anhaftet, müssen so aufbewahrt werden, daß sie Bienen nicht zugänglich sind.

7. Tote Bienen und tote Bienenbrut sowie die übrige Bienenbrut des seuchenkranken Bienenvolkes, ferner Abfälle aus Bienenwohnungen sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes unschädlich zu beseitigen.

8. Die Bienenstände und Bienenwohnungen, außer solchen aus Stroh, sowie Gerätschaften sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes und unter amtlicher Überwachung zu reinigen und zu entseuchen; Bienenwohnungen aus Stroh sind zu verbrennen.

9. Waben, Wabenteile und Wabenabfälle aus verseuchten Bienenwohnungen, Vorratswaben, Wachs und, soweit aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich, auch Futtervorräte sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes zu entseuchen oder unschädlich zu beseitigen.

(2) Die Vorschrift des Absatzes 1 findet keine Anwendung auf

1. Wachs, Waben, Wabenteile und Wabenabfälle, wenn sie an wachsverarbeitende Betriebe, die über die erforderliche Einrichtung zur Entseuchung des Wachses verfügen, unter der Kennzeichnung „Seuchenwachs“ abgegeben werden, und

2. Honig, der nicht zur Verfütterung an Bienen bestimmt ist.

§ 9

(1) Die zuständige Behörde ordnet die Tötung der seuchenkranken Bienenvölker an. Sie kann hiervon absehen und die Behandlung durch ein Kunstschwarmverfahren zulassen, wenn nach dem Gutachten des beamteten Tierarztes dadurch die Tilgung der Seuche zu erwarten ist.

(2) Frühestens zwei, spätestens neun Monate nach der Tötung oder Behandlung der an der Seuche

erkrankten Bienenvölker sind alle Völker des Bienenstandes zweimal durch den beamteten Tierarzt nachzuuntersuchen; der Abstand zwischen den beiden Untersuchungen muß mindestens acht Wochen betragen.

§ 10

(1) Ist die bösartige Faulbrut in einem Bienenstand amtlich festgestellt, erklärt die zuständige Behörde das Gebiet in einem Umkreis von mindestens einem Kilometer um den Bienenstand zum Sperrbezirk.

(2) Ist die bösartige Faulbrut in einem Wanderbienenstand amtlich festgestellt, kann die zuständige Behörde auch das Gebiet um die früheren Standorte des erkrankten Bienenvolkes zum Sperrbezirk erklären, wenn anzunehmen ist, daß die Seuche bereits an den früheren Standorten in dem Bienenstand geherrscht hat. Die zuständigen Behörden können genehmigen, daß der betroffene Bienenstand an seinen Heimatstandort verbracht wird; in diesem Falle ist dort ebenfalls ein Gebiet gemäß Absatz 1 zum Sperrbezirk zu erklären.

§ 11

(1) Für den Sperrbezirk gilt folgendes:

1. Alle Bienenvölker und Bienenstände im Sperrbezirk sind unverzüglich auf bösartige Faulbrut amtstierärztlich zu untersuchen; diese Untersuchung ist frühestens zwei, spätestens neun Monate nach der Tötung oder Behandlung der an der Seuche erkrankten Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes zu wiederholen.
2. Bewegliche Bienenstände dürfen von ihrem Standort nicht entfernt werden.
3. Bienenvölker, lebende oder tote Bienen, Waben, Wabenteile, Wabenabfälle, Wachs, Honig, Futtevröräte, Bienenwohnungen und benutzte Gerätschaften dürfen nicht aus den Bienenständen entfernt werden.
4. Bienenvölker oder Bienen dürfen nicht in den Sperrbezirk verbracht werden.

(2) Die Vorschrift des Absatzes 1 Nr. 3 findet keine Anwendung auf

1. Wachs, Waben, Wabenteile und Wabenabfälle, wenn sie an wachsverarbeitende Betriebe, die über die erforderliche Einrichtung zur Entseuchung des Wachses verfügen, unter der Kennzeichnung „Seuchenwachs“ abgegeben werden, und
2. Honig, der nicht zur Verfütterung an Bienen bestimmt ist.

(3) Die zuständige Behörde kann für Bienenvölker, Bienen, Bienenwohnungen und Gerätschaften sowie Futtevröräte Ausnahmen von Absatz 1 zulassen, wenn eine Verschleppung der Seuche nicht zu befürchten ist.

4. Aufhebung der Schutzmaßnahmen

§ 12

(1) Angeordnete Schutzmaßnahmen sind aufzuheben, wenn die bösartige Faulbrut erloschen ist.

(2) Die bösartige Faulbrut im Bienenstand gilt als erloschen, wenn

1. alle Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes verendet oder getötet und unschädlich beseitigt worden sind oder
2. die an der Seuche erkrankten Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes
 - a) verendet oder getötet und unschädlich beseitigt oder
 - b) behandelt worden sind und
 - c) die Untersuchung nach § 9 Abs. 2 einen negativen Befund ergeben hat
 und
3. die Entseuchung unter amtlicher Überwachung durchgeführt und vom beamteten Tierarzt abgenommen worden ist.

(3) Die bösartige Faulbrut im Sperrbezirk gilt als erloschen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt sind und die Untersuchungen nach § 11 Abs. 1 Nr. 1 einen negativen Befund ergeben haben.

IV. Schutzmaßnahmen gegen die Milbenseuche

§ 13

(weggefallen)

1. Schutzmaßnahmen nach amtlicher Feststellung der Milbenseuche

§ 14

(1) Ist der Ausbruch der Milbenseuche amtlich festgestellt, hat der Besitzer nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes

1. alle Bienenvölker des Bienenstandes gegen die Milbenseuche zu behandeln und
2. tote Bienen unschädlich zu beseitigen.

(2) Die zuständige Behörde kann die Entfernung von Bienenvölkern aus dem Bienenstand, das Verbringen von Bienenvölkern in den Bienenstand oder das Verbringen des Bienenstandes untersagen, wenn dies zur Verhütung der Verschleppung der Milbenseuche erforderlich ist.

(3) Die zuständige Behörde kann die Tötung der an der Seuche erkrankten und auch der übrigen Bienenvölker anordnen, soweit dies aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich ist. Sie kann ferner anordnen, daß von allen behandelten Bienenvölkern des verseuchten Bienenstandes Proben des Wintertotenfalles zur Untersuchung an eine von ihr bestimmte Stelle einzusenden sind.

§ 15

(1) Ist die Milbenseuche in einem Bienenstand amtlich festgestellt, kann die zuständige Behörde das Gebiet in einem Umkreis bis zu zwei Kilometern zum Beobachtungsgebiet erklären und die Entfernung von Bienenvölkern und Bienen aus diesem Gebiet sowie das

Verbringen von Bienenvölkern und Bienen in dieses Gebiet von einer Genehmigung abhängig machen.

(2) Die zuständige Behörde kann ferner anordnen, daß

1. im Beobachtungsgebiet oder in Teilen des Gebietes alle Bienenvölker nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes zu behandeln sind;
2. von Bienenvölkern des Beobachtungsgebietes Proben des Wintertotenfalles zur Untersuchung an eine von ihr bestimmte Stelle einzusenden sind.

2. Aufhebung der Schutzmaßnahmen

§ 16

(1) Angeordnete Schutzmaßnahmen sind aufzuheben, wenn die Milbenseuche erloschen ist.

(2) Die Milbenseuche im Bienenstand gilt als erloschen, wenn

1. alle Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes verendet oder getötet und unschädlich beseitigt worden sind oder
2. a) die an der Seuche erkrankten Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes verendet oder getötet und unschädlich beseitigt und die übrigen Bienenvölker behandelt worden sind oder
b) alle Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes behandelt worden sind und,
c) soweit eine Anordnung nach § 14 Abs. 3 Satz 2 ergangen ist, die Untersuchung der behandelten Völker einen negativen Befund ergeben hat.

(3) Die Milbenseuche im Beobachtungsgebiet gilt als erloschen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt sind und,

1. soweit eine Anordnung nach § 15 Abs. 2 Nr. 1 ergangen ist, wenn alle Bienenvölker behandelt worden sind, oder,
2. soweit eine Anordnung nach § 15 Abs. 2 Nr. 2 ergangen ist, wenn die Untersuchung einen negativen Befund ergeben hat.

V. Schutzmaßnahmen gegen die Varroatose

1. Schutzmaßnahmen vor amtlicher Feststellung der Varroatose oder des Seuchenverdachts

§ 16 a

Im Falle des Ausbruchs oder des Verdachts des Ausbruchs der Varroatose dürfen vor der amtlichen Feststellung an dem Bienenstand keine Veränderungen vorgenommen werden, insbesondere dürfen

1. Bienenvölker, lebende oder tote Bienen, Waben, Wabenteile, Wabenabfälle, Bienenwohnungen und benutzte Gerätschaften nicht aus dem Bienenstand entfernt und
2. Bienenvölker und Bienen nicht in den Bienenstand verbracht werden.

2. Schutzmaßnahmen nach amtlicher Feststellung der Varroatose

§ 16 b

(1) Ist der Ausbruch der Varroatose amtlich festgestellt, unterliegt der Bienenstand nach Maßgabe folgender Vorschriften der Sperrung:

1. Bienenvölker, lebende Bienen, Waben, Wabenteile, Wabenabfälle und Bienenwohnungen dürfen von ihrem Standort nicht entfernt werden; tote Bienen dürfen nur zur unschädlichen Beseitigung nach Anweisung des beamteten Tierarztes entfernt werden.
2. Bienenvölker und Bienen dürfen nicht in den Bienenstand verbracht werden.
3. Tote Bienen und tote Bienenbrut sowie die übrige Bienenbrut des seuchenkranken Bienenvolkes, ferner Abfälle aus Bienenwohnungen sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes unschädlich zu beseitigen.
4. Die Bienenstände und Bienenwohnungen sowie Gerätschaften sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes und unter amtlicher Überwachung zu reinigen und mindestens zwei Wochen lang so zu verschließen oder aufzubewahren, daß sie Bienen nicht zugänglich sind, oder zu entseuchen.
5. Waben, Wabenteile und Wabenabfälle aus verseuchten Bienenwohnungen sind nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes mindestens zwei Wochen lang so aufzubewahren, daß sie Bienen nicht zugänglich sind, oder zu entseuchen oder unschädlich zu beseitigen.

(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Waben, Wabenteile und Wabenabfälle, die an wachsverarbeitende Betriebe, die über die erforderliche Einrichtung zur Entseuchung des Wachses verfügen, unter der Kennzeichnung „Seuchenwachs“ abgegeben werden; diese Kennzeichnung ist nicht erforderlich, wenn die Gegenstände mindestens zwei Wochen lang so aufbewahrt worden sind, daß sie Bienen nicht zugänglich waren.

(3) Die zuständige Behörde kann, soweit Belange der Seuchenbekämpfung nicht entgegenstehen, Ausnahmen zulassen

1. von Absatz 1 Nr. 1 für brutfreie Honigwaben, soweit dies zur Verwertung der Tracht erforderlich ist,
2. von Absatz 1 Nr. 1 und 2 für das Verbringen von
a) einzelnen lebenden Bienen zu Zuchtzwecken,
b) Bienenvölkern, lebenden Bienen und Bienenwohnungen innerhalb eines Beobachtungsgebietes oder eines bestimmten befallenen Gebietes oder von einem dieser Gebiete in ein anderes solches Gebiet.

§ 16 c

(1) Der Besitzer hat nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes alle Bienenvölker des Bienenstandes gegen Varroatose zu behandeln.

(2) Die zuständige Behörde kann die Tötung sowohl der seuchenkranken als auch der übrigen Bienenvölker

des Bienenstandes anordnen, soweit dies aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich ist.

(3) Die zuständige Behörde kann anordnen, daß von allen Bienenvölkern des Bienenstandes das Gemüll an eine von ihr bestimmte Stelle einzusenden ist.

§ 16 d

(1) Ist die Varroatose in einem Bienenstand amtlich festgestellt, so kann die zuständige Behörde das Gebiet in einem Umkreis von mindestens fünf Kilometern zum Beobachtungsgebiet erklären. Bienenvölker und Bienen dürfen aus dem Beobachtungsgebiet nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde entfernt werden.

(2) Die zuständige Behörde kann, soweit dies aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich ist, anordnen, daß im Beobachtungsgebiet alle Bienenvölker und Bienenstände nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes auf Varroatose zu untersuchen sind. Sie kann ferner anordnen, daß von allen Bienenvölkern des Beobachtungsgebietes Gemüll zur Untersuchung an eine von ihr bestimmte Stelle einzusenden ist.

(3) Die zuständige Behörde kann, soweit es aus Gründen der Seuchenbekämpfung erforderlich ist, anordnen, daß im Beobachtungsgebiet oder in Teilen des Gebietes alle Bienenvölker nach näherer Anweisung des beamteten Tierarztes zu behandeln sind. Sie kann das Verbringen von Bienenvölkern und Bienen in das Beobachtungsgebiet sowie von Bienenständen innerhalb des Beobachtungsgebietes von einer Genehmigung abhängig machen.

3. Aufhebung der Schutzmaßregeln

§ 16 e

(1) Angeordnete Schutzmaßregeln sind aufzuheben, wenn die Varroatose erloschen ist.

(2) Die Varroatose im Bienenstand gilt als erloschen, wenn

1. alle Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes verendet oder getötet und unschädlich beseitigt worden sind oder
2. a) die an der Seuche erkrankten Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes verendet oder getötet und unschädlich beseitigt und die übrigen Bienenvölker behandelt worden sind oder
b) alle Bienenvölker des verseuchten Bienenstandes behandelt worden sind

und, soweit eine Anordnung nach § 16 c Abs. 3 ergangen ist, die Untersuchungen negative Befunde ergeben haben.

(3) Die Varroatose im Beobachtungsgebiet gilt als erloschen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt sind und,

1. soweit eine Anordnung nach § 16 d Abs. 2 ergangen ist, die Untersuchungen negative Befunde ergeben haben, oder,

2. soweit eine Anordnung nach § 16 d Abs. 3 Satz 1 ergangen ist, alle Bienenvölker behandelt worden sind.

VI. Ordnungswidrigkeiten

§ 17

Ordnungswidrig im Sinne des § 76 Abs. 2 Nr. 2 des Tierseuchengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Vorschrift des § 2 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 oder 4, § 8 Abs. 1 Nr. 7, 8 oder 9, § 14 Abs. 1 Nr. 2 oder § 16 b Abs. 1 Nr. 3, 4 oder 5 über Reinigung, Entseuchung, Aufbewahrung, unschädliche Beseitigung oder Verschließung zuwiderhandelt,
2. entgegen § 4 nicht die erforderliche Hilfe leistet,
3. der Vorschrift des § 5 Abs. 1 über die Vorlage einer Bescheinigung, des § 5 a Satz 1 über das Anbringen eines Schildes oder des § 5 a Satz 2 über die Untersuchung zuwiderhandelt,
4. entgegen § 6 eine Bienenwohnung nicht bienendicht verschlossen hält,
5. entgegen § 7 Nr. 1 oder § 16 a eine dort bezeichnete Veränderung an einem Bienenstand vornimmt,
6. entgegen § 7 Nr. 2 oder § 8 Abs. 1 Nr. 1 einen Bienenstand betritt,
7. entgegen § 8 Abs. 1 Nr. 2, § 11 Abs. 1 Nr. 3, § 16 b Abs. 1 Nr. 1 oder § 16 d Abs. 1 Satz 2 ein Bienenvolk, Bienen oder einen dort bezeichneten Gegenstand entfernt,
8. entgegen § 8 Abs. 1 Nr. 3 oder § 16 b Abs. 1 Nr. 2 ein Bienenvolk oder Bienen in einen Bienenstand verbringt oder entgegen § 8 Abs. 1 Nr. 4 Bienen oder einen dort bezeichneten Gegenstand in eine unverseuchte Bienenwohnung verbringt,
9. entgegen § 8 Abs. 1 Nr. 5 Honig verfüttert,
10. einer Vorschrift des § 8 Abs. 1 Nr. 6 über die Aufbewahrung eines dort bezeichneten Gegenstandes zuwiderhandelt,
11. entgegen § 11 Abs. 1 Nr. 2 einen Bienenstand entfernt,
12. entgegen § 11 Abs. 1 Nr. 4 ein Bienenvolk oder Bienen in einen Sperrbezirk verbringt,
13. entgegen § 14 Abs. 1 Nr. 1 oder § 16 c Abs. 1 ein Bienenvolk nicht behandelt.

VII. Schlußvorschriften

§ 18

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1965 (BGBl. I S. 627) auch im Land Berlin.

§ 19

(Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

**Erste Verordnung
zur Änderung der Forellen-Pankreasnekrose-Verordnung
Vom 19. November 1984**

Auf Grund des § 10 Abs. 2 Nr. 1 und des § 79 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in Verbindung mit § 17 Abs. 3 Nr. 7, § 18 Satz 1, § 19 Abs. 1 und 2, § 20 Abs. 1, 2 und 5, § 21 Abs. 3, § 22 Abs. 1, §§ 23, 24 Abs. 1, §§ 26, 27 Abs. 1 und 2 und § 29 des Tierseuchengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. März 1980 (BGBl. I S. 386) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

In § 15 der Forellen-Pankreasnekrose-Verordnung vom 24. März 1982 (BGBl. I S. 385) wird das Datum „1. Januar 1985“ durch das Datum „1. Januar 1987“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1965 (BGBl. I S. 627) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 19. November 1984

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
Ignaz Kiechle

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
b) Zolltarifvorschriften.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 54,80 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,85 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1983 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung. **Preis dieser Ausgabe:** 6,05 DM (4,95 DM zuzüglich 1,10 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 6,85 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

008068 030 62

4000C1

LANDTAG NW
POSTSTELLE
POSTFACH 1143

4000 DUESSELDORF 1

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 5702 A · Gebühr bezahlt

Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts

Aus dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 16. Oktober 1984 – 2 BvL 1/83 –, ergangen auf Vorlagebeschluß des Hessischen Verwaltungsgerichts, wird die Entscheidungsformel veröffentlicht:

§ 15 Absatz 2 des Hessischen Personalvertretungsgesetzes in der Fassung vom 2. Januar 1979 (Gesetz- und Verordnungsbl. I S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Hessischen Personalvertretungsgesetzes und des Hessischen Richtergesetzes vom 11. Juli 1984 (Gesetz- und Verordnungsbl. I S. 181), ist mit § 98 Absatz 2 des Bundespersonalvertretungsgesetzes vom 15. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 693) insoweit unvereinbar und nichtig, als er zur wirksamen Beschlußfassung über eine gemeinsame Wahl die Mehrheit der abgegebenen Stimmen jeder Gruppe genügen läßt.

Die vorstehende Entscheidungsformel hat gemäß § 31 Abs. 2 des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht Gesetzeskraft.

Bonn, den 17. November 1984

Der Bundesminister der Justiz
Engelhard

Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts

Aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 6. November 1984 – 2 BvL 19/83 u. a. –, ergangen auf Vorlagebeschlüsse der Finanzgerichte Baden-Württemberg und Köln und auf Verfassungsbeschwerden, wird folgende Entscheidungsformel veröffentlicht:

Das Investitionshilfegesetz (Artikel 10 des Gesetzes zur Wiederbelebung der Wirtschaft und Beschäftigung und zur Entlastung des Bundeshaushalts [Haushaltsbegleitgesetz 1983] vom 20. Dezember 1982 [Bundesgesetzbl. I S. 1857], geändert durch Artikel 36 des Gesetzes über Maßnahmen zur Entlastung der öffentlichen Haushalte und zur Stabilisierung der Finanzentwicklung in der Rentenversicherung sowie über die Verlängerung der Investitionshilfeabgabe [Haushaltsbegleitgesetz 1984] vom 22. Dezember 1983 [Bundesgesetzbl. I S. 1532]) ist mit den Vorschriften über die Gesetzgebungskompetenz des Bundes (Artikel 105 Absatz 2, 70 ff. des Grundgesetzes) unvereinbar und nichtig.

Die vorstehende Entscheidungsformel hat gemäß § 31 Abs. 2 des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht Gesetzeskraft.

Bonn, den 17. November 1984

Der Bundesminister der Justiz
Engelhard