

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

StVZO

Ausfertigungsdatum: 13.11.1937

Vollzitat:

"Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. September 2008 (BGBl. I S. 1878)"

Stand: Neugefasst durch Bek. v. 28.9.1988 I 1793;
zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 25.9.2008 I 1878

Fußnote

Textnachweis Geltung ab: 1.6.1983 Maßgaben aufgrund des EinigVtr vgl. StVZO Anhang EV Amtl

Umsetzung der

EWGRL 439/91 (CELEX Nr: 391L0439) vgl. V v. 14.2.1996 I 216 u.
V v. 19.6.1996 I 885

Umsetzung der

EGRL 44/96 (CELEX Nr: 396L0044)
EGRL 69/96 (CELEX Nr: 396L0069) vgl. V v. 31.7.1997 I 2006

Umsetzung der

EWGRL 23/92 (CELEX Nr: 392L0023)
EWGRL 61/74 (CELEX Nr: 374L0061)
EWGRL 33/93 (CELEX Nr: 393L0033)
EWGRL 14/93 (CELEX Nr: 393L0014)
EWGRL 245/72 (CELEX Nr: 372L0245)
EGRL 1/96 (CELEX Nr: 396L0001)
EGRL 20/96 (CELEX Nr: 396L0020) vgl. V v. 12.8.1997 I 2051

Umsetzung der

EGRL 20/97 (CELEX Nr: 397L0020) vgl. V v. 6.3.1998 I 433

Umsetzung der

EGRL 96/96 (CELEX Nr: 396L0096) vgl. V v. 20.5.1998 I 1051

Umsetzung der

EWGRL 408/74 (CELEX Nr: 374L0408)
EWGRL 115/76 (CELEX Nr: 376L0115)
EWGRL 541/77 (CELEX Nr: 377L0541) vgl. V v. 26.5.1998 I 1159

Umsetzung der

EGRL 53/96 (CELEX Nr: 396L0053) vgl. V v. 23.3.2000 I 310, 706

Umsetzung der

EGRL 14/98 (CELEX Nr: 398L0014) vgl. V v. 20.7.2000 I 1090

Umsetzung der

EGRL 7/2002 (CELEX Nr: 302L0007)
EGRL 11/2001 (CELEX Nr: 301L0011) vgl. V v. 22.10.2003 I 2085

Umsetzung der

EGRL 85/2002 (CELEX Nr: 302L0085)
EGRL 27/2003 (CELEX Nr: 303L0027) vgl. V v. 2.11.2004 I 2712

Diese Verordnung wurde aufgrund der §§ 6 und 27 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3.5.1909 RGBl. 437 idF vom 10.8.1937 RGBl. I 901 erlassen.

Inhaltsübersicht

A.

(aufgehoben) §§ 1 bis 151

B. Fahrzeuge

I. Zulassung von Fahrzeugen im allgemeinen

Grundregel der Zulassung § 16

Einschränkung und Entziehung der Zulassung § 17

II. Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung

(aufgehoben) § 18

Erteilung und Wirksamkeit der

Betriebserlaubnis § 19

Allgemeine Betriebserlaubnis für Typen ... § 20

Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge § 21

Anerkennung von Genehmigungen und

Prüfzeichen auf Grund internationaler

Vereinbarungen und von Rechtsakten der

Europäischen Gemeinschaften § 21a

Anerkennung von Prüfungen auf Grund

von Rechtsakten der Europäischen

Gemeinschaften § 21b

(aufgehoben) § 21c

Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile § 22

Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile § 22a

Gutachten für die Einstufung eines

Fahrzeugs als Oldtimer § 23

(aufgehoben) §§ 24 bis 28

Untersuchung der Kraftfahrzeuge und

Anhänger § 29

IIa. (aufgehoben)

III. Bau- und Betriebsvorschriften

1. Allgemeine Vorschriften

Beschaffenheit der Fahrzeuge § 30

Durch die Bauart bestimmte

Höchstgeschwindigkeit sowie maximales

Drehmoment und maximale Nutzleistung

des Motors § 30a

Berechnung des Hubraums § 30b

Vorstehende Außenkanten,

Frontschutzsysteme § 30c

Kraftomnibusse § 30d

Verantwortung für den Betrieb der

Fahrzeuge § 31

Fahrtenbuch § 31a

Überprüfung mitzuführender Gegenstände ... § 31b

Überprüfung von Fahrzeuggewichten § 31c

Gewichte, Abmessungen und Beschaffenheit

ausländischer Fahrzeuge § 31d

Geräuscharme ausländische Kraftfahrzeuge . § 31e

2. Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	
Abmessungen von Fahrzeugen und	
Fahrzeugkombinationen	§ 32
Mitführen von Anhängern	§ 32a
Unterfahrschutz	§ 32b
Seitliche Schutzvorrichtungen	§ 32c
Kurvenlaufeigenschaften	§ 32d
Schleppen von Fahrzeugen	§ 33
Achslast und Gesamtgewicht	§ 34
Besetzung, Beladung und Kennzeichnung von	
Kraftomnibussen	§ 34a
Laufrollenlast und Gesamtgewicht von	
Gleiskettenfahrzeugen	§ 34b
Motorleistung	§ 35
Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme,	
Rückhalteeinrichtungen für Kinder	§ 35a
Einrichtungen zum sicheren Führen der	
Fahrzeuge	§ 35b
Heizung und Lüftung	§ 35c
Einrichtungen zum Auf- und Absteigen	
an Fahrzeugen	§ 35d
Türen	§ 35e
Notausstiege in Kraftomnibussen	§ 35f
Feuerlöscher in Kraftomnibussen	§ 35g
Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen ..	§ 35h
Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und	
Beförderung von Fahrgästen in	
Kraftomnibussen	§ 35i
Brennverhalten von Werkstoffen der	
Innenausstattung bestimmter	
Kraftomnibusse	§ 35j
Bereifung und Laufflächen	§ 36
Radabdeckungen, Ersatzräder	§ 36a
Gleitschutzeinrichtungen und Schneeketten	§ 37
Lenkeinrichtung	§ 38
Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte	
Benutzung von Kraftfahrzeugen	§ 38a
Fahrzeug-Alarmsysteme	§ 38b
Rückwärtsgang	§ 39
Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten	
und Anzeiger	§ 39a
Scheiben, Scheibenwischer,	
Scheibenwascher, Entfrosts- und	
Trocknungsanlagen für Scheiben	§ 40
Bremsen und Unterlegkeile	§ 41
Druckgasanlagen und Druckbehälter	§ 41a
Automatischer Blockierverhinderer	§ 41b
Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen	
und Leergewicht	§ 42
Einrichtungen zur Verbindung von	
Fahrzeugen	§ 43
Stützeinrichtung und Stützlast	§ 44
Kraftstoffbehälter	§ 45

Kraftstoffleitungen	§ 46
Abgase	§ 47
Abgasuntersuchung (AU) - Untersuchung der Abgase von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen -	§ 47a
(weggefallen)	§ 47b
Ableitung von Abgasen	§ 47c
Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch	§ 47d
Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge	§ 48
Geräuschentwicklung und Schalldämpferanlage	§ 49
Lichttechnische Einrichtungen, allgemeine Grundsätze	§ 49a
Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht ..	§ 50
Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten.....	§ 51
Seitliche Kenntlichmachung	§ 51a
Umrißleuchten	§ 51b
Parkleuchten, Park-Warntafeln	§ 51c
Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten	§ 52
Rückfahrscheinwerfer	§ 52a
Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler	§ 53
Warndreieck, Warnleuchte, Warnblinkanlage	§ 53a
Ausrüstung und Kenntlichmachung von Anbaugeräten und Hubladebühnen	§ 53b
Tarnleuchten	§ 53c
Nebelschlußleuchten	§ 53d
Fahrtrichtungsanzeiger	§ 54
Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen	§ 54a
Windsichere Handlampe	§ 54b
Einrichtungen für Schallzeichen	§ 55
Elektromagnetische Verträglichkeit	§ 55a
Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht	§ 56
Geschwindigkeitsmeßgerät und Wegstreckenzähler	§ 57
Fahrtsschreiber und Kontrollgerät	§ 57a
Prüfung der Fahrtsschreiber und Kontrollgeräte	§ 57b
Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern und ihre Benutzung	§ 57c
Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern	§ 57d
Geschwindigkeitsschilder	§ 58
Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-Identifizierungsnummer	§ 59
Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie 96/53/EG	§ 59a
(aufgehoben)	§ 60
(aufgehoben)	§ 60a

Halteeinrichtungen für Beifahrer sowie Fußstützen und Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen	§ 61
Besondere Vorschriften für Anhänger hinter Fahrrädern mit Hilfsmotor	§ 61a
Elektrische Einrichtungen von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen	§ 62

3. Andere Straßenfahrzeuge	
Anwendung der für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften	§ 63
Lenkeinrichtung, sonstige Ausrüstung und Bespannung	§ 64
Einrichtungen für Schallzeichen	§ 64a
Kennzeichnung	§ 64b
Bremsen	§ 65
Rückspiegel	§ 66
Lichttechnische Einrichtungen	§ 66a
Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern	§ 67

C. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften

Zuständigkeiten	§ 68
(aufgehoben)	§ 69
Ordnungswidrigkeiten	§ 69a
(aufgehoben)	§ 69b
Ausnahmen	§ 70
Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen	§ 71
Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen ..	§ 72
Technische Festlegungen	§ 73

Anlagen

(aufgehoben)	Anlagen I bis VII
Untersuchung der Fahrzeuge	Anlage VIII
Durchführung der Hauptuntersuchung	Anlage VIIIA
Anerkennung von Überwachungsorganisationen	Anlage VIIIB
Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen und/oder Untersuchungen der Abgase sowie Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte	Anlage VIIIC
Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase und wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen	Anlage VIID
Prüfplakette für die Untersuchung von Kraftfahrzeugen und Anhängern	Anlage IX
Plakette für die Durchführung von Abgasuntersuchungen	Anlage IXa
Prüfmarke und SP-Schild für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen ...	Anlage IXb
Fahrgasttüren, Notausstiege, Gänge und Anordnung von Fahrgastsitzen in	

Kraftomnibussen	Anlage X
(aufgehoben)	Anlage XI
(aufgehoben)	Anlage XIa
(aufgehoben)	Anlage XIb
Bedingungen für die Gleichwertigkeit von Luftfederungen und bestimmten anderen Federungssystemen an der (den) Antriebsachse(n) des Fahrzeugs	Anlage XII
Zulässige Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen in Kraftomnibussen	Anlage XIII
Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge	Anlage XIV
Zeichen für geräuscharme Kraftfahrzeuge ..	Anlage XV
Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen	Anlage XVI
Gassystemeinbauprüfungen und sonstige Gasanlagenprüfungen	Anlage XVII
Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Gassystem- einbauprüfungen oder von wiederkehrenden und sonstigen Gasanlagenprüfungen sowie Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte	Anlage XVIIa
Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte	Anlage XVIII
Durchführung der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten	Anlage XVIIIa
Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte	Anlage XVIIIb
Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeug- importeuren zur Durchführung von Prüfungen	Anlage XVIIIc
Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen sowie Schulung der mit der Prüfung beauftragten Fachkräfte	Anlage XVIIIId
Teilegutachten	Anlage XIX
(aufgehoben)	Anlage XX
Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge	Anlage XXI
(aufgehoben)	Anlage XXII
Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase und Partikel von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und Selbstzündungsmotoren (Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen)	Anlage XXIII
Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase von Kraftfahrzeugen mit Fremd- und Selbstzündungsmotoren (Definition bedingt schadstoffarmer Personenkraftwagen)	Anlage XXIV

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase von Kraftfahrzeugen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren (Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen gemäß Europa-Norm) ...	Anlage XXV
Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Partikel von Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotor	Anlage XXVI
Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Partikel von Nutzfahrzeugen sowie von mobilen Maschinen und Geräten mit Selbstzündungsmotor	Anlage XXVII
Beispiel für einen Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf Beifahrerplätzen mit Airbag	Anlage XXVIII
EG-Fahrzeugklassen	Anlage XXIX

Anhang

Muster

(aufgehoben)	Muster 1 bis 2c
Datenbestätigung	Muster 2d
(aufgehoben)	Muster 3 bis 12
Verbleibserklärung	Muster 13

A. (weggefallen)

§§ 1 bis 151

(weggefallen)

B. Fahrzeuge

I. Zulassung von Fahrzeugen im allgemeinen

§ 16 Grundregel der Zulassung

(1) Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind alle Fahrzeuge zugelassen, die den Vorschriften dieser Verordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechen, soweit nicht für die Zulassung einzelner Fahrzeugarten ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist.

(2) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung.

§ 17 Einschränkung und Entziehung der Zulassung

(1) Erweist sich ein Fahrzeug, das nicht in den Anwendungsbereich der Fahrzeug-Zulassungsverordnung fällt, als nicht vorschriftsmäßig, so kann die Verwaltungsbehörde dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen und nötigenfalls den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen oder beschränken; der Betroffene hat das Verbot oder die Beschränkung zu beachten.

(2) (weggefallen)

(3) Besteht Anlaß zur Annahme, daß das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung nicht entspricht, so kann die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 1 je nach den Umständen

1. die Beibringung eines Sachverständigengutachtens darüber, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, oder
 2. die Vorführung des Fahrzeugs
- anordnen und wenn nötig mehrere solcher Anordnungen treffen.

II.

Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung

§ 18

(weggefallen)

§ 19 Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis

(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8), entspricht. Die Betriebserlaubnis ist ferner zu erteilen, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die Einzelrichtlinien in ihrer jeweils geltenden Fassung erfüllt, die

1. in Anhang IV der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 225 S. 1) oder
2. in Anhang II Kapitel B der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. EU Nr. L 171 S. 1) oder
3. in Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1)

in seiner jeweils geltenden Fassung genannt sind. Die jeweilige Liste der in Anhang IV der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/53/EWG, in Anhang II der Typgenehmigungsrichtlinie 2003/37/EG und in Anhang I der Typgenehmigungsrichtlinie 2002/24/EG genannten Einzelrichtlinien wird unter Angabe der Kurzbezeichnungen und der ersten Fundstelle

aus dem Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekanntgemacht und fortgeschrieben. Die in Satz 2 genannten Einzelrichtlinien sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten und nach Satz 3 bekanntgemacht worden sind. Soweit in einer Einzelrichtlinie ihre verbindliche Anwendung vorgeschrieben ist, ist nur diese Einzelrichtlinie maßgeblich.

(2) Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs bleibt, wenn sie nicht ausdrücklich entzogen wird, bis zu seiner endgültigen Außerbetriebsetzung wirksam. Sie erlischt, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die

1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird,
2. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder
3. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird.

Sie erlischt ferner für Fahrzeuge der Bundeswehr, für die § 20 Abs. 3b oder § 21 Satz 5 angewendet worden ist, sobald die Fahrzeuge nicht mehr für die Bundeswehr zugelassen sind. Für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis gilt § 21 entsprechend. Besteht Anlaß zur Annahme, daß die Betriebserlaubnis erloschen ist, kann die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung

1. die Beibringung eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Prüfsachverständigen darüber, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, oder
2. die Vorführung des Fahrzeugs

anordnen und wenn nötig mehrere solcher Anordnungen treffen; auch darf eine Prüfplakette nach Anlage IX nicht zugeteilt werden.

(2a) Die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart speziell für militärische oder polizeiliche Zwecke sowie für Zwecke des Brandschutzes und des Katastrophenschutzes bestimmt sind, bleibt nur so lange wirksam, wie die Fahrzeuge für die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei, die Feuerwehr oder den Katastrophenschutz zugelassen oder eingesetzt werden. Für Fahrzeuge nach Satz 1 darf eine Betriebserlaubnis nach § 21 nur der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei, der Feuerwehr oder dem Katastrophenschutz erteilt werden; dies gilt auch, wenn die für die militärischen oder die polizeilichen Zwecke sowie die Zwecke des Brandschutzes und des Katastrophenschutzes vorhandene Ausstattung oder Ausrüstung entfernt, verändert oder unwirksam gemacht worden ist. Ausnahmen von Satz 2 für bestimmte Einsatzzwecke können gemäß § 70 genehmigt werden.

(3) Abweichend von Absatz 2 Satz 2 erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs jedoch nicht, wenn bei Änderungen durch Ein- oder Anbau von Teilen

1. für diese Teile

- a) eine Betriebserlaubnis nach § 22 oder eine Bauartgenehmigung nach § 22a erteilt worden ist oder
- b) der nachträgliche Ein- oder Anbau im Rahmen einer Betriebserlaubnis oder eines Nachtrags dazu für das Fahrzeug nach § 20 oder § 21 genehmigt worden ist und die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis, der Bauartgenehmigung oder der Genehmigung nicht von der Abnahme des Ein- oder Anbaus abhängig gemacht worden ist oder

2. für diese Teile

- a) eine EWG-Betriebserlaubnis, eine EWG-Bauartgenehmigung oder eine EG-Typgenehmigung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht oder
- b) eine Genehmigung nach Regelungen in der jeweiligen Fassung entsprechend dem Übereinkommen vom 20. März 1958 (BGBl. 1965 II S. 857) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, soweit diese von der Bundesrepublik Deutschland angewendet werden, erteilt worden ist und eventuelle Einschränkungen oder Einbauanweisungen beachtet sind oder

3. die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis, der Bauartgenehmigung oder der Genehmigung dieser Teile nach Nummer 1 Buchstabe a oder b von einer Abnahme des Ein- oder Anbaus abhängig gemacht ist und die Abnahme unverzüglich durchgeführt und nach § 22 Abs. 1 Satz 5, auch in Verbindung mit § 22a Abs. 1a, bestätigt worden ist oder
4. für diese Teile
 - a) die Identität mit einem Teil gegeben ist, für das ein Gutachten eines Technischen Dienstes nach Anlage XIX über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau dieser Teile (Teilegutachten) vorliegt,
 - b) der im Gutachten angegebene Verwendungsbereich eingehalten wird und
 - c) die Abnahme des Ein- oder Anbaus unverzüglich durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Nummer 4 der Anlage VIIIb durchgeführt und der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau entsprechend § 22 Abs. 1 Satz 5 bestätigt worden ist; § 22 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3 gilt entsprechend.

Werden bei Teilen nach Nummer 1 oder 2 in der Betriebserlaubnis, der Bauartgenehmigung oder der Genehmigung aufgeführte Einschränkungen oder Einbauanweisungen nicht eingehalten, erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs.

(4) Der Führer des Fahrzeugs hat in den Fällen

1. des Absatzes 3 Nr. 1 den Abdruck oder die Ablichtung der betreffenden Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung, Genehmigung im Rahmen der Betriebserlaubnis oder eines Nachtrags dazu oder eines Auszugs dieser Erlaubnis oder Genehmigung, der die für die Verwendung wesentlichen Angaben enthält, und
2. des Absatzes 3 Nr. 3 und 4 einen Nachweis nach einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster über die Erlaubnis, die Genehmigung oder das Teilegutachten mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie den zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen

mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Satz 1 gilt nicht, wenn die Zulassungsbescheinigung Teil I, das Anhängerverzeichnis nach § 11 Abs. 1 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung oder ein nach § 4 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführender oder aufzubewahrender Nachweis einem entsprechenden Eintrag einschließlich zu beachtender Beschränkungen oder Auflagen enthält; anstelle der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen kann auch ein Vermerk enthalten sein, daß diese in einer mitzuführenden Erlaubnis, Genehmigung oder einem mitzuführenden Nachweis aufgeführt sind. Die Pflicht zur Mitteilung von Änderungen nach § 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung bleibt unberührt.

(5) Ist die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 Satz 2 erloschen, dürfen nur solche Fahrten durchgeführt werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen. Am Fahrzeug sind die bisherigen Kennzeichen oder rote Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen zu führen. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Fahrten, die der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr im Rahmen der Erstellung des Gutachtens durchführt.

(6) Werden an Fahrzeugen von Fahrzeugherstellern, die Inhaber einer Betriebserlaubnis für Typen sind, im Sinne des Absatzes 2 Teile verändert, so bleibt die Betriebserlaubnis wirksam, solange die Fahrzeuge ausschließlich zur Erprobung verwendet werden; insoweit ist auch keine Mitteilung an die Zulassungsbehörde erforderlich. Satz

1 gilt nur, wenn die Zulassungsbehörde im Fahrzeugschein bestätigt hat, daß ihr das Fahrzeug als Erprobungsfahrzeug gemeldet worden ist.

(7) Die Absätze 2 bis 6 gelten entsprechend für die EG-Typgenehmigung.

§ 20 Allgemeine Betriebserlaubnis für Typen

(1) Für reihenweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge kann die Betriebserlaubnis dem Hersteller nach einer auf seine Kosten vorgenommenen Prüfung allgemein erteilt werden (Allgemeine Betriebserlaubnis), wenn er die Gewähr für zuverlässige Ausübung der dadurch verliehenen Befugnisse bietet. Bei Herstellung eines Fahrzeugtyps durch mehrere Beteiligte kann die Allgemeine Betriebserlaubnis diesen gemeinsam erteilt werden. Für die Fahrzeuge, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung hergestellt worden sind, kann die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt werden

1. dem Hersteller oder seinem Beauftragten, wenn die Fahrzeuge in einem Staat hergestellt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt,
2. dem Beauftragten des Herstellers, wenn die Fahrzeuge zwar in einem Staat hergestellt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum nicht gilt, sie aber in den Geltungsbereich dieser Verordnung aus einem Staat eingeführt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt,
3. in den anderen Fällen dem Händler, der seine Berechtigung zum alleinigen Vertrieb der Fahrzeuge im Geltungsbereich dieser Verordnung nachweist.

In den Fällen des Satzes 3 Nr. 2 muß der Beauftragte des Herstellers in einem Staat ansässig sein, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt. In den Fällen des Satzes 3 Nr. 3 muß der Händler im Geltungsbereich dieser Verordnung ansässig sein.

(2) Über den Antrag auf Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis entscheidet das Kraftfahrt-Bundesamt. Das Kraftfahrt-Bundesamt kann einen amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder eine andere Stelle mit der Begutachtung beauftragen. Es bestimmt, welche Unterlagen für den Antrag beizubringen sind.

(2a) Umfaßt der Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis auch die Genehmigung für eine wahlweise Ausrüstung, so kann das Kraftfahrt-Bundesamt auf Antrag in die Allgemeine Betriebserlaubnis aufnehmen, welche Teile auch nachträglich an- oder eingebaut werden dürfen (§ 19 Abs. 3 Nr 1 Buchstabe b und Nr 3); § 22 Abs. 3 ist anzuwenden.

(3) Der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge hat für jedes dem Typ entsprechende, zulassungspflichtige Fahrzeug einen Fahrzeugbrief auszufüllen. Die Vordrucke für die Briefe werden vom Kraftfahrt-Bundesamt ausgegeben. In dem Brief sind die Angaben über das Fahrzeug von dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis für das Fahrzeug einzutragen oder, wenn mehrere Hersteller beteiligt sind, von jedem Beteiligten für die von ihm hergestellten Teile, sofern nicht ein Beteiligter die Ausfüllung des Briefs übernimmt; war die Erteilung der Betriebserlaubnis von der Genehmigung einer Ausnahme abhängig, so müssen die Ausnahme und die genehmigende Behörde im Brief bezeichnet werden. Der Brief ist von dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis unter Angabe der Firmenbezeichnung und des Datums mit seiner

Unterschrift zu versehen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel ist zulässig.

(3a) Der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge ist verpflichtet, für jedes dem Typ entsprechende zulassungspflichtige Fahrzeug eine Datenbestätigung nach Muster 2d auszufüllen. In die Datenbestätigung sind vom Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis die Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeugs einzutragen oder, wenn mehrere Hersteller beteiligt sind, von jedem Beteiligten die Angaben für die von ihm hergestellten Teile, sofern nicht ein Beteiligter die Ausfüllung der Datenbestätigung übernimmt. Die Richtigkeit der Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeugs und über dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hat der für die Ausfüllung der Datenbestätigung jeweils Verantwortliche unter Angabe des Datums zu bescheinigen. Gehört das Fahrzeug zu einer in Anlage XXIX benannten EG-Fahrzeugklasse, kann zusätzlich die Bezeichnung der Fahrzeugklasse eingetragen werden. Die Datenbestätigung ist für die Zulassung dem Fahrzeug mitzugeben. Hat der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis auch einen Fahrzeugbrief nach Absatz 3 Satz 1 ausgefüllt, ist dieser der Datenbestätigung beizufügen. Die Datenbestätigung nach Satz 1 ist entbehrlich, wenn

1. das Kraftfahrt-Bundesamt für den Fahrzeugtyp Typdaten zur Verfügung gestellt hat und
2. der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis durch Eintragung der vom Kraftfahrt-Bundesamt für den Abruf der Typdaten zugeteilten Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer im Fahrzeugbrief bestätigt hat, dass das im Fahrzeugbrief genannte Fahrzeug mit den Typdaten, die dieser Schlüsselnummer entsprechen, übereinstimmt.

(3b) Für Fahrzeuge, die für die Bundeswehr zugelassen werden sollen, braucht die Datenbestätigung abweichend von Absatz 3a Satz 1 nur für eine Fahrzeugserie ausgestellt zu werden, wenn der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis die Fahrzeug-Identifizierungsnummer jedes einzelnen Fahrzeugs der Fahrzeugserie der Zentralen Militärkraftfahrtstelle mitteilt.

(4) Abweichungen von den technischen Angaben, die das Kraftfahrt-Bundesamt bei Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis durch schriftlichen Bescheid für den genehmigten Typ festgelegt hat, sind dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis nur gestattet, wenn diese durch einen entsprechenden Nachtrag ergänzt worden ist oder wenn das Kraftfahrt-Bundesamt auf Anfrage erklärt hat, daß für die vorgesehene Änderung eine Nachtragserlaubnis nicht erforderlich ist.

(5) Die Allgemeine Betriebserlaubnis erlischt nach Ablauf einer etwa festgesetzten Frist, bei Widerruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt, und wenn der genehmigte Typ den Rechtsvorschriften nicht mehr entspricht. Der Widerruf kann ausgesprochen werden, wenn der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis gegen die mit dieser verbundenen Pflichten verstößt oder sich als unzuverlässig erweist oder wenn sich herausstellt, daß der genehmigte Fahrzeugtyp den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nicht entspricht.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann jederzeit bei Herstellern oder deren Beauftragten oder bei Händlern die Erfüllung der mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis verbundenen Pflichten nachprüfen oder nachprüfen lassen. In den Fällen des Absatzes 1 Satz 3 Nr. 1 und 2 kann das Kraftfahrt-Bundesamt die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis davon abhängig machen, daß der Hersteller oder sein Beauftragter sich verpflichtet, die zur Nachprüfung nach Satz 1 notwendigen Maßnahmen zu ermöglichen. Die Kosten der Nachprüfung trägt der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis, wenn ihm ein Verstoß gegen die mit der Erlaubnis verbundenen Pflichten nachgewiesen wird.

§ 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

Gehört ein Fahrzeug nicht zu einem genehmigten Typ, so hat der Hersteller oder ein anderer Verfügungsberechtigter die Betriebserlaubnis bei der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zu beantragen. Bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen ist der Behörde mit dem Antrag ein Fahrzeugbrief vorzulegen; der Vordruck für den Brief kann von der Zulassungsbehörde bezogen werden. Mit dem Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis ist der Zulassungsbehörde das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr vorzulegen. Das Gutachten muss die technische Beschreibung des Fahrzeugs in dem Umfang enthalten, der für die Ausfertigung des Fahrzeugscheins erforderlich ist. In dem Gutachten bescheinigt der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr, dass er das Fahrzeug im Gutachten richtig beschrieben hat und dass das Fahrzeug vorschriftsmäßig ist; die Angaben aus dem Gutachten überträgt die Zulassungsbehörde in den Fahrzeugschein und, soweit vorgesehen, in den Fahrzeugbrief. Hängt die Erteilung der Betriebserlaubnis von der Genehmigung einer Ausnahme ab, so müssen die Ausnahme und die genehmigende Behörde im Brief bezeichnet sein. Abweichend von Satz 2 bedarf es für Fahrzeuge, die für die Bundeswehr zugelassen werden, nicht der Vorlage eines Fahrzeugbriefs, wenn ein amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr eine Datenbestätigung entsprechend Muster 2d ausstellt.

§ 21a Anerkennung von Genehmigungen und Prüfzeichen auf Grund internationaler Vereinbarungen und von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften

(1) Im Verfahren auf Erteilung der Betriebserlaubnis werden Genehmigungen und Prüfzeichen anerkannt, die ein ausländischer Staat für Ausrüstungsgegenstände oder Fahrzeugteile oder in bezug auf solche Gegenstände oder Teile für bestimmte Fahrzeugtypen unter Beachtung der mit der Bundesrepublik Deutschland vereinbarten Bedingungen erteilt hat. Dasselbe gilt für Genehmigungen und Prüfzeichen, die das Kraftfahrt-Bundesamt für solche Gegenstände oder Teile oder in bezug auf diese für bestimmte Fahrzeugtypen erteilt, wenn das Genehmigungsverfahren unter Beachtung der von der Bundesrepublik Deutschland mit ausländischen Staaten vereinbarten Bedingungen durchgeführt worden ist. § 22a bleibt unberührt.

(1a) Absatz 1 gilt entsprechend für Genehmigungen und Prüfzeichen, die auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften erteilt werden oder anzuerkennen sind.

(2) Das Prüfzeichen nach Absatz 1 besteht aus einem Kreis, in dessen Innerem sich der Buchstabe "E" und die Kennzahl des Staates befinden, der die Genehmigung erteilt hat, sowie aus der Genehmigungsnummer in der Nähe dieses Kreises, gegebenenfalls aus der Nummer der internationalen Vereinbarung mit dem Buchstaben "R" und gegebenenfalls aus zusätzlichen Zeichen. Das Prüfzeichen nach Absatz 1a besteht aus einem Rechteck, in dessen Innerem sich der Buchstabe "e" und die Kennzahl oder die Kennbuchstaben des Staates befinden, der die Genehmigung erteilt hat, aus der Bauartgenehmigungsnummer in der Nähe dieses Rechtecks sowie gegebenenfalls aus zusätzlichen Zeichen. Die Kennzahl für die Bundesrepublik Deutschland ist in allen Fällen "1".

(3) Mit einem Prüfzeichen der in den Absätzen 1 bis 2 erwähnten Art darf ein Ausrüstungsgegenstand oder ein Fahrzeugteil nur gekennzeichnet sein, wenn er der Genehmigung in jeder Hinsicht entspricht. Zeichen, die zu Verwechslungen mit einem solchen Prüfzeichen Anlaß geben können, dürfen an Ausrüstungsgegenständen oder Fahrzeugteilen nicht angebracht sein.

§ 21b 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.

§ 21c

(weggefallen)

§ 22 Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile

(1) Die Betriebserlaubnis kann auch gesondert für Teile von Fahrzeugen erteilt werden, wenn der Teil eine technische Einheit bildet, die im Erlaubnisverfahren selbständig behandelt werden kann. Dürfen die Teile nur an Fahrzeugen bestimmter Art, eines bestimmten Typs oder nur bei einer bestimmten Art des Ein- oder Anbaus verwendet werden, ist die Betriebserlaubnis dahingehend zu beschränken. Die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis kann davon abhängig gemacht werden, daß der Ein- oder Anbau abgenommen worden ist. Die Abnahme ist von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Nummer 4 der Anlage VIIIB durchführen zu lassen. In den Fällen des Satzes 3 ist durch die abnehmende Stelle nach Satz 4 auf dem Nachweis (§ 19 Abs. 4 Satz 1) darüber der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau unter Angabe des Fahrzeugherstellers und -typs sowie der Fahrzeug-Identifizierungsnummer zu bestätigen.

(2) Für das Verfahren gelten die Vorschriften über die Erteilung der Betriebserlaubnis für Fahrzeuge entsprechend. Bei reihenweise zu fertigenden oder gefertigten Teilen ist sinngemäß nach § 20 zu verfahren; der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile hat durch Anbringung des ihm vorgeschriebenen Typzeichens auf jedem dem Typ entsprechenden Teil dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ zu bestätigen. Außerdem hat er jedem gefertigten Teil einen Abdruck oder eine Ablichtung der Betriebserlaubnis oder den Auszug davon und gegebenenfalls den Nachweis darüber (§ 19 Abs. 4 Satz 1) beizufügen. Bei Fahrzeugteilen, die nicht zu einem genehmigten Typ gehören, ist nach § 21 zu verfahren; das Gutachten des amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr ist, falls es sich nicht gegen die Erteilung der Betriebserlaubnis ausspricht, in den Fahrzeugschein einzutragen, wenn der Teil an einem bestimmten zulassungspflichtigen Fahrzeug an- oder eingebaut werden soll. Unter dem Gutachten hat die Zulassungsbehörde gegebenenfalls einzutragen: "Betriebserlaubnis erteilt".

Der gleiche Vermerk ist unter kurzer Bezeichnung des genehmigten Teils in dem nach § 4 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführenden oder aufzubewahrenden Nachweis und in dem Anhängerverzeichnis, sofern ein solches ausgestellt worden ist, einzutragen.

(3) Anstelle einer Betriebserlaubnis nach Absatz 1 können auch Teile zum nachträglichen An- oder Einbau (§ 19 Abs. 3 Nr. 1 Buchstabe b oder Nr. 3) im Rahmen einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug oder eines Nachtrags dazu (§ 20) genehmigt werden; die Absätze 1, 2 Satz 2 und 3 gelten entsprechend. Der Nachtrag kann sich insoweit auch auf Fahrzeuge erstrecken, die vor Genehmigung des Nachtrags hergestellt worden sind.

§ 22a Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile

(1) Die nachstehend aufgeführten Einrichtungen, gleichgültig ob sie an zulassungspflichtigen oder an zulassungsfreien Fahrzeugen verwendet werden, müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein:

1. Heizungen in Kraftfahrzeugen, ausgenommen elektrische Heizungen sowie Warmwasserheizungen, bei denen als Wärmequelle das Kühlwasser des Motors verwendet wird (§ 35c);
- 1a. Luftreifen (§ 36 Abs. 1a);
2. Gleitschutzeinrichtungen (§ 37 Abs. 1 Satz 2);
3. Scheiben aus Sicherheitsglas (§ 40) und Folien für Scheiben aus Sicherheitsglas;
4. Frontschutzsysteme (§ 30c Abs. 4);
5. Auflaufbremsen (§ 41 Abs. 10), ausgenommen ihre Übertragungseinrichtungen und Auflaufbremsen, die nach den im Anhang zu § 41 Abs. 18 genannten Bestimmungen über Bremsanlagen geprüft sind und deren Übereinstimmung in der vorgesehenen Form bescheinigt ist;
6. Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen (§ 43 Abs. 1), mit Ausnahme von
 - a) Einrichtungen, die aus technischen Gründen nicht selbständig im Genehmigungsverfahren behandelt werden können (z.B. Deichseln an einachsigen Anhängern, wenn sie Teil des Rahmens und nicht verstellbar sind),
 - b) Ackerschienen (Anhängeschienen), ihrer Befestigungseinrichtung und dem Dreipunktanbau an land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschinen,
 - c) Zugeinrichtungen an land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden und nur im Fahren eine ihrem Zweck entsprechende Arbeit leisten können, wenn sie zur Verbindung mit den unter Buchstabe b genannten Einrichtungen bestimmt sind,
 - d) Abschlepp- und Rangiereinrichtungen einschließlich Abschleppstangen und Abschleppseilen,
 - e) Langbäumen,
 - f) Verbindungseinrichtungen an Anbaugeräten, die an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen angebracht werden;
7. Scheinwerfer für Fernlicht und für Abblendlicht sowie für Fern- und Abblendlicht (§ 50);
8. Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1 und 2, § 53b Abs. 1);
- 8a. Spurhalteleuchten (§ 51 Abs. 4);
- 8b. Seitenmarkierungsleuchten (§ 51a Abs. 6);
9. Parkleuchten, Park-Warntafeln (§ 51c);
- 9a. Umrißleuchten (§ 51b);
10. Nebelscheinwerfer (§ 52 Abs. 1);
11. Kennleuchten für blaues Blinklicht (§ 52 Abs. 3);
12. Kennleuchten für gelbes Blinklicht (§ 52 Abs. 4);
- 12a. Rückfahrscheinwerfer (§ 52a);
13. Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1 und 6, § 53b);
14. Bremsleuchten (§ 53 Abs. 2);
15. Rückstrahler (§ 51 Abs. 2, § 51a Abs. 1, § 53 Abs. 4, 6 und 7, § 53b, § 66a Abs. 4 dieser Verordnung, § 22 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung);
16. Warndreiecke und Warnleuchten (§ 53a Abs. 1 und 3);
- 16a. Nebelschlußleuchten (§ 53d);
17. Fahrtrichtungsanzeiger (Blinkleuchten) (§ 53b Abs. 5, § 54);
- 17a. Tragbare Blinkleuchten und rot-weiße Warnmarkierungen für Hubladebühnen (§ 53b Abs. 5);
18. Lichtquellen für bauartgenehmigungspflichtige lichttechnische Einrichtungen, soweit die Lichtquellen nicht fester Bestandteil der Einrichtungen sind (§ 49a Abs. 6, § 67 Abs. 10 dieser Verordnung, § 22 Abs. 4 und 5 der Straßenverkehrs-Ordnung);
19. Warneinrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz - Einsatzhorn - (§ 55 Abs. 3);

20. Fahrtschreiber (§ 57a);
21. Beleuchtungseinrichtungen für Kennzeichen (§ 10 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung);
22. Lichtmaschinen, Scheinwerfer, Schlußleuchten, rote, gelbe und weiße Rückstrahler, Pedalrückstrahler und retroreflektierende Streifen an Reifen oder in den Speichen für Fahrräder (§ 67 Abs. 1 bis 7 und 11);
23. (aufgehoben)
24. (aufgehoben)
25. Sicherheitsgurte und andere Rückhaltesysteme in Kraftfahrzeugen;
26. Leuchten zur Sicherung hinausragender Ladung (§ 22 Abs. 4 und 5 der Straßenverkehrs-Ordnung);
27. Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen (§ 21 Abs. 1a der Straßenverkehrs-Ordnung).

(1a) § 22 Abs. 1 Satz 2 bis 5 ist entsprechend anzuwenden.

(2) Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, dürfen zur Verwendung im Geltungsbereich dieser Verordnung nur feilgeboten, veräußert, erworben oder verwendet werden, wenn sie mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind. Die Ausgestaltung der Prüfzeichen und das Verfahren bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; insoweit gilt die Fahrzeugteilverordnung vom 12. August 1998 (BGBl. I S. 2142).

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden auf

1. Einrichtungen, die zur Erprobung im Straßenverkehr verwendet werden, wenn der Führer des Fahrzeugs eine entsprechende amtliche Bescheinigung mit sich führt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung aushändigt,
2. Einrichtungen - ausgenommen lichttechnische Einrichtungen für Fahrräder und Lichtquellen für Scheinwerfer -, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung verbracht worden sind, an Fahrzeugen verwendet werden, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung gebaut worden sind, und in ihrer Wirkung etwa den nach Absatz 1 geprüften Einrichtungen gleicher Art entsprechen und als solche erkennbar sind,
3. Einrichtungen, die an Fahrzeugen verwendet werden, deren Zulassung auf Grund eines Verwaltungsverfahrens erfolgt, in welchem ein Mitgliedstaat der Europäischen Union bestätigt, dass der Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit die einschlägigen technischen Anforderungen 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), der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 225 S. 72) oder der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1) oder der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. EU Nr. L 171 S. 1), in ihrer jeweils geltenden Fassung oder einer Einzelrichtlinie erfüllt.

(4) Absatz 2 ist nicht anzuwenden auf Einrichtungen, für die eine Einzelgenehmigung im Sinne der Fahrzeugteilverordnung erteilt worden ist. Werden solche Einrichtungen

im Verkehr verwendet, so ist die Urkunde über die Genehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen; dies gilt nicht, wenn die Genehmigung aus dem Fahrzeugschein, aus dem Nachweis nach § 4 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung oder aus dem statt der Zulassungsbescheinigung Teil II mitgeführten Anhängerverzeichnis hervorgeht.

(5) Mit einem amtlich zugeteilten Prüfzeichen der in Absatz 2 erwähnten Art darf ein Fahrzeugteil nur gekennzeichnet sein, wenn es der Bauartgenehmigung in jeder Hinsicht entspricht. Zeichen, die zu Verwechslungen mit einem amtlich zugeteilten Prüfzeichen Anlaß geben können, dürfen an den Fahrzeugteilen nicht angebracht sein.

(6) Die Absätze 2 und 5 gelten entsprechend für Einrichtungen, die einer EWG-Bauartgenehmigung bedürfen.

§ 23 Gutachten für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer

Zur Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer im Sinne des § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder Prüfsingenieurs erforderlich. Die Begutachtung ist nach einer im Verkehrsblatt nach Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie durchzuführen und das Gutachten nach einem in der Richtlinie festgelegten Muster auszufertigen. Im Rahmen der Begutachtung ist auch eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 durchzuführen, es sei denn, dass mit der Begutachtung gleichzeitig ein Gutachten nach § 21 erstellt wird.

§§ 24 bis 28

(weggefallen)

§ 29 Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

(1) Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen im Sinne des § 3 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen nach § 4 Abs. 2 und 3 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIII in Verbindung mit Anlage VIIIA in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen,
2. Fahrzeuge der Bundeswehr und der Bundespolizei.

Über die Untersuchung der Fahrzeuge der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes entscheiden die zuständigen obersten Landesbehörden im Einzelfall oder allgemein.

(2) Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug spätestens zur

1. Hauptuntersuchung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfplakette nach Anlage IX auf dem amtlichen Kennzeichen nachzuweisen,
2. Sicherheitsprüfung vorgeführt werden muss, durch eine Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nach Anlage IXb nachzuweisen.

Prüfplaketten sind von der Zulassungsbehörde oder den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen berechtigten Personen zuzuteilen und auf dem hinteren amtlichen Kennzeichen dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen. Prüfmarken sind von der Zulassungsbehörde zuzuteilen und von dem Halter oder seinem Beauftragten auf dem SP-Schild nach den Vorschriften der Anlage IXb anzubringen oder von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen berechtigten Personen zuzuteilen und von diesen nach den Vorschriften der Anlage IXb auf dem SP-Schild anzubringen. SP-Schilder dürfen von der Zulassungsbehörde, von den zur Durchführung

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

von Hauptuntersuchungen berechtigten Personen, dem Fahrzeughersteller, dem Halter oder seinem Beauftragten nach den Vorschriften der Anlage IXb angebracht werden.

(3) Eine Prüfplakette darf nur dann zugeteilt und angebracht werden, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs bestehen. Durch die nach durchgeführter Hauptuntersuchung zugeteilte und angebrachte Prüfplakette wird bescheinigt, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt dieser Untersuchung vorschriftsmäßig nach Nummer 1.2 der Anlage VIII ist. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann abweichend von Satz 1 die Prüfplakette zugeteilt und angebracht werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist.

(4) Eine Prüfmarke darf zugeteilt und angebracht werden, wenn das Fahrzeug nach Abschluss der Sicherheitsprüfung nach Maßgabe der Nummer 1.3 der Anlage VIII keine Mängel aufweist. Die Vorschriften von Nummer 2.6 der Anlage VIII bleiben unberührt.

(5) Der Halter hat dafür zu sorgen, dass sich die nach Absatz 3 angebrachte Prüfplakette und die nach Absatz 4 angebrachte Prüfmarke und das SP-Schild in ordnungsgemäßem Zustand befinden; sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein.

(6) Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste

1. Hauptuntersuchung müssen von demjenigen, der die Prüfplakette zugeteilt und angebracht hat,

a) bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Fahrzeugschein oder

b) bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 4 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführenden oder aufzubewahrenden Nachweis oder Fahrzeugschein

in Verbindung mit dem Prüfstempel der untersuchenden Stelle und der Kennnummer der untersuchenden Personen oder Stelle,

2. Sicherheitsprüfung müssen von demjenigen, der die Prüfmarke zugeteilt hat, im Prüfprotokoll

vermerkt werden.

(7) Die Prüfplakette und die Prüfmarke werden mit Ablauf des jeweils angegebenen Monats ungültig. Ihre Gültigkeit verlängert sich um einen Monat, wenn bei der Durchführung der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung Mängel festgestellt werden, die vor der Zuteilung einer neuen Prüfplakette oder Prüfmarke zu beheben sind. Satz 2 gilt auch, wenn bei geringen Mängeln keine neue Prüfplakette nach Absatz 3 Satz 3 zugeteilt wird, und für Prüfmarken in den Fällen der Anlage VIII Nr. 2.4 Satz 5. Befindet sich an einem Fahrzeug, das mit einer Prüfplakette oder einer Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild versehen sein muss, keine gültige Prüfplakette oder keine gültige Prüfmarke, so kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Anbringung der vorgenannten Nachweise den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen oder beschränken. Die betroffene Person hat das Verbot oder die Beschränkung zu beachten.

(8) Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit der in Anlage IX beschriebenen Prüfplakette oder der in Anlage IXb beschriebenen Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild Anlass geben können, dürfen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern nicht angebracht sein.

(9) Der für die Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen Verantwortliche hat für Hauptuntersuchungen einen Untersuchungsbericht und für Sicherheitsprüfungen ein Prüfprotokoll nach Maßgabe der Anlage VIII zu erstellen und dem Fahrzeughalter oder seinem Beauftragten auszuhändigen.

(10) Der Halter hat den Untersuchungsbericht mindestens bis zur nächsten Hauptuntersuchung und das Prüfprotokoll mindestens bis zur nächsten Sicherheitsprüfung aufzubewahren. Der Halter oder sein Beauftragter hat den Untersuchungsbericht, bei Fahrzeugen nach Absatz 11 zusammen mit dem Prüfprotokoll und dem Prüfbuch, zuständigen Personen und der Zulassungsbehörde bei allen Maßnahmen zur Prüfung auszuhändigen. Kann der letzte Untersuchungsbericht oder das letzte Prüfprotokoll nicht ausgehändigt werden, hat der Halter auf seine Kosten Zweitschriften von den prüfenden Stellen zu beschaffen oder eine Hauptuntersuchung oder eine Sicherheitsprüfung durchführen zu lassen. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht für den Hauptuntersuchungsbericht bei der Fahrzeugzulassung, wenn die Fälligkeit der nächsten Hauptuntersuchung für die Zulassungsbehörde aus einem anderen amtlichen Dokument ersichtlich ist.

(11) Halter von Fahrzeugen, an denen nach Nummer 2.1 der Anlage VIII Sicherheitsprüfungen durchzuführen sind, haben ab dem Tag der Zulassung Prüfbücher nach einem im Verkehrsblatt mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Muster zu führen. Untersuchungsberichte und Prüfprotokolle müssen mindestens für die Dauer ihrer Aufbewahrungspflicht nach Absatz 10 in den Prüfbüchern abgeheftet werden.

(12) Der für die Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen oder Untersuchungen der Abgase Verantwortliche hat ihre Durchführung unter Angabe des Datums, bei Kraftfahrzeugen zusätzlich unter Angabe des Kilometerstandes, im Prüfbuch einzutragen.

(13) Prüfbücher sind bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des jeweiligen Fahrzeugs von dem Halter des Fahrzeugs aufzubewahren.

(14) Für Kraftfahrzeuge, die mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgerüstet sind, das den im Anhang zu § 47 genannten Bestimmungen entspricht, und deren Abgase nach Nummer 1.2.1.1 Buchstabe a der Anlage VIII in Verbindung mit Nummer 4.8.2.2 der Anlage VIIIA untersucht werden, sind Plaketten in entsprechender Anwendung des § 47a Abs. 3 und 5 zuzuteilen und anzubringen. § 47a Abs. 6 gilt entsprechend.

IIa.

(weggefallen)

§§ 29a bis 29h

(weggefallen)

III.

Bau- und Betriebsvorschriften

1.

Allgemeine Vorschriften

§ 30 Beschaffenheit der Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

1. ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt,
2. die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.

(2) Fahrzeuge müssen in straßenschonender Bauweise hergestellt sein und in dieser erhalten werden.

(3) Für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit wichtige Fahrzeugteile, die besonders leicht abgenutzt oder beschädigt werden können, müssen einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein.

(4) Anstelle der Vorschriften dieser Verordnung können die Einzelrichtlinien in ihrer jeweils geltenden Fassung angewendet werden, die

1. in Anhang IV der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 225 S. 1) oder
2. in Anhang II Kapitel B der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. EU Nr. L 171 S. 1) oder
3. in Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1)

in seiner jeweils geltenden Fassung genannt sind. Die jeweilige Liste der in Anhang IV der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/53/EWG, in Anhang II der Typgenehmigungsrichtlinie 2003/37/EG und in Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG genannten Einzelrichtlinien wird unter Angabe der Kurzbezeichnungen und der ersten Fundstelle aus dem Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekanntgemacht und fortgeschrieben. Die in Satz 1 genannten Einzelrichtlinien sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten und nach Satz 2 bekanntgemacht worden sind. Soweit in einer Einzelrichtlinie ihre verbindliche Anwendung vorgeschrieben ist, ist nur diese Einzelrichtlinie maßgeblich.

§ 30a Durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sowie maximales Drehmoment und maximale Nutzleistung des Motors

(1) 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.

(1a) Zweirädrige Kleinkrafträder und Krafträder müssen hinsichtlich der Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe den Vorschriften von Kapitel 7 der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1), jeweils in der aus dem Anhang zu dieser Vorschrift ersichtlichen Fassung, entsprechen.

(2) Anhänger müssen für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h gebaut und ausgerüstet sein. Sind sie für eine niedrigere Geschwindigkeit gebaut oder ausgerüstet, müssen sie entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein.

(3) Bei Kraftfahrzeugen nach Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1) sind zur Ermittlung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit sowie zur Ermittlung des maximalen Drehmoments und der maximalen Nutzleistung des Motors die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden.

§ 30b Berechnung des Hubraums

Der Hubraum ist wie folgt zu berechnen:

1. Für π wird der Wert von 3,1416 eingesetzt.
2. Die Werte für Bohrung und Hub werden in Millimeter eingesetzt, wobei auf die erste Dezimalstelle hinter dem Komma auf- oder abzurunden ist.
3. Der Hubraum ist auf volle Kubikzentimeter auf- oder abzurunden.
4. Folgt der zu rundenden Stelle eine der Ziffern 0 bis 4, so ist abzurunden, folgt eine der Ziffern 5 bis 9, so ist aufzurunden.

§ 30c Vorstehende Außenkanten, Frontschutzsysteme

(1) Am Umriß der Fahrzeuge dürfen keine Teile so hervorragen, daß sie den Verkehr mehr als unvermeidbar gefährden.

(2) Vorstehende Außenkanten von Personenkraftwagen müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Vorstehende Außenkanten von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) An Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit mindestens vier Rädern, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t angebrachte Frontschutzsysteme müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

§ 30d Kraftomnibusse

(1) Kraftomnibusse sind Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

(2) Kraftomnibusaufbauten, die als selbstständige technische Einheiten die gesamte innere und äußere Spezialausrüstung dieser Kraftfahrzeugart umfassen, gelten als Kraftomnibusse nach Absatz 1.

(3) Kraftomnibusse müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung

von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.

§ 31 Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

(1) Wer ein Fahrzeug oder einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge führt, muß zur selbständigen Leitung geeignet sein.

(2) Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur selbständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

§ 31a Fahrtenbuch

(1) Die Verwaltungsbehörde kann gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war. Die Verwaltungsbehörde kann ein oder mehrere Ersatzfahrzeug bestimmen.

(2) Der Fahrzeughalter oder sein Beauftragter hat in dem Fahrtenbuch für ein bestimmtes Fahrzeug und für jede einzelne Fahrt

1. vor deren Beginn

- a) Name, Vorname und Anschrift des Fahrzeugführers,
- b) amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs,
- c) Datum und Uhrzeit des Beginns der Fahrt und

2. nach deren Beendigung unverzüglich Datum und Uhrzeit mit Unterschrift einzutragen.

(3) Der Fahrzeughalter hat

- a) der das Fahrtenbuch anordnenden oder der von ihr bestimmten Stelle oder
- b) sonst zuständigen Personen

das Fahrtenbuch auf Verlangen jederzeit an dem von der anordnenden Stelle festgelegten Ort zur Prüfung auszuhändigen und es sechs Monate nach Ablauf der Zeit, für die es geführt werden muß, aufzubewahren.

§ 31b Überprüfung mitzuführender Gegenstände

Führer von Fahrzeugen sind verpflichtet, zuständigen Personen auf Verlangen folgende mitzuführende Gegenstände vorzuzeigen und zur Prüfung des vorschriftsmäßigen Zustands auszuhändigen:

- 1. Feuerlöscher (§ 35g Abs. 1),
- 2. Erste-Hilfe-Material (§ 35h Abs. 1, 3 und 4),
- 3. Unterlegkeile (§ 41 Abs. 14),
- 4. Warndreiecke und Warnleuchten (§ 53a Abs. 2),
- 5. tragbare Blinkleuchten (§ 53b Abs. 5) und windsichere Handlampen (§ 54b),
- 6. Leuchten und Rückstrahler (§ 53b Abs. 1 Satz 4 Halbsatz 2 und Abs. 2 Satz 4 Halbsatz 2),
- 7. Scheinwerfer und Schlußleuchten (§ 67 Abs. 11 Nr. 2 Halbsatz 2).

§ 31c Überprüfung von Fahrzeuggewichten

Kann der Führer eines Fahrzeugs auf Verlangen einer zuständigen Person die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten und Gesamtgewichte nicht glaubhaft machen, so ist er verpflichtet, sie nach Weisung dieser Person auf einer Waage oder einem Achslastmesser (Radlastmesser) feststellen zu lassen. Nach der Wägung ist dem Führer eine Bescheinigung über das Ergebnis der Wägung zu erteilen. Die Kosten der Wägung fallen dem Halter des Fahrzeugs zur Last, wenn ein zu beanstandendes Übergewicht festgestellt wird. Die prüfende Person kann von dem Führer des Fahrzeugs eine der Überlastung entsprechende Um- oder Entladung fordern; dieser Auflage hat der Fahrzeugführer nachzukommen; die Kosten hierfür hat der Halter zu tragen.

§ 31d Gewichte, Abmessungen und Beschaffenheit ausländischer Fahrzeuge

(1) Ausländische Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen in Gewicht und Abmessungen den §§ 32 und 34 entsprechen.

(2) Ausländische Kraftfahrzeuge müssen an Sitzen, für die das Recht des Zulassungsstaates Sicherheitsgurte vorschreibt, über diese Sicherheitsgurte verfügen.

(3) Ausländische Kraftfahrzeuge, deren Zulassungsbescheinigung oder Internationaler Zulassungsschein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist und die in der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 57 S. 27), geändert durch die Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 (ABl. EG Nr. L 327 S. 8), genannt sind, müssen mit Geschwindigkeitsbegrenzern nach Maßgabe des Rechts des Zulassungsstaates ausgestattet sein. Die Geschwindigkeitsbegrenzer müssen benutzt werden.

(4) Die Luftreifen ausländischer Kraftfahrzeuge und Anhänger, deren Zulassungsbescheinigung oder Internationaler Zulassungsschein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist und die in der Richtlinie 89/459/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Profiltiefe der Reifen an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. EG Nr. L 226 S. 4) genannt sind, müssen beim Hauptprofil der Lauffläche eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimeter aufweisen; als Hauptprofil gelten dabei die breiten Profiltrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt.

§ 31e Geräuscharme ausländische Kraftfahrzeuge

Ausländische Kraftfahrzeuge, die zur Geräuschkategorie G 1 im Sinne der Nummer 3.2.1 der Anlage XIV gehören, gelten als geräuscharm; sie dürfen mit dem Zeichen "Geräuscharmes Kraftfahrzeug" gemäß Anlage XV gekennzeichnet sein. Für andere ausländische Fahrzeuge gilt § 49 Abs. 3 Satz 2 und 3 entsprechend.

2.

Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

§ 32 Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen

(1) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger (§ 42 Abs. 3) darf die höchstzulässige Breite über alles - ausgenommen bei Schneeräumgeräten und Winterdienstfahrzeugen - folgende Maße nicht überschreiten:

1. allgemein 2,55 m,
2. bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit auswechselbaren land- oder forstwirtschaftlichen Anbaugeräten sowie bei Fahrzeugen mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung 3,00 m,
3. bei Anhängern hinter Krafträdern 1,00 m,
4. bei festen oder abnehmbaren Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen, die für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und deren Seitenwände einschließlich Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind 2,60 m,
5. bei Personenkraftwagen 2,50 m.
Die Fahrzeugbreite ist nach der ISO-Norm 612-1978, Definition Nummer 6.2 zu ermitteln. Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Fahrzeugbreite die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:
 - Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
 - Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür,
 - vorstehende flexible Teile eines Spritzschutzsystems im Sinne der Richtlinie 91/226/EWG des Rates vom 27. März 1991 (ABl. EG Nr. L 103 S. 5),
 - lichttechnische Einrichtungen,
 - Ladebrücken in Fahrtstellung, Hubladebühnen und vergleichbare Einrichtungen in Fahrtstellung, sofern sie nicht mehr als 10 mm seitlich über das Fahrzeug hinausragen und die nach vorne oder nach hinten liegenden Ecken der Ladebrücken mit einem Radius von mindestens 5 mm abgerundet sind; die Kanten sind mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abzurunden,
 - Spiegel und andere Systeme für indirekte Sicht,
 - Reifenschadenanzeiger
 - Reifendruckanzeiger,
 - ausziehbare oder ausklappbare Stufen in Fahrtstellung und
 - die über dem Aufstandspunkt befindliche Ausbauchung der Reifenwände.Gemessen wird bei geschlossenen Türen und Fenstern und bei Geradeausstellung der Räder.

(2) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger (§ 42 Abs. 3) darf die höchstzulässige Höhe über alles folgendes Maß nicht überschreiten: 4,00 m. Die Fahrzeughöhe ist nach der ISO-Norm 612-1978, Definition Nummer 6.3 zu ermitteln. Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Fahrzeughöhe die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:

- nachgiebige Antennen und
- Scheren- oder Stangenstromabnehmer in gehobener Stellung.

Bei Fahrzeugen mit Achshubeinrichtung ist die Auswirkung dieser Einrichtung zu berücksichtigen.

(3) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger und aller im Betrieb mitgeführter Ausrüstungsteile (§ 42 Abs. 3) darf die höchstzulässige Länge über alles folgende Maße nicht überschreiten:

1. bei Kraftfahrzeugen und Anhängern
 - ausgenommen Kraftomnibusse und Sattelanhänger - 12,00 m,
2. bei zweiachsigen Kraftomnibussen
 - einschließlich abnehmbarer Zubehörteile - 13,50 m,
3. bei Kraftomnibussen mit mehr als zwei Achsen
 - einschließlich abnehmbarer Zubehörteile - 15,00 m,
4. bei Kraftomnibussen, die als Gelenkfahrzeug ausgebildet sind
(Kraftfahrzeuge, deren Nutzfläche durch ein Gelenk unterteilt ist,
bei denen der angelenkte Teil jedoch kein selbstständiges Fahrzeug
darstellt) 18,75 m.

(4) Bei Fahrzeugkombinationen einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger und aller im Betrieb mitgeführter ausrüstungsteile (§ 42 Abs. 3) darf die höchstzulässige Länge, unter Beachtung der Vorschriften in Absatz 3 Nr. 1, folgende Maße nicht überschreiten:

1. bei Sattelkraftfahrzeugen
(Sattelzugmaschine und Sattelanhänger)
und Fahrzeugkombinationen (Zügen) nach
Art eines Sattelkraftfahrzeugs
ausgenommen Sattelkraftfahrzeugen
nach Nummer 2 - 15,50 m,
2. bei Sattelkraftfahrzeugen
(Sattelzugmaschine und Sattelanhänger),
wenn die höchstzulässigen Teillängen des
Sattelanhängers
 - a) Achse Zugsattelzapfen bis zur
hinteren Begrenzung 12,00 m und
 - b) vorderer Überhangradius 2,04 m
nicht überschritten werden, 16,50 m,
3. bei Zügen (Kraftfahrzeuge mit einem oder
zwei Anhängern) - ausgenommen Züge nach
Nummer 4 - 18,00 m,
4. bei Zügen, die aus einem Lastkraftwagen
und einem Anhänger zur Güterbeförderung
bestehen, 18,75 m. Dabei dürfen die
höchstzulässigen Teillängen folgende
Maße nicht überschreiten:
 - a) größter Abstand zwischen dem vordersten
äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem
Führerhaus des Lastkraftwagens und dem

hintersten äußeren Punkt der Ladefläche
des Anhängers der Fahrzeugkombination,
abzüglich des Abstands zwischen der
hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs
und der vorderen Begrenzung des
Anhängers 15,65 m und

- b) größter Abstand zwischen dem vordersten
äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem
Führerhaus des Lastkraftwagens und dem
hintersten äußeren Punkt der
Ladefläche des Anhängers der
Fahrzeugkombination 16,40 m.

Bei Fahrzeugen mit Aufbau - bei Lastkraftwagen
jedoch ohne Führerhaus - gelten die Teillängen
einschließlich Aufbau.

(4a) Bei Fahrzeugkombinationen, die aus einem Kraftomnibus
und einem Anhänger bestehen, beträgt die höchstzulässige Länge,
unter Beachtung der Vorschriften in Absatz 3 Nr. 1 bis 3 18,75 m.

(5) Die Länge oder Teillänge eines Einzelfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination -
mit Ausnahme der in Absatz 7 genannten Fahrzeugkombinationen und deren Einzelfahrzeuge
- ist die Länge, die bei voll nach vorn oder hinten ausgezogenen, ausgeschoben
oder ausgeklappten Ladestützen, Ladepritschen, Aufbauwänden oder Teilen davon
einschließlich aller im Betrieb mitgeführter Ausrüstungsteile (§ 42 Abs. 3)
gemessen wird; dabei müssen bei Fahrzeugkombinationen die Längsmittellinien des
Kraftfahrzeugs und seines Anhängers bzw. seiner Anhänger eine gerade Linie bilden.
Bei Fahrzeugkombinationen mit nicht selbsttätig längenveränderlichen Zugeinrichtungen
ist dabei die Position zugrunde zu legen, in der § 32d (Kurvenlaufeigenschaften) ohne
weiteres Tätigwerden des Fahrzeugführers oder anderer Personen erfüllt ist. Soweit
selbsttätig längenveränderliche Zugeinrichtungen verwendet werden, müssen diese nach
Beendigung der Kurvenfahrt die Ausgangslänge ohne Zeitverzug wiederherstellen.

(6) Die Längen und Teillängen eines Einzelfahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination
sind nach der ISO-Norm 612-1978, Definition Nummer 6.1 zu ermitteln. Abweichend von
dieser Norm sind bei der Messung der Länge oder Teillänge die folgenden Einrichtungen
nicht zu berücksichtigen:

- Wischer- und Wascheinrichtungen,
- vordere und hintere Kennzeichenschilder,
- Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
- Einrichtungen zur Sicherung der Plane und ihre Schutzvorrichtungen,
- lichttechnische Einrichtungen,
- Spiegel und andere Systeme für indirekte Sicht,
- Sichthilfen,
- Luftansaugleitungen,
- Längsanschläge für Wechselaufbauten,
- Trittstufen und Handgriffe,
- Stoßfängergummis und ähnliche Vorrichtungen,
- Hubladebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in Fahrtstellung,
- Verbindungseinrichtungen bei Kraftfahrzeugen,
- bei anderen Fahrzeugen als Sattelkraftfahrzeugen Kühl- und andere Nebenaggregate, die
sich vor der Ladefläche befinden, -
Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen sowie
- äußere Sonnenblenden.

Dies gilt jedoch nur, wenn durch die genannten Einrichtungen die Ladefläche weder direkt noch indirekt verlängert wird. Einrichtungen, die bei Fahrzeugkombinationen hinten am Zugfahrzeug oder vorn am Anhänger angebracht sind, sind dagegen bei den Längen oder Teillängen von Fahrzeugkombinationen mit zu berücksichtigen; sie dürfen diesen Längen nicht zugeschlagen werden.

(7) Bei Fahrzeugkombinationen nach Art von Zügen zum Transport von Fahrzeugen gelten hinsichtlich der Länge die Vorschriften des Absatzes 4 Nr. 4, bei Sattelkraftfahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen gelten die Vorschriften des Absatzes 4 Nr. 2. Längenüberschreitungen durch Ladestützen zur zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen Überhangs von Ladungen bleiben bei diesen Fahrzeugkombinationen und Sattelkraftfahrzeugen unberücksichtigt, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Bei der Ermittlung der Teillängen bleiben Überfahrbrücken zwischen Lastkraftwagen und Anhänger in Fahrtstellung unberücksichtigt.

(8) Auf die in den Absätzen 1 bis 4 genannten Maße dürfen keine Toleranzen gewährt werden.

(9) Abweichend von den Absätzen 1 bis 8 dürfen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 folgende Maße nicht überschreiten:

- | | | |
|----|---|---------|
| 1. | Breite: | |
| | a) bei Krafträdern sowie dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen | 2,00 m, |
| | b) bei zweirädrigen Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor jedoch | 1,00 m, |
| 2. | Höhe | 2,50 m, |
| 3. | Länge | 4,00 m. |

Fußnote

§ 32 Abs. 3 Nr. 1 bis 4: Früher Nr. 1 und 2 gem. u. idF d. Art. 1 Nr. 6 Buchst. c V v. 22.10.2003 I 2085 mWv 1.11.2003 (Umsetzung der Richtlinie 2002/7/EG (EGRL 7/2002))

§ 32 Abs. 4a: Eingef. durch Art. 1 Nr. 6 Buchst. d V v. 22.10.2003 I 2085 mWv 1.11.2003 (Umsetzung der Richtlinie 2002/7/EG (EGRL 7/2002))

§ 32a Mitführen von Anhängern

Hinter Kraftfahrzeugen darf nur ein Anhänger, jedoch nicht zur Personenbeförderung (Omnibusanhänger), mitgeführt werden. Es dürfen jedoch hinter Zugmaschinen 2 Anhänger mitgeführt werden, wenn die für Züge mit einem Anhänger zulässige Länge nicht überschritten wird. Hinter Sattelkraftfahrzeugen darf kein Anhänger mitgeführt werden. Hinter Kraftomnibussen darf nur ein lediglich für die Gepäckbeförderung bestimmter Anhänger mitgeführt werden.

§ 32b Unterfahrschutz

(1) Kraftfahrzeuge, Anhänger und Fahrzeuge mit austauschbaren Ladungsträgern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, bei denen der Abstand von der hinteren Begrenzung bis zur letzten Hinterachse mehr als 1.000 mm beträgt und bei denen in unbeladenem Zustand entweder das hintere Fahrgestell in seiner ganzen Breite oder die Hauptteile der Karosserie eine lichte Höhe von mehr als 550 mm über der Fahrbahn haben, müssen mit einem hinteren Unterfahrschutz ausgerüstet sein.

(2) Der hintere 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) in der nach § 30 Abs. 4 Satz 3 jeweils anzuwendenden Fassung entsprechen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für

1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
2. Arbeitsmaschinen und Stapler,
3. Sattelzugmaschinen,
4. zweirädrige Anhänger, die zum Transport von Langmaterial bestimmt sind,
5. Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein eines hinteren Unterfahrschutzes mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar ist.

(4) Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t müssen mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein, der den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(5) Absatz 4 gilt nicht für

1. Geländefahrzeuge,
2. Fahrzeuge, deren Verwendungszweck mit den Bestimmungen für den vorderen Unterfahrschutz nicht vereinbar ist.

§ 32c Seitliche Schutzvorrichtungen

(1) Seitliche Schutzvorrichtungen sind Einrichtungen, die verhindern sollen, daß Fußgänger, Rad- oder Kraftradfahrer seitlich unter das Fahrzeug geraten und dann von den Rädern überrollt werden können.

(2) Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen oder Zugmaschinen gleichzusetzen sind, mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und ihre Anhänger müssen, wenn ihr zulässiges Gesamtgewicht jeweils mehr als 3,5 t beträgt, an beiden Längsseiten mit seitlichen Schutzvorrichtungen ausgerüstet sein.

(3) Absatz 2 gilt nicht für

1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und ihre Anhänger,
2. Sattelzugmaschinen,
3. Anhänger, die besonders für den Transport sehr langer Ladungen, die sich nicht in der Länge teilen lassen, gebaut sind,
4. Fahrzeuge, die für Sonderzwecke gebaut und bei denen seitliche Schutzvorrichtungen mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar sind.

(4) Die seitlichen Schutzvorrichtungen müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

§ 32d Kurvenlaufeigenschaften

(1) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen müssen so gebaut und eingerichtet sein, daß einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger (§ 42 Abs. 3) die bei einer Kreisfahrt von 360 Grad überstrichene Ringfläche mit einem äußeren Radius von 12,50 m keine größere Breite als 7,20 m hat. Dabei muß die vordere - bei hinterradgelenkten Fahrzeugen die hintere - äußerste Begrenzung des Kraftfahrzeugs auf dem Kreis von 12,50 m Radius geführt werden.

(2) Beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis nach Absatz 1 darf kein Teil des Kraftfahrzeugs oder der Fahrzeugkombination diese Gerade um mehr als 0,8

m nach außen überschreiten. Abweichend davon dürfen selbstfahrende Mähdrescher beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis diese Gerade um bis zu 1,60 m nach außen überschreiten.

(3) Bei Kraftomnibussen ist bei stehendem Fahrzeug auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Kraftomnibussen, die als Gelenkfahrzeug ausgebildet sind, müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein. Fährt das Fahrzeug aus einer Geradeausbewegung in die in Absatz 1 beschriebene Kreisringfläche ein, so darf kein Teil mehr als 0,60 m über die senkrechte Ebene hinausragen.

Fußnote

§ 32d Abs. 3: Eingef. durch Art. 1 Nr. 8 V v. 22.10.2003 I 2085 mWv 1.11.2003
(Umsetzung der Richtlinie 2002/7/EG (EGRL 7/2002))

§ 33 Schleppen von Fahrzeugen

(1) Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart zum Betrieb als Kraftfahrzeug bestimmt sind, dürfen nicht als Anhänger betrieben werden. Die Verwaltungsbehörden (Zulassungsbehörden) können in Einzelfällen Ausnahmen genehmigen.

(2) Werden Ausnahmen nach Absatz 1 genehmigt, so gelten folgende Sondervorschriften:

1. Das schleppende Fahrzeug darf jeweils nur ein Fahrzeug mitführen. Dabei muß das geschleppte Fahrzeug durch eine Person gelenkt werden, die die beim Betrieb des Fahrzeugs als Kraftfahrzeug erforderliche Fahrerlaubnis besitzt. Satz 2 gilt nicht, wenn die beiden Fahrzeuge durch eine Einrichtung verbunden sind, die ein sicheres Lenken auch des geschleppten Fahrzeugs gewährleistet, und die Anhängelast nicht mehr als die Hälfte des Leergewichts des ziehenden Fahrzeugs, jedoch in keinem Fall mehr als 750 kg beträgt.
2. Das geschleppte Fahrzeug unterliegt nicht den Vorschriften über das Zulassungsverfahren.
3. Das geschleppte Fahrzeug bildet mit dem ziehenden Fahrzeug keinen Zug im Sinne des § 32.
4. Bezüglich der §§ 41, 53, 54, 55 und 56 gilt das geschleppte Fahrzeug als Kraftfahrzeug.
5. § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 sowie Abs. 4 Satz 1 ist nicht anzuwenden.
6. Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 4 t dürfen nur mit Hilfe einer Abschleppstange mitgeführt werden.
7. Die für die Verwendung als Kraftfahrzeug vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen dürfen am geschleppten Fahrzeug angebracht sein. Soweit sie für Anhänger nicht vorgeschrieben sind, brauchen sie nicht betriebsfertig zu sein.

§ 34 Achslast und Gesamtgewicht

(1) Die Achslast ist die Gesamtlast, die von den Rädern einer Achse oder einer Achsgruppe auf die Fahrbahn übertragen wird.

(2) Die technisch zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

- | | |
|--------------|--|
| § 36 | (Bereifung und Laufflächen); |
| § 41 Abs. 11 | (Bremsen an einachsigen Anhängern und zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m). |

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Das technisch zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

§ 35	(Motorleistung);
§ 41 Abs. 10 und 18	(Auflaufbremse);
§ 41 Abs. 15 und 18	(Dauerbremse).

(3) Die zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 1 und des Absatzes 4 nicht überschritten werden darf. Das zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 2 und der Absätze 5 und 6 nicht überschritten werden darf. Die zulässige Achslast und das zulässige Gesamtgewicht sind beim Betrieb des Fahrzeugs und der Fahrzeugkombination einzuhalten.

(4) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen - ausgenommen Straßenwalzen - darf die zulässige Achslast folgende Werte nicht übersteigen:

1. Einzelachslast
 - a) Einzelachsen 10,00 t
 - b) Einzelachsen (angetrieben) 11,50 t
 - c)
2. Doppelachslast von Kraftfahrzeugen unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast
 - a) Achsabstand weniger als 1,0 m 11,50 t
 - b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m 16,00 t
 - c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18,00 t;
 - d) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII ausgerüstet ist oder jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und dabei die höchstzulässige Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird, 19,00 t;
3. Doppelachslast von Anhängern unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast
 - a) Achsabstand weniger als 1,0 m 11,00 t
 - b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m 16,00 t
 - c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18,00 t
 - d) Achsabstand 1,8 m oder mehr 20,00 t
 - e)
4. Dreifachachslast unter Beachtung der Vorschriften für die Doppelachslast
 - a) Achsabstände nicht mehr als 1,3 m 21,00 t
 - b) Achsabstände mehr als 1,3 m und nicht mehr als 1,4 m 24,00 t.

Sind Fahrzeuge mit anderen Reifen als den in Satz 1 genannten versehen, so darf die Achslast höchstens 4,00 t betragen.

(5) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern - ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) - mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für die Achslasten folgende Werte nicht übersteigen:

1. Fahrzeuge mit nicht mehr als 2 Achsen
Kraftfahrzeuge und Anhänger jeweils 18,00 t
2. Fahrzeuge mit mehr als 2 Achsen
- ausgenommen Kraftfahrzeuge nach
Nummern 3 und 4 -
 - a) Kraftfahrzeuge 25,00 t
 - b) Kraftfahrzeuge mit einer Doppelachslast
nach Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe d 26,00 t;
 - c) Anhänger 24,00 t
 - d) Kraftomnibusse, die als Gelenkfahrzeuge
gebaut sind, 28,00 t;
3. Kraftfahrzeuge mit mehr als 3 Achsen
- ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummer 4 -
 - a) Kraftfahrzeuge mit 2 Doppelachsen,
deren Mitten mindestens 4,0 m
voneinander entfernt sind, 32,00 t
 - b) Kraftfahrzeuge mit 2 gelenkten Achsen
und mit einer Doppelachslast nach
Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe d und
deren höchstzulässige Belastung,
bezogen auf den Abstand zwischen
den Mitten der vordersten und der
hintersten Achse, 5,00 t je Meter
nicht übersteigen darf, nicht mehr
als 32,00 t;
4. Kraftfahrzeuge mit mehr als 4 Achsen
unter Beachtung der Vorschriften in
Nummer 3 32,00 t.

(5a) Abweichend von Absatz 5 gelten für die zulässigen Gewichte von Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen.

(6) Bei Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten, Anhängelasten und Einzelfahrzeuge folgende Werte nicht übersteigen:

1. Fahrzeugkombinationen mit weniger
als 4 Achsen 28,00 t;
2. Züge mit 4 Achsen
zweiachsiges Kraftfahrzeug mit
zweiachsigem Anhänger 36,00 t
3. zweiachsige Sattelzugmaschine mit
zweiachsigem Sattelanhänger
 - a) bei einem Achsabstand des
Sattelanhängers von 1,3 m und mehr 36,00 t
 - b) bei einem Achsabstand des
Sattelanhängers von mehr als 1,8 m,
wenn die Antriebsachse mit
Doppelbereifung und Luftfederung
oder einer als gleichwertig anerkannten

Federung nach Anlage XII ausgerüstet
ist, 38,00 t

c)

4. andere Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen
- a) mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5
Nr. 2 Buchstabe a 35,00 t
 - b) mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5
Nr. 2 Buchstabe b 36,00 t;
5. Fahrzeugkombinationen mit mehr als 4 Achsen 40,00 t;
6. Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dreiachsiger Sattelzugmaschine mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 368 S. 38) einen ISO-Container von 40 Fuß befördert 44,00 t.

(7) Das nach Absatz 6 zulässige Gesamtgewicht errechnet sich

1. bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers,
2. bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert
 - a) der zulässigen Stützlast des ziehenden Fahrzeugs oder
 - b) der zulässigen Stützlast des Starrdeichselanhängers,bei gleichen Werten um diesen Wert,
3. bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert
 - a) der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder
 - b) der zulässigen Aufliegebelastung des Sattelanhängers,bei gleichen Werten um diesen Wert.

Ergibt sich danach ein höherer Wert als

28,00 t	(Absatz 6 Nr. 1),
36,00 t	(Absatz 6 Nr. 2 und Nr. 3 Buchstabe a und Nr. 4 Buchstabe b),
38,00 t	(Absatz 6 Nr. 3 Buchstabe b),
35,00 t	(Absatz 6 Nr. 4 Buchstabe a),
40,00 t	(Absatz 6 Nr. 5) oder
44,00 t	(Absatz 6 Nr. 6),

so gelten als zulässiges Gesamtgewicht 28,00 t, 36,00 t, 38,00 t, 35,00 t, 40,00 t bzw. 44,00 t.

(8) Bei Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagenzügen darf das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht weniger als 25 vom Hundert des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen.

(9) Der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der ersten Achse seines Anhängers muß mindestens 3,0 m, bei Sattelkraftfahrzeugen und bei land- und forstwirtschaftlichen Zügen sowie bei Zügen, die aus einem Zugfahrzeug und Anhänger-Arbeitsmaschinen bestehen, mindestens 2,5 m betragen. Dies gilt nicht für Züge, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht mehr als 7,50 t oder das des Anhängers nicht mehr als 3,50 t beträgt.

(10) Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,50 t, die Teil einer fünf- oder sechssachsigen Fahrzeugkombination sind, müssen im grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten und den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum außerdem den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bedingungen entsprechen.

(11) Für Hubachsen oder Lastverlagerungsachsen sind die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden.

§ 34a Besetzung, Beladung und Kennzeichnung von Kraftomnibussen

(1) In Kraftomnibussen dürfen nicht mehr Personen und Gepäck befördert werden, als in der Zulassungsbescheinigung Teil I Sitz- und Stehplätze eingetragen sind und die jeweilige Summe der im Fahrzeug angeschriebenen Fahrgastplätze sowie die Angaben für die Höchstmasse des Gepäcks ausweisen.

(2) Auf Antrag des Verfügungsberechtigten oder auf Grund anderer Vorschriften können abweichend von den nach Absatz 1 jeweils zulässigen Platzzahlen auf die Einsatzart der Kraftomnibusse abgestimmte verminderte Platzzahlen festgelegt werden. Die verminderten Platzzahlen sind in der Zulassungsbescheinigung Teil I einzutragen und im Fahrzeug an gut sichtbarer Stelle in gut sichtbarer Schrift anzuschreiben.

(3) (weggefallen)

(4) (weggefallen)

(5) (weggefallen)

(6) (weggefallen)

(7) (weggefallen)

§ 34b Laufrollenlast und Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen

(1) Bei Fahrzeugen, die ganz oder teilweise auf endlosen Ketten oder Bändern laufen (Gleiskettenfahrzeuge), darf die Last einer Laufrolle auf ebener Fahrbahn 2,00 t nicht übersteigen. Gefederte Laufrollen müssen bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 8 t so angebracht sein, daß die Last einer um 60 mm angehobenen Laufrolle bei stehendem Fahrzeug nicht mehr als doppelt so groß ist wie die auf ebener Fahrbahn zulässige Laufrollenlast. Bei Fahrzeugen mit ungefederten Laufrollen und Gleisketten, die außen vollständig aus Gummiband bestehen, darf der Druck der Auflagefläche der Gleiskette auf die ebene Fahrbahn $0,8 \text{ N/mm(hoch)}^2$ nicht übersteigen. Als Auflagefläche gilt nur derjenige Teil einer Gleiskette, der tatsächlich auf einer ebenen Fahrbahn aufliegt. Die Laufrollen von Gleiskettenfahrzeugen können sowohl einzeln als auch über das gesamte Laufwerk abgefedert werden. Das Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen darf 24,00 t nicht übersteigen.

(2) Gleiskettenfahrzeuge dürfen die Fahrbahn zwischen der ersten und letzten Laufrolle höchstens mit 9,00 t je Meter belasten.

§ 35 Motorleistung

Bei Lastkraftwagen sowie Kraftomnibussen einschließlich Gepäckanhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagenzügen muß eine Motorleistung von mindestens 5,0 kW, bei Zugmaschinen und Zugmaschinenzügen - ausgenommen für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke - von mindestens 2,2 kW je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts des Kraftfahrzeugs und der jeweiligen Anhängelast vorhanden sein; dies gilt nicht für die mit elektrischer Energie angetriebenen Fahrzeuge sowie für Kraftfahrzeuge - auch mit Anhänger - mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.

§ 35a Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme, Rückhalteeinrichtungen für Kinder

(1) Der Sitz des Fahrzeugführers und sein Betätigungsraum sowie die Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs müssen so angeordnet und beschaffen sein, daß das Fahrzeug - auch bei angelegtem Sicherheitsgurt oder Verwendung eines anderen Rückhaltesystems - sicher geführt werden kann.

(2) Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und zur Güterbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen, Sitzen und, soweit ihre zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 t beträgt, an den vorderen Außensitzen zusätzlich mit Kopfstützen ausgerüstet sein.

(3) Die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge müssen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Außerdem müssen die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechend.

(5) Die Absätze 2 bis 4 gelten für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die hinsichtlich des Insassenraumes und des Fahrgestells den Baumerkmale der in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge gleichzusetzen sind, entsprechend. Bei Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t genügt für die hinteren Sitze die Ausrüstung mit Verankerungen zur Anbringung von Beckengurten und mit Beckengurten.

(6) Die Absätze 3 und 4 gelten nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind. Dies sind Kraftomnibusse ohne besonderen Gepäckraum sowie Kraftomnibusse mit zugelassenen Stehplätzen im Gang und auf einer Fläche, die größer oder gleich der Fläche für zwei Doppelsitze ist.

(7) Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme müssen so eingebaut sein, daß ihr einwandfreies Funktionieren bei vorschriftsmäßigem Gebrauch und auch bei Benutzung aller ausgewiesenen Sitzplätze gewährleistet ist und sie die Gefahr von Verletzungen bei Unfällen verringern.

(8) Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nicht angebracht sein. Diese

Beifahrerplätze müssen mit einem Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf diesem Platz versehen sein. Der Warnhinweis in Form eines Piktogramms kann auch einen erläuternden Text enthalten. Er muß dauerhaft angebracht und so angeordnet sein, daß er für eine Person, die eine nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtung für Kinder einbauen will, deutlich sichtbar ist. Anlage XXVIII zeigt ein Beispiel für ein Piktogramm. Falls der Warnhinweis bei geschlossener Tür nicht sichtbar ist, soll ein dauerhafter Hinweis auf das Vorhandensein eines Beifahrerairbags vom Beifahrerplatz aus gut zu sehen sein.

(9) Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird, müssen mit einem Sitz für den Beifahrer ausgerüstet sein. Dies gilt nicht bei der Mitnahme eines Kindes unter sieben Jahren, wenn für das Kind ein besonderer Sitz vorhanden und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Einrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten können.

(10) Sitze, ihre Lehnen und ihre Befestigungen in und an Fahrzeugen, die nicht unter die Vorschriften der Absätze 2 und 5 fallen, müssen sicheren Halt bieten und allen im Betrieb auftretenden Beanspruchungen standhalten. Klappbare Sitze und Rückenlehnen, hinter denen sich weitere Sitze befinden und die nach hinten nicht durch eine Wand von anderen Sitzen getrennt sind, müssen sich in normaler Fahr- oder Gebrauchsstellung selbsttätig verriegeln. Die Entriegelungseinrichtung muß von dem dahinterliegenden Sitz aus leicht zugänglich und bei geöffneter Tür auch von außen einfach zu betätigen sein. Rückenlehnen müssen so beschaffen sein, daß für die Insassen Verletzungen nicht zu erwarten sind.

(11) Abweichend von den Absätzen 2 bis 5 gelten für Verankerungen der Sicherheitsgurte und Sicherheitsgurte von dreirädrigen oder vierrädrigen Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen.

(12) In Kraftfahrzeugen integrierte Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

§ 35b Einrichtungen zum sicheren Führen der Fahrzeuge

(1) Die Einrichtungen zum Führen der Fahrzeuge müssen leicht und sicher zu bedienen sein.

(2) Für den Fahrzeugführer muß ein ausreichendes Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein.

§ 35c Heizung und Lüftung

Geschlossene Führerräume in Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen ausreichend beheizt und belüftet werden können.

§ 35d Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen

Die Beschaffenheit der Fahrzeuge muß sicheres Auf- und Absteigen ermöglichen.

§ 35e Türen

(1) Türen und Türverschlüsse müssen so beschaffen sein, daß beim Schließen störende Geräusche vermeidbar sind.

(2) Türverschlüsse müssen so beschaffen sein, daß ein unbeabsichtigtes Öffnen der Türen nicht zu erwarten ist.

(3) Die Türbänder (Scharniere) von Drehtüren - ausgenommen Falttüren - an den Längsseiten von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen auf der in der Fahrtrichtung vorn liegenden Seite der Türen angebracht sein. Dies gilt bei Doppeltüren für den Türflügel, der zuerst geöffnet wird; der andere Türflügel muß für sich verriegelt werden können. Türen müssen bei Gefahr von jedem erwachsenen Fahrgast geöffnet werden können.

(4) Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein.

§ 35f Notausstiege in Kraftomnibussen

Notausstiege in Kraftomnibussen sind innen und außen am Fahrzeug zu kennzeichnen. Notausstiege und hand- oder fremdkraftbetätigte Betriebstüren müssen sich in Notfällen bei stillstehendem oder mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h fahrendem Kraftomnibus jederzeit öffnen lassen; ihre Zugänglichkeit ist beim Betrieb der Fahrzeuge sicherzustellen. Besondere Einrichtungen zum Öffnen der Notausstiege und der Betriebstüren in Notfällen (Notbetätigungseinrichtungen) müssen als solche gekennzeichnet und ständig betriebsbereit sein; an diesen Einrichtungen oder in ihrer Nähe sind eindeutige Bedienungsanweisungen anzubringen.

§ 35g Feuerlöscher in Kraftomnibussen

(1) In Kraftomnibussen muss mindestens ein Feuerlöscher, in Doppeldeckfahrzeugen müssen mindestens zwei Feuerlöscher mit einer Füllmasse von jeweils 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.

(2) Ein Feuerlöscher ist in unmittelbarer Nähe des Fahrersitzes und in Doppeldeckfahrzeugen der zweite Feuerlöscher auf der oberen Fahrgastebene unterzubringen.

(3) Das Fahrpersonal muß mit der Handhabung der Löscher vertraut sein; hierfür ist neben dem Fahrpersonal auch der Halter des Fahrzeugs verantwortlich.

(4) Die Fahrzeughalter müssen die Feuerlöscher durch fachkundige Prüfer mindestens einmal innerhalb von 12 Monaten auf Gebrauchsfähigkeit prüfen lassen. Beim Prüfen, Nachfüllen und bei Instandsetzung der Feuerlöscher müssen die Leistungswerte und technischen Merkmale, die dem jeweiligen Typ zugrunde liegen, gewährleistet bleiben. Auf einem am Feuerlöscher befestigten Schild müssen der Name des Prüfers und der Tag der Prüfung angegeben sein.

§ 35h Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen

(1) In Kraftomnibussen sind Verbandkästen, die selbst und deren Inhalt an Erste-Hilfe-Material dem Normblatt DIN 13 164, Ausgabe Januar 1998 entsprechen, mitzuführen, und zwar mindestens

1. ein Verbandkasten in Kraftomnibussen mit nicht mehr als 22 Fahrgastplätzen,

2.2 Verbandkästen in anderen Kraftomnibussen.

(2) Verbandkästen in Kraftomnibussen müssen an den dafür vorgesehenen Stellen untergebracht sein; die Unterbringungsstellen sind deutlich zu kennzeichnen.

(3) In anderen als den in Absatz 1 genannten Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h mit Ausnahme von Krankenfahrstühlen, Krafträdern, Zug- oder Arbeitsmaschinen in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben sowie anderen Zug- oder Arbeitsmaschinen, wenn sie einachsiger sind, ist Erste-Hilfe-Material mitzuführen, das nach Art, Menge und Beschaffenheit mindestens dem Normblatt DIN 13 164, Ausgabe Januar 1998 entspricht. Das Erste-Hilfe-Material ist in einem Behältnis verpackt zu halten, das so beschaffen sein muß, daß es den Inhalt vor Staub und Feuchtigkeit sowie vor Kraft- und Schmierstoffen ausreichend schützt.

(4) Abweichend von Absatz 1 und 3 darf auch anderes Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden, das bei gleicher Art, Menge und Beschaffenheit mindestens denselben Zweck zur Erste-Hilfe-Leistung erfüllt.

§ 35i Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und Beförderung von Fahrgästen in Kraftomnibussen

(1) In Kraftomnibussen müssen die Fahrgastsitze so angeordnet sein, daß der Gang in Längsrichtung frei bleibt. Im übrigen müssen die Anordnung der Fahrgastsitze und ihre Mindestabmessungen sowie die Mindestabmessungen der für Fahrgäste zugänglichen Bereiche der Anlage X entsprechen.

(2) In Kraftomnibussen dürfen Fahrgäste nicht liegend befördert werden. Dies gilt nicht für Kinder in Kinderwagen.

§ 35j Brennverhalten der Innenausstattung bestimmter Kraftomnibusse

Die Innenausstattung von Kraftomnibussen, die weder für Stehplätze ausgelegt noch für die Benutzung im städtischen Verkehr bestimmt und mit mehr als 22 Sitzplätzen ausgestattet sind, muss den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über das Brennverhalten entsprechen.

§ 36 Bereifung und Laufflächen

(1) Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen müssen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, entsprechen. Sind land- oder forstwirtschaftliche Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungsdienstes mit Reifen ausgerüstet, die nur eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zulassen, müssen sie entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein. Bei Verwendung von M+S-Reifen (Winterreifen) gilt die Forderung hinsichtlich der Geschwindigkeit auch als erfüllt, wenn die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, jedoch

1. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Blickfeld des Fahrzeugführers sinnfällig angegeben ist,
2. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird.

Reifen oder andere Laufflächen dürfen keine Unebenheiten haben, die eine feste Fahrbahn beschädigen können; eiserne Reifen müssen abgerundete Kanten haben. Nägel müssen eingelassen sein.

(1a) Luftreifen, auf die sich die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen beziehen, müssen diesen Bestimmungen entsprechen.

(2) Die Räder der Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen mit Luftreifen versehen sein, soweit nicht nachstehend andere Bereifungen zugelassen sind. Als Luftreifen gelten Reifen, deren Arbeitsvermögen überwiegend durch den Überdruck des eingeschlossenen Luftinhalts bestimmt wird. Luftreifen an Kraftfahrzeugen und Anhängern müssen am ganzen Umfang und auf der ganzen Breite der Lauffläche mit Profilrillen oder Einschnitten versehen sein. Das Hauptprofil muß am ganzen Umfang eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen; als Hauptprofil gelten dabei die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa 3/4 der Laufflächenbreite einnimmt. Jedoch genügt bei Fahrrädern mit Hilfsmotor, Kleinkrafträdern und Leichtkrafträdern eine Profiltiefe von mindestens 1 mm.

(2a) An Kraftfahrzeugen - ausgenommen Personenkraftwagen - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und an ihren Anhängern dürfen die Räder einer Achse entweder nur mit Diagonal- oder nur mit Radialreifen ausgerüstet sein. Personenkraftwagen sowie andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und ihre Anhänger dürfen entweder nur mit Diagonal- oder nur mit Radialreifen ausgerüstet sein; im Zug gilt dies nur für das jeweilige Einzelfahrzeug. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für die nach § 58 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet Anhänger hinter Kraftfahrzeugen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren werden (Betriebsvorschrift). Satz 2 gilt nicht für Krafträder - ausgenommen Leichtkrafträder, Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor.

(2b) Reifenhersteller und Reifenerneuerer müssen Luftreifen für Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h mit ihrer Fabrik- oder Handelsmarke sowie mit Angaben kennzeichnen, aus denen Reifengröße, Reifenbauart, Tragfähigkeit, Geschwindigkeitskategorie, Herstellungs- bzw. Reifenerneuerungsdatum hervorgehen. Die Art und Weise der Angaben werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

(3) Statt Luftreifen sind für Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von nicht mehr als 25 km/h (für Kraftfahrzeuge ohne gefederte Triebachse jedoch nur bei Höchstgeschwindigkeiten von nicht mehr als 16 km/h) Gummireifen zulässig, die folgenden Anforderungen genügen: Auf beiden Seiten des Reifens muß eine 10 mm breite, hervorstehende und deutlich erkennbare Rippe die Grenze angeben, bis zu welcher der Reifen abgefahren werden darf; die Rippe darf nur durch Angaben über den Hersteller, die Größe und dergleichen sowie durch Aussparungen des Reifens unterbrochen sein. Der Reifen muß an der Abfahrgrenze noch ein Arbeitsvermögen von mindestens 60 J haben. Die Flächenpressung des Reifens darf unter der höchstzulässigen statischen Belastung 0,8 N/qmm nicht übersteigen. Der Reifen muß zwischen Rippe und Stahlband beiderseits die Aufschrift tragen: "60 J". Das Arbeitsvermögen von 60 J ist noch vorhanden, wenn die Eindrückung der Gummibereifung eines Rades mit Einzel- oder Doppelreifen beim Aufbringen einer Mehrlast von 1.000 kg auf die bereits mit der höchstzulässigen statischen Belastung beschwerte Bereifung um einen Mindestbetrag zunimmt, der sich nach folgender Formel errechnet:

$$f = \frac{6.000}{P + 500} ;$$

dabei bedeutet f den Mindestbetrag der Zunahme des Eindrucks in Millimetern und P die höchstzulässige statische Belastung in Kilogramm. Die höchstzulässige statische Belastung darf 100 N/mm der Grundflächenbreite des Reifens nicht übersteigen; sie darf jedoch 125 N/mm betragen, wenn die Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h nicht überschreiten und entsprechende Geschwindigkeitsschilder (§ 58) angebracht sind. Die Flächenpressung ist unter der höchstzulässigen statischen Belastung ohne Berücksichtigung der Aussparung auf der Lauffläche zu ermitteln. Die Vorschriften über das Arbeitsvermögen gelten nicht für Gummireifen an Elektrokarren mit gefederter Triebachse und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sowie deren Anhänger.

(4) Eiserne Reifen mit einem Auflagedruck von nicht mehr als 125 N/mm Reifenbreite sind zulässig

1. für Zugmaschinen in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben, deren zulässiges Gesamtgewicht 4 t und deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 8 km/h nicht übersteigt,
2. für Arbeitsmaschinen und Stapler (§ 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 8 km/h nicht übersteigt, und für Fahrzeuge, die von ihnen mitgeführt werden,
3. hinter Zugmaschinen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h (Betriebsvorschrift)
 - a) für Möbelwagen,
 - b) für Wohn- und Schaustellerwagen, wenn sie nur zwischen dem Festplatz oder Abstellplatz und dem nächstgelegenen Bahnhof oder zwischen dem Festplatz und einem in der Nähe gelegenen Abstellplatz befördert werden,
 - c) für Unterkunftswagen der Bauarbeiter, wenn sie von oder nach einer Baustelle befördert werden und nicht gleichzeitig zu einem erheblichen Teil der Beförderung von Gütern dienen,
 - d) für die beim Wegebau und bei der Wegeunterhaltung verwendeten fahrbaren Geräte und Maschinen bei der Beförderung von oder nach einer Baustelle,
 - e) für land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte und für Fahrzeuge zur Beförderung von land- oder forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern, Arbeitsgeräten oder Erzeugnissen.

(5) Bei Gleiskettenfahrzeugen (§ 34b Abs. 1 Satz 1) darf die Kette oder das Band (Gleiskette) keine schädlichen Kratzbewegungen gegen die Fahrbahn ausführen. Die Kanten der Bodenplatten und ihrer Rippen müssen rund sein. Die Rundungen metallischer Bodenplatten und Rippen müssen an den Längsseiten der Gleisketten einen Halbmesser von mindestens 60 mm haben. Der Druck der durch gefederte Laufrollen belasteten Auflagefläche von Gleisketten auf die ebene Fahrbahn darf 1,5 N/qmm, bei Fahrzeugen mit ungefederten Laufrollen und Gleisketten, die außen vollständig aus Gummiband bestehen, 0,8 N/qmm nicht übersteigen. Als Auflagefläche gilt nur derjenige Teil einer Gleiskette, der tatsächlich auf einer ebenen Fahrbahn aufliegt. Im Hinblick auf die Beschaffenheit der Laufflächen und der Federung wird für Gleiskettenfahrzeuge und Züge, in denen Gleiskettenfahrzeuge mitgeführt werden,

1. allgemein die Geschwindigkeit auf 8 km/h,
2. wenn die Laufrollen der Gleisketten mit 40 mm hohen Gummireifen versehen sind oder die Auflageflächen der Gleisketten ein Gummipolster haben, die Geschwindigkeit auf 16 km/h,
3. wenn die Laufrollen ungefedert sind und die Gleisketten außen vollständig aus Gummiband bestehen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h

beschränkt; sind die Laufflächen von Gleisketten gummigepolstert oder bestehen die Gleisketten außen vollständig aus Gummiband und sind die Laufrollen mit 40 mm hohen Gummireifen versehen oder besonders abgefedert, so ist die Geschwindigkeit nicht beschränkt.

§ 36a Radabdeckungen, Ersatzräder

(1) Die Räder von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern müssen mit hinreichend wirkenden Abdeckungen (Kotflügel, Schmutzfänger oder Radeinbauten) versehen sein.

(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,
2. die Hinterräder von Sattelzugmaschinen, wenn ein Sattelanhänger mitgeführt wird, dessen Aufbau die Räder überdeckt und die Anbringung einer vollen Radabdeckung nicht zuläßt; in diesem Falle genügen Abdeckungen vor und hinter dem Rad, die bis zur Höhe der Radoberkante reichen,
3. eisenbereifte Fahrzeuge,
4. Anhänger zur Beförderung von Eisenbahnwagen auf der Straße (Straßenroller),
5. Anhänger, die in der durch § 58 vorgeschriebenen Weise für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind,
6. land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte,
7. die hinter land- oder forstwirtschaftlichen einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen mitgeführten Sitzkarren (§ 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe i der Fahrzeug-Zulassungsverordnung),
8. die Vorderräder von mehrachsigen Anhängern für die Beförderung von Langholz.

(3) Für außen an Fahrzeugen mitgeführte Ersatzräder müssen Halterungen vorhanden sein, die die Ersatzräder sicher aufnehmen und allen betriebsüblichen Beanspruchungen standhalten können. Die Ersatzräder müssen gegen Verlieren durch 2 voneinander unabhängigen Einrichtungen gesichert sein. Die Einrichtungen müssen so beschaffen sein, daß eine von ihnen wirksam bleibt, wenn die andere - insbesondere durch Bruch, Versagen oder Bedienungsfehler - ausfällt.

§ 37 Gleitschutzeinrichtungen und Schneeketten

(1) Einrichtungen, die die Greifwirkung der Räder bei Fahrten außerhalb befestigter Straßen erhöhen sollen (sogenannte Bodengreifer und ähnliche Einrichtungen), müssen beim Befahren befestigter Straßen abgenommen werden, sofern nicht durch Auflegen von Schutzreifen oder durch Umklappen der Greifer oder durch Anwendung anderer Mittel nachteilige Wirkungen auf die Fahrbahn vermieden werden. Satz 1 gilt nicht, wenn zum Befahren befestigter Straßen Gleitschutzeinrichtungen verwendet werden, die so beschaffen und angebracht sind, daß sie die Fahrbahn nicht beschädigen können; die Verwendung kann durch die Bauartgenehmigung (§ 22a) auf Straßen mit bestimmten Decken und auf bestimmte Zeiten beschränkt werden.

(2) Einrichtungen, die das sichere Fahren auf schneebedeckter oder vereister Fahrbahn ermöglichen sollen (Schneeketten), müssen so beschaffen und angebracht sein, daß sie die Fahrbahn nicht beschädigen können. Schneeketten aus Metall dürfen nur bei elastischer Bereifung (§ 36 Abs. 2 und 3) verwendet werden. Schneeketten müssen die Lauffläche des Reifens so umspannen, daß bei jeder Stellung des Rades ein Teil der Kette die ebene Fahrbahn berührt. Die die Fahrbahn berührenden Teile der Ketten müssen kurze Glieder haben, deren Teilung etwa das Drei- bis Vierfache der Drahtstärke betragen muß. Schneeketten müssen sich leicht auflegen und abnehmen lassen und leicht nachgespannt werden können.

§ 38 Lenkeinrichtung

(1) Die Lenkeinrichtung muß leichtes und sicheres Lenken des Fahrzeugs gewährleisten; sie ist, wenn nötig, mit einer Lenkhilfe zu versehen. Bei Versagen der Lenkhilfe muss die Lenkbarkeit des Fahrzeugs erhalten bleiben.

(2) Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen, mit mindestens 4 Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, sowie ihre Anhänger müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h dürfen abweichend von Absatz 1 den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h dürfen abweichend von Absatz 1 den Vorschriften über Lenkanlagen entsprechen, die nach Absatz 2 für Lastkraftwagen anzuwenden sind.

(4) Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h dürfen abweichend von Absatz 1 entsprechend den Baumerkmale ihres Fahrgestells entweder den Vorschriften, die nach Absatz 2 für Lastkraftwagen oder nach Absatz 3 Satz 1 für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen angewendet werden dürfen, entsprechen. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h dürfen abweichend von Absatz 1 den Vorschriften, die nach Absatz 2 für Lastkraftwagen anzuwenden sind, entsprechen.

§ 38a Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen

(1) Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t - ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Dreirad-Kraftfahrzeuge - müssen mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung, Personenkraftwagen zusätzlich mit einer Wegfahrsperre ausgerüstet sein. Die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung und die Wegfahrsperre müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(2) Krafträder und Dreirad-Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm oder einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, ausgenommen Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor (§ 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe d der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), müssen mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(3) Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperren an Kraftfahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den vorstehenden Vorschriften entsprechen.

§ 38b Fahrzeug-Alarmsysteme

In Personenkraftwagen sowie in Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,00 t eingebaute

Fahrzeug-Alarmsysteme müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Fahrzeug-Alarmsysteme in anderen Kraftfahrzeugen müssen sinngemäß den vorstehenden Vorschriften entsprechen.

§ 39 Rückwärtsgang

Kraftfahrzeuge - ausgenommen einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 400 kg sowie Krafträder mit oder ohne Beiwagen - müssen vom Fahrersitz aus zum Rückwärtsfahren gebracht werden können.

§ 39a Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger

(1) Die in Personenkraftwagen und Kraftomnibussen sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen - ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen - eingebauten Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger müssen eine Kennzeichnung haben, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(2) Die in Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 eingebauten Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger müssen eine Kennzeichnung haben, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(3) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen müssen Betätigungseinrichtungen haben, deren Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

§ 40 Scheiben, Scheibenwischer, Scheibenwascher, Entfrosts- und Trocknungsanlagen für Scheiben

(1) Sämtliche Scheiben - ausgenommen Spiegel sowie Abdeckscheiben von lichttechnischen Einrichtungen und Instrumenten - müssen aus Sicherheitsglas bestehen. Als Sicherheitsglas gilt Glas oder ein glasähnlicher Stoff, deren Bruchstücke keine ernstlichen Verletzungen verursachen können. Scheiben aus Sicherheitsglas, die für die Sicht des Fahrzeugführers von Bedeutung sind, müssen klar, lichtdurchlässig und verzerrungsfrei sein.

(2) Windschutzscheiben müssen mit selbsttätig wirkenden Scheibenwischern versehen sein. Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer ist so zu bemessen, daß ein ausreichendes Blickfeld für den Führer des Fahrzeugs geschaffen wird.

(3) Dreirädrige Kleinkrafträder und dreirädrige oder vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Führerhaus nach § 30a Abs. 3 müssen mit Scheiben, Scheibenwischer, Scheibenwascher, Entfrosts- und Trocknungsanlagen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

§ 41 Bremsen und Unterlegkeile

(1) Kraftfahrzeuge müssen 2 voneinander unabhängige Bremsanlagen haben oder eine Bremsanlage mit 2 voneinander unabhängigen Bedienungseinrichtungen, von denen jede auch dann wirken kann, wenn die andere versagt. Die voneinander unabhängigen Bedienungseinrichtungen müssen durch getrennte Übertragungsmittel auf verschiedene Bremsflächen wirken, die jedoch in oder auf derselben Bremstrommel liegen können. Können mehr als 2 Räder gebremst werden, so dürfen gemeinsame Bremsflächen und (ganz oder teilweise) gemeinsame mechanische Übertragungseinrichtungen benutzt werden; diese müssen jedoch so gebaut sein, daß beim Bruch eines Teils noch mindestens 2 Räder, die

nicht auf derselben Seite liegen, gebremst werden können. Alle Bremsflächen müssen auf zwangsläufig mit den Rädern verbundene, nicht auskuppelbare Teile wirken. Ein Teil der Bremsflächen muß unmittelbar auf die Räder wirken oder auf Bestandteile, die mit den Rädern ohne Zwischenschaltung von Ketten oder Getriebeteilen verbunden sind. Dies gilt nicht, wenn die Getriebeteile (nicht Ketten) so beschaffen sind, daß ihr Versagen nicht anzunehmen und für jedes in Frage kommende Rad eine besondere Bremsfläche vorhanden ist. Die Bremsen müssen leicht nachstellbar sein oder eine selbsttätige Nachstellereinrichtung haben.

(1a) Absatz 1 Satz 2 bis 6 gilt nicht für Bremsanlagen von Kraftfahrzeugen, bei denen die Bremswirkung ganz oder teilweise durch die Druckdifferenz im hydrostatischen Kreislauf (hydrostatische Bremswirkung) erzeugt wird.

(2) Bei einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen genügt eine Bremse (Betriebsbremse), die so beschaffen sein muß, daß beim Bruch eines Teils der Bremsanlage noch mindestens ein Rad gebremst werden kann. Beträgt das zulässige Gesamtgewicht nicht mehr als 250 kg und wird das Fahrzeug von Fußgängern an Holmen geführt, so ist keine Bremsanlage erforderlich; werden solche Fahrzeuge mit einer weiteren Achse verbunden und vom Sitz aus gefahren, so genügt eine an der Zug- oder Arbeitsmaschine oder an dem einachsigen Anhänger befindliche Bremse nach § 65, sofern die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h nicht übersteigt.

(3) Bei Gleiskettenfahrzeugen, bei denen nur die beiden Antriebsräder der Laufketten gebremst werden, dürfen gemeinsame Bremsflächen für die Betriebsbremse und für die Feststellbremse benutzt werden, wenn mindestens 70 vom Hundert des Gesamtgewichts des Fahrzeugs auf dem Kettenlaufwerk ruht und die Bremsen so beschaffen sind, daß der Zustand der Bremsbeläge von außen leicht überprüft werden kann. Hierbei dürfen auch die Bremsnocken, die Nockenwellen mit Hebel oder ähnliche Übertragungsteile für beide Bremsen gemeinsam benutzt werden.

(4) Bei Kraftfahrzeugen - ausgenommen Krafträder - muß mit der einen Bremse (Betriebsbremse) eine mittlere Vollverzögerung von mindestens 5,0 m/s(hoch)2 erreicht werden; bei Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h genügt jedoch eine mittlere Vollverzögerung von 3,5 m/s(hoch)2.

(4a) Bei Kraftfahrzeugen - ausgenommen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 - muss es bei Ausfall eines Teils der Bremsanlage möglich sein, mit dem verbleibenden funktionsfähigen Teil der Bremsanlage oder mit der anderen Bremsanlage des Kraftfahrzeugs nach Absatz 1 Satz 1 mindestens 44 vom Hundert der in Absatz 4 vorgeschriebenen Bremswirkung zu erreichen, ohne dass das Kraftfahrzeug seine Spur verlässt.

(5) Bei Kraftfahrzeugen - ausgenommen Krafträder - muß die Bedienungseinrichtung einer der beiden Bremsanlagen feststellbar sein; bei Krankenfahrstühlen und bei Fahrzeugen, die die Baumerkmale von Krankenfahrstühlen aufweisen, deren Geschwindigkeit aber 30 km/h übersteigt, darf jedoch die Betriebsbremse anstatt der anderen Bremse feststellbar sein. Die festgestellte Bremse muß ausschließlich durch mechanische Mittel und ohne Zuhilfenahme der Bremswirkung des Motors das Fahrzeug auf der größten von ihm befahrbaren Steigung am Abrollen verhindern können. Mit der Feststellbremse muß eine mittlere Verzögerung von mindestens 1,5 m/s(hoch)2 erreicht werden.

(6) (weggefallen)

(7) Bei Kraftfahrzeugen, die mit gespeicherter elektrischer Energie angetrieben werden, kann eine der beiden Bremsanlagen eine elektrische Widerstands- oder Kurzschlußbremse sein; in diesem Fall findet Absatz 1 Satz 5 keine Anwendung.

(8) Betriebsfußbremsen an Zugmaschinen - ausgenommen an Gleiskettenfahrzeugen -, die zur Unterstützung des Lenkens als Einzelradbremsen ausgebildet sind, müssen auf öffentlichen Straßen so gekoppelt sein, daß eine gleichmäßige Bremswirkung gewährleistet ist, sofern sie nicht mit einem besonderen Bremshebel gemeinsam betätigt werden können. Eine unterschiedliche Abnutzung der Bremsen muß durch eine leicht bedienbare Nachstelleinrichtung ausgleichbar sein oder sich selbsttätig ausgleichen.

(9) Zwei- oder mehrachsige Anhänger - ausgenommen zweiachsige Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m - müssen eine ausreichende, leicht nachstellbare oder sich selbsttätig nachstellende Bremsanlage haben; mit ihr muß eine mittlere Vollverzögerung von mindestens $5,0 \text{ m/s(hoch)}^2$ - bei Sattelanhängern von mindestens $4,5 \text{ m/s(hoch)}^2$ - erreicht werden. Bei Anhängern hinter Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h (Betriebsvorschrift) genügt eine eigene mittlere Vollverzögerung von $3,5 \text{ m/s(hoch)}^2$, wenn die Anhänger für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind (§ 58). Die Bremse muß feststellbar sein. Die festgestellte Bremse muß ausschließlich durch mechanische Mittel den vollbelasteten Anhänger auch bei einer Steigung von 18 vom Hundert und in einem Gefälle von 18 vom Hundert auf trockener Straße am Abrollen verhindern können. Die Betriebsbremsanlagen von Kraftfahrzeug und Anhänger müssen vom Fahrersitz aus mit einer einzigen Betätigungseinrichtung abstufbar bedient werden können oder die Betriebsbremsanlage des Anhängers muß selbsttätig wirken; die Bremsanlage des Anhängers muß diesen, wenn dieser sich vom ziehenden Fahrzeug trennt, auch bei einer Steigung von 18 vom Hundert und in einem Gefälle von 18 vom Hundert selbsttätig zum Stehen bringen. Anhänger hinter Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen eine auf alle Räder wirkende Bremsanlage haben; dies gilt nicht für die nach § 58 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichneten Anhänger hinter Fahrzeugen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren werden (Betriebsvorschrift).

(10) Auflaufbremsen sind nur bei Anhängern zulässig mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als

1. 8,00 t und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,
2. 8,00 t und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, wenn die Bremse auf alle Räder wirkt,
3. 3,50 t, wenn die Bremse auf alle Räder wirkt.

Bei Sattelanhängern sind Auflaufbremsen nicht zulässig. In einem Zug darf nur ein Anhänger mit Auflaufbremse mitgeführt werden; jedoch sind hinter Zugmaschinen zwei Anhänger mit Auflaufbremse zulässig, wenn

1. beide Anhänger mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind,
2. der Zug mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren wird,
3. nicht das Mitführen von mehr als einem Anhänger durch andere Vorschriften untersagt ist.

(11) An einachsigen Anhängern und zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m ist eine eigene Bremse nicht erforderlich, wenn der Zug die für das ziehende Fahrzeug vorgeschriebene Bremsverzögerung erreicht und die Achslast des Anhängers die Hälfte des Leergewichts des ziehenden Fahrzeugs, jedoch 0,75 t

nicht übersteigt. Beträgt jedoch bei diesen Anhängern die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, so darf unter den in Satz 1 festgelegten Bedingungen die Achslast mehr als 0,75 t, aber nicht mehr als 3,0 t betragen. Soweit Anhänger nach Satz 1 mit einer eigenen Bremse ausgerüstet sein müssen, gelten die Vorschriften des Absatzes 9 entsprechend; bei Sattelanhängern muß die Wirkung der Betriebsbremse dem von der Achse oder der Achsgruppe (§ 34 Abs. 1) getragenen Anteil des zulässigen Gesamtgewichts des Sattelanhängers entsprechen.

(12) Die vorgeschriebenen Bremsverzögerungen müssen auf ebener, trockener Straße mit gewöhnlichem Kraftaufwand bei voll belastetem Fahrzeug, erwärmten Bremsstrommeln und (außer bei der im Absatz 5 vorgeschriebenen Bremse) auch bei Höchstgeschwindigkeit erreicht werden, ohne daß das Fahrzeug seine Spur verläßt. Die in den Absätzen 4, 6 und 7 vorgeschriebenen Verzögerungen müssen auch beim Mitführen von Anhängern erreicht werden. Die mittlere Vollverzögerung wird entweder

1. nach Abschnitt 1.1.2 des Anhangs II der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juni 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger (ABl. EG Nr. L 202 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/12/EG der Kommission vom 27. Januar 1998 (ABl. EG Nr. L 81 S. 1), oder
2. aus der Geschwindigkeit $v(tief)1$ und dem Bremsweg $s(tief)1$ ermittelt, wobei $v(tief)1$ die Geschwindigkeit ist, die das Fahrzeug bei der Abbremsung nach einer Ansprech- und Schwellzeit von höchstens 0,6 s hat, und $s(tief)1$ der Weg ist, den das Fahrzeug ab der Geschwindigkeit $v(tief)1$ bis zum Stillstand des Fahrzeugs zurücklegt.

Von dem in den Sätzen 1 bis 3 vorgeschriebenen Verfahren kann, insbesondere bei Nachprüfungen nach § 29, abgewichen werden, wenn Zustand und Wirkung der Bremsanlage auf andere Weise feststellbar sind. Bei der Prüfung neu zuzulassender Fahrzeuge muß eine dem betriebsüblichen Nachlassen der Bremswirkung entsprechend höhere Verzögerung erreicht werden; außerdem muß eine ausreichende, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Dauerleistung der Bremsen für längere Talfahrten gewährleistet sein.

(13) Von den vorstehenden Vorschriften über Bremsen sind befreit

1. Zugmaschinen in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben, wenn ihr zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 4 t und ihre durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 8 km/h beträgt,
2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h und von ihnen mitgeführte Fahrzeuge,
3. hinter Zugmaschinen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h gefahren werden, mitgeführte
 - a) Möbelwagen,
 - b) Wohn- und Schaustellerwagen, wenn sie nur zwischen dem Festplatz oder Abstellplatz und dem nächstgelegenen Bahnhof oder zwischen dem Festplatz und einem in der Nähe gelegenen Abstellplatz befördert werden,
 - c) Unterkunftswagen der Bauarbeiter, wenn sie von oder nach einer Baustelle befördert werden und nicht gleichzeitig zu einem erheblichen Teil der Beförderung von Gütern dienen,
 - d) beim Wegebau und bei der Wegeunterhaltung verwendete fahrbare Geräte und Maschinen bei der Beförderung von oder nach einer Baustelle,
 - e) land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte,
 - f) Fahrzeuge zur Beförderung von land- oder forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern, Geräten oder Erzeugnissen, wenn die Fahrzeuge eisenbereift oder in der durch § 58 vorgeschriebenen Weise für eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h gekennzeichnet sind.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Die Fahrzeuge müssen jedoch eine ausreichende Bremse haben, die während der Fahrt leicht bedient werden kann und feststellbar ist. Ungefederte land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen, deren Leergewicht das Leergewicht des ziehenden Fahrzeugs nicht übersteigt, jedoch höchstens 3 t erreicht, brauchen keine eigene Bremse zu haben.

(14) Die nachstehend genannten Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen mit Unterlegkeilen ausgerüstet sein. Erforderlich sind mindestens

1. ein Unterlegkeil bei

- a) Kraftfahrzeugen - ausgenommen Gleiskettenfahrzeuge - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 4 t,
- b) zweiachsigen Anhängern - ausgenommen Sattel- und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg,

2. 2 Unterlegkeile bei

- a) drei- und mehrachsigen Fahrzeugen,
- b) Sattelanhängern,
- c) Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg.

Unterlegkeile müssen sicher zu handhaben und ausreichend wirksam sein. Sie müssen im oder am Fahrzeug leicht zugänglich mit Halterungen angebracht sein, die ein Verlieren und Klappern ausschließen. Haken oder Ketten dürfen als Halterungen nicht verwendet werden.

(15) Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5,5 t sowie andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t müssen außer mit den Bremsen nach den vorstehenden Vorschriften mit einer Dauerbremse ausgerüstet sein. Als Dauerbremsen gelten Motorbremsen oder in der Bremswirkung gleichartige Einrichtungen. Die Dauerbremse muß mindestens eine Leistung aufweisen, die der Bremsbeanspruchung beim Befahren eines Gefälles von 7 vom Hundert und 6 km Länge durch das voll beladene Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Bei Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t muß die Betriebsbremse den Anforderungen des Satzes 3 entsprechen, bei Sattelanhängern nur dann, wenn das um die zulässige Aufliegebelastung verringerte zulässige Gesamtgewicht mehr als 9 t beträgt. Die Sätze 1 bis 4 gelten nicht für

- 1. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und
- 2. Fahrzeuge, die nach § 58 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind und die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h betrieben werden.

(16) Druckluftbremsen und hydraulische Bremsen von Kraftomnibussen müssen auch bei Undichtigkeit an einer Stelle mindestens 2 Räder bremsen können, die nicht auf derselben Seite liegen. Bei Druckluftbremsen von Kraftomnibussen muß das unzulässige Absinken des Drucks im Druckluftbehälter dem Führer durch eine optisch oder akustisch wirkende Warneinrichtung deutlich angezeigt werden.

(17) Beim Mitführen von Anhängern mit Druckluftbremsanlage müssen die Vorratsbehälter des Anhängers auch während der Betätigung der Betriebsbremsanlage nachgefüllt werden können (Zweileitungsbremsanlage mit Steuerung durch Druckanstieg), wenn die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 25 km/h beträgt.

(18) Abweichend von den Absätzen 1 bis 11, Absatz 12 Satz 1, 2, 3 und 5, Absatz 13 und 15 bis 17 müssen Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen -

ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen - und Sattelzugmaschinen mit mindestens 4 Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger - ausgenommen Anhänger nach Absatz 10 Satz 1 Nr. 1 und 2 oder Absatz 11 Satz 2, Muldenkipper, Stapler, Elektrokarren, Autoschütter - den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen. Andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells den vorgenannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen. Austauschbremsbeläge für die in Satz 1 und 2 genannten Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(19) Abweichend von den Absätzen 1 bis 11, Absatz 12 Satz 1, 2, 3 und 5, Absatz 13 und den Absätzen 17 und 18 müssen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen.

(20) Abweichend von den Absätzen 1 bis 11, 12 Satz 1, 2, 3 und 5, Absatz 13 und den Absätzen 17 bis 19 müssen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h dürfen den Vorschriften über Bremsanlagen nach Satz 1 entsprechen.

§ 41a Druckgasanlagen und Druckbehälter

(1) Kraftfahrzeugtypen, die mit speziellen Ausrüstungen oder Bauteilen für die Verwendung von

1. verflüssigtem Gas (LPG) oder
2. komprimiertem Erdgas (CNG)

in ihrem Antriebssystem ausgestattet sind, müssen hinsichtlich des Einbaus dieser Ausrüstungen oder Bauteile nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen genehmigt sein.

(2) Spezielle Nachrüstsyste für die Verwendung von

1. verflüssigtem Gas (LPG) oder
2. komprimiertem Erdgas (CNG)

im Antriebssystem eines Kraftfahrzeugs müssen hinsichtlich ihrer Ausführung nach der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung genehmigt sein.

(3) Spezielle Bauteile für die Verwendung von

1. verflüssigtem Gas (LPG) oder
2. komprimiertem Erdgas (CNG)

im Antriebssystem eines Kraftfahrzeugs müssen hinsichtlich ihrer Ausführung nach der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung genehmigt sein. Ferner müssen für den Einbau die Bedingungen der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung erfüllt werden.

(4) Hersteller von Bauteilen für Ausrüstungen nach Absatz 1 oder Nachrüstsyste nach Absatz 2 oder von speziellen Bauteilen nach Absatz 3 müssen diesen die notwendigen Informationsunterlagen, entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, für den Einbau, die sichere Verwendung während der vorgesehenen Betriebsdauer und die empfohlenen Wartungen beifügen. Den für den Einbau, den Betrieb und die Prüfungen verantwortlichen Personen sind diese Unterlagen bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

(5) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit Ausrüstungen nach Absatz 2 oder Absatz 3 ausgestattet worden sind, haben nach dem Einbau eine Gasanlagenprüfung (Gassystemeinbauprüfung) nach Anlage XVII durchführen zu lassen.

Gassystemeinbauprüfungen dürfen nur durchgeführt werden von

1. verantwortlichen Personen in hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, sofern das Gassystem in der jeweiligen Kraftfahrzeugwerkstatt eingebaut wurde,
2. amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr,
3. Prüfsachverständigen im Sinne der Anlage VIIIb Nr. 3.9.

Nach der Gassystemeinbauprüfung haben Halter von Kraftfahrzeugen mit Ausrüstungen nach Absatz 3 eine Begutachtung nach § 21 zur Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis durchführen zu lassen.

(6) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit Ausrüstungen nach den Absätzen 1 bis 3 ausgestattet sind, haben im Zusammenhang mit jeder Reparatur der Gasanlage eine Gasanlagenprüfung nach Anlage XVII durchführen zu lassen. Dies gilt auch, wenn die Gasanlage durch Brand oder Unfall beeinträchtigt wurde. Die Gasanlagenprüfungen dürfen nur durchgeführt werden von

1. verantwortlichen Personen in hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder Fachkräften unter deren Aufsicht,
2. amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr,
3. Prüfsachverständigen im Sinne der Anlage VIIIb Nr. 3.9.

(7) Die Anerkennung der Kraftfahrzeugwerkstätten für die Durchführung der Gassystemeinbauprüfungen nach Absatz 5, der Gasanlagenprüfungen nach Absatz 6 und der Untersuchungen nach Anlage VIII Nr. 3.1.1.2 hat nach Anlage XVIIa zu erfolgen. Die Schulung der in Absatz 5 Satz 2 Nr. 2 und 3 sowie Absatz 6 Satz 3 Nr. 2 und 3 genannten Personen hat in entsprechender Anwendung der Nummern 2.5, 7.3 und 7.4 der Anlage XVIIa zu erfolgen, wobei der Umfang der erstmaligen Schulung dem einer Wiederholungsschulung entsprechen kann.

(8) Druckbehälter für Druckluftbremsanlagen und Nebenaggregate müssen die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen erfüllen. Sie dürfen auch aus anderen Werkstoffen als Stahl und Aluminium hergestellt werden, wenn sie den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen und für sie die gleiche Sicherheit und Gebrauchstüchtigkeit nachgewiesen ist. Druckbehälter sind entsprechend des Anhangs zu kennzeichnen.

§ 41b Automatischer Blockierverhinderer

(1) Ein automatischer Blockierverhinderer ist der Teil einer Betriebsbremsanlage, der selbsttätig den Schlupf in der Drehrichtung des Rads an einem oder mehreren Rädern des Fahrzeugs während der Bremsung regelt.

(2) Folgende Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h müssen mit einem automatischen Blockierverhinderer ausgerüstet sein:

1. Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t,
2. Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t; dies gilt für Sattelanhänger nur dann, wenn das um die Aufliegebelastung verringerte zulässige Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt,
3. Kraftomnibusse,
4. Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

Andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells den in Nummern 1 bis 4 genannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, müssen ebenfalls mit einem automatischen Blockierverhinderer ausgerüstet sein.

(3) Fahrzeuge mit einem automatischen Blockierverhinderer müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Anhänger mit einem automatischen Blockierverhinderer, aber ohne automatisch-lastabhängige Bremskraftregelung dürfen nur mit Kraftfahrzeugen verbunden werden, die die Funktion des automatischen Blockierverhinderers im Anhänger sicherstellen.

(5) Absatz 2 gilt nicht für Anhänger mit Auflaufbremse sowie für Kraftfahrzeuge mit mehr als vier Achsen.

§ 42 Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht

(1) Die gezogene Anhängelast darf bei

1. Personenkraftwagen, ausgenommen solcher nach Nummer 2, und Lastkraftwagen, ausgenommen solcher nach Nummer 3, weder das zulässige Gesamtgewicht,
2. Personenkraftwagen, die gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG Geländefahrzeuge sind, weder das 1,5fache des zulässigen Gesamtgewichts,
3. Lastkraftwagen in Zügen mit durchgehender Bremsanlage weder das 1,5fache des zulässigen Gesamtgewichts

des ziehenden Fahrzeugs noch den etwa vom Hersteller des ziehenden Fahrzeugs angegebenen oder amtlich als zulässig erklärten Wert übersteigen. Bei Personenkraftwagen nach Nummer 1 oder 2 darf das tatsächliche Gesamtgewicht des Anhängers (Achslast zuzüglich Stützlast) jedoch in keinem Fall mehr als 3.500 kg betragen. Die Anhängelast bei Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 darf nur 50 vom Hundert der Leermasse des Kraftfahrzeugs betragen.

(2) Hinter Krafträdern und Personenkraftwagen dürfen Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse nur mitgeführt werden, wenn das ziehende Fahrzeug Allradbremse und der Anhänger nur eine Achse hat; Krafträder gelten trotz getrennter Bedienungseinrichtungen für die Vorderrad- und Hinterradbremse als Fahrzeuge mit Allradbremse, Krafträder mit Beiwagen jedoch nur dann, wenn auch das Beiwagenrad eine Bremse hat. Werden einachsige Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse mitgeführt, so darf die Anhängelast höchstens die Hälfte des um 75 kg erhöhten Leergewichts des ziehenden Fahrzeugs, aber nicht mehr als 750 kg betragen.

(2a) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für das Abschleppen von betriebsunfähigen Fahrzeugen.

(3) Das Leergewicht ist das Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs ohne austauschbare Ladungsträger (Behälter, die dazu bestimmt und geeignet sind, Ladungen aufzunehmen und auf oder an verschiedenen Trägerfahrzeugen verwendet zu werden, wie Container, Wechselbehälter), aber mit zu 90% gefüllten eingebauten Kraftstoffbehältern und zu 100% gefüllten Systemen für andere Flüssigkeiten (ausgenommen Systeme für gebrauchtes Wasser) einschließlich des Gewichts aller im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile (z.B. Ersatzräder und -bereifung, Ersatzteile, Werkzeug, Wagenheber, Feuerlöscher, Aufsteckwände, Planengestell mit Planenbügeln und Planenlatten oder Planenstangen, Plane, Gleitschutzeinrichtungen, Belastungsgewichte), bei anderen Kraftfahrzeugen als Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 zuzüglich 75 kg als Fahrergewicht. Austauschbare Ladungsträger, die Fahrzeuge miteinander verbinden oder Zugkräfte übertragen, sind Fahrzeugteile.

§ 43 Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen

(1) Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen müssen so ausgebildet und befestigt sein, daß die nach dem Stand der Technik erreichbare Sicherheit - auch bei der Bedienung der Kupplung - gewährleistet ist. Die Zuggabel von Mehrachsanhängern muß bodenfrei sein. Die Zugöse dieser Anhänger muß jeweils in Höhe des Kupplungsmauls einstellbar sein; dies gilt bei anderen Kupplungsarten sinngemäß. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht für Anhänger hinter Elektrokarren mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht mehr als 2 t beträgt.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge mit mehr als einer Achse müssen vorn, Personenkraftwagen - ausgenommen solche, für die nach der Betriebserlaubnis eine Anhängelast nicht zulässig ist - auch hinten, eine ausreichend bemessene und leicht zugängliche Einrichtung zum Befestigen einer Abschleppstange oder eines Abschleppseils haben. An selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern darf diese Einrichtung hinten angeordnet sein.

(3) Bei Verwendung von Abschleppstangen oder Abschleppseilen darf der lichte Abstand vom ziehenden zum gezogenen Fahrzeug nicht mehr als 5 m betragen. Abschleppstangen und Abschleppseile sind ausreichend erkennbar zu machen, z.B. durch einen roten Lappen.

(4) Anhängerkupplungen müssen selbsttätig wirken. Nicht selbsttätige Anhängerkupplungen sind jedoch zulässig,

1. an Zugmaschinen und an selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern, wenn der Führer den Kupplungsvorgang von seinem Sitz aus beobachten kann,
2. an Krafträdern und Personenkraftwagen,
3. an Anhängern hinter Zugmaschinen in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben,
4. zur Verbindung von anderen Kraftfahrzeugen mit einachsigen Anhängern oder zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t.

In jedem Fall muß die Herstellung einer betriebssicheren Verbindung leicht und gefahrlos möglich sein.

(5) Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 und ihre Anbringung an diesen Kraftfahrzeugen müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

§ 44 Stützeinrichtung und Stützlast

(1) An Sattelanhängern muß eine Stützeinrichtung vorhanden sein oder angebracht werden können. Wenn Sattelanhänger so ausgerüstet sind, daß die Verbindung der Kupplungsteile sowie der elektrischen Anschlüsse und der Bremsanschlüsse selbsttätig erfolgen kann, müssen die Anhänger eine Stützeinrichtung haben, die sich nach dem Ankuppeln des Anhängers selbsttätig vom Boden abhebt.

(2) Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) müssen eine der Höhe nach einstellbare Stützeinrichtung haben, wenn die Stützlast bei gleichmäßiger Lastverteilung mehr als 50 kg beträgt. Dies gilt jedoch nicht für Starrdeichselanhänger hinter Kraftfahrzeugen mit einem zum Anheben der Deichsel geeigneten Kraftheber. Stützeinrichtungen müssen unverlierbar untergebracht sein.

(3) Bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t darf die vom ziehenden Fahrzeug

aufzunehmende Mindeststützlast nicht weniger als 4 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers betragen; sie braucht jedoch nicht mehr als 25 kg zu betragen. Die technisch zulässige Stützlast des Zugfahrzeugs ist vom Hersteller festzulegen; sie darf - ausgenommen bei Krafträdern - nicht geringer als 25 kg sein. Bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t darf die vom ziehenden Fahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast nicht weniger als 4 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers betragen, sie braucht jedoch nicht mehr als 500 kg zu betragen. Die maximal zulässige Stützlast darf bei diesen Anhängern - ausgenommen bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern), die für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h gekennzeichnet sind (§ 58) und land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten - höchstens 15 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Starrdeichselanhängers (einschließlich Zentralachsanhängers), aber nicht mehr als 2,00 t betragen. Bei allen Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) darf weder die für die Anhängerkupplung oder die Zugeinrichtung noch die vom Hersteller des ziehenden Fahrzeugs angegebene Stützlast überschritten werden.

§ 45 Kraftstoffbehälter

(1) Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest sein. Sie müssen bei doppeltem Betriebsüberdruck, mindestens aber bei einem Überdruck von 0,3 bar, dicht sein. Weichgelötete Behälter müssen auch nach dem Ausschmelzen des Lotes zusammenhalten. Auftretender Überdruck oder den Betriebsdruck übersteigender Druck muß sich durch geeignete Einrichtungen (Öffnungen, Sicherheitsventile und dergleichen) selbsttätig ausgleichen. Entlüftungsöffnungen sind gegen Hindurchschlagen von Flammen zu sichern. Am Behälter weich angelötete Teile müssen zugleich vernietet, angeschraubt oder in anderer Weise sicher befestigt sein. Kraftstoff darf aus dem Füllverschluß oder den zum Ausgleich von Überdruck bestimmten Einrichtungen auch bei Schräglage, Kurvenfahrt oder Stößen nicht ausfließen.

(2) Kraftstoffbehälter für Vergaserkraftstoff dürfen nicht unmittelbar hinter der Frontverkleidung des Fahrzeugs liegen; sie müssen so vom Motor getrennt sein, daß auch bei Unfällen eine Entzündung des Kraftstoffs nicht zu erwarten ist. Dies gilt nicht für Krafträder und für Zugmaschinen mit offenem Führersitz.

(3) Bei Kraftomnibussen dürfen Kraftstoffbehälter nicht im Fahrgast- oder Führerraum liegen. Sie müssen so angebracht sein, daß bei einem Brand die Ausstiege nicht unmittelbar gefährdet sind. Bei Kraftomnibussen müssen Behälter für Vergaserkraftstoff hinten oder seitlich unter dem Fußboden in einem Abstand von mindestens 500 mm von den Türöffnungen untergebracht sein. Kann dieses Maß nicht eingehalten werden, so ist ein entsprechender Teil des Behälters mit Ausnahme der Unterseite durch eine Blechwand abzuschirmen.

(4) Für Kraftstoffbehälter und deren Einbau sowie den Einbau der Kraftstoffzufuhrleitungen in Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 sind die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden.

§ 46 Kraftstoffleitungen

(1) Kraftstoffleitungen sind so auszuführen, daß Verwindungen des Fahrzeugs, Bewegungen des Motors und dergleichen keinen nachteiligen Einfluß auf die Haltbarkeit ausüben.

(2) Rohrverbindungen sind durch Verschraubung ohne Lötung oder mit hart aufgelötetem Nippel herzustellen. In die Kraftstoffleitung muß eine vom Führersitz aus während der Fahrt leicht zu bedienende Absperrereinrichtung eingebaut sein; sie kann fehlen,

wenn die Fördereinrichtung für den Kraftstoff den Zufluß zu dem Vergaser oder zur Einspritzpumpe bei stehendem Motor unterbricht oder wenn das Fahrzeug ausschließlich mit Dieselmotorkraftstoff betrieben wird. Als Kraftstoffleitungen können fugenlose, elastische Metallschläuche oder kraftstofffeste andere Schläuche aus schwer brennbaren Stoffen eingebaut werden; sie müssen gegen mechanische Beschädigungen geschützt sein.

(3) Kraftstoffleitungen, Vergaser und alle anderen kraftstoffführenden Teile sind gegen betriebstörende Wärme zu schützen und so anzuordnen, daß abtropfender oder verdunstender Kraftstoff sich weder ansammeln noch an heißen Teilen oder an elektrischen Geräten entzünden kann.

(4) Bei Kraftomnibussen dürfen Kraftstoffleitungen nicht im Fahrgast- oder Führerraum liegen. Bei diesen Fahrzeugen darf der Kraftstoff nicht durch Schwerkraft gefördert werden.

§ 47 Abgase

(1) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor mit mindestens vier Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h - mit Ausnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen und Staplern -, soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens und der Anforderungen in bezug auf die Kraftstoffe den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h - mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie anderen Arbeitsmaschinen und Staplern - soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 190 S. 1), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, fallen, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe dieser Richtlinie entsprechen. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, auf die sich die Anlage XVI bezieht, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe (feste Bestandteile - Dieselpartikel) im Abgas der Anlage XVI oder der Richtlinie 72/306/EWG, geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, entsprechen.

(3) Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften

1. der Anlage XXIII oder
2. des Anhangs III A der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) oder späteren Änderungen dieses Anhangs in der Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 214 S. 1), berichtigt durch die Berichtigung der Richtlinie 88/436/EWG (ABl. EG Nr. L 303 S. 36), oder der Richtlinie 89/491/EWG der Kommission vom 17. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 238 S. 43) oder
3. der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1) - ausgenommen die Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 oder 8.3 in Anspruch nehmen - oder

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

4. der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) - ausgenommen die Fahrzeuge, die die weniger strengen Grenzwertanforderungen der Klasse II oder III des Anhangs I in den Nummern 5.3.1.4 und 7.1.1.1 oder die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.3 in Anspruch nehmen - oder
5. der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) - und die Grenzwerte der Fahrzeugklasse M in Anhang I Nr. 5.3.1.4 einhalten - oder
6. der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) oder
7. der Richtlinie 98/77/EG der Kommission vom 2. Oktober 1998 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 286 S. 34) oder
8. der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) oder
9. der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) oder
10. der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) oder
11. der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 16 S. 32)
12. der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 291 S. 20) oder
13. der Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EU Nr. L 206 S. 29)

entsprechen, gelten als schadstoffarm.

(3a) Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor gelten als besonders partikelreduziert, wenn sie den Anforderungen einer der in Anlage XXVI Nr. 2 festgelegten Minderungsstufen entsprechen.

(4) Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXIV entsprechen, gelten als bedingt schadstoffarm. Eine erstmalige Anerkennung als bedingt schadstoffarm ist ab 1. November 1993 nicht mehr zulässig.

(5) Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren,
1. die den Vorschriften der Anlage XXV oder

2. mit einem Hubraum von weniger als 1.400 Kubikzentimetern, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 226 S. 1)

entsprechen, gelten als schadstoffarm.

(6) Fahrzeuge oder Motoren für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(7) Krafträder, auf die sich die Regelung Nr. 40 - Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung - des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 14. September 1983 (BGBl. II S. 584), bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften der Regelung Nr. 40, zuletzt geändert durch Verordnung zur Änderung 1 und zum Korrigendum 3 der ECE-Regelung Nr. 40 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung vom 29. Dezember 1992 (BGBl. 1993 II S. 110), entsprechen; dies gilt auch für Krafträder mit einer Leermasse von mehr als 400 kg.

(8) Andere Krafträder als die in Absatz 7 genannten müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens von Vorschriften der Regelung Nr. 47 - Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Fahrräder mit Hilfsmotor hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung - des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 26. Oktober 1981 (BGBl. II S. 930), entsprechen.

(8a) Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(8b) Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11. November 1998 (BGBl. I S. 3411), die der Umsetzung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikel aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) dient, fallen, müssen mit Motoren ausgerüstet sein, die hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11. November 1998 entsprechen.

(8c) Zugmaschinen oder Motoren für Zugmaschinen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über

Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 173 S. 1) fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(9) Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der genannten Regelwerke ist die Abgasprüfstelle beim Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungs-Verein e.V., Adlerstraße 7, 4300 Essen 13. Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen, sofern diese über die erforderlichen eigenen Meß- und Prüfeinrichtungen verfügen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend. Die Prüfstellen haben die verwendeten Meß- und Prüfeinrichtungen hinsichtlich der Meßergebnisse und der Meßgenauigkeit mit dem Technischen Dienst regelmäßig abzugleichen.

§ 47a Abgasuntersuchung (AU) - Untersuchung der Abgase von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen -

(1) Die Halter von Kraftfahrzeugen, die mit Fremdzündungsmotor oder mit Kompressionszündungsmotor angetrieben werden und nicht mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgerüstet sind, das den im Anhang zu § 47 genannten Bestimmungen entspricht, haben zur Verringerung des Schadstoffausstoßes die Abgase ihres Kraftfahrzeugs auf ihre Kosten nach Nummer 1.2.1.1 Buchstabe b der Anlage VIII in Verbindung mit Nummer 4.8.2.1 der Anlage VIIIA in den in Anlage VIII Nr. 2 genannten Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

1. Kraftfahrzeuge mit

- a) Fremdzündungsmotor, die weniger als vier Räder, ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 400 kg oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h haben oder die vor dem 1. Juli 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind;
- b) Kompressionszündungsmotor, die weniger als vier Räder oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h haben oder die vor dem 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind;
- c) rotem Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen;
- d) Versicherungskennzeichen;

2. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und

3. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die nicht den Baumerkmale von Lastkraftwagen hinsichtlich des Antriebsmotors und des Fahrgestells entsprechen und Stapler.

Über die Untersuchung der Fahrzeuge der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes entscheiden die zuständigen obersten Landesbehörden im Einzelfall oder allgemein.

(2) Untersuchungen nach Absatz 1 Satz 1 dürfen nur von Werken des Fahrzeugherstellers, einer eigenen Werkstatt des Importeurs und von hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr, von betrauten Prüfsachverständigen einer für die Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 amtlich anerkannten Überwachungsorganisation oder von Fahrzeughaltern, die Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen dürfen, vorgenommen werden. Die für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten nach den Nummern 2.9 und 2.10 der Anlage VIIIC vorgeschriebenen Anforderungen gelten entsprechend auch für alle anderen in Satz 1 genannten Stellen; die Vorschriften sind auf Fahrzeughalter, die Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen dürfen, entsprechend anzuwenden.

(3) Als Nachweis über die Untersuchung der Abgase hat der für die Untersuchung Verantwortliche eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden festgelegte Prüfbescheinigung nach einem im Verkehrsblatt bekannt gegebenen Muster auszuhändigen und bei positivem Ergebnis eine Plakette nach Anlage IXa zuzuteilen und am vorderen amtlichen Kennzeichen nach Maßgabe der Anlage IXa dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen; § 29 Abs. 12 bleibt unberührt. Der für die Untersuchung Verantwortliche hat dafür zu sorgen, dass die Prüfbescheinigung mindestens das amtliche Kennzeichen des untersuchten Kraftfahrzeugs, den Stand des Wegstreckenzählers, den Hersteller des Kraftfahrzeugs einschließlich Schlüsselnummer, Fahrzeugtyp und -ausführung einschließlich Schlüsselnummer, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, die nach Nummer 4.8.2.1 der Anlage VIIIA in Verbindung mit der Richtlinie für die Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Anlage VIIIA Nr. 4.8.2 angegebenen Sollwerte und die von ihm abschließend ermittelten Istwerte sowie Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Abgasuntersuchung, ferner das Datum und die Uhrzeit, soweit zugeteilt die Kontrollnummer und den Namen und die Anschrift der prüfenden Stelle sowie die Unterschrift des für die Untersuchung Verantwortlichen enthält. Eine Durchschrift, ein Abdruck oder eine Speicherung auf Datenträger der Prüfbescheinigung verbleibt bei der untersuchenden Stelle. Sie ist aufzubewahren und nach zwei Jahren ab Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer zu vernichten.

(4) Die Prüfbescheinigung ist aufzubewahren. Der Fahrzeugführer hat die Prüfbescheinigung der für die Durchführung der Hauptuntersuchung nach § 29 verantwortlichen Person sowie auf Verlangen zuständigen Personen und der Zulassungsbehörde zur Prüfung auszuhändigen. Kann die Prüfbescheinigung nicht ausgehändigt werden, hat der Halter auf seine Kosten eine Zweitschrift von der untersuchenden Stelle zu beschaffen oder eine Abgasuntersuchung durchführen zu lassen.

(5) Bei der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens ist die Plakette von der Zulassungsbehörde dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen. Eine Prüfbescheinigung wird nicht ausgestellt. Erfolgt die Anbringung der Plakette vor der ersten vorgeschriebenen Abgasuntersuchung, ist Absatz 4 nicht anzuwenden.

(6) Der Halter hat dafür zu sorgen, dass sich die nach Absatz 3 Satz 1 oder Absatz 5 Satz 1 angebrachte Plakette in ordnungsgemäßem Zustand befindet; sie darf weder verdeckt noch verschmutzt sein. § 29 Abs. 7 und 8 gilt für Plaketten nach Anlage IXa entsprechend.

(7) Für Kraftfahrzeuge, für die ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, gilt Nummer 2.6 der Anlage VIII und für Kraftfahrzeuge, die vorübergehend stillgelegt worden sind, gilt Nummer 2.7 der Anlage VIII entsprechend.

(8) Die Bundeswehr, die Bundespolizei und die Polizeien der Länder können die Untersuchung nach Absatz 1 für ihre Kraftfahrzeuge selbst durchführen sowie die Ausgestaltung der Prüfbescheinigung selbst bestimmen. Für die Fahrzeuge der Bundeswehr und der Bundespolizei entfällt die Plakette nach Absatz 3.

§ 47b

(weggefallen)

§ 47c Ableitung von Abgasen

Die Mündungen von Auspuffrohren dürfen nur nach oben, nach hinten, nach hinten unten oder nach hinten links bis zu einem Winkel von 45 Grad zur Fahrzeuglängsachse

gerichtet sein; sie müssen so angebracht sein, daß das Eindringen von Abgasen in das Fahrzeuginnere nicht zu erwarten ist. Auspuffrohre dürfen weder über die seitliche noch über die hintere Begrenzung der Fahrzeuge hinausragen.

§ 47d Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch

Für Kraftfahrzeuge, soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 375 S. 36), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen fallen, sind die Kohlendioxidemissions- und Kraftstoffverbrauchswerte gemäß den Anforderungen dieser Richtlinie zu ermitteln und in einer dem Fahrzeughalter beim Kauf des Fahrzeugs zu übergebenden Bescheinigung anzugeben.

§ 48 Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge

(1) Kraftfahrzeuge, für die nachgewiesen wird, daß die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel oder die Geräuschemissionen den Anforderungen der in der Anlage XIV genannten Emissionsklassen entsprechen, werden nach Maßgabe der Anlage XIV in Emissionsklassen eingestuft.

(2) Partikelminderungssysteme, die für eine Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen oder mobilen Maschinen und Geräten vorgesehen sind, müssen den Anforderungen der Anlage XXVI oder XXVII entsprechen und nach Maßgabe der jeweiligen Anlage geprüft, genehmigt und eingebaut werden.

§ 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) Kraftfahrzeuge, für die Vorschriften über den zulässigen Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage in den nachfolgend genannten Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften festgelegt sind, müssen diesen Vorschriften entsprechen:

1. 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 (ABl. EG Nr. L 42 S. 16), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen,
2. 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), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 378 S. 45),
3. (weggefallen)
4. Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1), jeweils in der aus dem Anhang zu dieser Vorschrift ersichtlichen Fassung.

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler entsprechen der Vorschrift nach Absatz 1 auch, wenn sie den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 2 genügen. Fahrzeuge entsprechen den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 2 auch, wenn sie den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 1 genügen.

(2a) Auspuffanlagen für Krafträder sowie Austauschauspuffanlagen und Einzelteile dieser Anlagen als unabhängige technische Einheit für Krafträder dürfen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur verwendet werden oder zur Verwendung feilgeboten oder veräußert werden, wenn sie

1. mit dem EWG-Betriebserlaubniszeichen gemäß Anhang II Nr. 3.1.3 der Richtlinie 78/1015/EWG des Rates vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Krafträdern (ABl. EG Nr. L 349 S. 21), zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/235/EWG des Rates vom 13. März 1989 zur Änderung der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Krafträdern (ABl. EG Nr. L 98 S. 1) oder
2. mit dem Genehmigungszeichen gemäß Kapitel 9 Anhang VI Nr. 1.3 der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1) oder
3. mit dem Markenzeichen "e" und dem Kennzeichen des Landes, das die Bauartgenehmigung erteilt hat gemäß Kapitel 9 Anhang III Nr. 2.3.2.2 der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1)

gekennzeichnet sind. Satz 1 gilt nicht für

1. Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen, die ausschließlich im Rennsport verwendet werden,
2. Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen für Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h.

(3) Kraftfahrzeuge, die gemäß Anlage XIV zur Geräuschklasse G 1 gehören, gelten als geräuscharm; sie dürfen mit dem Zeichen "Geräuscharmes Kraftfahrzeug" gemäß Anlage XV gekennzeichnet sein. Andere Fahrzeuge dürfen mit diesem Zeichen nicht gekennzeichnet werden. An Fahrzeugen dürfen keine Zeichen angebracht werden, die mit dem Zeichen nach Satz 1 verwechselt werden können.

(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.

(5) Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der in Absatz 2 und 3 genannten Regelwerke ist das Institut für Fahrzeugtechnik beim Technischen Überwachungs-Verein Bayern Sachsen e.V., Westendstr. 199, 80686 München. Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

§ 49a Lichttechnische Einrichtungen, allgemeine Grundsätze

(1) An Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern dürfen nur die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen angebracht sein. Als lichttechnische Einrichtungen gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Die lichttechnischen Einrichtungen müssen vorschriftsmäßig und fest angebracht sowie ständig betriebsfertig sein. 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 262 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/663/EWG der Kommission vom 10. Dezember 1991 (ABl. EG Nr. L 366 S. 17, ABl. EG 1992 Nr. L 172 S. 87) bezieht, müssen innerhalb der in dieser Richtlinie angegebenen Winkel und unter den dort genannten Anforderungen sichtbar sein.

(2) Scheinwerfer dürfen abdeckbar oder versenkbar sein, wenn ihre ständige Betriebsfertigkeit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(3) Lichttechnische Einrichtungen müssen so beschaffen und angebracht sein, daß sie sich gegenseitig in ihrer Wirkung nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigen, auch wenn sie in einem Gerät vereinigt sind.

(4) Sind lichttechnische Einrichtungen gleicher Art paarweise angebracht, so müssen sie in gleicher Höhe über der Fahrbahn und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein (bestimmt durch die äußere geometrische Form und nicht durch den Rand ihrer leuchtenden Fläche), ausgenommen bei Fahrzeugen mit unsymmetrischer äußerer Form und bei Krafträdern mit Beiwagen. Sie müssen gleichfarbig sein, gleich stark und - mit Ausnahme der Parkleuchten und der Fahrtrichtungsanzeiger - gleichzeitig leuchten. Die Vorschriften über die Anbringungshöhe der lichttechnischen Einrichtungen über der Fahrbahn gelten für das unbeladene Fahrzeug.

(5) Alle nach vorn wirkenden lichttechnischen Einrichtungen dürfen nur zusammen mit den Schlußleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung einschaltbar sein. Dies gilt nicht für

1. Parkleuchten,
2. Fahrtrichtungsanzeiger,
3. die Abgabe von Leuchtzeichen (§ 16 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung),
4. Arbeitsscheinwerfer an
 - a) land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und
 - b) land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen,
5. Tagfahrleuchten, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(6) In den Scheinwerfern und Leuchten dürfen nur die nach ihrer Bauart dafür bestimmten Lichtquellen verwendet werden.

(7) Für vorgeschriebene oder für zulässig erklärte Warnanstriche, Warnschilder und dergleichen an Kraftfahrzeugen und Anhängern dürfen Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel verwendet werden.

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

(9) Schlußleuchten, Nebelschlußleuchten, Spurhalteleuchten, Umrißleuchten, Bremsleuchten, hintere Fahrtrichtungsanzeiger, hintere nach der Seite wirkende gelbe nicht dreieckige Rückstrahler und reflektierende Mittel, hintere Seitenmarkierungsleuchten, Rückfahrscheinwerfer und Kennzeichen mit Kennzeichenleuchten sowie 2 zusätzliche dreieckige Rückstrahler - für Anhänger nach § 53 Abs. 7 zwei zusätzliche Rückstrahler, wie sie für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben sind - dürfen auf einem abnehmbaren Schild oder Gestell (Leuchtenträger) angebracht sein bei

1. Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben,
2. Anhängern zur Beförderung von Eisenbahnwagen auf der Straße (Straßenroller),
3. Anhängern zur Beförderung von Booten,
4. Turmdrehkränen,
5. Förderbändern und Lastenaufzügen,
6. Abschleppachsen,
7. abgeschleppten Fahrzeugen,
8. Fahrgestellen, die zur Anbringung des Aufbaus überführt werden,
9. fahrbaren Baubuden,
10. Wohnwagen und Packwagen im Schaustellergewerbe nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung,
11. angehängten Arbeitsgeräten für die Straßenunterhaltung,
12. Nachläufern zum Transport von Langmaterial.

Der Leuchenträger muß rechtwinklig zur Fahrbahn und zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein; er darf nicht pendeln können.

(9a) Zusätzliche Rückfahrscheinwerfer (§ 52a Abs. 2), Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1), Bremsleuchten (§ 53 Abs. 2), Rückstrahler (§ 53 Abs. 4), Nebelschlußleuchten (§ 53d Abs. 2) und Fahrtrichtungsanzeiger (§ 54 Abs. 1) sind an Fahrzeugen oder Ladungsträgern nach Anzahl und Art wie die entsprechenden vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen fest anzubringen, wenn Ladungsträger oder mitgeführte Ladung auch nur teilweise in die in Absatz 1 Satz 4 geforderten Winkel der vorhandenen vorgeschriebenen Leuchten am Kraftfahrzeug oder Anhänger hineinragen. Die elektrische Schaltung der Nebelschlußleuchten ist so auszuführen, daß am Fahrzeug vorhandene Nebelschlußleuchten abgeschaltet werden. Die jeweilige Ab- und Wiedereinschaltung der Nebelschlußleuchten muß selbsttätig durch Aufstecken oder Abziehen des Steckers für die zusätzlichen Nebelschlußleuchten erfolgen.

(10) Bei den in Absatz 9 Nr. 1 und § 53 Abs. 7 genannten Anhängern sowie den in § 53b Abs. 4 genannten Anbaugeräten darf der Leuchenträger aus 2 oder - in den Fällen des § 53 Abs. 5 - aus 3 Einheiten bestehen, wenn diese Einheiten und die Halterungen an den Fahrzeugen so beschaffen sind, daß eine unsachgemäße Anbringung nicht möglich ist. An diesen Einheiten dürfen auch nach vorn wirkende Begrenzungsleuchten angebracht sein.

(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.

§ 50 Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht

(1) Für die Beleuchtung der Fahrbahn darf nur weißes Licht verwendet werden.

(2) Kraftfahrzeuge müssen mit 2 nach vorn wirkenden Scheinwerfern ausgerüstet sein, Krafträder - auch mit Beiwagen - mit einem Scheinwerfer. An mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren Breite 1.000 mm nicht übersteigt, sowie an Krankenfahrstühlen und an Fahrzeugen, die die Baumerkmale von Krankenfahrstühlen haben, deren Geschwindigkeit aber 30 km/h übersteigt, genügt ein Scheinwerfer. Bei Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h genügen Leuchten ohne Scheinwerferwirkung. Für einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden, gilt § 17 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung. Bei einachsigen Zugmaschinen, hinter denen ein einachsiger Anhänger mitgeführt wird, dürfen die Scheinwerfer statt an der Zugmaschine am Anhänger angebracht sein. Kraftfahrzeuge des Straßendienstes, die von den öffentlichen Verwaltungen oder in deren Auftrag verwendet werden und deren zeitweise vorgebaute Arbeitsgeräte die vorschriftsmäßig angebrachten Scheinwerfer verdecken, dürfen mit 2

zusätzlichen Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht oder zusätzlich mit Scheinwerfern nach Absatz 4 ausgerüstet sein, die höher als 1.000 mm (Absatz 3) über der Fahrbahn angebracht sein dürfen; es darf jeweils nur ein Scheinwerferpaar einschaltbar sein. Die höher angebrachten Scheinwerfer dürfen nur dann eingeschaltet werden, wenn die unteren Scheinwerfer verdeckt sind.

(3) Scheinwerfer müssen einstellbar und so befestigt sein, daß sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können. Bei Scheinwerfern für Abblendlicht darf der niedrigste Punkt der Spiegelkante 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, Stapler und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Bauart eine vorschriftsmäßige Anbringung der Scheinwerfer nicht zuläßt. Ist der höchste Punkt der leuchtenden Fläche jedoch höher als 1.500 mm über der Fahrbahn, dann dürfen sie bei eingeschalteten Scheinwerfern nur mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h gefahren werden (Betriebsvorschrift).

(4) Für das Fernlicht und für das Abblendlicht dürfen besondere Scheinwerfer vorhanden sein; sie dürfen so geschaltet sein, daß bei Fernlicht die Abblendscheinwerfer mitbrennen.

(5) Die Scheinwerfer müssen bei Dunkelheit die Fahrbahn so beleuchten (Fernlicht), daß die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 100 m in der Längsachse des Fahrzeugs in Höhe der Scheinwerfermitte mindestens beträgt

1. 0,25 lx bei Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 100 ccm,
2. 0,50 lx bei Krafträdern mit einem Hubraum über 100 ccm,
3. 1,00 lx bei anderen Kraftfahrzeugen.

Die Einschaltung des Fernlichts muß durch eine blau leuchtende Lampe im Blickfeld des Fahrzeugführers angezeigt werden; bei Krafträdern und Zugmaschinen mit offenem Führersitz kann die Einschaltung des Fernlichts durch die Stellung des Schalthebels angezeigt werden. Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h brauchen nur mit Scheinwerfern ausgerüstet zu sein, die den Vorschriften des Absatzes 6 Satz 2 und 3 entsprechen.

(6) Paarweise verwendete Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht müssen so eingerichtet sein, daß sie nur gleichzeitig und gleichmäßig abgeblendet werden können. Die Blendung gilt als behoben (Abblendlicht), wenn die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor jedem einzelnen Scheinwerfer auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber nicht mehr als 1 lx beträgt. 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. Bei Scheinwerfern für asymmetrisches Abblendlicht darf die 1-Lux-Grenze von dem der Scheinwerfermitte entsprechenden Punkt unter einem Winkel von 15 Grad nach rechts ansteigen, sofern nicht in internationalen Vereinbarungen oder Rechtsakten nach § 21a etwas anderes bestimmt ist. Die Scheinwerfer müssen die Fahrbahn so beleuchten, daß die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor den Scheinwerfern senkrecht zum auffallenden Licht in 150 mm Höhe über der Fahrbahn mindestens die in Absatz 5 angegebenen Werte erreicht.

(6a) Die Absätze 2 bis 6 gelten nicht für Mofas. Diese Fahrzeuge müssen mit einem Scheinwerfer für Dauerabblendlicht ausgerüstet sein, dessen Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor dem Scheinwerfer auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber nicht mehr als 1 lx beträgt. Der Scheinwerfer muß am Fahrzeug einstellbar und so befestigt sein, daß er sich nicht unbeabsichtigt verstellen kann. Die Nennleistung der Glühlampe im Scheinwerfer muß 15 W betragen. Die Sätze 1 bis 3 gelten auch für Kleinkrafträder 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 4 sichergestellt ist.

(7) Die Beleuchtungsstärke ist bei stehendem Motor, vollgeladener Batterie und bei richtig eingestellten Scheinwerfern zu messen.

(8) Mehrspurige Kraftfahrzeuge, ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Arbeitsmaschinen und Stapler, müssen so beschaffen sein, daß die Ausrichtung des Abblendlichtbündels von Scheinwerfern, die nicht höher als 1.200 mm über der Fahrbahn (Absatz 3) angebracht sind, den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(9) Scheinwerfer für Fernlicht dürfen nur gleichzeitig oder paarweise einschaltbar sein; beim Abblenden müssen alle gleichzeitig erlöschen.

(10) Kraftfahrzeuge mit Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht, die mit Gasentladungslampen ausgestattet sind, müssen mit

1. einer automatischen Leuchtweiterregelung im Sinne des Absatzes 8,
2. einer Scheinwerferreinigungsanlage und
3. einem System, das das ständige Eingeschaltetsein des Abblendlichtes auch bei Fernlicht sicherstellt,

ausgerüstet sein.

§ 51 Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten

(1) Kraftfahrzeuge - ausgenommen Krafträder ohne Beiwagen und Kraftfahrzeuge mit einer Breite von weniger als 1.000 mm - müssen zur Kenntlichmachung ihrer seitlichen Begrenzung nach vorn mit 2 Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein, bei denen der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sein darf. Zulässig sind 2 zusätzliche Begrenzungsleuchten, die Bestandteil der Scheinwerfer sein müssen. Beträgt der Abstand des äußersten Punktes der leuchtenden Fläche der Scheinwerfer von den breitesten Stellen des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm, so genügen in die Scheinwerfer eingebaute Begrenzungsleuchten. Das Licht der Begrenzungsleuchten muß weiß sein; es darf nicht blenden. Die Begrenzungsleuchten müssen auch bei Fernlicht und Abblendlicht ständig leuchten. Bei Krafträdern mit Beiwagen muß eine Begrenzungsleuchte auf der äußeren Seite des Beiwagens angebracht sein. Krafträder ohne Beiwagen dürfen im Scheinwerfer eine Leuchte nach Art der Begrenzungsleuchten führen; Satz 5 ist nicht anzuwenden. 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.

(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.

(4) An Anhängern darf am hinteren Ende der beiden Längsseiten je eine nach vorn wirkende Leuchte für weißes Licht (Spurhalteleuchte) angebracht sein.

§ 51a Seitliche Kenntlichmachung

(1) Kraftfahrzeuge - ausgenommen Personenkraftwagen - mit einer Länge von mehr als 6 m sowie Anhänger müssen an den Längsseiten mit nach der Seite wirkenden gelben, nicht dreieckigen Rückstrahlern ausgerüstet sein. Mindestens je einer dieser Rückstrahler muß im mittleren Drittel des Fahrzeugs angeordnet sein; der am weitesten vorn angebrachte Rückstrahler darf nicht mehr als 3 m vom vordersten Punkt des Fahrzeugs, bei Anhängern vom vordersten Punkt der Zugeinrichtung entfernt sein. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Rückstrahlern darf der Abstand nicht mehr als 3 m betragen. Der am weitesten hinten angebrachte Rückstrahler darf nicht mehr als 1 m vom hintersten Punkt des Fahrzeugs entfernt sein. Die Höhe über der Fahrbahn (höchster Punkt der leuchtenden Fläche) darf nicht mehr als 900 mm betragen. Läßt die Bauart des Fahrzeugs das nicht zu, so dürfen die Rückstrahler höher angebracht sein, jedoch nicht höher als 1.500 mm. 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.

(2) Die nach Absatz 1 anzubringenden Rückstrahler dürfen abnehmbar sein

1. an Fahrzeugen, deren Bauart eine dauernde feste Anbringung nicht zuläßt,
2. an land- oder forstwirtschaftlichen Bodenbearbeitungsgeräten, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden und
3. an Fahrgestellen, die zur Vervollständigung überführt werden.

(3) Die seitliche Kenntlichmachung von Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben ist, muß Absatz 1 entsprechen. Jedoch genügt je ein Rückstrahler im vorderen und im hinteren Drittel.

(4) Retroreflektierende gelbe waagerechte Streifen, die unterbrochen sein können, an den Längsseiten von Fahrzeugen sind zulässig. Sie dürfen nicht die Form von Schriftzügen oder Emblemen haben. § 53 Abs. 10 Nr. 3 ist anzuwenden.

(5) Ringförmig zusammenhängende retroreflektierende weiße Streifen an den Reifen von Krafträdern und Krankenfahrstühlen sind zulässig.

(6) Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 6,0 m - ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus, land- oder forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen und deren Anhänger sowie Arbeitsmaschinen und Stapler, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells nicht den Lastkraftwagen und Zugmaschinen gleichzusetzen sind, - müssen an den Längsseiten mit nach der Seite wirkenden gelben Seitenmarkierungsleuchten nach der Richtlinie 76/756/EWG ausgerüstet sein. Für andere mehrspurige Fahrzeuge ist die entsprechende Anbringung von Seitenmarkierungsleuchten zulässig. Ist die hintere Seitenmarkierungsleuchte mit der Schlußleuchte, Umrißleuchte, Nebelschlußleuchte oder Bremsleuchte zusammengebaut, kombiniert oder ineinandergebaut oder bildet sie den Teil einer gemeinsam leuchtenden Fläche mit dem Rückstrahler, so darf sie auch rot sein.

(7) Zusätzlich zu den nach Absatz 1 vorgeschriebenen Einrichtungen sind Fahrzeugkombinationen mit Nachläufern zum Transport von Langmaterial über ihre gesamte Länge (einschließlich Ladung) durch gelbes retroreflektierendes Material, das mindestens dem Typ 2 des Normblattes DIN 67 520 Teil 2, Ausgabe Juni 1994, entsprechen muß, seitlich kenntlich zu machen in Form von Streifen, Bändern, Schlauch- oder Kabelumhüllungen oder in ähnlicher Ausführung. Kurze Unterbrechungen, die durch die Art der Ladung oder die Konstruktion der Fahrzeuge bedingt sind, sind zulässig. Die Einrichtungen sind so tief anzubringen, wie es die konstruktive Beschaffenheit der Fahrzeuge und der Ladung zuläßt. Abweichend von Absatz 6 sind an Nachläufern von Fahrzeugkombinationen zum Transport von Langmaterial an den Längsseiten soweit wie möglich vorne und hinten jeweils eine Seitenmarkierungsleuchte anzubringen.

§ 51b 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. 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 müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen an den Fahrzeugen angebracht sein. Für Arbeitsmaschinen und Stapler gelten die Anbauvorschriften für Anhänger und Sattelanhänger.

(4) 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.

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

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

§ 51c 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 Grad 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.

§ 52 Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten

(1) Außer mit den in § 50 vorgeschriebenen Scheinwerfern zur Beleuchtung der Fahrbahn dürfen mehrspurige Kraftfahrzeuge mit 2 Nebelscheinwerfern für weißes oder hellgelbes Licht ausgerüstet sein, Krafträder, auch mit Beiwagen, mit nur einem Nebelscheinwerfer. Sie dürfen nicht höher als die am Fahrzeug befindlichen Scheinwerfer für Abblendlicht angebracht sein. Sind mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Nebelscheinwerfern ausgerüstet, bei denen der äußere Rand der Lichtaustrittsfläche mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt ist, so müssen die Nebelscheinwerfer so geschaltet sein, daß sie nur zusammen mit dem Abblendlicht brennen können. Nebelscheinwerfer müssen einstellbar und an dafür geeigneten Teilen der Fahrzeuge so befestigt sein, daß sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können. Sie müssen so eingestellt sein, daß eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu erwarten ist. Die Blendung gilt als behoben, wenn die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor jedem einzelnen Nebelscheinwerfer auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber bei Nennspannung an den Klemmen der Scheinwerferlampe nicht mehr als 1 lx beträgt.

(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.

(3) Mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) dürfen ausgerüstet sein

1. Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, der Bundespolizei oder des Zolldienstes dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,
2. Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes,
3. Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsbussen, anerkannt sind,
4. Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.

Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen nur in Verbindung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht).

(3a) Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizei dürfen nach vorn und hinten wirkende Signalgeber für rote und gelbe Lichtschrift haben. Anstelle der Signalgeber dürfen auch fluoreszierende oder retroreflektierende Folien verwendet werden.

(4) Mit einer oder, wenn die horizontale und vertikale Sichtbarkeit (geometrische Sichtbarkeit) es erfordert, mehreren Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) dürfen ausgerüstet sein

1. Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder die der Müllabfuhr dienen und durch rot-weiße Warnmarkierungen (Sicherheitskennzeichnung), die dem Normblatt DIN 30 710, Ausgabe März 1990, entsprechen müssen, gekennzeichnet sind,
2. Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet und nach dem Fahrzeugschein als Pannenhilfsfahrzeug anerkannt sind. Die Zulassungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidung die Beibringung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr darüber anordnen, ob das Kraftfahrzeug nach seiner Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet ist. Die Anerkennung ist nur zulässig für Fahrzeuge von Betrieben, die gewerblich oder innerbetrieblich Pannenhilfe leisten, von Automobilclubs und von Verbänden des Verkehrsgewerbes und der Autoversicherer,
3. Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat,
4. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Ausrüstung als Schwer- oder Großraumtransport-Begleitfahrzeuge ausgerüstet und nach dem Fahrzeugschein anerkannt sind. Andere Begleitfahrzeuge dürfen mit abnehmbaren Kennleuchten ausgerüstet sein, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat.

(5) Krankenkraftwagen (Absatz 3 Nr. 4) dürfen mit einer nur nach vorn wirkenden besonderen Beleuchtungseinrichtung (z.B. Rot-Kreuz-Leuchte) ausgerüstet sein, um den Verwendungszweck des Fahrzeugs kenntlich zu machen. Die Beleuchtungseinrichtung darf keine Scheinwerferwirkung haben.

(6) An Kraftfahrzeugen, in denen ein Arzt zur Hilfeleistung in Notfällen unterwegs ist, darf während des Einsatzes ein nach vorn und nach hinten wirkendes Schild mit der in schwarzer Farbe auf gelbem Grund versehenen Aufschrift "Arzt Notfalleinsatz" auf dem Dach angebracht sein, das gelbes Blinklicht ausstrahlt; dies gilt nur, wenn der Arzt zum Führen des Schildes berechtigt ist. Die Berechtigung zum Führen des Schildes erteilt auf Antrag die Zulassungsbehörde; sie entscheidet nach Anhörung der zuständigen Ärztekammer. Der Berechtigte erhält hierüber eine Bescheinigung, die während der Einsatzfahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen ist.

(7) Mehrspurige Fahrzeuge dürfen mit einer oder mehreren Leuchten zur Beleuchtung von Arbeitsgeräten und Arbeitsstellen (Arbeitsscheinwerfer) ausgerüstet sein. Arbeitsscheinwerfer dürfen nicht während der Fahrt benutzt werden. An Fahrzeugen, die dem Bau, der Unterhaltung oder der Reinigung von Straßen oder Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, dürfen Arbeitsscheinwerfer abweichend von Satz 2 auch während der Fahrt eingeschaltet sein, wenn die Fahrt zum Arbeitsvorgang gehört. Arbeitsscheinwerfer dürfen nur dann eingeschaltet werden, wenn sie andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden.

(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.

(10) Kraftfahrzeuge nach Absatz 3 Nr. 4 dürfen mit horizontal umlaufenden Streifen in leuchtrot nach DIN 6164, Teil 1, Ausgabe Februar 1980, ausgerüstet sein.

§ 52a Rückfahrscheinwerfer

(1) Der Rückfahrscheinwerfer ist eine Leuchte, die die Fahrbahn hinter und gegebenenfalls neben 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) An mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t darf auf jeder Längsseite ein Rückfahrscheinwerfer angebaut sein. Der höchste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht mehr als 1.200 mm über der Fahrbahn liegen. Diese Rückfahrscheinwerfer dürfen seitlich nicht mehr als 50 mm über den Fahrzeugumriß hinausragen.

(4) Rückfahrscheinwerfer dürfen nur bei eingelegtem 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.

(5) 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 der Leuchte beleuchten.

(6) Rückfahrscheinwerfer sind nicht erforderlich an

1. Krafträdern,
2. land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschinen,
3. einachsigen Zugmaschinen,
4. Arbeitsmaschinen und Staplern,
5. Krankenfahrstühlen.

(7) Werden Rückfahrscheinwerfer an Fahrzeugen angebracht, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen sie den Vorschriften der Absätze 2, 4 und 5 entsprechen.

§ 53 Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit zwei ausreichend wirkenden Schlußleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein. Krafträder ohne Beiwagen brauchen nur eine Schlußleuchte zu haben. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Schlußleuchten darf nicht tiefer als 350 mm, bei Krafträdern nicht tiefer als 250 mm, und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1.500 mm, bei Arbeitsmaschinen und Staplern 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. Mehrspurige Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit zwei zusätzlichen Schlußleuchten ausgerüstet 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. Die Bremsleuchten dürfen auch bei Betätigen eines Retarders oder einer ähnlichen Einrichtung aufleuchten. Bremsleuchten, die in der Nähe der Schlußleuchten angebracht oder damit zusammengebaut sind, müssen stärker als diese leuchten. Bremsleuchten sind nicht erforderlich an

1. Krafträdern mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h,
2. Krankenfahrstühlen,
3. Anhängern hinter Fahrzeugen nach den Nummern 1 und 2 und
4. Fahrzeugen mit hydrostatischem Fahrentrieb, der als Betriebsbremse anerkannt ist.

Bremsleuchten an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den Vorschriften dieses Absatzes entsprechen. An Krafträdern 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, Staplern 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. Sie müssen so weit wie möglich voneinander entfernt angebracht sein.

(3) (aufgehoben)

(4) Kraftfahrzeuge müssen an der Rückseite mit 2 roten Rückstrahlern ausgerüstet sein. Anhänger müssen mit 2 dreieckigen roten Rückstrahlern ausgerüstet sein; die Seitenlänge solcher Rückstrahler muß mindestens 150 mm betragen, die Spitze des Dreiecks muß nach oben zeigen. 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. Ist wegen der Bauart des Fahrzeugs eine solche Anbringung der Rückstrahler nicht möglich, so sind 2 zusätzliche Rückstrahler erforderlich, wobei ein Paar Rückstrahler so niedrig wie möglich und nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt und das andere Paar möglichst weit auseinander und höchstens 900 mm über der Fahrbahn angebracht sein muß. Krafträder ohne Beiwagen brauchen nur mit einem Rückstrahler ausgerüstet zu sein. An den hinter Kraftfahrzeugen mitgeführten Schneeräumgeräten mit einer Breite von mehr als 3 m muß in der Mitte zwischen den beiden anderen Rückstrahlern ein zusätzlicher dreieckiger Rückstrahler angebracht sein. Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen mit Pedalrückstrahlern (§ 67 Abs. 6) ausgerüstet sein. Dreieckige Rückstrahler sind an Kraftfahrzeugen nicht zulässig.

(5) Vorgeschriebene Schlußleuchten, Bremsleuchten und Rückstrahler müssen am äußersten Ende des Fahrzeugs angebracht sein. Ist dies wegen der Bauart des Fahrzeugs nicht möglich, und beträgt der Abstand des äußersten Endes des Fahrzeugs von den zur Längsachse des Fahrzeugs senkrecht liegenden Ebenen, an denen sich die Schlußleuchten, die Bremsleuchten oder die Rückstrahler befinden, mehr als 1.000 mm, so muß je eine der genannten Einrichtungen zusätzlich möglichst weit hinten und möglichst in der nach den Absätzen 1, 2 und 4 vorgeschriebenen Höhe etwa in der Mittellinie der Fahrzeugspur angebracht sein. Nach hinten hinausragende fahrbare Anhängeleitern, Förderbänder und Kräne sind außerdem am Tage wie eine Ladung nach § 22 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung kenntlich zu machen.

(6) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen. Sind einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen mit einem Anhänger verbunden, so müssen an der Rückseite des Anhängers die für Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen Schlußleuchten angebracht sein. An einspurigen Anhängern hinter einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen und hinter Krafträdern - auch mit Beiwagen - genügen für die rückwärtige Sicherung eine Schlußleuchte und ein dreieckiger Rückstrahler.

(7) Abweichend von Absatz 4 Satz 2 dürfen

1. land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden und nur im Fahren eine ihrem Zweck entsprechende Arbeit leisten können,
2. eisenbereifte Anhänger, die nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden,

mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, wie sie nach Absatz 4 Satz 1 und 8 für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben sind.

(7a) Anhänger, die nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, können neben den Rückstrahlern nach Absatz 4 Satz 2 auch Rückstrahler führen, wie sie für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben sind.

(7b) Rückstrahler an hinter Kraftfahrzeugen mitgeführten land- oder forstwirtschaftlichen Bodenbearbeitungsgeräten dürfen abnehmbar sein.

(8) Mit Abschleppwagen oder Abschleppachsen abgeschleppte Fahrzeuge müssen Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger haben. Diese Beleuchtungseinrichtungen dürfen auf einem Leuchtenträger (§ 49a Abs. 9) angebracht sein; sie müssen vom abschleppenden Fahrzeug aus betätigt werden können.

(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 § 49a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen.

(10) Die Kennzeichnung von

1. Kraftfahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, und ihren Anhängern mit einer dreieckigen Tafel mit abgeflachten Ecken, die der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung entspricht,
2. schweren und langen Kraftfahrzeugen und Anhängern mit rechteckigen Tafeln, die der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung entsprechen, und
3. schweren und langen Fahrzeugen - ausgenommen Personenkraftwagen - mit einer Länge von mehr als 6,00 m mit Konturmarkierungen aus weißen oder gelben retroreflektierenden Materialien, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen,

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

§ 53a Warndreieck, Warnleuchte, Warnblinkanlage

(1) Warndreiecke und Warnleuchten müssen tragbar, standsicher und so beschaffen sein, daß sie bei Gebrauch auf ausreichende Entfernung erkennbar sind. Warndreiecke müssen rückstrahlend sein; Warnleuchten müssen gelbes Blinklicht abstrahlen, von der Lichtanlage des Fahrzeugs unabhängig sein und eine ausreichende Brenndauer haben. Die Warneinrichtungen müssen in betriebsfertigem Zustand sein.

(2) In Kraftfahrzeugen mit Ausnahme von Krankenfahrstühlen, Krafträdern und einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen müssen mindestens folgende Warneinrichtungen mitgeführt werden:

1. in Personenkraftwagen, land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschinen sowie in anderen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t:
ein Warndreieck;
2. in Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t:
ein Warndreieck und getrennt davon eine Warnleuchte. Als Warnleuchte darf auch eine tragbare Blinkleuchte nach § 53b Abs. 5 Satz 7 mitgeführt werden.

(3) Warnleuchten, die mitgeführt werden, ohne daß sie nach Absatz 2 vorgeschrieben sind, dürfen abweichend von Absatz 1 von der Lichtanlage des Fahrzeugs abhängig, im Fahrzeug fest angebracht oder so beschaffen sein, daß sie bei Bedarf innen oder außen am Fahrzeug angebracht werden können. Sie müssen der Nummer 20 der Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Verkehrsblatt 1973 S. 558) entsprechen.

(4) Fahrzeuge (ausgenommen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 mit Ausnahme von dreirädrigen Kraftfahrzeugen), die mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, müssen zusätzlich eine Warnblinkanlage haben. Sie muß wie folgt beschaffen sein:

1. Für die Schaltung muß im Kraftfahrzeug ein besonderer Schalter vorhanden sein.
2. Nach dem Einschalten müssen alle am Fahrzeug oder Zug vorhandenen Blinkleuchten gleichzeitig mit einer Frequenz von 1,5 Hz \pm 0,5 Hz (90 Impulse \pm 30 Impulse in der Minute) gelbes Blinklicht abstrahlen.
3. Dem Fahrzeugführer muß durch eine auffällige Kontrollleuchte nach § 39a angezeigt werden, daß das Warnblinklicht eingeschaltet ist.

(5) Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den Vorschriften des Absatzes 4 entsprechen.

§ 53b Ausrüstung und Kenntlichmachung von Anbaugeräten und Hubladebühnen

(1) Anbaugeräte, die seitlich mehr als 400 mm über den äußersten Punkt der leuchtenden Flächen der Begrenzungs- oder der Schlußleuchten des Fahrzeugs hinausragen, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1), Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1) und Rückstrahlern (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Die Leuchten müssen so angebracht sein, daß der äußerste Punkt ihrer leuchtenden Fläche nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts 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 Rückstrahler darf nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts, der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Die Leuchten und die Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), abgenommen sein; sie müssen im oder am Fahrzeug mitgeführt werden.

(2) Anbaugeräte, deren äußerstes Ende mehr als 1.000 mm über die Schlußleuchten des Fahrzeugs nach hinten hinausragt, müssen mit einer Schlußleuchte (§ 53 Abs. 1) und einem Rückstrahler (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Schlußleuchte und Rückstrahler müssen möglichst am äußersten Ende des Anbaugeräts und möglichst in der Fahrzeuglängsmittlebene angebracht sein. Der höchste Punkt der leuchtenden Fläche der Schlußleuchte darf nicht mehr als 1.500 mm und der des Rückstrahlers nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Schlußleuchte und Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), abgenommen sein; sie müssen im oder am Fahrzeug mitgeführt werden.

(3) Anbaugeräte nach Absatz 1 müssen ständig nach vorn und hinten, Anbaugeräte nach Absatz 2 müssen ständig nach hinten durch Park-Warntafeln nach § 51c oder durch Folien oder Tafeln nach DIN 11 030, Ausgabe September 1994, kenntlich gemacht werden. Diese Tafeln, deren Streifen nach außen und nach unten verlaufen müssen, brauchen nicht fest am Anbaugerät angebracht zu sein.

(4) Ist beim Mitführen von Anbaugeräten eine Beeinträchtigung der Wirkung lichttechnischer Einrichtungen nicht vermeidbar, so müssen während der Dauer der Beeinträchtigung zusätzlich angebrachte lichttechnische Einrichtungen (z.B. auf einem Leuchtenträger nach § 49a Abs. 9 oder 10) gleicher Art ihre Funktion übernehmen.

(5) Hubladebühnen und ähnliche Einrichtungen, außer solchen an Kraftomnibussen, müssen während ihres Betriebs durch zwei Blinkleuchten für gelbes Licht mit einer Lichtstärke von nicht weniger als 50 cd und nicht mehr als 200 cd und mit gut sichtbaren rot-weißen Warnmarkierungen kenntlich gemacht werden. Die Blinkleuchten und die Warnmarkierungen müssen - bezogen auf die Arbeitsstellung der Einrichtung - möglichst am hinteren

Ende und soweit außen wie möglich angebracht sein. Die Blinkleuchten müssen in Arbeitsstellung der Einrichtung mindestens in den Winkelbereichen sichtbar sein, die für hinten an Fahrzeugen angeordnete Fahrtrichtungsanzeiger in § 49a Abs. 1 Satz 4 gefordert werden. Die Blinkleuchten müssen eine flache Abböschung haben. Die Blinkleuchten müssen während des Betriebs der Einrichtung selbsttätig und unabhängig von der übrigen Fahrzeugbeleuchtung Warnblinklicht abstrahlen. Die rot-weißen Warnmarkierungen müssen retroreflektierend sein und brauchen nur nach hinten zu wirken. Bei Fahrzeugen, bei denen fest angebaute Blinkleuchten mit dem Verwendungszweck oder der Bauweise der Hubladebühne unvereinbar sind und bei Fahrzeugen, bei denen eine Nachrüstung mit zumutbarem Aufwand nicht möglich ist, muß mindestens eine tragbare Blinkleuchte als Sicherungseinrichtung von Hubladebühnen oder ähnlichen Einrichtungen mitgeführt, aufgestellt und zweckentsprechend betrieben werden.

§ 53c Tarnleuchten

(1) Fahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei und des Katastrophenschutzes dürfen zusätzlich mit den zum Tarnlichtkreis gehörenden Leuchten (Tarnscheinwerfer, Tarnschlußleuchten, Abstandsleuchten und Tarnbremsleuchten) versehen sein.

(2) Die Tarnleuchten dürfen nur einschaltbar sein, wenn die übrige Fahrzeugbeleuchtung abgeschaltet ist.

§ 53d Nebelschlußleuchten

(1) Die Nebelschlußleuchte ist eine Leuchte, die rotes Licht abstrahlt und das Fahrzeug bei dichtem Nebel von hinten besser erkennbar macht.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, und ihre Anhänger müssen hinten mit einer oder zwei, andere Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen hinten mit einer Nebelschlußleuchte ausgerüstet sein.

(3) Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht weniger als 250 mm und der höchste Punkt nicht mehr als 1.000 mm über der Fahrbahn liegen. In allen Fällen muß der Abstand zwischen den leuchtenden Flächen der Nebelschlußleuchte und der Bremsleuchte mehr als 100 mm betragen. Ist nur eine Nebelschlußleuchte angebracht, so muß sie in der Mitte oder links davon angeordnet sein.

(4) Nebelschlußleuchten müssen so geschaltet sein, daß sie nur dann leuchten können, wenn die Scheinwerfer für Fernlicht, für Abblendlicht oder die Nebelscheinwerfer oder eine Kombination dieser Scheinwerfer eingeschaltet sind. Sind Nebelscheinwerfer vorhanden, so müssen die Nebelschlußleuchten unabhängig von diesen ausgeschaltet werden können. Sind die Nebelschlußleuchten eingeschaltet, darf die Betätigung des Schalters für Fernlicht oder Abblendlicht die Nebelschlußleuchten nicht ausschalten.

(5) Eingeschaltete Nebelschlußleuchten müssen dem Fahrzeugführer durch eine Kontrollleuchte für gelbes Licht, die in seinem Blickfeld gut sichtbar angeordnet sein muß, angezeigt werden.

(6) In einem Zug brauchen nur die Nebelschlußleuchten am letzten Anhänger zu leuchten. Die Abschaltung der Nebelschlußleuchten am Zugfahrzeug oder am ersten Anhänger ist aber nur dann zulässig, wenn die jeweilige Ab- bzw. Wiedereinschaltung selbsttätig durch Aufstecken bzw. Abziehen des Steckers für die Anhängerbeleuchtung erfolgt.

§ 54 Fahrtrichtungsanzeiger

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein. Die Fahrtrichtungsanzeiger müssen nach dem Einschalten mit einer Frequenz von 1,5 Hz \pm 0,5 Hz (90 Impulse \pm 30 Impulse in der Minute) zwischen hell und dunkel sowie auf derselben Fahrzeugseite - ausgenommen an Krafträdern mit Wechselstromlichtanlage - in gleicher Phase blinken. Sie müssen so angebracht und beschaffen sein, daß die Anzeige der beabsichtigten Richtungsänderung unter allen Beleuchtungs- und Betriebsverhältnissen von anderen Verkehrsteilnehmern, für die ihre Erkennbarkeit von Bedeutung ist, deutlich wahrgenommen werden kann. Fahrtrichtungsanzeiger brauchen ihre Funktion nicht zu erfüllen, solange sie Warnblinklicht abstrahlen.

(1a) 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 § 49a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen.

(2) Sind Fahrtrichtungsanzeiger nicht im Blickfeld des Führers angebracht, so muß ihre Wirksamkeit dem Führer sinnfällig angezeigt werden; dies gilt nicht für Fahrtrichtungsanzeiger an Krafträdern und für seitliche Zusatzblinkleuchten. Fahrtrichtungsanzeiger dürfen die Sicht des Fahrzeugführers nicht behindern.

(3) Als Fahrtrichtungsanzeiger sind nur Blinkleuchten für gelbes Licht zulässig.

(4) Erforderlich als Fahrtrichtungsanzeiger sind

1. an mehrspurigen Kraftfahrzeugen

paarweise angebrachte Blinkleuchten an der Vorderseite und an der Rückseite. Statt der Blinkleuchten an der Vorderseite dürfen Fahrtrichtungsanzeiger am vorderen Teil der beiden Längsseiten angebracht sein. An Fahrzeugen mit einer Länge von nicht mehr als 4 m und einer Breite von nicht mehr als 1,60 m genügen Fahrtrichtungsanzeiger an den beiden Längsseiten. An Fahrzeugen, bei denen der Abstand zwischen den einander zugekehrten äußeren Rändern der Lichtaustrittsflächen der Blinkleuchten an der Vorderseite und an der Rückseite mehr als 6 m beträgt, müssen zusätzliche Fahrtrichtungsanzeiger an den beiden Längsseiten angebracht sein,

2. an Krafträdern

paarweise angebrachte Blinkleuchten an der Vorderseite und an der Rückseite. Der Abstand des inneren Randes der Lichtaustrittsfläche der Blinkleuchten muss von der durch die Längsachse des Kraftrades verlaufenden senkrechten Ebene bei den an der Rückseite angebrachten Blinkleuchten mindestens 120 mm, bei den an der Vorderseite angebrachten Blinkleuchten mindestens 170 mm und vom Rand der Lichtaustrittsfläche des Scheinwerfers mindestens 100 mm betragen. Der untere Rand der Lichtaustrittsfläche von Blinkleuchten an Krafträdern muß mindestens 350 mm über der Fahrbahn liegen. Wird ein Beiwagen mitgeführt, so müssen die für die betreffende Seite vorgesehenen Blinkleuchten an der Außenseite des Beiwagens angebracht sein,

3. an Anhängern

paarweise angebrachte Blinkleuchten an der Rückseite. Beim Mitführen von 2 Anhängern genügen Blinkleuchten am letzten Anhänger, wenn die Anhänger hinter einer Zugmaschine mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h mitgeführt werden oder wenn sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h in der durch § 58 vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet sind,

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,

5. an mehrspurigen Kraftfahrzeugen und Sattelanhängern - ausgenommen Arbeitsmaschinen, Stapler und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und deren Anhänger - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t an den Längsseiten im vorderen Drittel zusätzliche Blinkleuchten, deren Lichtstärke nach hinten mindestens 50 cd und höchstens 200 cd beträgt. Für diese Fahrzeuge ist die Anbringung zusätzlicher Fahrtrichtungsanzeiger nach Nummer 1 nicht erforderlich.

(5) Fahrtrichtungsanzeiger sind nicht erforderlich an

1. einachsigen Zugmaschinen,
2. einachsigen Arbeitsmaschinen,
3. offenen Krankenfahrstühlen,
4. Leichtkrafträdern, Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor,
5. folgenden Arten von Anhängern:
 - a) eisenbereiften Anhängern, die nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden;
 - b) angehängten land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, soweit sie die Blinkleuchten des ziehenden Fahrzeugs nicht verdecken;
 - c) einachsigen Anhängern hinter Krafträdern;
 - d) Sitzkarren (§ 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe i der Fahrzeug-Zulassungsverordnung).

(6) Fahrtrichtungsanzeiger an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den vorstehenden Vorschriften entsprechen.

§ 54a Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen

(1) Kraftomnibusse müssen eine Innenbeleuchtung haben; diese darf die Sicht des Fahrzeugführers nicht beeinträchtigen.

(2) Die für Fahrgäste bestimmten Ein- und Ausstiege müssen ausreichend ausgeleuchtet sein, solange die jeweilige Fahrgasttür nicht geschlossen ist.

§ 54b Windsichere Handlampe

In Kraftomnibussen muß außer den nach § 53a Abs. 1 erforderlichen Warneinrichtungen eine von der Lichtanlage des Fahrzeugs unabhängige windsichere Handlampe mitgeführt werden.

§ 55 Einrichtungen für Schallzeichen

(1) Kraftfahrzeuge müssen mindestens eine Einrichtung für Schallzeichen haben, deren Klang gefährdete Verkehrsteilnehmer auf das Herannahen eines Kraftfahrzeugs aufmerksam macht, ohne sie zu erschrecken und andere mehr als unvermeidbar zu belästigen. Ist mehr als eine Einrichtung für Schallzeichen angebracht, so muß sichergestellt sein, daß jeweils nur eine Einrichtung betätigt werden kann. Die Umschaltung auf die eine oder andere Einrichtung darf die Abgabe einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenzen nicht ermöglichen.

(2) Als Einrichtungen für Schallzeichen dürfen Hupen und Hörner angebracht sein, die einen Klang mit gleichbleibenden Grundfrequenzen (auch harmonischen Akkord) erzeugen, der frei von Nebengeräuschen ist. Die Lautstärke darf in 7 m Entfernung von dem Anbringungsort der Schallquelle am Fahrzeug und in einem Höhenbereich von 500 mm bis 1.500 mm über der Fahrbahn an keiner Stelle 105 dB(A) übersteigen. Die Messungen sind auf einem freien Platz mit möglichst glatter Oberfläche bei Windstille durchzuführen; Hindernisse (Bäume, Sträucher u.a.), die durch Widerhall oder Dämpfung

stören können, müssen von der Schallquelle mindestens doppelt so weit entfernt sein wie der Schallempfänger.

(2a) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 müssen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 Einrichtungen für Schallzeichen haben, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Kraftfahrzeuge, die auf Grund des § 52 Abs. 3 Kennleuchten für blaues Blinklicht führen, müssen mit mindestens einer Warneinrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) ausgerüstet sein. Ist mehr als ein Einsatzhorn angebracht, so muß sichergestellt sein, daß jeweils nur eines betätigt werden kann. Andere als die in Satz 1 genannten Kraftfahrzeuge dürfen mit dem Einsatzhorn nicht ausgerüstet sein.

(4) Andere als die in den Absätzen 1 bis 3 beschriebenen Einrichtungen für Schallzeichen sowie Sirenen dürfen an Kraftfahrzeugen nicht angebracht sein.

(5) Absatz 1 gilt nicht für eisenbereifte Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h und für einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden.

(6) Mofas müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Radlaufglocken und andere Einrichtungen für Schallzeichen sind nicht zulässig.

§ 55a Elektromagnetische Verträglichkeit

(1) Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit mindestens vier Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h - ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Muldenkipper, Flurförderzeuge, Elektrokarren und Autoschütter - sowie ihre Anhänger müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über die elektromagnetische Verträglichkeit entsprechen. Satz 1 gilt entsprechend für andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells und ihrer elektrischen Ausrüstung den genannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, sowie für Bauteile und selbständige technische Einheiten, die zum Einbau in den genannten Fahrzeugen bestimmt sind.

(2) Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 sowie zum Einbau in diese Fahrzeuge bestimmte selbständige technische Einheiten müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über die elektromagnetische Verträglichkeit entsprechen.

§ 56 Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht

(1) Kraftfahrzeuge müssen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 3 Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht haben, die so beschaffen und angebracht sind, dass der Fahrzeugführer nach rückwärts, zur Seite und unmittelbar vor dem Fahrzeug - auch beim Mitführen von Anhängern - alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge beobachten kann.

(2) Es sind erforderlich

1. bei Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t
Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht, die in den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen für diese Fahrzeuge als vorgeschrieben bezeichnet sind;

die vorgeschriebenen sowie vorhandene gemäß Anhang III Nr. 2.1.1 der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Richtlinie zulässige Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen;

2. bei Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen und Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang II Buchstabe A Nr. 5.6 und 5.7 der Richtlinie 70/156/EWG mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t sowie bei Kraftomnibussen Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht, die in den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen für diese Fahrzeuge als vorgeschrieben bezeichnet sind;

die vorgeschriebenen sowie vorhandene gemäß Anhang III Nr. 2.1.1 der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Richtlinie zulässige Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen;

3. bei Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die den Baumerkmale von Lastkraftwagen hinsichtlich des Fahrgestells entsprechen, und Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang II Buchstabe A Nr. 5.7 und 5.8 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. EU Nr. L 263 S. 1) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, die ab dem 1. Januar 2000 bis zum 25. Januar 2007 erstmals in den Verkehr gekommen sind, Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht, die in den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen für diese Fahrzeuge als vorgeschrieben bezeichnet sind;

diese Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift oder im Anhang zu den Nummern 1 und 2 genannten Bestimmungen entsprechen;

4. bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h Spiegel, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen müssen,
5. bei Kraftfahrzeugen nach Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG Spiegel, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen müssen.

(2a) Bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h sowie bei Arbeitsmaschinen und Staplern ist § 56 Abs. 2 in der am 29. März 2005 geltenden Fassung anzuwenden.

(3) Nicht erforderlich sind Spiegel bei einachsigen Zugmaschinen, einachsigen Arbeitsmaschinen, offenen Elektrokarren mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h sowie mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und mit offenem Führerplatz, der auch beim Mitführen von unbeladenen oder beladenen Anhängern nach rückwärts Sicht bietet.

§ 57 Geschwindigkeitsmeßgerät und Wegstreckenzähler

(1) Kraftfahrzeuge müssen mit einem im unmittelbaren Sichtfeld des Fahrzeugführers liegenden Geschwindigkeitsmeßgerät ausgerüstet sein. Dies gilt nicht für

1. mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h sowie

2. mit Fahrtschreiber oder Kontrollgerät (§ 57a) ausgerüstete Kraftfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeitsanzeige im unmittelbaren Sichtfeld des Fahrzeugführers liegt.

(2) Bei Geschwindigkeitsmeßgeräten muß die Geschwindigkeit in Kilometer je Stunde angezeigt werden. Das Geschwindigkeitsmeßgerät muß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Das Geschwindigkeitsmeßgerät darf mit einem Wegstreckenzähler verbunden sein, der die zurückgelegte Strecke in Kilometern anzeigt. Die vom Wegstreckenzähler angezeigte Wegstrecke darf von der tatsächlich zurückgelegten Wegstrecke ± 4 vom Hundert abweichen.

§ 57a Fahrtschreiber und Kontrollgerät

(1) Mit einem eichfähigen Fahrtschreiber sind auszurüsten

1. Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und darüber,
2. Zugmaschinen mit einer Motorleistung von 40 kW und darüber, die nicht ausschließlich für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden,
3. zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen.

Dies gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h,
2. Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, es sei denn, daß es sich um Kraftfahrzeuge der Bundeswehrverwaltung oder um Kraftomnibusse handelt,
3. Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes,
4. Fahrzeuge, die in § 18 Abs. 1 der Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882), die zuletzt durch Artikel 1 der Zweiten Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften vom 22. Januar 2008 (BGBl. I S. 54) geändert worden ist, genannt sind,
5. Fahrzeuge, die in Artikel 3 Buchstabe d bis g und i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 (ABl. EU Nr. L 102 S. 1) genannt sind.

(1a) Der Fahrtschreiber sowie alle lösbaren Verbindungen der Übertragungseinrichtungen müssen plombiert sein.

(2) Der Fahrtschreiber muß vom Beginn bis zum Ende jeder Fahrt ununterbrochen in Betrieb sein und auch die Haltezeiten aufzeichnen. Die Schaublätter - bei mehreren miteinander verbundenen Schaublättern (Schaublattbündel) das erste Blatt - sind vor Antritt der Fahrt mit dem Namen der Führer sowie dem Ausgangspunkt und Datum der ersten Fahrt zu bezeichnen; ferner ist der Stand des Wegstreckenzählers am Beginn und am Ende der Fahrt oder beim Einlegen und bei der Entnahme des Schaublatts vom Kraftfahrzeughalter oder dessen Beauftragten einzutragen; andere, durch Rechtsvorschriften weder geforderte noch erlaubte Vermerke auf der Vorderseite des Schaublattes sind unzulässig. Es dürfen nur Schaublätter mit Prüfzeichen verwendet werden, die für den verwendeten Fahrtschreibertyp zugeteilt sind. Die Schaublätter sind zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit vorzulegen; der Kraftfahrzeughalter hat sie ein Jahr lang aufzubewahren. Auf jeder Fahrt muß mindestens ein Ersatzschaublatt mitgeführt werden.

(3) Die Absätze 1 bis 2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug an Stelle eines vorgeschriebenen Fahrtschreibers mit einem Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I oder des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über

das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 (ABl. EU Nr. L 102 S. 1) geändert worden ist, ausgerüstet ist. In diesem Fall ist das Kontrollgerät nach Maßgabe des Absatzes 2 zu betreiben; bei Verwendung eines Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 muss die Fahrerkarte nicht gesteckt werden. Im Falle des Einsatzes von Kraftomnibussen im Linienverkehr bis 50 Kilometer kann an Stelle des Namens der Führer das amtliche Kennzeichen oder die Betriebsnummer des jeweiligen Fahrzeugs auf den Ausdrucken und Schaublättern eingetragen werden. Die Daten des Massespeichers sind vom Kraftfahrzeughalter alle drei Monate herunterzuladen; § 2 Abs. 5 der Fahrpersonalverordnung gilt entsprechend. Wird bei Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 t oder bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t, die ab dem 1. Januar 1996 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden und bei denen die Übermittlung der Signale an das Kontrollgerät ausschließlich elektrisch erfolgt, das Kontrollgerät ausgetauscht, so muss dieses durch ein Gerät nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzt werden. Ein Austausch des Kontrollgerätes im Sinne des Satzes 5 liegt nur dann vor, wenn das gesamte System bestehend aus Registriereinheit und Geschwindigkeitsgeber getauscht wird.

(4) Weitergehende Anforderungen in Sondervorschriften bleiben unberührt.

§ 57b Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte

(1) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtschreiber nach § 57a Abs. 1 oder mit einem Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtschreiber oder die Kontrollgeräte nach Maßgabe des Absatzes 2 und der Anlagen XVIII und XVIIIa darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so hat der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtschreiber oder dem Kontrollgerät gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anzubringen. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat dafür zu sorgen, dass das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.

(2) Die Prüfungen sind mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung durchzuführen. Außerdem müssen die Prüfungen nach jedem Einbau, jeder Reparatur der Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteanlage, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl und nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges sowie bei Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 auch dann, wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht oder wenn sich das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges geändert hat, durchgeführt werden.

(3) Die Prüfungen dürfen nur durch einen nach Maßgabe der Anlage XVIIIc hierfür amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller Kontrollgerätehersteller oder durch von diesen beauftragte Kraftfahrzeugwerkstätten und durch nach Maßgabe der Anlage XVIIId anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten durchgeführt werden. Die Prüfungen dürfen nur an Prüfstellen vorgenommen werden, die den in Anlage XVIIIb festgelegten Anforderungen entsprechen.

(4) Wird der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät vom Fahrzeughersteller eingebaut, so hat dieser, sofern er hierfür nach Anlage XVIIIc amtlich anerkannt ist, die Einbauprüfung nach Maßgabe der Anlage XVIIIa durchzuführen und das Gerät zu kalibrieren. Die Einbauprüfung und Kalibrierung kann abweichend von Satz 1 auch durch

einen hierfür anerkannten Fahrzeugimporteur durchgeführt werden. Die Einbauprüfung darf nur an einer Prüfstelle durchgeführt werden, die den in Anlage XVIIIb festgelegten Anforderungen entspricht.

§ 57c Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern und ihre Benutzung

(1) Geschwindigkeitsbegrenzer sind Einrichtungen, die im Kraftfahrzeug in erster Linie durch die Steuerung der Kraftstoffzufuhr zum Motor die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit auf den eingestellten Wert beschränken.

(2) Alle Kraftomnibusse sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 3,5 t müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein. Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist bei

1. Kraftomnibussen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ($v(\text{tief})_{\text{set}}$),
2. Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen auf eine Höchstgeschwindigkeit - einschließlich aller Toleranzen - von 90 km/h ($v(\text{tief})_{\text{set}} + \text{Toleranzen} < 90 \text{ km/h}$) einzustellen.

(3) Mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer brauchen nicht ausgerüstet zu sein:

1. Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte tatsächliche Höchstgeschwindigkeit nicht höher als die jeweils in Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit Absatz 4 genannte Geschwindigkeit ist,
2. Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes, der Feuerwehren, der Rettungsdienste und der Polizei,
3. Kraftfahrzeuge, die für wissenschaftliche Versuchszwecke auf der Straße oder zur Erprobung im Sinne des § 19 Abs. 6 eingesetzt werden, und
4. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für öffentliche Dienstleistungen innerhalb geschlossener Ortschaften eingesetzt werden oder die überführt werden (z. B. vom Aufbauhersteller zum Betrieb oder für Wartungs- und Reparaturarbeiten).

(4) Die Geschwindigkeitsbegrenzer müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Geschwindigkeitsbegrenzer entsprechen.

(5) Der Geschwindigkeitsbegrenzer muß so beschaffen sein, daß er nicht ausgeschaltet werden kann.

§ 57d Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern

(1) Geschwindigkeitsbegrenzer dürfen in Kraftfahrzeuge nur von hierfür amtlich anerkannten

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

sowie durch von diesen ermächtigten Werkstätten eingebaut und geprüft werden.

(2) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer nach § 57c Abs. 2 ausgerüstet sind, haben auf ihre Kosten die Geschwindigkeitsbegrenzer nach jedem Einbau, jeder Reparatur, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeugs oder der Kraftstoff-Zuführungseinrichtung durch einen Berechtigten nach Absatz 1 prüfen und bescheinigen zu lassen, daß Einbau, Zustand und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Die Bescheinigung über die Prüfung muß mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Name, Anschrift oder Firmenzeichen der Berechtigten nach Absatz 1,
2. die eingestellte Geschwindigkeit $v(\text{tief})_{\text{set}}$,

3. Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs,
4. wirksamer Reifenumfang des Kraftfahrzeugs,
5. Datum der Prüfung und
6. die letzten 8 Zeichen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Kraftfahrzeugs.

Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung über die Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen. Die Sätze 1 und 3 gelten nicht für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen oder mit Kurzzeitkennzeichen.

(3) Wird der Geschwindigkeitsbegrenzer vom Fahrzeughersteller eingebaut, so hat dieser, sofern er hierfür amtlich anerkannt ist, die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung auszustellen.

(4) Für die Anerkennung der Fahrzeughersteller, der Hersteller von Geschwindigkeitsbegrenzern oder von Beauftragten der Hersteller sind die oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmten oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen zuständig.

(5) Die Anerkennung kann Fahrzeugherstellern, Herstellern von Geschwindigkeitsbegrenzern oder Beauftragten der Hersteller erteilt werden:

1. zur Vornahme des Einbaus und der Prüfung nach Absatz 2,
2. zur Ermächtigung von Werkstätten, die den Einbau und die Prüfungen vornehmen.

(6) Die Anerkennung wird erteilt, wenn

1. der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, die Gewähr für zuverlässige Ausübung der dadurch verliehenen Befugnisse bietet,
2. der Antragsteller, falls er die Prüfungen selbst vornimmt, nachweist, daß er über die erforderlichen Fachkräfte sowie über die notwendigen, dem Stand der Technik entsprechenden Prüfgeräte und sonstigen Einrichtungen und Ausstattungen verfügt,
3. der Antragsteller, falls er die Prüfungen und den Einbau durch von ihm ermächtigte Werkstätten vornehmen läßt, nachweist, daß er durch entsprechende Überwachungs- und Weisungsbefugnisse sichergestellt hat, daß bei den Werkstätten die Voraussetzungen nach Nummer 2 vorliegen und die Durchführung des Einbaus und der Prüfungen ordnungsgemäß erfolgt.

(7) Wird die Anerkennung nach Absatz 5 Nr. 2 ausgesprochen, so haben der Fahrzeughersteller, der Hersteller von Geschwindigkeitsbegrenzern oder die Beauftragten der Hersteller der Anerkennungsbehörde und den zuständigen obersten Landesbehörden die ermächtigten Werkstätten mitzuteilen.

(8) Die Anerkennung ist nicht übertragbar; sie kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden, die sicherstellen, daß der Einbau und die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden.

(9) Die oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmten oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen üben die Aufsicht über die Inhaber der Anerkennung aus. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte Sachverständige prüfen lassen, ob insbesondere die Voraussetzungen für die Anerkennung gegeben sind, ob der Einbau und die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt und ob die sich sonst aus der Anerkennung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden.

§ 58 Geschwindigkeitsschilder

(1) Ein Geschwindigkeitsschild gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit des betreffenden Fahrzeugs in Kilometer je Stunde an.

(2) Das Schild muß kreisrund mit einem Durchmesser von 200 mm sein und einen schwarzen Rand haben. Die Ziffern sind auf weißem Grund in schwarzer fetter Engschrift entsprechend Anlage V Seite 4 in einer Schriftgröße von 120 mm auszuführen.

(2a) Geschwindigkeitsschilder dürfen retroreflektierend sein. Retroreflektierende Geschwindigkeitsschilder müssen dem Normblatt DIN 75 069, Ausgabe Mai 1989, entsprechen, sowie auf der Vorderseite das DIN-Prüf- und Überwachungszeichen mit der zugehörigen Registernummer tragen.

(3) Mit Geschwindigkeitsschildern müssen gekennzeichnet sein

1. mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h,
2. Anhänger mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 100 km/h,
3. Anhänger mit einer eigenen mittleren Bremsverzögerung von weniger als 2,5 m/s(hoch)2.

(4) Absatz 3 gilt nicht für

1. die in § 36 Abs. 5 Satz 6 Halbsatz 2 bezeichneten Gleiskettenfahrzeuge,
2. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h,
3. land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden.

Die Vorschrift des § 36 Abs. 1 Satz 2 bleibt unberührt.

(5) Die Geschwindigkeitsschilder müssen an beiden Längsseiten und an der Rückseite des Fahrzeugs angebracht werden. An land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und ihren Anhängern genügt ein Geschwindigkeitsschild an der Fahrzeugrückseite; wird es wegen der Art des Fahrzeugs oder seiner Verwendung zeitweise verdeckt oder abgenommen, so muß ein Geschwindigkeitsschild an der rechten Längsseite vorhanden sein.

§ 59 Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-Identifizierungsnummer

(1) An allen Kraftfahrzeugen und Anhängern muß an zugänglicher Stelle am vorderen Teil der rechten Seite gut lesbar und dauerhaft ein Fabrikschild mit folgenden Angaben angebracht sein:

1. Hersteller des Fahrzeugs;
2. Fahrzeugtyp;
3. Baujahr (nicht bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen);
4. Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
5. zulässiges Gesamtgewicht;
6. zulässige Achslasten (nicht bei Krafträdern).

Dies gilt nicht für die in § 53 Abs. 7 bezeichneten Anhänger.

(1a) Abweichend von Absatz 1 ist an Personenkraftwagen, Kraftomnibussen, Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit mindestens vier Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihren Anhängern zur Güterbeförderung ein Schild gemäß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzubringen; an anderen Fahrzeugen - ausgenommen Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 - darf das Schild angebracht sein.

(1b) Abweichend von Absatz 1 ist an Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 ein Schild entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzubringen.

(2) 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. Sie muß unbeschadet des Absatzes 1 an zugänglicher Stelle am vorderen Teil der rechten Seite des Fahrzeugs gut lesbar am Rahmen oder an einem ihn ersetzenden Teil eingeschlagen oder eingeprägt sein. Wird nach dem Austausch des Rahmens oder des ihn ersetzenden Teils der ausgebaute Rahmen oder Teil wieder verwendet, so ist

1. die eingeschlagene oder eingeprägte Fahrzeug-Identifizierungsnummer dauerhaft so zu durchkreuzen, daß sie lesbar bleibt,
2. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Fahrzeugs, an dem der Rahmen oder Teil wieder verwendet wird, neben der durchkreuzten Nummer einzuschlagen oder einzuprägen und
3. die durchkreuzte Nummer der Zulassungsbehörde zum Vermerk auf dem Brief und der Karteikarte des Fahrzeugs zu melden, an dem der Rahmen oder Teil wieder verwendet wird.

Satz 3 Nr. 3 ist entsprechend anzuwenden, wenn nach dem Austausch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einen Rahmen oder einen ihn ersetzenden Teil eingeschlagen oder eingeprägt wird, der noch keine Fahrzeug-Identifizierungsnummer trägt.

(3) Ist eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer nicht vorhanden oder läßt sie sich nicht mit Sicherheit feststellen, so kann die Zulassungsbehörde eine Nummer zuteilen. Absatz 2 gilt für diese Nummer entsprechend.

§ 59a Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie 96/53/EG

(1) Fahrzeuge, die in Artikel 1 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. EG Nr. L 235 S. 59) genannt sind und mit dieser Richtlinie übereinstimmen, müssen mit einem Nachweis dieser Übereinstimmung versehen sein. Der Nachweis muß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(2) Die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angeführten Werte müssen mit den am einzelnen Fahrzeug tatsächlich gemessenen übereinstimmen.

§ 60

(weggefallen)

§ 60a

(weggefallen)

§ 61 Halteeinrichtungen für Beifahrer sowie Fußstützen und Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen

(1) Zweirädrige Kraftfahrzeuge, auf denen ein Beifahrer befördert werden darf, müssen mit einem Haltesystem für den Beifahrer ausgerüstet sein, das den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(2) Zweirädrige Kraftfahrzeuge müssen für den Fahrer und den Beifahrer beiderseits mit Fußstützen ausgerüstet sein.

(3) Jedes zweirädrige Kraftfahrzeug muss mindestens mit einem Ständer ausgerüstet sein, der den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

§ 61a Besondere Vorschriften für Anhänger hinter Fahrrädern mit Hilfsmotor

Anhänger hinter Fahrrädern mit Hilfsmotor werden bei Anwendung der Bau- und Betriebsvorschriften wie Anhänger hinter Fahrrädern behandelt, wenn

1. die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit des ziehenden Fahrzeugs 25 km/h nicht überschreitet oder
2. die Anhänger vor dem 1. April 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Auf andere Anhänger hinter Fahrrädern mit Hilfsmotor sind die Vorschriften über Anhänger hinter Kleinkrafträdern anzuwenden.

§ 62 Elektrische Einrichtungen von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen

Elektrische Einrichtungen von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen müssen so beschaffen sein, daß bei verkehrsüblichem Betrieb der Fahrzeuge durch elektrische Einwirkung weder Personen verletzt noch Sachen beschädigt werden können.

3.

Andere Straßenfahrzeuge

§ 63 Anwendung der für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften

Die Vorschriften über Abmessungen, Achslast, Gesamtgewicht und Bereifung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (§§ 32, 34, 36 Abs. 1) gelten für andere Straßenfahrzeuge entsprechend. Für die Nachprüfung der Achslasten gilt § 31c mit der Abweichung, daß der Umweg zur Waage nicht mehr als 2 km betragen darf.

§ 64 Lenkeinrichtung, sonstige Ausrüstung und Bespannung

(1) Fahrzeuge müssen leicht lenkbar sein. § 35a Abs. 1, Abs. 10 Satz 1 und 4 und § 35d Abs. 1 sind entsprechend anzuwenden, soweit nicht die Beschaffenheit der zu befördernden Güter eine derartige Ausrüstung der Fahrzeuge ausschließt.

(2) Die Bespannung zweispänniger Fuhrwerke, die (nur) eine Deichsel (in der Mitte) haben, mit nur einem Zugtier ist unzulässig, wenn die sichere und schnelle Einwirkung des Gespannführers auf die Lenkung des Fuhrwerks nicht gewährleistet ist; dies kann durch Anspannung mit Kuntgeschirr oder mit Sielen mit Schwanzriemen oder Hinterzeug, durch Straffung der Steuerkette und ähnliche Mittel erreicht werden. Unzulässig ist die Anspannung an den Enden der beiden Ortscheite (Schwengel) der Bracke (Waage) oder nur an einem Ortscheit der Bracke, wenn diese nicht mit einer Kette oder dergleichen festgelegt ist. Bei Pferden ist die Verwendung sogenannter Zupfleinen (Stoßzügel) unzulässig.

§ 64a Einrichtungen für Schallzeichen

Fahrräder und Schlitten müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein; ausgenommen sind Handschlitten. Andere Einrichtungen für Schallzeichen dürfen an diesen Fahrzeugen nicht angebracht sein. An Fahrrädern sind auch Radlaufglocken nicht zulässig.

§ 64b Kennzeichnung

An jedem Gespannfahrzeug - ausgenommen Kutschwagen, Personenschlitten und fahrbare land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte - müssen auf der linken Seite Vorname, Zuname und Wohnort (Firma und Sitz) des Besitzers in unverwischbarer Schrift deutlich angegeben sein.

§ 65 Bremsen

(1) Alle Fahrzeuge müssen eine ausreichende Bremse haben, die während der Fahrt leicht bedient werden kann und ihre Wirkung erreicht, ohne die Fahrbahn zu beschädigen. Fahrräder müssen 2 voneinander unabhängige Bremsen haben. Bei Handwagen und Schlitten sowie bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen, die nur im Fahren Arbeit leisten können (z.B. Pflüge, Drillmaschinen, Mähmaschinen), ist eine Bremse nicht erforderlich.

(2) Als ausreichende Bremse gilt jede am Fahrzeug fest angebrachte Einrichtung, welche die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu vermindern und das Fahrzeug festzustellen vermag.

(3) Sperrhölzer, Hemmschuhe und Ketten dürfen nur als zusätzliche Hilfsmittel und nur dann verwendet werden, wenn das Fahrzeug mit einer gewöhnlichen Bremse nicht ausreichend gebremst werden kann.

§ 66 Rückspiegel

Lastfahrzeuge müssen einen Spiegel für die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts haben. Dies gilt nicht, wenn eine zweckentsprechende Anbringung des Rückspiegels an einem Fahrzeug technisch nicht möglich ist, ferner nicht für land- oder forstwirtschaftliche Maschinen.

§ 66a Lichttechnische Einrichtungen

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, müssen die Fahrzeuge

1. nach vorn mindestens eine Leuchte mit weißem Licht,
2. nach hinten mindestens eine Leuchte mit rotem Licht in nicht mehr als 1.500 mm Höhe über der Fahrbahn

führen; an Krankenfahrstühlen müssen diese Leuchten zu jeder Zeit fest angebracht sein. Beim Mitführen von Anhängern genügt es, wenn der Zug wie ein Fahrzeug beleuchtet wird; jedoch muß die seitliche Begrenzung von Anhängern, die mehr als 400 mm über die Leuchten des vorderen Fahrzeugs hinausragen, durch mindestens eine Leuchte mit weißem Licht kenntlich gemacht werden. Für Handfahrzeuge gilt § 17 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung.

(2) Die Leuchten müssen möglichst weit links und dürfen nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt angebracht sein. Paarweise verwendete

Leuchten müssen gleich stark leuchten, nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt und in gleicher Höhe angebracht sein.

(3) Bei bespannten land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, die mit Heu, Stroh oder anderen leicht brennbaren Gütern beladen sind, genügt eine nach vorn und hinten gut sichtbare Leuchte mit weißem Licht, die auf der linken Seite anzubringen oder von Hand mitzuführen ist.

(4) Alle Fahrzeuge müssen an der Rückseite mit zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet sein. Diese dürfen nicht mehr als 400 mm (äußerster Punkt der leuchtenden Fläche) von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sowie höchstens 900 mm (höchster Punkt der leuchtenden Fläche) über der Fahrbahn in gleicher Höhe angebracht sein. Die Längsseiten der Fahrzeuge müssen mit mindestens je einem gelben Rückstrahler ausgerüstet sein, die nicht höher als 600 mm, jedoch so tief wie möglich angebracht sein müssen.

(5) Zusätzliche nach der Seite wirkende gelbe rückstrahlende Mittel sind zulässig.

(6) Leuchten und Rückstrahler dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein; die Leuchten dürfen nicht blenden.

§ 67 Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern

(1) Fahrräder müssen für den Betrieb des Scheinwerfers und der Schlußleuchte mit einer Lichtmaschine ausgerüstet sein, deren Nennleistung mindestens 3 W und deren Nennspannung 6 V beträgt (Fahrbeleuchtung). Für den Betrieb von Scheinwerfer und Schlußleuchte darf zusätzlich eine Batterie mit einer Nennspannung von 6 V verwendet werden (Batterie-Dauerbeleuchtung). Die beiden Betriebsarten dürfen sich gegenseitig nicht beeinflussen.

(2) An Fahrrädern dürfen nur die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen angebracht sein. Als lichttechnische Einrichtungen gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel. Die lichttechnischen Einrichtungen müssen vorschriftsmäßig und fest angebracht sowie ständig betriebsfertig sein. Lichttechnische Einrichtungen dürfen nicht verdeckt sein.

(3) Fahrräder müssen mit einem nach vorn wirkenden Scheinwerfer für weißes Licht ausgerüstet sein. Der Lichtkegel muß mindestens so geneigt sein, daß seine Mitte in 5 m Entfernung vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer. Der Scheinwerfer muß am Fahrrad so angebracht sein, daß er sich nicht unbeabsichtigt verstellen kann. Fahrräder müssen mit mindestens einem nach vorn wirkenden weißen Rückstrahler ausgerüstet sein.

(4) Fahrräder müssen an der Rückseite mit

1. einer Schlußleuchte für rotes Licht, deren niedrigster Punkt der leuchtenden Fläche sich nicht weniger als 250 mm über der Fahrbahn befindet,

2. mindestens einem roten Rückstrahler, dessen höchster Punkt der leuchtenden Fläche sich nicht höher als 600 mm über der Fahrbahn befindet, und

3. einem mit dem Buchstaben "Z" gekennzeichneten roten Großflächen-Rückstrahler ausgerüstet sein. Die Schlußleuchte sowie einer der Rückstrahler dürfen in einem Gerät vereinigt sein. Beiwagen von Fahrrädern müssen mit einem Rückstrahler entsprechend Nummer 2 ausgerüstet sein.

(5) Fahrräder dürfen an der Rückseite mit einer zusätzlichen, auch im Stand wirkenden Schlußleuchte für rotes Licht ausgerüstet sein. Diese Schlußleuchte muß unabhängig von den übrigen Beleuchtungseinrichtungen einschaltbar sein.

(6) Fahrradpedale müssen mit nach vorn und nach hinten wirkenden gelben Rückstrahlern ausgerüstet sein; nach der Seite wirkende gelbe Rückstrahler an den Pedalen sind zulässig.

(7) Die Längsseiten müssen nach jeder Seite mit

1. mindestens zwei um 180 Grad versetzt angebrachten, nach der Seite wirkenden gelben Speichenrückstrahlern an den Speichen des Vorderrades und des Hinterrades oder
2. ringförmig zusammenhängenden retroreflektierenden weißen Streifen an den Reifen oder in den Speichen des Vorderrades und des Hinterrades

kenntlich gemacht sein. Zusätzlich zu der Mindestausrüstung mit einer der Absicherungsarten dürfen Sicherungsmittel aus der anderen Absicherungsart angebracht sein. Werden mehr als zwei Speichenrückstrahler an einem Rad angebracht, so sind sie am Radumfang gleichmäßig zu verteilen.

(8) Zusätzliche nach der Seite wirkende gelbe rückstrahlende Mittel sind zulässig.

(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.

(10) In den Scheinwerfern und Leuchten dürfen nur die nach ihrer Bauart dafür bestimmten Glühlampen verwendet werden.

(11) Für Rennräder, deren Gewicht nicht mehr als 11 kg beträgt, gilt abweichend folgendes:

1. für den Betrieb von Scheinwerfer und Schlußleuchte brauchen anstelle der Lichtmaschine nur eine oder mehrere Batterien entsprechend Absatz 1 Satz 2 mitgeführt zu werden;
2. der Scheinwerfer und die vorgeschriebene Schlußleuchte brauchen nicht fest am Fahrrad angebracht zu sein; sie sind jedoch mitzuführen und unter den in § 17 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung beschriebenen Verhältnissen vorschriftsmäßig am Fahrrad anzubringen und zu benutzen;
3. Scheinwerfer und Schlußleuchte brauchen nicht zusammen einschaltbar zu sein;
4. anstelle des Scheinwerfers nach Absatz 1 darf auch ein Scheinwerfer mit niedrigerer Nennspannung als 6 V und anstelle der Schlußleuchte nach Absatz 4 Nr. 1 darf auch eine Schlußleuchte nach Absatz 5 mitgeführt werden.

(12) Rennräder sind für die Dauer der Teilnahme an Rennen von den Vorschriften der Absätze 1 bis 11 befreit.

C.

Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften

§ 68 Zuständigkeiten

(1) Diese Verordnung wird, soweit nicht die höheren Verwaltungsbehörden zuständig sind, von den nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder den Behörden, denen durch Landesrecht die Aufgaben der unteren Verwaltungsbehörde zugewiesen werden, ausgeführt. Die höheren Verwaltungsbehörden werden von den zuständigen obersten Landesbehörden bestimmt.

(2) Örtlich zuständig ist, soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, die Behörde des Wohnorts, mangels eines solchen des Aufenthaltsorts des Antragstellers oder Betroffenen, bei juristischen Personen, Handelsunternehmen oder Behörden die Behörde des Sitzes oder des Orts der beteiligten Niederlassung oder Dienststelle. Anträge können mit Zustimmung der örtlich zuständigen Behörde von einer gleichgeordneten auswärtigen Behörde behandelt und erledigt werden. Die Verfügungen der Behörde (Sätze 1 und 2) sind im Inland wirksam. Verlangt die Verkehrssicherheit ein sofortiges Eingreifen, so kann an Stelle der örtlich zuständigen Behörde jede ihr gleichgeordnete Behörde mit derselben Wirkung Maßnahmen auf Grund dieser Verordnung vorläufig treffen.

(2a) (aufgehoben)

(3) Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden und höheren Verwaltungsbehörden auf Grund dieser Verordnung, werden für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk und der Polizei durch deren Dienststellen nach Bestimmung der Fachminister wahrgenommen. Für den Dienstbereich der Polizei kann die Zulassung von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger nach Bestimmung der Fachminister durch die nach Absatz 1 zuständigen Behörden vorgenommen werden.

§ 69

(aufgehoben)

§ 69a Ordnungswidrigkeiten

(1) (aufgehoben)

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 17 Abs. 1 einem Verbot, ein Fahrzeug in Betrieb zu setzen, zuwiderhandelt oder Beschränkungen nicht beachtet,
2. einer vollziehbaren Anordnung oder Auflage nach § 29 Abs. 7 Satz 5 in Verbindung mit Satz 4 zuwiderhandelt,
3. bis 6 (weggefallen)
7. entgegen § 22a Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 6 ein Fahrzeugteil ohne amtlich vorgeschriebenes und zugeteiltes Prüfzeichen zur Verwendung feilbietet, veräußert, erwirbt oder verwendet, sofern nicht schon eine Ordnungswidrigkeit nach § 23 des Straßenverkehrsgesetzes vorliegt,
8. gegen eine Vorschrift des § 21a Abs. 3 Satz 1 oder § 22a Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6 über die Kennzeichnung von Ausrüstungsgegenständen oder Fahrzeugteilen mit Prüfzeichen oder gegen ein Verbot nach § 21a Abs. 3 Satz 2 oder § 22a Abs. 5 Satz 2 oder Abs. 6 über die Anbringung von verwechslungsfähigen Zeichen verstößt,
9. gegen eine Vorschrift über Mitführung und Aushändigung
 - a) bis f) (weggefallen)
 - g) eines Abdrucks oder einer Ablichtung einer Erlaubnis, Genehmigung, eines Auszugs einer Erlaubnis oder Genehmigung, eines Teilegutachtens oder eines Nachweises nach § 19 Abs. 4 Satz 1,
 - h) (weggefallen)
 - i) der Urkunde über die Einzelgenehmigung nach § 22a Abs. 4 Satz 2 verstößt,
10. bis 13b. (weggefallen)
14. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1, 2.2, 2.6, 2.7 Satz 2 oder 3, Nummer 3.1.1, 3.1.2 oder 3.2.2 der Anlage VIII über Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen zuwiderhandelt,

15. einer Vorschrift des § 29 Abs. 2 Satz 1 über Prüfplaketten oder Prüfmarken in Verbindung mit einem SP-Schild, des § 29 Abs. 5 über den ordnungsgemäßen Zustand der Prüfplaketten oder der Prüfmarken in Verbindung mit einem SP-Schild, des § 29 Abs. 7 Satz 5 Halbsatz 1 über das Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung oder des § 29 Abs. 8 über das Verbot des Anbringens verwechslungsfähiger Zeichen zuwiderhandelt,
16. einer Vorschrift des § 29 Abs. 10 Satz 1 oder 2 über die Aufbewahrungs- und Aushändigungspflicht für Untersuchungsberichte oder Prüfprotokolle zuwiderhandelt,
17. einer Vorschrift des § 29 Abs. 11 oder 13 über das Führen oder Aufbewahren von Prüfbüchern zuwiderhandelt,
18. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 3.1.4.2 Satz 2 Halbsatz 2 der Anlage VIII über die Behebung der geringen Mängel oder Nummer 3.1.4.3 Satz 2 Halbsatz 2 über die Behebung der erheblichen Mängel oder die Wiedervorführung zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung zuwiderhandelt,
19. entgegen § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 4.3 Satz 5 der Anlage VIII, Nummer 8.1.1 Satz 2 oder Nummer 8.2.1 Satz 2 der Anlage VIIIC die Maßnahmen nicht duldet oder die vorgeschriebenen Aufzeichnungen nicht vorlegt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug oder ein Kraftfahrzeug mit Anhänger (Fahrzeugkombination) unter Verstoß gegen eine der folgenden Vorschriften in Betrieb nimmt:

1. des § 30 über allgemeine Beschaffenheit von Fahrzeugen;
- 1a. des § 30c Abs. 1 und 4 über vorstehende Außenkanten, Frontschutzsysteme;
- 1b. des § 30d Abs. 3 über die Bestimmungen für Kraftomnibusse oder des § 30d Abs. 4 über die technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kraftomnibussen;
- 1c. des § 31d Abs. 2 über die Ausrüstung ausländischer Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten, des § 31d Abs. 3 über die Ausrüstung ausländischer Kraftfahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern oder deren Benutzung oder des § 31d Abs. 4 Satz 1 über die Profiltiefe der Reifen ausländischer Kraftfahrzeuge;
2. des § 32 Abs. 1 bis 4 oder 9, auch in Verbindung mit § 31d Abs. 1, über Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen;
3. der §§ 32a, 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;
- 3a. des § 32b Abs. 1, 2 oder 4 über Unterfahrschutz;
- 3b. des § 32c Abs. 2 über seitliche Schutzvorrichtungen;
- 3c. des § 32d Abs. 1 oder 2 Satz 1 über Kurvenlaufeigenschaften;
4. des § 34 Abs. 3 Satz 3 über die zulässige Achslast oder das zulässige Gesamtgewicht bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, des § 34 Abs. 8 über das Gewicht auf einer oder mehreren Antriebsachsen, des § 34 Abs. 9 Satz 1 über den Achsabstand, des § 34 Abs. 11 über Hubachsen oder Lastverlagerungsachsen, jeweils auch in Verbindung mit § 31d Abs. 1, des § 34b über die Laufrollenlast oder das Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen oder des § 42 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 über die zulässige Anhängelast;
5. des § 34a Abs. 1 über die Besetzung, Beladung und Kennzeichnung von Kraftomnibussen;
6. des § 35 über die Motorleistung;
7. des § 35a Abs. 1 über Anordnung oder Beschaffenheit des Sitzes des Fahrzeugführers, des Betätigungsraums oder der Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs für den Fahrer, der Absätze 2, 3, 4, 5 Satz 1 oder Abs. 7 über Sitze

und deren Verankerungen, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und deren Verankerungen oder über Rückhaltesysteme, des Absatzes 8 Satz 1 über die Anbringung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrersitzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, oder Satz 2 oder 4 über die Warnung vor der Verwendung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrersitzen mit Airbag, des Absatzes 9 Satz 1 über Sitz, Handgriff und Fußstützen für den Beifahrer auf Krafträdern oder des Absatzes 10 über die Beschaffenheit von Sitzen, ihre Lehnen und ihre Befestigungen sowie der selbsttätigen Verriegelung von klappbaren Sitzen und Rückenlehnen und der Zugänglichkeit der Entriegelungseinrichtung oder des Absatzes 11 über Verankerungen der Sicherheitsgurte und Sicherheitsgurte von dreirädrigen oder vierrädrigen Kraftfahrzeugen;

- 7a. des § 35b Abs. 1 über die Beschaffenheit der Einrichtungen zum Führen von Fahrzeugen oder des § 35b Abs. 2 über das Sichtfeld des Fahrzeugführers;
- 7b. des § 35c über Heizung und Belüftung, des § 35d über Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen, des § 35e Abs. 1 bis 3 über Türen oder des § 35f über Notausstiege in Kraftomnibussen;
- 7c. des § 35g Abs. 1 oder 2 über Feuerlöscher in Kraftomnibussen oder des § 35h Abs. 1 bis 3 über Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen;
- 7d. des § 35i Abs. 1 Satz 1 oder 2, dieser in Verbindung mit Nummer 2 Satz 2, 4, 8 oder 9, Nummer 3.1 Satz 1, Nummer 3.2 Satz 1 oder 2, Nummer 3.3, 3.4 Satz 1 oder 2 oder Nummer 3.5 Satz 2, 3 oder 4 der Anlage X, über Gänge oder die Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen oder des § 35i Abs. 2 Satz 1 über die Beförderung liegender Fahrgäste ohne geeignete Rückhalteeinrichtungen;
- 8. des § 36 Abs. 1 Satz 1 oder 3 bis 5, Abs. 2 Satz 1 oder 3 bis 5 oder Abs. 2a Satz 1 oder 2 über Bereifung, des § 36 Abs. 5 Satz 1 bis 4 über Gleisketten von Gleiskettenfahrzeugen oder Satz 6 über deren zulässige Höchstgeschwindigkeit, des § 36a Abs. 1 über Radabdeckungen oder Abs. 3 über die Sicherung von außen am Fahrzeug mitgeführten Ersatzrädern oder des § 37 Abs. 1 Satz 1 über Gleitschutzeinrichtungen oder Abs. 2 über Schneeketten;
- 9. des § 38 über Lenkeinrichtungen;
- 10. des § 38a über die Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung;
- 10a. des § 38b über Fahrzeug-Alarmsysteme;
- 11. des § 39 über Einrichtungen zum Rückwärtsfahren;
- 11a. des § 39a über Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger;
- 12. des § 40 Abs. 1 über die Beschaffenheit von Scheiben oder des § 40 Abs. 2 über Anordnung und Beschaffenheit von Scheibenwischern oder des § 40 Abs. 3 über Scheiben, Scheibenwischer, Scheibenwascher, Entfrosts- und Trocknungsanlagen von dreirädrigen Kleinkrafträdern und dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit Führerhaus;
- 13. des § 41 Abs. 1 bis 13, 15 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 16 oder 17 über Bremsen oder des § 41 Abs. 14 über Ausrüstung mit Unterlegkeilen, ihre Beschaffenheit und Anbringung;
- 13a. des § 41a Abs. 8 über die Sicherheit und Kennzeichnung von Druckbehältern;
- 13b. des § 41b Abs. 2 über die Ausrüstung mit automatischen Blockierverhinderern oder des § 41b Abs. 4 über die Verbindung von Anhängern mit einem automatischen Blockierverhinderer mit Kraftfahrzeugen;
- 14. des § 45 Abs. 1, 2 Satz 1, 3 oder 4 über Kraftstoffbehälter oder des § 46 über Kraftstoffleitungen;
- 15. des § 47c über die Ableitung von Abgasen;
- 16. (aufgehoben)
- 17. des § 49 Abs. 1 über die Geräuschentwicklung;

- 18. des § 49a Abs. 1 bis 4, 5 Satz 1, Abs. 6, 8, 9 Satz 2, Abs. 9a oder 10 Satz 1 über die allgemeinen Bestimmungen für lichttechnische Einrichtungen;
- 18a. des § 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6 Halbsatz 2 oder Satz 7, Abs. 3 Satz 1 oder 2, Abs. 5, 6 Satz 1, 3, 4 oder 6, Abs. 6a Satz 2 bis 5 oder Abs. 9 über Scheinwerfer für Fern- oder Abblendlicht oder Abs. 10 über Scheinwerfer mit Gasentladungslampen;
- 18b. des § 51 Abs. 1 Satz 1, 4 bis 6, Abs. 2 Satz 1, 4 oder Abs. 3 über Begrenzungsleuchten oder vordere Rückstrahler;
- 18c. des § 51a Abs. 1 Satz 1 bis 7, Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 Satz 2, Abs. 6 Satz 1 oder Abs. 7 Satz 1 oder 3 über die seitliche Kenntlichmachung von Fahrzeugen oder des § 51b Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 5 oder 6 über Umrißleuchten;
- 18d. des § 51c Abs. 3 bis 5 Satz 1 oder 3 über Parkleuchten oder Park-Warntafeln;
- 18e. 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 4 über Arbeitsscheinwerfer oder des § 52 Abs. 9 Satz 2 über Vorzeltleuchten an Wohnwagen oder Wohnmobilen;
- 18f. des § 52a Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 4, 5 oder 7 über Rückfahrscheinwerfer;
- 18g. des § 53 Abs. 1 Satz 1, 3 bis 5 oder 7 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, des § 53 Abs. 9 Satz 1 über das Verbot der Anbringung von Schlußleuchten, Bremsleuchten oder Rückstrahlern an beweglichen Fahrzeugteilen, des § 53 Abs. 10 Satz 1 über retroreflektierende Tafeln und Markierungen aus retroreflektierenden Materialien oder Satz 2 über die Anbringung von Werbung aus andersfarbigen und retroreflektierenden Materialien an den Seitenflächen;
- 19. des § 53a Abs. 1, 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 2, Abs. 4 oder 5 über Warndreiecke, Warnleuchten und Warnblinkanlagen oder des § 54b über die zusätzliche Mitführung einer Handlampe in Kraftomnibussen;
- 19a. des § 53b Abs. 1 Satz 1 bis 3, 4 Halbsatz 2, Abs. 2 Satz 1 bis 3, 4 Halbsatz 2, Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 oder 5 über die Ausrüstung oder Kenntlichmachung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen;
- 19b. des § 53c Abs. 2 über Tarnleuchten;
- 19c. des § 53d Abs. 2 bis 5 über Nebelschlußleuchten;
- 20. des § 54 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 1a Satz 1, Abs. 2, 3, 4 Nr. 1 Satz 1, 4, Nr. 2, 3 Satz 1, Nr. 4 oder Abs. 6 über Fahrtrichtungsanzeiger;
- 21. des § 54a über die Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen;
- 22. des § 55 Abs. 1 bis 4 über Einrichtungen für Schallzeichen;
- 23. des § 55a über die Elektromagnetische Verträglichkeit;
- 24. des § 56 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 über Spiegel oder andere Einrichtungen für indirekte Sicht;
- 25. des § 57 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 über das Geschwindigkeitsmeßgerät, des § 57a Abs. 1 Satz 1, Abs. 1a oder 2 Satz 1 über Fahrtschreiber;
- 25a. des § 57a Abs. 3 Satz 2 über das Betreiben des Kontrollgerätes;
- 25b. des § 57c Abs. 2 oder 5 über die Ausrüstung oder Benutzung der Geschwindigkeitsbegrenzer;
- 26. des § 58 Abs. 2 oder 5 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit § 36 Abs. 1 Satz 2, oder Abs. 3 oder 5 Satz 2 Halbsatz 2 über Geschwindigkeitsschilder an

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

- Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder des § 59 Abs. 1 Satz 1, Abs. 1a, 1b, 2 oder 3 Satz 2 über Fabrikschilder oder Fahrzeug-Identifizierungsnummern;
- 26a. des § 59a über den Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie 96/53/EG;
27. des § 61 Abs. 1 über Halteeinrichtungen für Beifahrer oder Abs. 3 über Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen;
- 27a. des § 61a über Anhänger hinter Fahrrädern mit Hilfsmotor oder
28. des § 62 über die Beschaffenheit von elektrischen Einrichtungen der elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeuge.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig ein anderes Straßenfahrzeug als ein Kraftfahrzeug oder einen Kraftfahrzeuganhänger oder wer vorsätzlich oder fahrlässig eine Kombination solcher Fahrzeuge unter Verstoß gegen eine der folgenden Vorschriften in Betrieb nimmt:

1. des § 30 über allgemeine Beschaffenheit von Fahrzeugen;
2. des § 63 über Abmessungen, Achslast, Gesamtgewicht und Bereifung sowie die Wiegepflicht;
3. des § 64 Abs. 1 über Lenkeinrichtungen, Anordnung und Beschaffenheit der Sitze, Einrichtungen zum Auf- und Absteigen oder des § 64 Abs. 2 über die Bespannung von Fuhrwerken;
4. des § 64a über Schallzeichen an Fahrrädern oder Schlitten;
5. des § 64b über die Kennzeichnung von Gespannfahrzeugen;
6. des § 65 Abs. 1 über Bremsen oder des § 65 Abs. 3 über Bremshilfsmittel;
7. des § 66 über Rückspiegel;
- 7a. des § 66a über lichttechnische Einrichtungen oder
8. des § 67 Abs. 1 Satz 1 oder 3, Abs. 2 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 3, 4 Satz 1 oder 3, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 Halbsatz 1, Abs. 7 Satz 1 oder 3, Abs. 9 Satz 1, Abs. 10 oder 11 Nr. 2 Halbsatz 2 über lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern oder ihren Beiwagen.

(5) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt schließlich, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge gegen eine Vorschrift des § 20 Abs. 3 Satz 3 über die Ausfüllung von Fahrzeugbriefen verstößt,
2. entgegen § 31 Abs. 1 ein Fahrzeug oder einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge führt, ohne zur selbständigen Leitung geeignet zu sein,
3. entgegen § 31 Abs. 2 als Halter eines Fahrzeugs die Inbetriebnahme anordnet oder zulässt, obwohl ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur selbständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet,
4. entgegen § 31a Abs. 2 als Halter oder dessen Beauftragter im Fahrtenbuch nicht vor Beginn der betreffenden Fahrt die erforderlichen Angaben einträgt oder nicht unverzüglich nach Beendigung der betreffenden Fahrt Datum und Uhrzeit der Beendigung mit seiner Unterschrift einträgt,
 - 4a. entgegen § 31a Abs. 3 ein Fahrtenbuch nicht aushändigt oder nicht aufbewahrt,
 - 4b. entgegen § 31b mitzuführende Gegenstände nicht vorzeigt oder zur Prüfung nicht aushändigt,
 - 4c. gegen eine Vorschrift des § 31c Satz 1 oder 4 Halbsatz 2 über Pflichten zur Feststellung der zugelassenen Achslasten oder über das Um- oder Entladen bei Überlastung verstößt,

- 4d. als Fahrpersonal oder Halter gegen eine Vorschrift des § 35g Abs. 3 über Ausbildung in der Handhabung von Feuerlöschern oder als Halter gegen eine Vorschrift des § 35g Abs. 4 über die Prüfung von Feuerlöschern verstößt,
- 5. entgegen § 36 Abs. 2b Satz 1 Luftreifen nicht oder nicht wie dort vorgeschrieben kennzeichnet,
- 5a. entgegen § 41a Abs. 5 Satz 1 eine Gassystemeinbauprüfung, entgegen Abs. 5 Satz 3 eine Begutachtung oder entgegen Abs. 6 Satz 1 oder 2 eine Gasanlagenprüfung nicht durchführen lässt,
- 5b. entgegen § 47a Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 1.2.1.1 Buchstabe b und Nummer 2 der Anlage VIII das Abgasverhalten seines Kraftfahrzeugs nicht oder nicht rechtzeitig untersuchen lässt, entgegen § 47a Abs. 2 Satz 1 eine Untersuchung vornimmt, entgegen § 47a Abs. 3 Satz 1 eine Plakette nach Anlage IXa zuteilt, entgegen § 47a Abs. 3 Satz 2 nicht dafür sorgt, dass die Prüfbescheinigung die von ihm ermittelten Istwerte enthält, entgegen § 47a Abs. 4 Satz 2 die Prüfbescheinigung nicht aushändigt, entgegen § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 7 Satz 5 oder Abs. 8 das Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung für das Kraftfahrzeug nicht beachtet oder ein verwechslungsfähiges Zeichen anbringt, oder als Halter entgegen § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 8 nicht dafür sorgt, dass verwechslungsfähige Zeichen nicht angebracht sind, oder gegen eine Vorschrift des § 47a Abs. 7 in Verbindung mit Nummer 2.6 Satz 1 oder 2 oder Nummer 2.7 Satz 2 oder 3 der Anlage VIII über die Untersuchung des Abgasverhaltens bei Fahrzeugen mit Saisonkennzeichen oder bei Wiederinbetriebnahme des Kraftfahrzeugs verstößt,
- 5c. (weggefallen)
- 5d. entgegen § 49 Abs. 3 Satz 2, auch in Verbindung mit § 31e Satz 2, ein Fahrzeug kennzeichnet oder entgegen § 49 Abs. 3 Satz 3, auch in Verbindung mit § 31e Satz 2, ein Zeichen anbringt;
- 5e. entgegen § 49 Abs. 3 Satz 2 ein Fahrzeug kennzeichnet oder entgegen § 49 Abs. 3 Satz 3 ein Zeichen anbringt,
- 5f. entgegen § 52 Abs. 6 Satz 3 die Bescheinigung nicht mitführt oder zur Prüfung nicht aushändigt,
- 6. als Halter oder dessen Beauftragter gegen eine Vorschrift des § 57a Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 oder 3 oder Satz 3 über die Ausfüllung und Verwendung von Schaublättern oder als Halter gegen eine Vorschrift des § 57a Abs. 2 Satz 4 über die Vorlage und Aufbewahrung von Schaublättern verstößt,
- 6a. als Halter gegen eine Vorschrift des § 57a Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über die Aushändigung, Aufbewahrung oder Vorlage von Schaublättern verstößt,
- 6b. als Halter gegen eine Vorschrift des § 57b Abs. 1 Satz 1 über die Pflicht, Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte prüfen zu lassen, oder des § 57b Abs. 1 Satz 4 über die Pflichten bezüglich des Einbauschildes verstößt,
- 6c. als Kraftfahrzeugführer entgegen § 57a Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 1 Schaublätter vor Antritt der Fahrt nicht bezeichnet oder entgegen Halbsatz 3 mit Vermerken versieht, entgegen Satz 3 andere Schaublätter verwendet, entgegen Satz 4 Halbsatz 1 Schaublätter nicht vorlegt oder entgegen Satz 5 ein Ersatzschaublatt nicht mitführt,
- 6d. als Halter entgegen § 57d Abs. 2 Satz 1 den Geschwindigkeitsbegrenzer nicht prüfen lässt,
- 6e. als Fahrzeugführer entgegen § 57d Abs. 2 Satz 3 eine Bescheinigung über die Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers nicht mitführt oder nicht aushändigt,
- 7. gegen die Vorschrift des § 70 Abs. 3a über die Mitführung oder Aufbewahrung sowie die Aushändigung von Urkunden über Ausnahmegenehmigungen verstößt,

8. entgegen § 71 vollziehbaren Auflagen nicht nachkommt, unter denen eine Ausnahmegenehmigung erteilt worden ist,
9. (aufgehoben)
10. gegen eine Vorschrift des § 72 Abs. 2
 - a) (zu § 35f Abs. 1 und 2) über Notausstiege in Kraftomnibussen,
 - b) (zu § 41) über Bremsen oder (zu § 41 Abs. 9) über Bremsen an Anhängern oder
 - c) (zu § 42 Abs. 2) über Anhängelast bei Anhängern ohne ausreichende eigene Bremse verstößt.

§ 69b Hinweis auf Straf- und Bußgeldvorschriften

(aufgehoben)

§ 70 Ausnahmen

(1) Ausnahmen können genehmigen

1. die höheren Verwaltungsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller von den Vorschriften der §§ 32, 32d, 34 und 36, auch in Verbindung mit § 63, ferner der §§ 52 und 65, bei Elektrokarren und ihren Anhängern auch von den Vorschriften des § 41 Abs. 9 und der §§ 53, 58 und 59,
2. die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet anderer Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder,
3. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von allen Vorschriften dieser Verordnung, sofern nicht die Landesbehörden nach den Nummern 1 und 2 zuständig sind - allgemeine Ausnahmen ordnet er durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhören der zuständigen obersten Landesbehörden an - ,
4. das Kraftfahrt-Bundesamt mit Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei Erteilung oder in Ergänzung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung,
5. das Kraftfahrt-Bundesamt für solche Lagerfahrzeuge, für die durch Inkrafttreten neuer oder geänderter Vorschriften die Allgemeine Betriebserlaubnis nicht mehr gilt. In diesem Fall hat der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis beim Kraftfahrt-Bundesamt einen Antrag unter Beifügung folgender Angaben zu stellen:
 - a) Nummer der Allgemeinen Betriebserlaubnis mit Angabe des Typs und der betroffenen Ausführung(en),
 - b) genaue Beschreibung der Abweichungen von den neuen oder geänderten Vorschriften,
 - c) Gründe, aus denen ersichtlich ist, warum die Lagerfahrzeuge die neuen oder geänderten Vorschriften nicht erfüllen können,
 - d) Anzahl der betroffenen Fahrzeuge mit Angabe der Fahrzeugidentifizierungs-Nummern oder -Bereiche, gegebenenfalls mit Nennung der Typ- und/oder Ausführungs-Schlüsselnummern,
 - e) Bestätigung, dass die Lagerfahrzeuge die bis zum Inkrafttreten der neuen oder geänderten Vorschriften geltenden Vorschriften vollständig erfüllen,
 - f) Bestätigung, dass die unter Buchstabe d) aufgeführten Fahrzeuge sich in Deutschland oder in einem dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens benannten Lager befinden.

(1a) Genehmigen die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 32, 32d Abs. 1 oder § 34 für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und

während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Bereichen eingesetzt werden, so unterrichten diese Stellen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Hinblick auf Artikel 4 Abs. 5 Satz 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 (ABl. EG Nr. 235 S. 59) mit einer Abschrift der Ausnahmegenehmigung.

(2) Vor der Genehmigung einer Ausnahme von den §§ 32, 32d, 34 und 36 und einer allgemeinen Ausnahme von § 65 sind die obersten Straßenbaubehörden der Länder und, wo noch nötig, die Träger der Straßenbaulast zu hören.

(3) Der örtliche Geltungsbereich jeder Ausnahme ist festzulegen.

(3a) Durch Verwaltungsakt für ein Fahrzeug genehmigte Ausnahmen von den Bau- oder Betriebsvorschriften sind vom Fahrzeugführer durch eine Urkunde nachzuweisen, die bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen ist. Bei einachsigen Zugmaschinen und Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben sowie land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten und hinter land- oder forstwirtschaftlichen einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen mitgeführten Sitzkarren, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, und von der Zulassungspflicht befreiten Elektrokarren genügt es, dass der Halter eine solche Urkunde aufbewahrt; er hat sie zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Die Bundeswehr, die Polizei, die Bundespolizei, die Feuerwehr und die anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes sowie der Zolldienst sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist. Abweichungen von den Vorschriften über die Ausrüstung mit Kennleuchten, über Warneinrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) und über Sirenen sind nicht zulässig.

(5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß abweichend von Absatz 1 Nr. 1 an Stelle der höheren Verwaltungsbehörden und abweichend von Absatz 2 an Stelle der obersten Straßenbaubehörden andere Behörden zuständig sind. Sie können diese Ermächtigung auf oberste Landesbehörde übertragen.

§ 71 Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen

Die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung kann mit Auflagen verbunden werden; der Betroffene hat den Auflagen nachzukommen.

§ 72 Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1938 in Kraft.

(2) Zu den nachstehend bezeichneten Vorschriften gelten folgende Bestimmungen:

§§ 4a bis 15e (aufgehoben)

§ 18 Abs. 2 Nr. 4 (aufgehoben)

§ 18 Abs. 2 Nr. 4 Buchstabe a (aufgehoben)

§ 18 Abs. 2 Nr. 4a (aufgehoben)

Zu § 18 Abs. 2 Nr. 5 (aufgehoben)

§ 18 Abs. 3 (aufgehoben)

§ 18 Abs. 3 (Betriebserlaubnispflicht für land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte über 3 t Gesamtgewicht)

tritt in Kraft am 1. April 1976, jedoch nur für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Arbeitsgeräte.

§ 18 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 (aufgehoben)

§ 18 Abs. 5 Satz 3 (aufgehoben)

§ 19 Abs. 1 Satz 2 (Betriebserlaubnis auf Grund harmonisierter Vorschriften)

Werden harmonisierte Vorschriften einer Einzelrichtlinie geändert oder aufgehoben, dürfen die neuen Vorschriften zu den frühestmöglichen Zeitpunkten, die nach der betreffenden Einzelrichtlinie zulässig sind, angewendet werden.

Die bisherigen Vorschriften dürfen zu den frühestmöglichen Zeitpunkten, die nach der betreffenden Einzelrichtlinie zulässig und für die Untersagung der Zulassung von erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeugen maßgeblich sind, nicht mehr angewendet werden.

§ 19 Abs. 2 (Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung nach Änderung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit)

Soweit für eine Zugmaschine oder für einen Anhänger im Sinne des § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe a, d, e oder o, die vor dem 20. Juli 1972 in den Verkehr gekommen sind, eine Betriebserlaubnis oder für eine Einrichtung an den vorgenannten Fahrzeugen eine Bauartgenehmigung für eine Höchstgeschwindigkeit im Bereich von 18 km/h bis weniger als 25 km/h erteilt ist, gilt ab 20. Juli 1972 die Betriebserlaubnis oder die Bauartgenehmigung als für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h erteilt. Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein brauchen erst berichtigt zu werden, wenn sich die Zulassungsbehörde aus anderem Anlaß mit den Papieren befaßt.

§ 19 Abs. 2a (Betriebserlaubnis für ausgemusterte Fahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei, der Feuerwehr oder des Katastrophenschutzes)

Die Betriebserlaubnis erlischt nicht für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart speziell für militärische oder polizeiliche Zwecke sowie für Zwecke des Brandschutzes oder des Katastrophenschutzes bestimmt sind, wenn diese bereits am 28. Februar 1999 nicht mehr für das Militär, den Bundesgrenzschutz, die Polizei, den Brand- oder den Katastrophenschutz zugelassen oder eingesetzt, sondern für einen anderen Halter zugelassen waren.

§ 19 Abs. 3 Nr. 4 und Anlage XIX (Teilegutachten)

Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (Prüfberichte) über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau dieser Teile sind den Teilegutachten nach Abschnitt 1 der Anlage XIX gleichgestellt. Dies gilt jedoch nur, wenn

1. die Prüfberichte nach dem 1. Januar 1994 erstellt und durch den nach § 12 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 13 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026, 1047), bestellten Leiter der Technischen Prüfstelle gegengezeichnet sind,
2. die Prüfberichte bis zum 31. Dezember 1996 erstellt und nach diesem Datum weder ergänzt noch geändert werden oder worden sind,
3. der Hersteller dieser Teile spätestens ab 1. Oktober 1997 für die von diesem Tage an gefertigten Teile ein zertifiziertes oder verifiziertes Qualitätssicherungssystem nach Abschnitt 2 der Anlage XIX unterhält und dies auf dem Abdruck oder der Ablichtung des Prüfberichtes mit Originalstempel und -unterschrift bestätigt hat und der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau dieser Teile bis zum 31. Dezember 2001 auf dem Nachweis nach § 19 Abs. 4 Nr. 2 entsprechend § 22 Satz 5 bestätigt wird und
4. der im Prüfbericht angegebene Verwendungsbereich sowie aufgeführte Einschränkungen oder Einbauanweisungen eingehalten sind.

Prüfberichte, die vor dem 1. Januar 1994 erstellt worden sind, dürfen nur noch verwendet werden, wenn der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau der Teile bis zum 31. Dezember 1998 auf dem Nachweis nach § 19 Abs. 4 Nr. 2 entsprechend § 22 Satz 5 bestätigt wird. Abschnitt 2 der Anlage XIX ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden.

§ 19 Abs. 4 Satz 1 (Mitführen eines Abdrucks der besonderen Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung)

gilt nicht für Änderungen, die vor dem 1. März 1985 durchgeführt worden sind.

§ 19 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 (Mitführen eines Nachweises über die Erlaubnis, die Genehmigung oder das Teilegutachten mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen)

ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden. In den Fällen des § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ausgestellte Abdrucke oder Ablichtungen der Erlaubnis, der Genehmigung oder des Teilegutachtens, auf denen der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau bis zum 30. September 1997 bestätigt worden ist, bleiben weiterhin gültig.

§ 22 Abs. 1 Satz 5 (Bestätigung über den ordnungsgemäßen Ein- oder Anbau)

ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden. In den Fällen des § 22 Abs. 1 Satz 5 vor diesem Datum ausgestellte Bestätigungen über den ordnungsgemäßen Ein- oder Anbau auf dem Abdruck oder der Ablichtung der Betriebserlaubnis oder dem Auszug davon bleiben weiterhin gültig.

§ 22a Abs. 1 Nr. 1 (Heizungen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1982 für Heizungen in Kraftfahrzeugen, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen. Für Heizungen in Kraftfahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1982 in den Verkehr gekommen sind, gilt die Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3195).

§ 22a Abs. 1 Nr. 1a (Luftreifen)

ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf Luftreifen anzuwenden, die von diesem Tage an hergestellt werden.

§ 22a Abs. 1 Nr. 3 (Sicherheitsglas)

gilt nicht für Sicherheitsglas, das vor dem 1. April 1957 in Gebrauch genommen worden ist und an Fahrzeugen verwendet wird, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 6 (Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen)

gilt nicht für Einrichtungen zur Verbindung von

1. Fahrrädern mit Hilfsmotor mit ihren Anhängern, wenn die Einrichtungen vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind,
2. Personenkraftwagen mit Einradanhänger, wenn der Einradanhänger vor dem 1. Januar 1974 erstmals in den Verkehr gekommen ist.

§ 22a 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.

§ 22a Abs. 1 Nr. 10 (Nebelscheinwerfer)

gilt nicht für Nebelscheinwerfer, die vor dem 1. Januar 1961 in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 11 (Kennleuchten für blaues Blinklicht)

gilt nicht für Kennleuchten für blaues Blinklicht, die vor dem 1. Januar 1961 in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 12 (Kennleuchten für gelbes Blinklicht)

gilt nicht für Kennleuchten für gelbes Blinklicht, die vor dem 1. Januar 1961 in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 12a (Rückfahrscheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986. Rückfahrscheinwerfer, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nur an Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr genommen sind, weiter verwendet werden.

§ 22a Abs. 1 Nr. 17 (Fahrtrichtungsanzeiger)

gilt nicht für Blinkleuchten als Fahrtrichtungsanzeiger, die vor dem 1. April 1957 in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind. Für Fahrzeuge, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 22a Abs. 1 Nr. 17 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 22a Abs. 1 Nr. 19 (Einsatzhorn)

gilt nicht für Warneinrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz, die vor dem 1. Januar 1959 in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tag erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 22 (Lichtmaschinen für Fahrräder)

gilt nicht für Lichtmaschinen, die vor dem 1. Juli 1956 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 22 (gelbe und weiße Rückstrahler, retroreflektierende Streifen an Reifen von Fahrrädern)

gilt nicht für gelbe und weiße Rückstrahler und für retroreflektierende Streifen an Reifen, die vor dem 1. Januar 1981 in Gebrauch genommen worden sind.

§ 22a Abs. 1 Nr. 25 (andere Rückhaltesysteme in Kraftfahrzeugen)

ist spätestens anzuwenden vom 1. Juli 1997 an auf andere Rückhaltesysteme in Fahrzeugen, die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen.

§ 22a Abs. 1 Nr. 27 (Rückhalteeinrichtungen für Kinder)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden. Rückhalteeinrichtungen, die vor diesem Tage in Gebrauch genommen wurden, dürfen weiter verwendet werden.

§ 22a Abs. 2 (Prüfzeichen)

gilt nicht für Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen und lichttechnische Einrichtungen - ausgenommen Warneinrichtungen nach § 53a Abs. 1 -, wenn die Einrichtungen vor dem 1. Januar 1954 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 22a Abs. 3 Nr. 2 (Einrichtungen ausländischer Herkunft)

gilt für Glühlampen,

1. soweit sie vor dem 1. Oktober 1974 erstmals in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, oder

2. soweit sie auf Grund der Gegenseitigkeitsvereinbarungen mit Italien vom 24. April 1962 (Verkehrsbl. 1962 S. 246) oder mit Frankreich vom 3. Mai 1965 (Verkehrsbl. 1965 S. 292) in der Fassung der Änderung vom 12. November 1969 (Verkehrsbl. 1969 S. 681) als der deutschen Regelung entsprechend anerkannt werden.

§ 22a 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.

§ 23 Abs. 1 Satz 5 (aufgehoben)

§ 23 Abs. 1 Satz 6 (aufgehoben)

§ 23 Abs. 4 Satz 1 bis 3 (aufgehoben)

§ 23 Abs. 4 Satz 7 (aufgehoben)

§ 23 Abs. 5 (Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung)

ist anzuwenden ab dem

1. 1. April 2006 auf Kraftfahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich des Buchstaben a der Nummer 1.2.1.1 der Anlage VIII fallen; bis zu diesem Datum gilt § 23 Abs. 5 in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung;

2. 1. Januar 2010 auf Kraftfahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich des Buchstaben b der Nummer 1.2.1.1 der Anlage VIII fallen; bis zu diesem Datum gilt § 23 Abs. 5 in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

§ 23 Abs. 6a (aufgehoben)

§ 24 Abs. 1 Satz 3, § 27 Abs. 1 Satz 1 (aufgehoben)

§ 27 Abs. 3 Satz 1 (aufgehoben)

§ 27 Abs. 4 (aufgehoben)

§ 27 Abs. 5 und 6 (aufgehoben)

§ 27 Abs. 7 (aufgehoben)

§ 28 Abs. 1, 3, 4, 5 und 6 sowie Anlage Vd (aufgehoben)

§ 29 (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger)

ist anzuwenden ab dem 1. April 2006. Bis zu diesem Datum gilt § 29 in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung. Ab dem 1. Januar 2010 sind anlässlich von Hauptuntersuchungen die auf den vorderen amtlichen Kennzeichen angebrachten Plaketten nach den bis zum 31. Dezember 2009 geltenden Vorschriften des § 47a Abs. 3 und 5 von den die Hauptuntersuchung durchführenden Personen zu entfernen.

§ 29 Abs. 14 (Kraftfahrzeuge, die mit On-Board-Diagnosesysteme ausgerüstet sind)

ist nach dem 31. Dezember 2009 nicht mehr anzuwenden.

§ 30a Abs. 1 (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit)

tritt in Kraft

1. für Fahrräder mit Hilfsmotor, für Kleinkrafträder und für Leichtkrafträder 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.

§ 30a Abs. 1a (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit)

ist spätestens anzuwenden

ab dem 1. Oktober 2000 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis

§ 30a Abs. 2 (durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bei Anhängern)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden.

§ 30a Abs. 3 (weggefallen)

§ 30b (Berechnung des Hubraums)

ist anzuwenden auf die ab 1. Oktober 1989 an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Dies gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge, für die auf Antrag das bisherige Berechnungsverfahren gemäß Fußnote 8 der Muster 2a und 2b in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung angewandt wird, solange diese Art der Berechnung des Hubraums nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 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 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) und nach Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (Begrenzung der Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren) (ABl. EG Nr. L 214 S. 1) zulässig ist,

2. andere Kraftfahrzeuge, für die vor dem 1. Oktober 1989 eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt worden ist; für diese muß ein Nachtrag zur Allgemeinen Betriebserlaubnis dann beantragt oder ausgefertigt werden, wenn ein solcher aus anderen Gründen erforderlich ist. Ergibt sich bei der Berechnung des Hubraums bei Leichtmofas gemäß § 1 der Leichtmofa-Ausnahmeverordnung vom 26. Februar 1987 (BGBl. I S. 755, 1069), geändert durch die Verordnung vom 16. Juni 1989 (BGBl. I S. 1112), ein höherer Wert als 30 ccm, bei Mofas (§ 4 Abs. 1 Nr. 1), Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4) ein höherer Wert als 50 ccm und bei Leichtkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4a) ein höherer Wert als 80 ccm, so gelten diese Fahrzeuge jeweils weiter als Leichtmofas, Mofas, Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder und Leichtkrafträder.

§ 30c Abs. 2 (vorstehende Außenkanten an Personenkraftwagen)

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

ist spätestens ab 1. Januar 1993 auf Personenkraftwagen anzuwenden, die auf Grund einer Betriebserlaubnis nach § 20 von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen. Andere Personenkraftwagen müssen § 30c Abs. 1 oder 2 entsprechen.

§ 30c Abs. 3 (vorstehende Außenkanten von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen)

ist auf erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 ab dem 17. Juni 2003 anzuwenden. Für vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge gilt § 30c Abs. 1.

§ 30c Abs. 4 (Frontschutzsysteme)

ist spätestens ab dem 1. Juni 2008 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und die von diesem Tage an zum Verkauf angebotenen Frontschutzsysteme anzuwenden.

§ 30d (Kraftomnibusse)

ist spätestens ab dem 13. Februar 2005 auf erstmals in den Verkehr kommende Kraftomnibusse anzuwenden.

§ 32 Abs. 1 Nr. 2 (Breite von land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten) tritt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge am 1. Juli 1961 in Kraft.

§ 32 Abs. 4 Nr. 1 und 2 (Teillängen von Sattelanhängern und Länge von Sattelkraftfahrzeugen sowie von Fahrzeugkombinationen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs)

Sattelanhänger, die vor dem 1. Oktober 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, und Sattelanhänger, deren Ladefläche nicht länger als 12,60 m ist, brauchen nicht den Teillängen nach § 32 Abs. 4 Nr. 2 zu entsprechen; die dürfen in Fahrzeugkombinationen nach § 32 Abs. 4 Nr. 1 weiter verwendet werden.

§ 32 Abs. 4 Nr. 4 (Teillängen und Länge von Zügen (Lastkraftwagen mit einem Anhänger)) gilt spätestens ab 1. Dezember 1992. Züge, die die Teillängen nicht erfüllen und deren Lastkraftwagen oder Anhänger vor dem 1. Dezember 1992 erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen bis zum 31. Dezember 1998 weiter betrieben werden; für sie gilt § 32 Abs. 4 Nr. 3.

§ 32 Abs. 5 Satz 2 (veränderliche Länge von Fahrzeugkombinationen)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden.

§ 32 Abs. 6 Satz 2 (bei der Messung der Länge oder Teillänge nicht zu berücksichtigende Einrichtungen)

ist auf neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge spätestens ab dem 1. Januar 2001 anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32 Abs. 6 Satz 1 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 32 Abs. 7 (Fahrzeugkombinationen zum Transport von Fahrzeugen)

ist auf neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge spätestens ab dem 1. Januar 2001 anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32 Abs. 7 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 32 Abs. 8 (Toleranzen)

ist auf Fahrzeuge nach § 32 Abs. 1 Nr. 2 und 3 und auf Fahrzeugkombinationen nach § 32 Abs. 4 Nr. 1 und 3 spätestens ab 1. Januar 1999 anzuwenden. Für andere Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die vor dem 1. September 1997 in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32 Abs. 8 einschließlich der Übergangsbestimmung in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung.

§ 32b Abs. 1 und 2 (Hinterer Unterfahrschutz)

ist spätestens auf Fahrzeuge anzuwenden, die ab dem 1. Oktober 2000 erstmals in den Verkehr kommen. Für Fahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32b Abs. 1 und 2 einschließlich der zugehörigen Übergangsbestimmung in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 32b Abs. 4 (Vorderer Unterfahrschutz)

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

ist spätestens ab dem 1. Januar 2004 auf erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

§ 32c (seitliche Schutzvorrichtungen)

gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind. Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der Baumerkmale ihres Fahrgestells den Lastkraftwagen oder Zugmaschinen gleichzusetzen sind, und ihre Anhänger müssen mit seitlichen Schutzvorrichtungen spätestens ausgerüstet sein

- ab 1. Januar 1995, wenn sie von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen,
- ab dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29), die nach dem 1. Januar 1996 durchzuführen ist, wenn sie in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis 31. Dezember 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 34 Abs. 4 Nr. 4 (Dreifachachslasten)

Bei Sattelanhängern, die vor dem 19. Oktober 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf bei Achsabständen von 1,3 m oder weniger die Dreifachachslast bis zu 23,0 t betragen.

§ 34 Abs. 5a (Massen von Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3)

ist spätestens anzuwenden auf Kraftfahrzeuge, die ab dem 17. Juni 2003 erstmals in den Verkehr kommen. Für dreirädrige Fahrräder mit Hilfsmotor zur Lastenbeförderung, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 34 Abs. 5 Nr. 5 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung anwendbar.

§ 34 Abs. 9 (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 Tag an erstmals in den Verkehr kommt, und

am 19. Oktober 1986 für Sattelkraftfahrzeuge, bei denen das Kraftfahrzeug und/oder der Sattelanhänger von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt.

§ 34 Abs. 10 (technische Vorschriften für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten und den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum)

ist

1. im Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten ab 1. August 1990,
2. im Verkehr mit den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ab dem Tag, an dem das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt,

anzuwenden, jedoch nur auf solche Fahrzeuge, die am maßgeblichen Tag oder später erstmals in den Verkehr kommen. Der Tag des Inkrafttretens des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum wird im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben.

§ 34 Abs. 11 (Hubachsen oder Lastverlagerungsachsen)

ist auf neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge spätestens ab dem 1. Januar 2002 anzuwenden.

§ 34a (Besetzung, Beladung und Kennzeichnung von Kraftomnibussen)

ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 34a einschließlich Anlage XIII in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35 (Motorleistung)

gilt wie folgt:

Erforderlich ist eine Motorleistung von mindestens

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

1. 2,2 kW je Tonne bei Zugmaschinen, die vom 1. Januar 1971 an erstmals in den Verkehr kommen, sowie bei Zugmaschinenzügen, wenn das ziehende Fahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt;
bei anderen Zugmaschinen und Zugmaschinenzügen von einem durch den Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tag an;
2. 3,7 kW je Tonne bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 32 t, wenn das ziehende Fahrzeug vor dem 1. Januar 1966 erstmals in den Verkehr gekommen ist.
3. 4,0 kW je Tonne bei Sattelkraftfahrzeugen und Zügen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 32 t, wenn das ziehende Fahrzeug vom 1. Januar 1966 bis zum 31. Dezember 1968 erstmals in den Verkehr gekommen ist.
4. 4,4 kW je Tonne bei Kraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Zügen, wenn das Kraftfahrzeug oder das ziehende Fahrzeug vom 1. Januar 1969 bis zum 31. Dezember 2000 erstmals in den Verkehr gekommen ist;
5. 5,0 kW je Tonne bei anderen als in den Nummern 1 bis 4 genannten Kraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Zügen, die ab dem 1. Januar 2001 erstmals in den Verkehr kommen.

§ 35a Abs. 2, 3, 4, 5 Satz 1 und Abs. 7 (Sitze, Sitzverankerungen, Kopfstützen, Anforderungen an Verankerungen und Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme) ist spätestens anzuwenden

1. für erstmals in den Verkehr kommende neue Typen von
 - a) Kraftfahrzeugen ab dem 1. Juni 1998,
 - b) abweichend davon für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t ab dem 1. Oktober 1999und
2. für alle erstmals in den Verkehr kommende
 - a) Kraftfahrzeuge ab dem 1. Oktober 1999,
 - b) abweichend davon für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t ab dem 1. Oktober 2001.

Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Juni 1998 oder 1. Oktober 1999 (Nr. 1a und Nr. 2a) oder Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t, die vor dem 1. Oktober 1999 oder 1. Oktober 2001 (Nr. 1b und Nr. 2b) erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35a einschließlich der dazugehörenden Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juni 1998 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35a Abs. 11 (Verankerungen der Sicherheitsgurte und Sicherheitsgurte von Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 für erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 35a Abs. 12 (Rückhalteeinrichtungen für Kinder)

ist spätestens anzuwenden auf integrierte Kinderrückhalteeinrichtungen in Personenkraftwagen, Kraftomnibussen und in Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t, die ab dem 1. Januar 2004 erstmals in den Verkehr kommen.

§ 35b Abs. 2 (Ausreichendes Sichtfeld)

ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35b Abs. 2 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35c (Heizung und Lüftung)

Die geschlossenen Führerräume der vor dem 1. Januar 1956 erstmals in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeuge - ausgenommen Kraftomnibusse - brauchen nicht heizbar zu sein.

§ 35d (Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen)

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35d in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35e Abs. 1 (Vermeidung störender Geräusche beim Schließen der Türen)
tritt in Kraft am 1. Juli 1961, jedoch nur für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 35e Abs. 2 (Vermeidung des unbeabsichtigten Öffnens der Türen)
tritt in Kraft am 1. Juli 1961, jedoch nur für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 35e (Türen)
ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35e einschließlich Anlage X Nr. 4 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35f (Notausstiege in Kraftomnibussen)
ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleiben § 35f und Anlage X Nr. 5 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35g Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 (Anzahl und Unterbringung der Feuerlöscher)
ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35g Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35h Abs. 1 und 3 (DIN 13 164, Ausgabe Januar 1998)
ist spätestens ab dem 1. Juli 2000 auf Verbandkästen anzuwenden, die von diesem Tage an erstmals in Fahrzeugen mitgeführt werden. Verbandkästen, die den Normblättern DIN 13 163, Ausgabe Dezember 1987 oder DIN 13 164, Ausgabe Dezember 1987 entsprechen, dürfen weiter benutzt werden.

§ 35h Abs. 2 (Anzahl der Verbandkästen und Unterbringungsstelle)
ist ab dem 13. Februar 2005 auf die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35h Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 35i Abs. 1 und Anlage X Nr. 1 bis Nr. 3 (Gänge und Fahrgastsitze in Kraftomnibussen)
sind auf Kraftomnibusse, die seit dem 1. Januar 1989, jedoch vor dem 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, anzuwenden. Auf Kraftomnibusse, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, sind § 35a Abs. 5 und Anlage X in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 35i Abs. 2 (Verbot der Beförderung liegender Fahrgäste)
ist auf Kraftomnibusse, die nach § 35a mit Sicherheitsgurten auszurüsten sind, und eine zulässige Gesamtmasse

- von nicht mehr als 3,5 t haben, ab dem 1. Oktober 1999 für neue Typen und für andere Kraftomnibusse, die ab dem 1. Oktober 2001 erstmals in den Verkehr kommen,
- von mehr als 3,5 t haben, ab dem 1. Juni 1998 für neue Typen und für andere Kraftomnibusse, die ab dem 1. Oktober 1999 erstmals in den Verkehr kommen

anzuwenden. Für Kraftomnibusse, die vor diesen Terminen erstmals in den Verkehr kamen, gilt § 35i Abs. 2 in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

§ 35j (Brennverhalten der Innenausstattung bestimmter Kraftomnibusse)
ist spätestens anzuwenden ab dem 1. Oktober 2000 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.

§ 36 Abs. 1 Satz 1 und 2 (Maße und Bauart der Reifen)
sind spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Fahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 36 Abs. 1 Satz 1 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 36 Abs. 1a (Luftreifen nach internationalen Vorschriften)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf Luftreifen anzuwenden, die von diesem Tage an hergestellt werden, in Verbindung mit der im Anhang aufgeführten Bestimmung für Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 jedoch spätestens ab 17. Juni 2003.

§ 36 Abs. 2a (Bauart der Reifen an Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t)
ist spätestens anzuwenden:

1. auf Fahrzeuge, die vom 1. September 1997 an erstmals in den Verkehr kommen,
2. auf Fahrzeuge, die vor dem 1. September 1997 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem Termin der nach dem 31. Dezember 1997 durchzuführenden nächsten Hauptuntersuchung.

§ 36 Abs. 2b (Kennzeichnung der Reifen)
ist anzuwenden auf Luftreifen, die vom 1. Januar 1990 an hergestellt oder erneuert werden. Auf Luftreifen von Arbeitsmaschinen, Erdbewegungsfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen, Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinkrafträdern ist die Kennzeichnung mit zusätzlichen Angaben, aus denen Tragfähigkeit und Geschwindigkeitskategorie hervorgehen, spätestens ab 1. Januar 1994 anzuwenden, wenn sie von diesem Tage an hergestellt oder erneuert werden.

§ 36a Abs. 3 (zwei Einrichtungen als Sicherung gegen Verlieren)
tritt in Kraft am 1. Januar 1981 für Fahrzeuge, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen. Für die anderen Fahrzeuge gilt die Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3195).

§ 38 Abs. 2 (Lenkeinrichtung)
ist spätestens ab dem 1. Oktober 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 38 Abs. 1 sowie Abs. 2 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 38a Abs. 1 (Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperre)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38a in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar.

§ 38a Abs. 2 (Sicherung von Krafträdern gegen unbefugte Benutzung)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krafträder anzuwenden. Auf Krafträder, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38a in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar.

§ 38a Abs. 3 (Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperren an Kraftfahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 38b (Fahrzeug-Alarmsysteme)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeug-Alarmsysteme in Kraftfahrzeugen anzuwenden. Auf Fahrzeug-Alarmsysteme, die vor

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38b in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar.

§ 39 (Rückwärtsgang)

gilt für Kraftfahrzeuge mit einem Leergewicht von mehr als 400 kg und tritt in Kraft am 1. Juli 1961 für andere mehrspurige Kraftfahrzeuge, die nach diesem Tage erstmals in den Verkehr kommen.

§ 39a Abs. 1 und 3 (Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger für Personenkraftwagen und Kraftomnibusse sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen)
ist spätestens ab dem 1. Oktober 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 39a Abs. 2 (Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger für Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3)
ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 40 Abs. 2 (Scheibenwischer)

Bei Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h, die vor dem 20. Juli 1973 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügen Scheibenwischer, die von Hand betätigt werden.

§ 40 Abs. 3 (Scheiben, Scheibenwischer, Scheibenwascher, Entfrosts- und Trocknungsanlagen für Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3)
ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 für erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 41 (Bremsen)

Bei den vor dem 1. Januar 1962 erstmals in den Verkehr gekommenen Zugmaschinen, deren zulässiges Gesamtgewicht 2 t und deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h nicht übersteigt, genügt eine Bremsanlage, die so beschaffen sein muß, daß die Räder vom Führersitz aus festgestellt (blockiert) werden können und beim Bruch eines Teils der Bremsanlage noch mindestens ein Rad gebremst werden kann. Der Zustand der betriebswichtigen Teile der Bremsanlage muß leicht nachprüfbar sein. An solchen Zugmaschinen muß der Kraftstoff- oder Drehzahlregulierungshebel feststellbar oder die Bremse auch von Hand bedienbar sein.

§ 41 Abs. 4 (mittlere Vollverzögerung)

ist spätestens ab dem 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Für andere Kraftfahrzeuge gilt § 41 Abs. 4 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 41 Abs. 4a (Bremswirkung nach Ausfall eines Teils der Bremsanlage)

ist spätestens ab dem 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für andere Kraftfahrzeuge gilt § 41 Abs. 4a in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 41 Abs. 5 (Wirkung der Feststellbremse)

Für die Feststellbremse genügt eine mittlere Verzögerung von 1 m/s(hoch)2 bei den vor dem 1. April 1952 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1961) erstmals in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h.

§ 41 Abs. 9 Satz 1 und 2 (Mittlere Vollverzögerung bei Anhängern)

ist spätestens ab dem 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden. Für andere Anhänger gilt § 41 Abs. 9 Satz 1 und 2 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 41 Abs. 9 Satz 5 Halbsatz 1 (Bremswirkung am Anhänger)

ist spätestens ab 1. Januar 1995 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger sowie auf Kraftfahrzeuge, hinter denen die Anhänger mitgeführt werden, anzuwenden. Auf Anhänger, die vor dem 1. Januar 1995 erstmals in den Verkehr

gekommen sind, bleibt § 41 Abs. 9 Satz 5 in der vor dem 1. Juli 1993 geltenden Fassung anwendbar.

§ 41 Abs. 9 Satz 6 (Allradbremse an Anhängern)

gilt nicht für die vor dem 1. April 1952 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1961) erstmals in den Verkehr gekommenen Anhänger.

§ 41 Abs. 9 (Bremsen an Anhängern)

Bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage genügen an den vor dem 1. Januar 1961 erstmals in den Verkehr gekommenen und für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h gekennzeichneten Anhängern Bremsen, die weder vom Führer des ziehenden Fahrzeugs bedient werden noch selbsttätig wirken können. Diese Bremsen müssen durch einen auf dem Anhänger befindlichen Bremser bedient werden; der Bremser sitzt mindestens des ersten Anhängers muß freie Aussicht auf die Fahrbahn in Fahrtrichtung bieten.

§ 41 Abs. 10 (Auflaufbremsen)

ist spätestens ab 1. Juli 1994 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Anhänger, die vor dem 1. Juli 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 41 Abs. 10 in der vor dem 1. Juli 1993 geltenden Fassung anwendbar.

§ 41 Abs. 11 Satz 2 (keine eigene Bremse an Anhängern mit einer Achslast von mehr als 0,75 t, aber nicht mehr als 3,0 t)

ist spätestens ab 1. Januar 1994 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden. Bei Anhängern, die vor dem 1. Januar 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h betragen.

§ 41 Abs. 14 Satz 2 Nr. 2 Buchstabe c (Ausrüstung von Starrdeichselanhängern mit zwei Unterlegkeilen)

ist spätestens anzuwenden:

1. vom 1. März 1998 an auf Starrdeichselanhänger, die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen,
2. bei Starrdeichselanhängern, die vor dem 1. März 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem Termin der nach dem 31. Dezember 1997 nächsten durchzuführenden Hauptuntersuchung.

§ 41 Abs. 15 (Dauerbremse bei Anhängern)

Die Einrichtung am Anhänger zur Betätigung der Betriebsbremse als Dauerbremse ist spätestens bis zur nächsten Bremsensonderuntersuchung auszubauen, die nach dem 1. Oktober 1992 durchgeführt wird; dies gilt nicht für Anhänger mit Einleitungsbremsanlage nach Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B Abschnitt III Nr. 2 Abs. 43 Nr. 3 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1102).

§ 41 Abs. 16 (Zweikreisbremsanlage und Warndruckanzeiger bei Druckluftbremsanlagen) tritt in Kraft am 1. Juli 1963, die Vorschrift über Zweikreisbremsanlagen jedoch nur für erstmals in den Verkehr kommende Kraftomnibusse.

§ 41 Abs. 18 (EG-Bremsanlage)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41 Abs. 18 Satz 1 (EG-Bremsanlage für Zugmaschinen)

ist spätestens ab dem 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Zugmaschinen anzuwenden. Für andere Zugmaschinen gilt § 41 Abs. 1 bis 13 und 18 Satz 1 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 41 Abs. 18 Satz 2 (EG-Bremsanlage für Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale den unter die EG-Richtlinie über Bremsanlagen fallenden Fahrzeugen gleichzusetzen sind) ist spätestens ab dem 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für andere Fahrzeuge gilt § 41 Abs. 18 Satz 2 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 41 Abs. 18 Satz 3 in Verbindung mit der nach Anhang Buchstabe g anzuwendenden Bestimmung (Richtlinie 98/12/EG der Kommission)

ist spätestens ab dem 1. April 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und auf den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Austauschbremsbelägen für diese Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41 Abs. 18 in Verbindung mit der hierzu im Anhang Buchstabe f anzuwendenden Bestimmung (Richtlinie 91/422/EWG)

ist spätestens ab 1. Oktober 1994 auf erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41 Abs. 19 (EG-Bremsanlage für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge)

ist spätestens vom 1. Oktober 1998 an auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 41 in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar.

§ 41 Abs. 20 Satz 1 (EG-Bremsanlagen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen)

ist spätestens ab dem 1. Januar 2002 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen anzuwenden.

§ 41a (Druckbehälter in Fahrzeugen)

ist ab dem 1. Juli 1985 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41a Abs. 2 und 3 (Druckgasanlagen)

ist anzuwenden ab dem 1. April 2006; dies gilt auch für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. April 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind und deren Gasanlagen-Tank nach der ECE-Regelung Nr. 67 oder der ECE-Regelung Nr. 110 genehmigt ist. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. April 2006 erstmals in den Verkehr gekommen sind und deren Gasanlagen-Tank nicht nach der ECE-Regelung Nr. 67 oder der ECE-Regelung Nr. 110 genehmigt ist, gilt § 41a in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

§ 41a Abs. 8 (Druckbehälter)

Für Fahrzeuge, die vor dem 1. November 2003 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 41a Abs. 3 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung.

§ 41b Abs. 1 bis 3 (automatischer Blockierverhinderer)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41b Abs. 5 (automatischer Blockierverhinderer für Anhänger)

ist spätestens ab 1. Januar 2001 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden.

§ 42 Abs. 1 Satz 3 (Anhängelast für Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 für erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge anzuwenden. Für Krafträder, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 42 Abs. 1 Nr. 1 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung.

§ 42 Abs. 2 (Anhängelast bei Anhängern ohne ausreichende eigene Bremse)

gilt auch für zweiachsige Anhänger, die vor dem 1. Oktober 1960 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 42 Abs. 3 Satz 1 (Leergewicht)

ist spätestens ab dem 1. Juli 2004 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2004 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 42 Abs. 3 Satz 1 in der vor dem 1. November 2003 geltenden Fassung anwendbar.

§ 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 (Zuggabel, Zugöse)

gilt nicht für die hinter Zug- oder Arbeitsmaschinen mit nach hinten offenem Führersitz mitgeführten mehrachsigen land- oder forstwirtschaftlichen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2 t, die vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 43 Abs. 1 Satz 3 (Höheneinstellung an der Anhängerdeichsel)

gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. April 1952 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1961) erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 43 Abs. 2 (Abschleppeinrichtung vorn)

gilt für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 4 t und für Zugmaschinen und tritt in Kraft am 1. Oktober 1974 für andere Kraftfahrzeuge, soweit sie von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen.

§ 43 Abs. 2 (Abschleppeinrichtung hinten)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1974 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 43 Abs. 4 (nicht selbsttätige Kugelgelenkflächenkupplungen)

sind weiterhin an Fahrzeugen zulässig, die vor dem 1. Dezember 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 43 Abs. 5 (Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen an Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf von diesem Tage an erstmals an Kraftfahrzeugen angebrachte Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen anzuwenden.

§ 44 Abs. 1 letzter Satz (Stütze muß sich selbsttätig anheben)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1974 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 44 Abs. 3 (Stützlast)

ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 44 Abs. 3 in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar. Schilder, wie sie bis zum 21. Juni 1975 vorgeschrieben waren, sind an Anhängern, die in der Zeit vom 1. April 1974 bis zum Ablauf des 21. Juni 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiterhin zulässig, auch wenn die Stützlast einen nach § 44 Abs. 3 zulässigen Wert von weniger als 25 kg erreicht.

§ 45 Abs. 2 (Lage des Kraftstoffbehälters)

gilt nicht für reihenweise gefertigte Fahrzeuge, für die eine Allgemeine Betriebserlaubnis vor dem 1. April 1952 erteilt worden ist, und nicht für Fahrzeuge, die im Saarland vor dem 1. Januar 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 45 Abs. 3 (Lage des Kraftstoffbehälters in Kraftomnibussen)

gilt nur für Kraftomnibusse, die bis zum 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 45 Abs. 4 (Kraftstoffbehälter und deren Einbau in Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3)
ist für neu in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge spätestens ab dem 17. Juni 2003 anzuwenden.

§ 46 Abs. 4 (Lage der Kraftstoffleitungen in Kraftomnibussen)

gilt nur für Kraftomnibusse, die bis zum 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen)
ist spätestens anzuwenden

1. ab dem 1. Januar 1997 hinsichtlich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/44/EG der Kommission vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25),

2. a) ab dem 1. Januar 1996 auf Kraftfahrzeuge der Klasse M - ausgenommen:

aa) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,

bb) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg -,

ab dem 1. Januar 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N(tief)1, Gruppe I sowie die unter den Doppelbuchstaben aa und bb genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von 1.250 kg oder weniger und

ab dem 1. Januar 1998 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N(tief)1, Gruppen II und III sowie die unter den Doppelbuchstaben aa und bb genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von mehr als 1.250 kg,

für die

- eine EWG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder
- eine Allgemeine Betriebserlaubnis - soweit nicht Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wurde -

erteilt wird,

- b) ab dem 1. Januar 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse M - ausgenommen:
 - aa) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,
 - bb) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg -,
 - ab dem 1. Oktober 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N(tief)1, Gruppe I sowie die unter den Doppelbuchstaben aa und bb genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von 1.250 kg oder weniger und
 - ab dem 1. Oktober 1998 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N(tief)1, Gruppen II und III sowie die unter den Doppelbuchstaben aa und bb genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von mehr als 1.250 kg,
 - die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen.
3. Abweichend von Nummer 2 gelten bis zum 30. September 1999 für die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Allgemeinen Betriebserlaubnis und für das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen als Grenzwerte für die Summen der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und für die Partikelmassen von Fahrzeugen, die mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die Werte, die in der Fußnote 1 der Tabelle in Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG genannt sind.

Für Kraftfahrzeuge der

1. Klasse M - ausgenommen:

- a) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,
- b) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg -,

für die vor dem 1. Januar 1996,

2. Klasse N(tief)1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) für die Gruppe I erfüllen, sowie die unter Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von 1.250 kg oder weniger, für die vor dem 1. Januar 1997, und
3. Klasse N(tief)1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppe II oder III erfüllen, sowie die unter Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von mehr als 1.250 kg, für die vor dem 1. Januar 1998

eine

- EWG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder
- Allgemeine Betriebserlaubnis - soweit nicht Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wurde -

erteilt wurde, bleiben § 47 Abs. 1 einschließlich der dazugehörenden

Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar; dies gilt auch für Kraftfahrzeuge der

4. Klasse M - ausgenommen die unter Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Kraftfahrzeuge -, die vor dem 1. Januar 1997,
5. Klasse N(tief)1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppe I erfüllen, sowie die unter Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von 1.250 kg oder weniger, die vor dem 1. Oktober 1997, und

6. Klasse N(tief)1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppe II oder III erfüllen, sowie die unter Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse von mehr als 1.250 kg, die vor dem 1. Oktober 1998

erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 47 Abs. 1 ist hinsichtlich der Richtlinie 98/77/EG

1. für Austauschkatalysatoren zum Einbau in Fahrzeuge, die nicht mit einem On-Board-Diagnosesystem (OBD) ausgerüstet sind,
2. für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis, die mit Flüssiggas (LPG) oder Erdgas (NG) betrieben werden, oder die entweder mit Ottokraftstoff oder mit Flüssiggas oder Erdgas betrieben werden können,

ab dem 1. Oktober 1999 anzuwenden.

§ 47 Abs. 1 ist hinsichtlich der Richtlinie 98/69/EG für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis wie folgt anzuwenden:

1. Die in der Richtlinie 98/69/EG
 - a) in Artikel 2 Abs. 3 und 5 bis 7 der Richtlinie für die Zulassung von Neufahrzeugen,
 - b) im Anhang in Nr. 24 zur Änderung des Anhangs I Abschnitt 8 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG für alle Typen, genannten Termine sind anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.
2. Der in der Richtlinie 98/69/EG im Anhang in Nr. 14 - zur Änderung des Anhangs I Abschnitt 5.3.5 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG - in der Fußnote 1 für neue Fahrzeugtypen genannte Termin ist anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 47 Abs. 1 ist hinsichtlich der Richtlinien 1999/102/EG, 2001/1/EG und 2001/100/EG für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis wie folgt anzuwenden:

Die im Anhang zur Richtlinie 1999/102/EG unter den Nummern 8.1 bis 8.3 des Anhangs I für alle Fahrzeugtypen genannten Termine sowie die in Artikel 1 der Richtlinie 2001/1/EG für alle Fahrzeugtypen genannten Termine sowie die im Anhang der Richtlinie 2001/100/EG für neue Fahrzeugtypen genannten Termine sind anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 47 Abs. 1 ist hinsichtlich der Richtlinie 2002/80/EG für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis wie folgt anzuwenden:

1. Ab 1. Januar 2006 für
 - a) Fahrzeuge der Klasse M, ausgenommen Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg sowie
 - b) Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppe I im Sinne der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG.
2. Ab 1. Januar 2007 für
 - a) Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppen II und III im Sinne der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG sowie
 - b) Fahrzeuge der Klasse M mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg.

§ 47 Abs. 2 Satz 1 (Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen)

tritt hinsichtlich des Buchstabens a des Anhangs zu § 47 Abs. 2 am 1. Januar 1993 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge und hinsichtlich des Buchstabens b des Anhangs zu § 47 Abs. 2 am 1. Oktober 1997 für die Erteilung der EG-Typengenehmigung oder der Betriebserlaubnis in Kraft.

Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleiben § 47 Abs. 2 Satz 1 und Anlage XV einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Januar 1993 geltenden Fassung anwendbar.

§ 47 Abs. 2 Satz 2 und Anlage XVI (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) treten in Kraft am 1. Januar 1982 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge.

§ 47 Abs. 3 und Anlage XXIII (Verdunstungsemissionen von schadstoffarmen Fahrzeugen) Die in der Anlage XXIII Nr. 1.7.3 aufgeführten Anforderungen gelten für ab 1. Oktober 1986 erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge)

Als schadstoffarm gelten auch Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die die Auspuffemissionsgrenzwerte der Anlage XXIII einhalten und vor dem 1. Oktober 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Fahrzeuge mit

1. Selbstzündungsmotor, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr kommen oder
2. Selbstzündungsmotor und Direkteinspritzung, die vor dem 1. Januar 1995 erstmals in den Verkehr kommen,

gelten auch dann als schadstoffarm, wenn die Vorschriften der Anlage XXIII über Grenzwerte für die Emissionen der partikelförmigen Luftverunreinigungen auf sie nicht angewandt werden, die Fahrzeuge der Richtlinie 72/306/EWG, geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, entsprechen und nach dem 18. September 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge beginnt die Anerkennung als schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986. Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm nach § 47 Abs. 3 Nr. 1 ist für Fahrzeuge, die ab 1. Januar 1995 erstmals in den Verkehr kommen, nicht mehr zulässig.

§ 47 Abs. 3 Nr. 2 gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr gekommen sind. Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Fremdzündungsmotor, die bis zum 31. Dezember 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten auch dann als schadstoffarm, wenn sie nachträglich durch Einbau eines Katalysators, der

1. mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 oder
2. im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 20 oder § 21

genehmigt ist, technisch so verbessert worden sind, daß die Vorschriften

1. der Anlage XXIII, ausgenommen die Absätze 1.7.3 und 1.8.2, oder
2. des Anhangs III A der Richtlinie 70/220/EWG des Rates, zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/491/EWG der Kommission, ausgenommen Nummer 8.3.1.2,

erfüllt sind.

Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm nach § 47 Abs. 3 Nr. 3 ist für Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.2 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG in Anspruch nehmen, ab 1. Januar 1995 nicht mehr zulässig.

Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG entsprechen und die vor dem 1. Oktober 1999 erstmals in den Verkehr kommen, gelten auch dann als schadstoffarm, wenn sie folgende Grenzwerte einhalten:

- HC + NO (tief)x = 0,9 g/km,
- Partikel = 0,10 g/km.

Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm nach § 47 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ist für Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.2 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1) oder 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) in Anspruch nehmen, ab 1. Januar 1995 nicht mehr möglich.

§ 47 Abs. 4 und Anlage XXIV (bedingt schadstoffarme Fahrzeuge)

gelten nur für Fahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor, die bei Stufe A oder B vor dem 1. Oktober 1986 und bei Stufe C vor dem 1. Oktober 1990 erstmals in den Verkehr

gekommen sind, für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Stufe C außerdem nur, wenn sie vom 19. September 1984 an erstmals in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor beginnt die Anerkennung als bedingt schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986. § 47 Abs. 5 (schadstoffarme Fahrzeuge)

gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr gekommen sind, und Nummer 1 für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor außerdem nur, wenn sie vom 19. September 1984 an erstmals in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge beginnt die Anerkennung als schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986. Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Fremdzündungsmotor, die bis zum 31. Dezember 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten auch dann als schadstoffarm, wenn sie nachträglich durch Einbau eines Katalysators, der

1. mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 oder
2. im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 20 oder § 21

genehmigt ist, technisch so verbessert worden sind, daß die Vorschriften der Anlage XXV mit Ausnahme des Absatzes 4.1.4 erfüllt sind. Für Fahrzeuge mit weniger als 1.400 Kubikzentimetern Hubraum gelten die Werte der Hubraumklasse zwischen 1.400 und 2.000 Kubikzentimetern. Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm ist ab 1. September 1997 nicht mehr zulässig.

§ 47 Abs. 6 (Abgasemissionen von schweren Nutzfahrzeugen) ist spätestens anzuwenden auf Fahrzeuge, die mit einer Einzelbetriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen,

1. ab dem 18. Dezember 2002 mit der Maßgabe, dass die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel und die Trübung der Abgase des Motors die in Zeile A der Tabellen 1 und 2 unter Nummer 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates oder der Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 zur Anpassung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) genannten Grenzwerte nicht überschreiten dürfen,
2. ab dem 1. Oktober 2006 mit der Maßgabe, dass die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel und die Trübung der Abgase des Motors die in Zeile B 1 der Tabellen 1 und 2 unter Nummer 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten dürfen,
3. ab dem 1. Oktober 2009 mit der Maßgabe, dass die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel und die Trübung der Abgase des Motors die in Zeile B 2 der Tabellen 1 und 2 unter Nummer 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten dürfen.

Für Fahrzeuge oder Motoren für Fahrzeuge, die vor dem 18. Dezember 2002 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleiben § 47 Abs. 6 einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 18. Dezember 2002 geltenden Fassung anwendbar.

§ 47 Abs. 7 (Abgase von Krafträdern)

ist spätestens anzuwenden ab 1. Juli 1994 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 47 Abs. 7 einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1994 geltenden Fassung anwendbar. § 47 Abs. 7 tritt außer Kraft am 17. Juni 1999 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis, am 1. Oktober 2000 für die Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis. Krafträder, auf die die Regelung Nr. 40 anwendbar ist und in deren Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein unter Ziffer 33 die Regelung "Gilt bezüglich § 47 StVZO als vor dem 1.7.1994 erstmals in den Verkehr gekommen (48. Ausnahmeverordnung zur StVZO)" oder "Gilt bez. § 47 StVZO als vor dem 1.7.1994 erstmals i.d.V. gekommen (48. Ausn. VO zur StVZO)" eingetragen ist, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens lediglich den Vorschriften der Regelung Nr. 40 - ohne Änderung 1 - entsprechen.

§ 47 Abs. 8 (Abgase von Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor) ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. § 47 Abs. 8 tritt außer Kraft am 17. Juni 1999 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis, am 1. Oktober 2000 für die Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis.

§ 47 Abs. 8a (Abgasemissionen von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen) ist spätestens anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge ab dem 1. Oktober 2000 für Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis. Für erstmals in den Verkehr kommende Kleinkrafträder mit einer Einzelbetriebserlaubnis ist die zweite Grenzwertstufe der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.3 des Anhangs I aus Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG ab dem 1. Juli 2004 einzuhalten. Für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis sind die in Artikel 2 Abs. 3 und 4, Artikel 3 Abs. 2 sowie Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 2002/51/EG genannten Termine und Bestimmungen anzuwenden. Satz 3 gilt nicht für Krafträder, bei denen nachträglich ein Beiwagen angebaut wurde, sofern die Leermasse des Gespanns nicht mehr als das 1,75fache der Leermasse des Solokraftrades beträgt und die Antriebsübersetzung nicht mehr als 12 Prozent verändert wurde. Bei Krafträdern nach Satz 4 gelten hinsichtlich ihres Abgasverhaltens die Vorschriften für das Solokraftrad ohne Berücksichtigung des Beiwagens.

§ 47 Abs. 8b (Abgasemissionen von Motoren für mobile Maschinen und Geräte) ist wie folgt anzuwenden:

1. Die Richtlinie 97/68/EG ist bei Motoren nach Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie anzuwenden ab dem 1. September 2000 für die Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis und der Allgemeinen Betriebserlaubnis.
2. Die in der Richtlinie 97/68/EG für die Erteilung der EG-Typgenehmigung für mobile Maschinen und Geräte genannten Termine in Artikel 9 Abs. 3 sind anzuwenden für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis.
3. Die in der Richtlinie 97/68/EG für das Inverkehrbringen neuer Motoren genannten Termine in Artikel 9 Abs. 4 sind anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen, die mit Motoren ausgerüstet sind, deren Herstellungsdatum vor den in Artikel 9 Nr. 4 der Richtlinie 97/68/EG genannten Terminen liegt, wird für jede Kategorie der Zeitpunkt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge um zwei Jahre verlängert.
4. Für die Anerkennung gleichwertiger Genehmigungen gilt Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 97/68/EG.

§ 47 Abs. 8c (Abgasemissionen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) ist spätestens anzuwenden für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis ab den in Artikel 4 Abs. 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen. Bei Fahrzeugen, die mit Motoren ausgerüstet sind, deren Herstellungsdatum vor den in Artikel 4 Abs. 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen liegt, wird für jede Kategorie der Zeitpunkt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge um

zwei Jahre verlängert. Diese Verlängerung der Termine gilt für Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis, Allgemeinen Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung.

§ 47a (Abgasuntersuchung (AU) - Untersuchung der Abgase von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen -)

ist anzuwenden vom 1. April 2006 bis zum 31. Dezember 2009. Bis zum 31. März 2006 gilt § 47a in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

§ 47b Abs. 2 (Anerkennungsverfahren zur Durchführung von Abgasuntersuchungen)

Vor dem 1. April 2006 erteilte Anerkennungen zur Durchführung von Abgasuntersuchungen von Fachkräften nach § 47b in der bis zum 31. März 2006 geltenden Fassung bleiben weiterhin gültig und sind gleichwertigen Anerkennungen nach Anlage VIIIc gleichzusetzen.

§ 47b Abs. 3 (Zur Schulung befugte, ermächtigte oder anerkannte Stellen)

Vor dem 1. April 2006 zur Schulung befugte, ermächtigte oder anerkannte Stellen nach § 47b in der bis zum 31. März 2006 geltenden Fassung dürfen weiterhin schulen. Die Schulungen sind gleichwertigen Schulungen nach Anlage VIIIc gleichzusetzen.

§ 47d (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch) ist für Fahrzeuge, die mit einer Einzelbetriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen, spätestens ab dem 18. Dezember 2002 anzuwenden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 18. Dezember 2002 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 47d einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 18. Dezember 2002 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 48 (Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge)

ist anzuwenden auf Kraftfahrzeuge, die vom 1. Januar 1994 an erstmals in den Verkehr kommen. Auf Antrag können auch Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, in Emissionsklassen nach Anlage XIV eingestuft werden.

§ 49 Abs. 2 (Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen)

ist anzuwenden

1. ab dem 1. Januar 1993 hinsichtlich der Richtlinie 89/491/EWG der Kommission vom 17. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 238 S. 43),

2. a) ab dem 1. April 1993 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis,
b) ab dem 1. April 1994 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge

hinsichtlich der Richtlinie 89/235/EWG des Rates vom 13. März 1989 (ABl. EG Nr. L 98 S. 1).

3. ab dem 1. Oktober 1996 (für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis und für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge) hinsichtlich der Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 371 S. 1) oder der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates (über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen) an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 92 S. 23),

4. ab dem 1. Januar 1997 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis hinsichtlich der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (ABl. EG Nr. L 92 S. 23),

5. ab dem 1. Oktober 2000 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis hinsichtlich der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 226 S. 1).

Im übrigen bleiben für Fahrzeuge, die nicht unter diese Richtlinien fallen, § 49 Abs. 2 einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. November 1993 geltenden Fassung anwendbar. Für Leichtkrafträder, die vor dem 1. November 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleiben § 49 Abs. 2 und Anlage XX einschließlich

der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. November 1994 geltenden Fassung anwendbar.

§ 49 Abs. 2a (Verkauf von Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen)
tritt am 1. April 1994 in Kraft.

Die Verwendung ist nur dann zulässig, wenn das Kraftrad die Vorschriften erfüllt, die zum Zeitpunkt seines erstmaligen Inverkehrkommens gegolten haben. Abweichend von § 49 Abs. 2a dürfen Auspuffanlagen und Austauschauspuffanlagen für Krafträder auch nach dem 1. April 1994 ohne EG-Betriebserlaubniszeichen feilgeboten, veräußert oder verwendet werden, sofern sie für Krafträder, die vor dem 1. April 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bestimmt sind.

Abweichend von § 49 Abs. 2a Satz 1 dürfen Krafträder mit Auspuffanlagen ohne EG-Betriebserlaubniszeichen auch nach dem 1. April 1994 feilgeboten, veräußert oder verwendet werden, sofern für die Krafträder hinsichtlich der Geräuschentwicklung und Auspuffanlage eine Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 41 - Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich der Geräuschentwicklung - (BGBl. 1994 II S. 375) vorliegt.

§ 49a Abs. 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit)
tritt in Kraft am 1. Oktober 1994 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Fahrzeuge, die vor diesem Termin erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen § 49a Abs. 1 Satz 4 einschließlich der Übergangsvorschrift in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1993 geltenden Fassung entsprechen.

§ 49a 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.

§ 49a Abs. 9a Satz 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)
ist spätestens ab 1. April 1995 auf erstmals von diesem Tag an in den Verkehr kommende Fahrzeuge oder Ladungsträger und spätestens ab 1. Januar 1996 auf andere Fahrzeuge oder Ladungsträger anzuwenden.

§ 50 Abs. 3 Satz 2 (Anbauhöhe 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.

§ 50 Abs. 6a (Scheinwerfer an Fahrrädern mit Hilfsmotor und an Kleinkrafträdern bis 40 km/h)

Bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, sowie bei den vor dem 1. Mai 1965 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrrädern mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h genügt es, wenn die Anforderungen des § 67 Abs. 1 erfüllt sind.

§ 50 Abs. 8 (größte zulässige Belastungsabhängigkeit)
ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

Soweit für ungefederte Kraftfahrzeuge vor dem 1. Januar 1990 Allgemeine Betriebserlaubnisse erteilt worden sind, braucht ein Nachtrag zu der Allgemeinen Betriebserlaubnis wegen der Belastungsabhängigkeit der Scheinwerfer für Abblendlicht erst dann beantragt oder ausgefertigt zu werden, wenn ein solcher aus anderen Gründen erforderlich ist.

§ 50 Abs. 10 (Scheinwerfer mit Gasentladungslampen)
ist anzuwenden auf Kraftfahrzeuge,

1. die bereits im Verkehr sind und nach dem 1. April 2000 mit Gasentladungslampen ausgestattet werden oder
2. die ab dem 1. Juli 2000 auf Grund einer Betriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen.

§ 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.

§ 51a Abs. 6 (Ausrüstung von Fahrzeugen mit Seitenmarkierungsleuchten)

ist spätestens ab 1. Oktober 1994 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 51a Abs. 7 (Kennzeichnung von Fahrzeugkombinationen mit Nachläufern)

ist spätestens ab 1. Oktober 1998 anzuwenden.

§ 51b Abs. 1, 2, 4, 5 und 6 (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.

§ 51b Abs. 3 (Anbaulage der Umrißleuchten)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 51b Abs. 1 bis 3 in der vor dem 1. August 1990 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 52 Abs. 3 Nr. 4 (Kennleuchten für blaues Blinklicht für Krankenkraftwagen)

Soweit Kraftfahrzeuge nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 nach dem Fahrzeugschein als "Krankwagen" anerkannt sind, braucht ihre Bezeichnung nicht in "Krankenkraftwagen" geändert zu werden.

§ 52 Abs. 4 Nr. 1 (Kennzeichnung mit rot-weißen Warnmarkierungen nach DIN 30 710)

ist spätestens anzuwenden ab:

1. 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge,

2. dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung, die nach dem 31. Dezember 1998 durchzuführen ist, für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 52 Abs. 6 (Dachaufsatz für Arzt-Fahrzeuge)

Ist die Berechtigung zum Führen des Schildes durch die Zulassungsbehörde in einem auf den Arzt lautenden Fahrzeugschein vermerkt worden, so gilt dies als Berechtigung im Sinne des § 52 Abs. 6.

§ 52a (Rückfahrscheinwerfer)

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 Rückfahrscheinwerfer 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 Rückfahrscheinwerfer 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.

§ 53 Abs. 2 Satz 1 (Anzahl der Bremsleuchten)

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

An Fahrzeugen, die vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt eine Bremsleuchte.

§ 53 Abs. 2 Satz 1 (Bremsleuchten an Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 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.

§ 53 Abs. 2 (Farbe des Bremslichts)

An Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind, sind 1. Bremsleuchten für gelbes Licht und

2. Bremsleuchten, die mit Blinkleuchten in einem Gerät vereinigt sind, und bei denen bei gleichzeitigem Bremsen und Einschalten einer Blinkleuchte nur eine der beiden Bremsleuchten brennt oder bei gleichzeitigem Bremsen und Einschalten des Warnblinklichts das Warnblinklicht die Funktion des Bremslichts übernimmt,

weiterhin zulässig.

§ 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. 9 (Anbringung an beweglichen Fahrzeugteilen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 53a 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.

§ 53b Abs. 1 und 2 (Anbauhöhe der Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten und Rückstrahler) ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anbaugeräte anzuwenden. Auf Anbaugeräte, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 53b Abs. 1 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 53b Abs. 3 (Kenntlichmachung der Anbaugeräte durch Park-Warntafeln oder Tafeln nach DIN 11 030)

ist spätestens ab 1. Januar 1992 anzuwenden.

Jedoch dürfen vorhandene Tafeln, Folien oder Anstriche von mindestens 300 mm x 600 mm nach der bis zum 1. Juli 1988 geltenden Fassung des § 53b Abs. 2 noch bis 1. Januar 1996 weiter verwendet werden.

§ 53b Abs. 5 (Kenntlichmachung von Hubladebühnen)

ist spätestens anzuwenden:

1. ab 1. Januar 1993 für Hubladebühnen an Fahrzeugen, die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen,
2. ab dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29), die nach dem 1. Oktober 1993 durchzuführen ist, für Hubladebühnen an im Verkehr befindlichen Fahrzeugen,
3. ab 1. Oktober 1993 in Fällen gemäß § 53b Abs. 5 Satz 7.

Jedoch dürfen Blinkleuchten und rot-weiße Warnmarkierungen für Hubladebühnen nach der bis zum 1. Juli 1993 geltenden Fassung des § 53b Abs. 5 noch bis zum 31. Dezember 1993 feilgeboten oder veräußert werden; ihre Verwendung bleibt zulässig.

§ 53d Abs. 2 (Ausrüstung mit Nebelschlußleuchten)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 53d Abs. 4 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)

ist spätestens ab 1. März 1985 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 53d Abs. 4 Satz 3 (Nebelschlußleuchten mit Fern- oder Abblendlicht)

ist spätestens ab 1. Oktober 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 53d Abs. 5 (Nebelschlußleuchten, Farbe der Kontrolleuchte, Schalterstellung)

Bei den vor dem 1. Januar 1981 mit Nebelschlußleuchten ausgerüsteten

1. Kraftfahrzeugen darf die Kontrolleuchte grünes Licht ausstrahlen;

2. Krafträdern und Zugmaschinen mit offenem Fahrersitz darf die Einschaltung durch die Stellung des Schalters angezeigt werden.

§ 54 (Fahrtrichtungsanzeiger)

gilt nicht für Krafträder, die vor dem 1. Januar 1962 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 54 Abs. 1a (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.

§ 54 Abs. 3 (Blinkleuchten für rotes Licht)

Statt der in § 54 Abs. 3 aufgeführten Blinkleuchten für gelbes Licht dürfen an den vor dem 1. Januar 1970 in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen Blinkleuchten für rotes Licht angebracht sein, wie sie bisher nach § 54 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) zulässig waren.

§ 54 Abs. 3 (Winker für gelbes Blinklicht und Pendelwinker)

Statt der in § 54 Abs. 3 vorgeschriebenen Blinkleuchten für gelbes Licht dürfen an den vor dem 1. April 1974 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen Winker für gelbes Blinklicht oder Pendelwinker für gelbes Dauerlicht angebracht sein, wie sie bisher nach § 54 Abs. 3 Nr. 3 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) zulässig waren.

§ 54 Abs. 4 Nr. 2 (an Krafträdern angebrachte Blinkleuchten)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Krafträder, die vor dem genannten Datum erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 54 Abs. 4 Nr. 2 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung anwendbar.

§ 54 Abs. 4 Nr. 5 (zusätzliche Blinkleuchten an den Längsseiten von mehrspurigen Fahrzeugen)

ist spätestens

1. ab 1. Januar 1992 auf erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge,

2. ab 1. Juli 1993 auf erstmals in den Verkehr kommende Sattelanhänger und

3. ab dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29), die nach dem 1. Juli 1993 durchzuführen ist, auf andere Kraftfahrzeuge und Sattelanhänger

anzuwenden.

§ 54a (Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen)

gilt nur für Kraftomnibusse, die bis zum 13. Februar 2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 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 Abs. 2a (Einrichtungen für Schallzeichen an Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3) ist spätestens anzuwenden ab dem 17. Juni 2003 für von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 55a Abs. 1 (Elektromagnetische Verträglichkeit)
ist anzuwenden:

1. ab dem 1. Januar 1998 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis;
ausgenommen sind Fahrzeugtypen, die vor dem 1. September 1997 gemäß der Richtlinie 72/306/EWG oder gegebenenfalls gemäß Erweiterungen dieser Typgenehmigung genehmigt wurden,
2. ab dem 1. Oktober 2002 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

Für andere Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und für elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 1985 und dem 30. September 2002 erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 55a in der vor dem 1. September 1997 geltenden Fassung anwendbar.

§ 55a Abs. 2 (Elektromagnetische Verträglichkeit bei Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3) ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

§ 56 Abs. 2 Nr. 1 (Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht)
ist spätestens ab dem 26. Januar 2010 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind oder kommen, bleibt § 56 in der am 29. März 2005 geltenden Fassung anwendbar.

§ 56 Abs. 2 Nr. 2 (Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht)
ist spätestens ab dem 26. Januar 2007 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind oder kommen, bleibt § 56 in der am 29. März 2005 geltenden Fassung anwendbar. Abweichend hiervon dürfen diese Fahrzeuge mit Weitwinkelspiegeln sowie einem Nahbereichsspiegel auf der Beifahrerseite ausgerüstet sein, die den im Anhang zu § 56 Abs. 2 Nr. 2 genannten Bestimmungen entsprechen. Ein Austausch der spiegelnden Flächen gegen solche, die den im Anhang zu § 56 Abs. 2 Nr. 2 genannten Bestimmungen entsprechen, ist ebenfalls zulässig.

§ 56 Abs. 2 Nr. 3 (Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht)
ist anzuwenden ab dem jeweiligen Tag der nach dem 1. Oktober 2008 vorgeschriebenen Hauptuntersuchung, spätestens jedoch ab dem 1. April 2009.

§ 56 Abs. 2 Nr. 5 (Spiegel von Kraftfahrzeugen nach Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor dem genannten Datum erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 56 Abs. 2 Nr. 5 und 6 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung anwendbar.

§ 57 Abs. 1 Satz 1 (Geschwindigkeitsmeßgerät und Wegstreckenzähler)
ist nicht auf die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommenen Mofas anzuwenden.

§ 57 Abs. 2 Satz 2 (Geschwindigkeitsmeßgerät nach der Richtlinie 75/443/EWG)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 57 in der vor dem 1. August 1990 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 57b Abs. 3 (Durchführung von Prüfungen durch anerkannte Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller und durch anerkannte Werkstätten)

Die Anerkennungen von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und die Ermächtigungen von Werkstätten zur Vornahme der Prüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten, die nach § 57b Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 6 in der vor dem 2. Juli 2005 geltenden Fassung dieser Verordnung erteilt worden sind, gelten in dem erteilten Umfang weiter. Die Schulungen des Fachpersonals, die vor dem 2. Juli 2005 durchgeführt worden sind, gelten als Schulungen im Sinne der Anlage XVIIIId in dem erteilten Umfang weiter.

§ 57b Abs. 4 (Durchführung von Einbauprüfungen durch anerkannte Fahrzeughersteller)

Die Anerkennungen von Fahrzeugherstellern zur Vornahme der Einbauprüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten, die nach § 57b Abs. 5 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 6 in der vor dem 2. Juli 2005 geltenden Fassung dieser Verordnung erteilt worden sind, gelten in dem erteilten Umfang weiter. Die Schulungen des Fachpersonals, die vor dem 2. Juli 2005 durchgeführt worden sind, gelten als Schulungen im Sinne der Anlage XVIIIId in dem erteilten Umfang weiter.

§ 57c Abs. 2 (Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern) ist auf Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 10 t sowie auf Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 12 t spätestens anzuwenden

1. für Fahrzeuge, die vom 1. Januar 2005 an in den Verkehr kommen, ab dem 1. Januar 2005,
2. für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 10 t, die zwischen dem 1. Oktober 2001 und dem 1. Januar 2005 in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 2006,
3. für Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 12 t, die nach der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S. 33), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10), genehmigt wurden und die zwischen dem 1. Oktober 2001 und dem 1. Januar 2005 in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 2006.

Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 12 t, die vor dem 1. Januar 1988 erstmals in den Verkehr gekommen sind, brauchen nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein.

§ 57c Abs. 4 (Anforderungen an Geschwindigkeitsbegrenzer)

ist spätestens ab dem 1. Januar 1994 anzuwenden. Kraftfahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern, die im Rahmen der Betriebserlaubnis des Kraftfahrzeugs genehmigt wurden, und Geschwindigkeitsbegrenzer mit einer Betriebserlaubnis nach § 22, die jeweils vor dem 1. Januar 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen weiter verwendet werden.

§ 58 Abs. 2 (Ausgestaltung des Geschwindigkeitsschildes)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden, jedoch nur auf Geschwindigkeitsschilder, die an Fahrzeugen angebracht werden, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr

kommen. An anderen Fahrzeugen dürfen entsprechend der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung des § 58 ausgestaltete Geschwindigkeitsschilder angebracht sein.

§ 58 Abs. 3 Nr. 1 und 2 (Geschwindigkeitsschilder)

ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und am 1. Januar 1989 auf andere Kraftfahrzeuge.

§ 59 Abs. 1 (Fabrikschilder)

An Fahrzeugen, die vor dem 1. April 1952 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügen Fabrikschilder, die in folgenden Punkten von § 59 abweichen:

1. Die Angabe des Fahrzeugtyps kann fehlen.
2. Bei Anhängern braucht das zulässige Gesamtgewicht nicht angegeben zu sein.
3. Bei Kraftfahrzeugen kann das Fabrikschild an jeder Stelle des Fahrgestells angebracht sein, sofern es leicht zugänglich und gut lesbar ist.

An Fahrzeugen, die im Saarland in der Zeit vom 8. Mai 1945 bis zum 1. Januar 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügen Fabrikschilder, die den Hersteller des Fahrzeugs angeben. § 59 gilt nicht für die vor dem 1. Januar 1957 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1961) erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrräder mit Hilfsmotor.

An den vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommenen zulassungsfreien Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben sind Angaben auf dem Fabrikschild über das zulässige Gesamtgewicht und die zulässigen Achslasten nicht erforderlich.

§ 59 Abs. 1a (Schilder nach der Richtlinie 76/114/EWG)

ist spätestens vom 1. Januar 1996 auf die von diesem Tage an auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer EG-Typgenehmigung erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Tag erstmals in den Verkehr gekommen sind, und für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis gilt § 59 Abs. 1 oder 2.

§ 59 Abs. 1b (Schilder nach Richtlinie 93/34/EWG des Rates)

ist spätestens ab dem 17. Juni 2003 auf Kraftfahrzeuge nach § 30a Abs. 3 anzuwenden, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen.

§ 59 Abs. 2 (Fahrzeug-Identifizierungsnummer)

Satz 1 tritt in Kraft am 1. Oktober 1969, jedoch nur für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. An Fahrzeugen, die vor dem 1. Oktober 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer an zugänglicher Stelle am vorderen Teil der rechten Seite des Fahrzeugs auch auf einem angebrachten Schild oder in anderer Weise dauerhaft angebracht sein.

§ 59a (Nachweis der Übereinstimmung)

ist spätestens anzuwenden ab dem Zeitpunkt der nächsten Hauptuntersuchung des Fahrzeugs, die nach dem 1. Oktober 2000 durchzuführen ist.

§ 60 Abs. 1 (aufgehoben)

§ 60 Abs. 1 Satz 2 (aufgehoben)

§ 60 Abs. 1 Satz 5 erster Halbsatz (aufgehoben)

§ 60 Abs. 1a (aufgehoben)

§ 60 Abs. 2 Satz 5 (aufgehoben)

§ 60 Abs. 2 Satz 7 (aufgehoben)

§ 61 (Halteeinrichtungen für Beifahrer und Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3)

ist spätestens anzuwenden auf diese Kraftfahrzeuge, die ab 17. Juni 2003 erstmals in den Verkehr kommen. Andere Kraftfahrzeuge müssen mit einem Handgriff für Beifahrer ausgerüstet sein. Auf Kraftfahrzeuge, die vor dem genannten Datum erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 35a Abs. 9 in der vor dem 1. April 2000 geltenden Fassung anwendbar.

§ 66a Abs. 1 Satz 1 (Leuchten an Krankenfahrstühlen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1981 für Krankenfahrstühle, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr gebracht werden.

Abschnitt "Ergänzungsbestimmungen" der Anlage V (aufgehoben)

Anlage VIII (Untersuchung der Fahrzeuge)

ist ab dem 1. April 2006 anzuwenden. Bis zu diesem Datum gilt Anlage VIII in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

Abweichend von Satz 1

1. können Fahrzeughalter, die bis zum 1. Juni 1998 nach Nummer 4.1 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung
 - a) von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge zu Hauptuntersuchungen bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit sind und diese selbst durchführen, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften Hauptuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem 1. Juni 1998 geltenden Fassung, oder
 - b) Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen, auch weiterhin bis zum 1. Dezember 1999 diese Untersuchungen sowie ab diesem Zeitpunkt Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen, wenn sie hierfür nach Anlage VIIIc anerkannt sind,
2. können Untersuchungen durch Kraftfahrzeugwerkstätten, die bis zum 1. Juni 1998 nach den Vorschriften vom Nummer 4.3 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung anerkannt sind, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften durchgeführt werden. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem 1. Juni 1998 geltenden Fassung. Nummer 4.1 Satz 3 tritt am 18. September 2002 mit der Maßgabe in Kraft, dass bereits in Betrieb befindliche Prüfstellen nicht erneut oder nachträglich zur Anerkennung zu melden sind.
3. ist Nummer 2.1.6 ab dem 1. November 2003 mit der Maßgabe anzuwenden, dass
 1. an Wohnmobilen, für die bis zum 31. Oktober 2003 die Durchführung von Sicherheitsprüfungen vorgeschrieben war, die nach
 - a) § 29 Abs. 2 Nr. 2 bisher vorgeschriebenen SP-Schilder und die Prüfmarken entfernt werden dürfen,
 - b) § 29 Abs. 11 vorgeschriebene Pflicht zur Führung von Prüfbüchern entfällt,
 2. auf Antrag der Halter von Wohnmobilen, deren Untersuchungsfristen für die Durchführung von Hauptuntersuchungen durch die geänderten Vorschriften verlängert wurden, von den Zulassungsbehörden oder von den in Nummer 3.1.1 Anlage VIII genannten Personen neue Prüfplaketten entsprechend § 29 Abs. 2 Nr. 1 auf den amtlichen Kennzeichen angebracht und die Eintragung im Fahrzeugschein nach § 29 Abs. 6 Nr. 1 Buchstabe a entsprechend geändert werden dürfen.

Abweichend von Satz 1

1. ist an Krafträdern, die ab dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, anlässlich von Hauptuntersuchungen, die ab dem 1. April 2006 durchgeführt werden, auch eine Untersuchung der Umweltverträglichkeit nach Nummer 1.2.1.1 durchzuführen,
2. ist an Kraftfahrzeugen, die unter den Anwendungsbereich des Buchstaben b der Nummer 1.2.1.1 fallen, ab dem 1. Januar 2010 eine Untersuchung der Umweltverträglichkeit nach Nummer 1.2.1.1 der Anlage VIII bei Hauptuntersuchungen durchzuführen,
3. ist Nummer 3.1.1.1 für Kraftfahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich des Buchstaben b der Nummer 1.2.1.1 fallen, spätestens ab dem 1. Januar 2010 anzuwenden,
4. ist Nummer 3.1.5 hinsichtlich der Angaben zur Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten spätestens ab dem 1. Januar 2010 für die Durchführung von Hauptuntersuchungen an Kraftfahrzeugen, die unter den Anwendungsbereich des Buchstaben b der Nummer 1.2.1.1 fallen, anzuwenden.

Anlage VIIIA (Durchführung der Hauptuntersuchung)

ist spätestens ab dem 1. April 2006 für die ab diesem Datum erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für andere Fahrzeuge gilt Anlage VIIIA in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung. Abweichend von den Sätzen 1 und 2 sind die Nummern 4.8.1 und 4.8.2 an allen Krafträdern sowie die Nummer 4.8.2 an Fahrzeugen, die mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgerüstet sind, das den im Anhang zu § 47 genannten Bestimmungen entspricht, bei der Durchführung von Hauptuntersuchungen spätestens ab dem 1. April 2006 anzuwenden.

Anlage VIIIB (Anerkennung von Überwachungsorganisationen)

Bis zum 1. Dezember 1999 erteilte Anerkennungen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen (§ 29) sowie von Abnahmen (§ 19 Abs. 3 Nr. 3 oder 4) gelten auch für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen. Die Organisation darf die von ihr mit der Durchführung von Hauptuntersuchungen betrauten Personen nur mit der Durchführung der Sicherheitsprüfungen betrauen, wenn diese Personen hierfür besonders ausgebildet worden sind; die Betrauung ist der nach 1. zuständigen Anerkennungsbehörde mitzuteilen.

Anlage VIIC (Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen und/oder Untersuchungen der Abgase sowie Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte)

ist spätestens ab dem 1. April 2006 anzuwenden. Bis zum 31. März 2006 gilt Anlage VIIC hinsichtlich der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung unter der Maßgabe, dass die bis zum 31. März 2006 erteilten Anerkennungen weiterhin gültig sind.

Anlage VIID (Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase)

ist spätestens ab dem 1. April 2006 anzuwenden. Bis zum 31. März 2006 gilt für Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen Anlage VIID in der vor dem 1. April 2006 geltenden Fassung.

Anlage IXa (Plakette für die Durchführung von Abgasuntersuchungen)

ist nach dem 31. Dezember 2009 nicht mehr anzuwenden.

Anlage XIX Abschnitt 1.1 Satz 2 (Angabe zum Verwendungsbereich und Hinweise für die Abnahme) und Abschnitt 2.1 Satz 2 (Hinweise auf Vorliegen eines Nachweises über das Qualitätssicherungssystem)

ist spätestens ab 1. Oktober 1997 auf Teilegutachten anzuwenden, die von diesem Tag an erstellt werden und auf Teilegutachten, die vor diesem Tag erstellt worden sind, für Teile, die ab diesem Tag hergestellt werden.

Muster

Fahrzeugbriefe, Fahrzeugscheine, Versicherungsbestätigungen, Mitteilungen nach § 29a, sowie Anzeigen und Bescheide nach § 29c, die anstelle des Wortes "Fahrzeug-Identifizierungsnummer" das Wort "Fahrgestellnummer" enthalten, dürfen weiter verwendet werden; Vordrucke dürfen aufgebraucht werden. Entsprechendes gilt für Nachweise nach Muster 1d, die anstelle des Wortes "Fahrzeug-Identifizierungsnummer" die Worte "Fabriknummer des Fahrgestells" enthalten; dies gilt ebenso für Nachweise nach Muster 1d, die anstelle des Wortes "Zulassungsbehörde" das Wort "Zulassungsstelle" enthalten.

Muster 1, 1a, 1b, 1c und 1e (aufgehoben)

Muster 2a (aufgehoben)

Muster 2b (aufgehoben)

Muster 2c (aufgehoben)

Muster 3 und Muster 4 (aufgehoben)

Muster 6, 6a, 9 (aufgehoben)

Muster 7, 8, 8a, 9, 10, 12 (aufgehoben)

*) Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193)

§ 73 Technische Festlegungen

Soweit in dieser Verordnung auf DIN- oder ISO-Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin, VDE-Bestimmungen auch im VDE-Verlag, Bismarckstr. 33, 10625 Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

Anlagen I bis VII

(weggefallen)

Anlage VIII (§ 29 Abs. 1 bis 4, Abs. 7, 9, 11 und 13) Untersuchung der Fahrzeuge

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 479 - 484;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

- 1. Art und Gegenstand der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen, Ausnahmen**
- 1.1** Die untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeuge und Anhänger unterliegen Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften.
- 1.2** Hauptuntersuchungen
- 1.2.1** Bei einer Hauptuntersuchung ist die Einhaltung der geltenden Bestimmungen dieser Verordnung, der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile, der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge sowie die Einhaltung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nach Maßgabe der Anlage VIIIA zu untersuchen; dabei ist ein Fahrzeug als vorschriftsmäßig einzustufen, wenn nach den Vorschriften der Anlage VIIIA sowie den dazu im Verkehrsblatt mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien keine Mängel festgestellt wurden und auch sonst kein Anlass zu der Annahme besteht, dass die Verkehrssicherheit gefährdet oder die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs mehr als unvermeidbar beeinträchtigt ist.
- 1.2.1.1** Bei der Untersuchung der Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen, die mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor angetrieben werden, sind die Abgase
 - a) nach Nummer 4.8.2.2 der Anlage VIIIA bei Kraftfahrzeugen, die mit einem On-Board-Diagnosesystem ausgerüstet sind, das den im Anhang zu § 47 genannten Bestimmungen entspricht,
 - oder
 - b) nach Nummer 4.8.2.1 der Anlage VIIIA bei Kraftfahrzeugen, die nicht mit einem Diagnosesystem nach Buchstabe a ausgerüstet sind,zu untersuchen.
- 1.2.1.2** Mit Ausnahme von Krafträdern sind von dem Untersuchungspunkt Motormanagement-/Abgasreinigungssystem der Anlage VIIIA Nr. 4.8.2 ausgenommen:
 - 1.** Kraftfahrzeuge mit
 - a) Fremdzündungsmotor, die weniger als vier Räder, eine zulässige Gesamtmasse von weniger als 400 kg oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h haben oder die vor dem 1. Juli 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind,

- b) Kompressionszündungsmotor, die weniger als vier Räder oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h haben oder die vor dem 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind,
- c) rotem Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen,

- 2. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
- 3. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die nicht den Baumerkmalen von Lastkraftwagen hinsichtlich des Antriebsmotors und des Fahrgestells entsprechen und Stapler.

1.3 Sicherheitsprüfungen

- 1.3.1 Die Sicherheitsprüfung hat eine Sicht-, Wirkungs- und Funktionsprüfung des Fahrgestells und Fahrwerks, der Verbindungseinrichtung, Lenkung, Reifen, Räder, Auspuffanlage und Bremsanlage des Fahrzeugs nach der hierzu im Verkehrsblatt mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie zu umfassen.

2. Zeitabstände der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen

- 2.1 Die Fahrzeuge sind mindestens in folgenden regelmäßigen Zeitabständen einer Hauptuntersuchung und einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen; die Zeitabstände für Sicherheitsprüfungen beziehen sich hierbei auf die zuletzt durchgeführte Hauptuntersuchung:

		I Art der Untersuchung I und Zeitabstand I-----			
Art des Fahrzeugs		I Haupt- I untersuchung I I Monate		I Sicherheits- I prüfung I I Monate	
2.1.1	Krafträder	I	24	I	-
2.1.2	Personenkraftwagen sowie Kranken- kraftwagen und Behinderten- Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen	I I I I		I I I I	
2.1.2.1	Personenkraftwagen allgemein	I		I	
2.1.2.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen für die erste Hauptuntersuchung	I I	36	I	-
2.1.2.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	I	24	I	-
2.1.2.2	Personenkraftwagen zur Personen- beförderung nach dem Personen- beförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung	I I I I I	12	I	-
2.1.2.3	Krankenkraftwagen und Behinderten- Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen	I I I	12	I	-
2.1.3	Kraftomnibusse und andere Kraft- fahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgast- plätzen	I I I		I I I	

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

2.1.3.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 12 Monaten	I	12	I	-
2.1.3.2	für die weiteren Untersuchungen von 12 bis 36 Monate vom Tage der Erstzulassung an	I	12	I	6
2.1.3.3	für die weiteren Untersuchungen	I	12	I	3/6/9

2.1.4	Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen sowie Kraftfahrzeuge, die nicht unter 2.1.1 bis 2.1.3 oder 2.1.6 fallen	I		I	
2.1.4.1	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 3,5 t	I	24	I	-
2.1.4.2	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t ≤ 7,5 t	I	12	I	-
2.1.4.3	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 7,5 t ≤ 12 t	I		I	
2.1.4.3.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 36 Monaten	I	12	I	-
2.1.4.3.2	für die weiteren Untersuchungen	I	12	I	6
2.1.4.4	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 12 t	I		I	
2.1.4.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 24 Monaten	I	12	I	-
2.1.4.4.2	für die weiteren Untersuchungen	I	12	I	6

2.1.5	Anhänger, einschließlich angehängte Arbeitsmaschinen und Wohnanhänger	I		I	
2.1.5.1	mit einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 0,75 t oder ohne eigene Bremsanlage	I		I	
2.1.5.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen für die erste Hauptuntersuchung	I	36	I	-
2.1.5.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	I	24	I	-
2.1.5.2	die entsprechend § 58 für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h gekennzeichnet sind, oder mit einer zulässigen Gesamtmasse > 0,75 t ≤ 3,5 t	I	24	I	-
2.1.5.3	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t ≤ 10 t	I	12	I	-
2.1.5.4	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 10 t	I		I	
2.1.5.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 24 Monaten	I	12	I	-
2.1.5.4.2	für die weiteren Untersuchungen	I	12	I	6

2.1.6	Wohnmobile	I		I	
2.1.6.1	mit einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 3,5 t	I		I	
2.1.6.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen für die erste Hauptuntersuchung	I	36	I	-

2.1.6.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	I	24	I	-
2.1.6.2	mit einer zulässigen Gesamtmasse	I		I	
	> 3,5 t <= 7,5 t	I		I	
2.1.6.2.1	in den ersten 72 Monaten	I	24	I	-
2.1.6.2.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	I	12	I	-
2.1.6.3	mit einer zulässigen Gesamtmasse	I		I	
	> 7,5 t	I	12	I	-

-
- 2.2 Wenn untersuchungspflichtige Fahrzeuge ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, ohne dass sie für den Mieter zugelassen sind, beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung in allen Fällen 12 Monate; davon ausgenommen beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung an Personenkraftwagen nach Nummer 2.1.2.1 24 Monate, wenn diese für eine Mindestdauer von 36 Monaten von einem Mieter gemietet werden. An Kraftfahrzeugen nach Nummer 2.1.3 sind Sicherheitsprüfungen in Zeitabständen von drei, sechs und neun Monaten und an Kraftfahrzeugen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen und Wohnmobilen nach den Nummern 2.1.4.3, 2.1.4.4 und 2.1.6.3 sowie Anhängern, einschließlich angehängten Arbeitsmaschinen nach Nummer 2.1.5.4, in einem Abstand von sechs Monaten nach der letzten Hauptuntersuchung durchführen zu lassen.
- 2.3 Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt mit dem Monat und Jahr der letzten Hauptuntersuchung; wurde diese verspätet durchgeführt, so beginnt die Frist mit dem Monat und Jahr, in dem die Hauptuntersuchung hätte durchgeführt werden müssen. Bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen, beginnt die Frist für die nächste Hauptuntersuchung mit dem Monat und Jahr der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Bei Fahrzeugen, die wieder zum Verkehr zugelassen werden oder die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, beginnt die Frist mit dem Monat und Jahr der Begutachtung nach § 21. Sie endet mit Ablauf des durch die Prüfplakette nachgewiesenen Monats und Jahres. Bei Fahrzeugen mit einer EG-Typgenehmigung, die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, ist § 7 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung anzuwenden.
- 2.4 Die Frist für die Durchführung der Sicherheitsprüfung beginnt mit dem Monat und Jahr der letzten Hauptuntersuchung; wurde diese verspätet durchgeführt, so beginnt die Frist mit dem Monat und Jahr, in dem die letzte Hauptuntersuchung hätte durchgeführt werden müssen. Die Sicherheitsprüfung darf in dem unmittelbar vor dem durch die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild ausgewiesenen Monat durchgeführt werden, ohne dass sich die nach Nummer 2.1 oder Nummer 2.2 vorgeschriebenen Zeitabstände für die nächste vorgeschriebene Sicherheitsprüfung ändern. Bei Fahrzeugen, die wieder zum Verkehr zugelassen werden oder die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, beginnt die Frist mit dem Monat und Jahr der Begutachtung nach § 21. Bei Fahrzeugen mit einer EG-Typgenehmigung, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, ist § 7 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung entsprechend anzuwenden. Die Frist endet mit Ablauf des durch die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild nachgewiesenen Monats und Jahres. Diese Frist darf um höchstens einen Monat überschritten werden, wenn die mit der Prüfung beauftragte Stelle trotz rechtzeitig erteilten Auftrags die Sicherheitsprüfung nicht bis zum Ablauf der Frist nach Satz 5 durchführen konnte und dies in dem Prüfprotokoll bestätigt. Wird die Frist zur Durchführung einer Sicherheitsprüfung überschritten und liegt keine Bestätigung nach Satz 6 vor, ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIA durchzuführen.

- 2.5 Wird bei einer Hauptuntersuchung festgestellt, dass der durch die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild ausgewiesene Monat zur Vorführung des Fahrzeugs zur Sicherheitsprüfung nicht den Fristen der Nummern 2.1 und 2.2 in Verbindung mit Nummer 2.4 entspricht, ist eine neue Prüfmarke zuzuteilen und dies im Untersuchungsbericht zu vermerken.
- 2.6 Wäre eine Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung bei Fahrzeugen, für die ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, außerhalb des Betriebszeitraums durchzuführen, so ist die Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung im ersten Monat des nächsten Betriebszeitraums durchführen zu lassen. Waren außerhalb des Zulassungszeitraums sowohl eine Hauptuntersuchung als auch eine Sicherheitsprüfung durchzuführen, so ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIA durchzuführen zu lassen. Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt, abweichend von Nummer 2.3 Satz 1, zweiter Teilsatz, mit dem Monat der Durchführung der Hauptuntersuchung.
- 2.7 Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Fahrzeuge durch Ablieferung des Fahrzeugscheins oder der amtlichen Bescheinigung über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens und durch Entstempelung des amtlichen Kennzeichens vorübergehend stillgelegt worden sind. War vor oder in dieser Zeit eine Hauptuntersuchung oder eine Sicherheitsprüfung durchzuführen, so ist die Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen zu lassen. Waren in dieser Zeit sowohl eine Hauptuntersuchung als auch eine Sicherheitsprüfung durchzuführen, so ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIA durchzuführen zu lassen. Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung beginnt abweichend von Nummer 2.3 Satz 1, zweiter Teilsatz, mit dem Monat der Durchführung der Hauptuntersuchung bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs.

- 3. Durchführung der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen, Nachweise**
- 3.1 Hauptuntersuchungen
- 3.1.1 Hauptuntersuchungen sind von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (im Folgenden als aaSoP bezeichnet) oder von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIB durch einen von ihr betrauten Prüflingenieur (im Folgenden als PI bezeichnet) durchführen zu lassen.
- 3.1.1.1 Die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems der Kraftfahrzeuge nach Nummer 1.2.1.1 in Verbindung mit Nummer 4.8.2 der Anlage VIIIA kann als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchungen von einer dafür nach Nummer 1 der Anlage VIIIC anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt werden; die Durchführung ist auf einem mit fälschungserschwerenden Merkmalen zu versehenen Nachweis, der dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster entspricht, zu bescheinigen. Diese Untersuchung darf in dem unmittelbar vor dem durch die Prüfplakette angegebenen Monat für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung durchgeführt werden, ohne dass sich die nach Nummer 2.1 oder Nummer 2.2 vorgeschriebenen Zeitabstände für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung ändern. Der Nachweis ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 1 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt sowie gegebenenfalls die Mängelnummer nach Nummer 3.1.4.6 in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.
- 3.1.1.2 Die Untersuchung der Gasanlagen für Antriebssysteme von Kraftfahrzeugen nach Nummer 1.2.1 in Verbindung mit Anlage VIIIA Nr. 4.8.5 kann als

eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung von einer dafür nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt werden (wiederkehrende Gasanlagenprüfung). Die Durchführung der Untersuchung ist auf einem Nachweis nach Nummer 2.4 der Anlage XVII zu bescheinigen. Die Untersuchung darf höchstens zwölf Monate vor dem durch die Prüfplakette angegebenen Monat für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung durchgeführt werden, ohne dass sich die nach Nummer 2.1 oder Nummer 2.2 vorgeschriebenen Zeitabstände für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung ändern. Wurde innerhalb dieses Zeitraums eine Gassystemeinbauprüfung nach § 41a Abs. 5 oder eine Gasanlagenprüfung nach § 41a Abs. 6 durchgeführt, tritt diese an die Stelle der Untersuchung nach Satz 1. Der Nachweis über die durchgeführte Untersuchung oder Prüfung ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 1 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.

- 3.1.2 Der Halter oder sein Beauftragter haben das Fahrzeug spätestens bis zum Ablauf des Monats, der durch die Prüfplakette nach Maßgabe des § 29 Abs. 2 und die Eintragungen im Fahrzeugschein oder im Nachweis nach § 4 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sowie im Untersuchungsbericht nachgewiesen ist, beim aaSoP oder PI zur Hauptuntersuchung vorzuführen.
- 3.1.3 Kann bei der Vorführung zur Hauptuntersuchung eine nach Nummer 2.1 vorgeschriebene Sicherheitsprüfung nicht nachgewiesen werden, ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIa durchzuführen.
- 3.1.4 Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung oder bei einer Nachprüfung nach Nummer 3.1.4.3 Satz 2
 - 3.1.4.1 keine Mängel fest, so hat er für das Fahrzeug eine Prüfplakette nach § 29 Abs. 3 zuzuteilen,
 - 3.1.4.2 geringe Mängel (GM) fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er kann für das Fahrzeug, außer bei Untersuchungen nach Nummer 3.1.3, eine Prüfplakette nach Maßgabe des § 29 Abs. 3 Satz 3 zuteilen; der Halter hat die Mängel unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats, beheben zu lassen,
 - 3.1.4.3 erhebliche Mängel (EM) fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen; der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen. Sind bei der Nachprüfung nicht alle Mängel behoben oder werden zusätzliche Mängel festgestellt, darf die Prüfplakette nicht zugeteilt werden und das Fahrzeug ist innerhalb der in Satz 2 genannten Frist erneut zur Nachprüfung vorzuführen; der aaSoP oder PI hat die nicht behobenen oder die zusätzlich festgestellten Mängel im Untersuchungsbericht zu vermerken. Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als ein Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der aaSoP oder PI statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt dann immer mit dem Monat der Fälligkeit der letzten Hauptuntersuchung,
 - 3.1.4.4 Mängel fest, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen (VU), so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen; er hat die vorhandene Prüfplakette zu entfernen und unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 5 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist anzuwenden,

- 3.1.4.5 Mängel fest, die vor Abschluss der Untersuchung, längstens während seines Aufenthaltes in der Untersuchungsstelle beseitigt werden, so sind diese unter Angabe der Uhrzeit ebenfalls im Untersuchungsbericht einzutragen. Die sofortige Mängelbeseitigung ist durch die Bezeichnung der Mängel in Verbindung mit einer eindeutigen Bestätigung der untersuchenden Person unter Angabe der Uhrzeit zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Zuteilung einer Prüfplakette nach § 29 Abs. 3 bleiben hiervon unberührt.
- 3.1.4.6 Mängel nicht selbst fest, sondern werden in nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten bei der Durchführung der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems im Rahmen des eigenständigen Teils der Hauptuntersuchung nach Nummer 3.1.1.1 Mängel festgestellt, die vor Abschluss der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems, längstens innerhalb eines Kalendertages beseitigt werden, so sind diese in Form einer Mängelnummer auf dem Nachweis einzutragen und vom aaSoP oder PI im Untersuchungsbericht zu übernehmen. Die sofortige Mängelbeseitigung ist in Verbindung mit einer eindeutigen Bestätigung der verantwortlichen Person zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Zuteilung einer Prüfplakette nach § 29 Abs. 3 bleiben hiervon unberührt.
- 3.1.5 Untersuchungsberichte über Hauptuntersuchungen sind fälschungsschwerend auszuführen und müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- die Untersuchungsart,
 - das amtliche Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
 - das Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr gekommen ist,
 - den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
 - die Fahrzeugart und den Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern,
 - die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (mindestens die letzten sieben Zeichen),
 - den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
 - den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
 - das Datum und den Ort der Durchführung der Hauptuntersuchung,
 - die Uhrzeit der Mängelfeststellung sowie die Uhrzeit der Feststellung der Mängelbeseitigung nach Nummer 3.1.4.5,
 - den Namen und die Anschrift der untersuchenden Stelle,
 - die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Untersuchung Verantwortlichen,
 - den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung,
 - Angaben über die anlässlich der Hauptuntersuchung festgestellten Mängel,
 - Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse, soweit möglich,
 - Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette,
 - Anordnung der Wiedervorführpflicht,
 - Angaben über Entgelte/Gebühren,
 - die Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt, wenn diese die Untersuchung nach Nummer 1.2.1.1 durchgeführt hat, und das Datum der Untersuchung,
 - für Krafträder: Messdrehzahl und Standgeräuschvergleichswert von Standgeräuschmessungen.
- 3.2 Sicherheitsprüfungen
- 3.2.1 Sicherheitsprüfungen sind von hierfür nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder von aaSoP oder PI durchführen zu lassen.
- 3.2.2 Der Halter hat das Fahrzeug nach Maßgabe der Nummern 2.1 und 2.2 in Verbindung mit Nummer 2.4 spätestens bis zum Ablauf der dort angegebenen

Fristen in einer hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder beim aaSoP oder PI zur Sicherheitsprüfung vorzuführen.

- 3.2.3 Werden bei der Sicherheitsprüfung oder bei der Nachprüfung nach Nummer 3.2.3.2 Satz 2 am Fahrzeug
- 3.2.3.1 keine Mängel festgestellt, so ist dies im Prüfprotokoll zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,
- 3.2.3.2 Mängel festgestellt, so sind diese im Prüfprotokoll einzutragen. Der Halter hat die Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Prüfprotokolls spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Sicherheitsprüfung einer anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder einem aaSoP oder PI vorzuführen; Nummer 3.1.4.3 Satz 3 ist entsprechend anzuwenden, wenn Mängel nicht behoben sind oder zusätzlich festgestellt werden. Wird das Fahrzeug später als in dem vorgeschriebenen Zeitraum zur Nachprüfung wieder vorgeführt, so ist statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Sicherheitsprüfung durchzuführen. Die Behebung der Mängel ist im Prüfprotokoll zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,
- 3.2.3.2.1 Mängel festgestellt, jedoch sofort behoben, so sind diese auch im Prüfprotokoll einzutragen, ihre sofortige Behebung ist zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,
- 3.2.3.3 Mängel festgestellt, die zu einer unmittelbaren Verkehrsgefährdung führen können, so hat
- 3.2.3.3.1 die anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt nach Nummer 3.2.3.2.1 zu verfahren oder die Prüfmarke zu entfernen und die Zulassungsbehörde unverzüglich zu benachrichtigen; § 5 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist anzuwenden,
- 3.2.3.3.2 der aaSoP oder PI die vorhandene Prüfmarke und Prüfplakette zu entfernen, wenn nicht nach Nummer 3.2.3.2.1 verfahren wird, und unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 5 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist anzuwenden.
- 3.2.4 Eine Hauptuntersuchung, die zum Zeitpunkt einer Sicherheitsprüfung durchgeführt wird, kann die Sicherheitsprüfung nicht ersetzen.
- 3.2.5 Prüfprotokolle über Sicherheitsprüfungen sind nach einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster fälschungsschwerend auszuführen und müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- die Prüfungsart,
 - das amtliche Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
 - das Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr gekommen ist,
 - den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
 - die Fahrzeugart und den Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern,
 - die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (mindestens die letzten sieben Zeichen),
 - den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
 - den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
 - das Datum und die Uhrzeit der Sicherheitsprüfung,
 - den Namen, die Anschrift und den Prüfort oder die Kontrollnummer der prüfenden Stelle,
 - die Unterschrift des für die Prüfung Verantwortlichen der anerkannten Werkstatt oder die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Prüfung verantwortlichen aaSoP oder PI,

- den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung,
- Angaben über die anlässlich der Sicherheitsprüfung festgestellten Mängel,
- Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse, soweit möglich,
- Entscheidung über die Zuteilung der Prüfmarke,
- Anordnung der Wiedervorführpflicht.

4. Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Untersuchungen der Abgase sowie Sicherheitsprüfungen und wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen

- 4.1 Hauptuntersuchungen und Untersuchungen der Abgase der Kraftfahrzeuge nach Nummer 3.1.1.1 sowie Sicherheitsprüfungen und wiederkehrende Gasanlagenprüfungen dürfen von den hierzu berechtigten Personen nur an den Untersuchungsstellen durchgeführt werden, die die Vorschriften der Anlage VIIId erfüllen. Die Untersuchungsstellen der Technischen Prüfstellen und der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sind der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen unter Angabe der Ausstattungsmerkmale gemäß Anlage VIIId sowie der zu untersuchenden und prüfenden Fahrzeugarten zu melden. Darüber hinaus sind die Prüfstellen und auf Anforderung die anderen Untersuchungsstellen zur Anerkennung zu melden.
- 4.2 Die Hauptuntersuchungen durch aaSoP der Technischen Prüfstellen sollen in der Regel in deren Prüfstellen nach Nummer 2.1 der Anlage VIIId, die Hauptuntersuchungen durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sollen in der Regel in Prüfstützpunkten nach Nummer 2.2 der Anlage VIIId oder auf Prüfplätzen nach Nummer 2.3 der Anlage VIIId durchgeführt werden.
- 4.3 Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen oder die zuständige Anerkennungsstelle können selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte sachverständige Personen oder Stellen prüfen lassen, ob die für die Untersuchungsstellen geltenden Vorschriften eingehalten sind. Technische Prüfstellen und amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen müssen die erstmalige Überprüfung jeweils für ihren Bereich selbst durchführen, wenn die nach § 10 Abs. 1 des Kraftfahrersachverständigenengesetzes zuständige Stelle oder die nach Nummer 1 der Anlage VIIId zuständige Anerkennungsstelle sie dazu beauftragt hat; Nummer 4.1 bleibt unberührt. Die regelmäßig wiederkehrende Prüfung von Prüfstützpunkten nach Nummer 2.2 der Anlage VIIId erfolgt hierbei mindestens alle 3 Jahre durch die in Nummer 1.1 Satz 1 der Anlage VIIId genannten Stellen. Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume, die zur gemeldeten Untersuchungsstelle gehören, während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Untersuchungsstelle hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Der Inhaber der Untersuchungsstelle hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
- 4.4 Die nach Nummer 4.3 Satz 3 zuständigen Stellen führen einen Nachweis über die durchgeführten Überprüfungen der Prüfstützpunkte und teilen die Ergebnisse, insbesondere Abweichungen von Nummer 3 der Anlage VIIId, den dort tätigen Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen mit.

Anlage VIIId (§ 29 Abs. 1 und Anlage VIII Nr. 1.2)

Durchführung der Hauptuntersuchung

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 485 - 492;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Durchführung und Gegenstand der Hauptuntersuchung

Bei der Durchführung der Hauptuntersuchung hat der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (im Folgenden als aaSoP bezeichnet) oder der von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation betraute Prüflingenieur (im Folgenden als PI bezeichnet) die Einhaltung

1. der für diese Untersuchung geltenden Vorschriften des § 29 und der Anlage VIII sowie

2. der dazu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien

oder, soweit solche nicht vorliegen

3. diesbezüglicher Vorgaben (z. B. Systemdaten), die vom Hersteller oder Importeur speziell für die wiederkehrende technische Fahrzeugüberwachung angegeben wurden,

oder, soweit keine gesetzlichen Vorschriften und keine ausreichenden Vorgaben nach den Nummern 1 bis 3 vorliegen

4. von Vorgaben, die vom Arbeitskreis Erfahrungsaustausch (AKE) gemäß der Richtlinie für den Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung im Benehmen mit den Herstellern oder Importeuren erarbeitet und abgestimmt wurden,

zu überprüfen.

Keine ausreichenden Vorgaben im Sinne des Satzes 1 liegen immer dann vor, wenn damit aufgrund vorliegender Erkenntnisse oder Prüferfahrungen eine Aussage nach Nummer 1.2 der Anlage VIII über die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs nicht möglich ist.

Die Hauptuntersuchung erstreckt sich auf das Fahrzeug mit den unter den Nummern 4.1 bis 4.10 aufgeführten Bauteilen und Systemen.

2. Umfang der Hauptuntersuchung

Die Entscheidung über den Umfang der Hauptuntersuchung liegt im pflichtgemäßen Ermessen des aaSoP oder PI; jedoch muss unter Beachtung von Nummer 1

2.1 die Hauptuntersuchung mindestens die unter den Nummern 4.1 bis 4.10 vorgeschriebenen Pflichtuntersuchungen umfassen; wurde die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems als eigenständiger Teil nach Maßgabe der Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durchgeführt, verringert sich für den aaSoP oder PI der Umfang der von ihm durchzuführenden Pflichtuntersuchungen um diesen eigenständigen Teil,

2.2 der aaSoP oder PI zusätzlich Ergänzungsuntersuchungen durchführen, wenn aufgrund des Zustandes oder des Alters des Fahrzeugs, Bauteils oder Systems die Vermutung besteht, dass bei den entsprechenden Untersuchungspunkten eine über die Pflichtuntersuchung hinausgehende vertiefte Untersuchung erforderlich ist. Dabei sind die unter den Nummern 4.1 bis 4.10 jeweils zu treffenden Ergänzungsuntersuchungen dann zu erweitern, wenn dies zur Feststellung der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs erforderlich ist. Dies gilt in gleicher Weise, wenn unzulässige technische Änderungen am Fahrzeug, an Bauteilen oder Systemen vermutet werden,

2.3 an einem Fahrzeug, für das eine vorgeschriebene Sicherheitsprüfung nicht nachgewiesen werden kann, zusätzlich eine Sicherheitsprüfung durchgeführt werden. Der Umfang der Hauptuntersuchung mindert sich dabei um die Prüfpunkte der zusätzlich durchgeführten Sicherheitsprüfung. In diesem Fall ist vom aaSoP oder PI zusätzlich das Prüfprotokoll über die Sicherheitsprüfung zu erstellen. Die Vorschriften der Nummer 3.2.2 der Anlage VIII gelten entsprechend.

3. Beurteilung der bei Hauptuntersuchungen festgestellten Mängel

Werden bei Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen Mängel nach Nummer 3.1.4 der Anlage VIII festgestellt, sind diese vom aaSoP oder PI zu beurteilen. Dies gilt auch, wenn die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems als eigenständiger Teil nach Maßgabe von der Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durchgeführt wurde. Die Beurteilung und die Zuordnung der Mängel sind nach der hierzu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie vorzunehmen.

4. Untersuchungskriterien

Das Fahrzeug ist hinsichtlich des Zustandes, der Funktion, der Ausführung und der Wirkung seiner Bauteile und Systeme zu untersuchen. Bei Fahrzeugen mit elektronischen Komponenten umfasst diese Untersuchung auch die Prüfung dieser Systeme auf Einhaltung von Systemdaten, sofern in den Nummern 4.1 bis 4.10 entsprechende Untersuchungskriterien enthalten sind. Systemdaten beinhalten die Informationen zum tatsächlichen Verbau der Fahrzeugsysteme und der entsprechenden Untersuchungsverfahren.

Solche Systemdaten können beispielsweise physikalische Größen, Fehlercodes, Algorithmen, Identifizierungsmerkmale oder manipulationssichere Anzeigen sein. Die Angaben und die Art der Weitergabe der Systemdaten müssen der dazu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie entsprechen.

Die Untersuchung des *Zustandes* hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch auf

- Beschädigung, Korrosion und Alterung,
- übermäßigen Verschleiß und übermäßiges Spiel,
- sachgemäße Befestigung, Sicherung, Montage und Verlegung,
- Freigängigkeit und Leichtgängigkeit

zu erfolgen.

Die Untersuchung der *Funktion* hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch zu erfolgen. Dabei ist zu prüfen, ob nach der Betätigung von Pedalen, Hebeln, Schaltern oder sonstigen Bedienungseinrichtungen, die einen Vorgang auslösen, dieser Vorgang zeitlich und funktionell richtig abläuft.

Die Untersuchung der *Ausführung* hat visuell und/oder elektronisch auf

- eine vorgegebene Gestaltung,
- eine vorgegebene Anbringung/Anzahl,
- eine vorgegebene Schaltung (Verbauprüfung),
- eine erforderliche Kennzeichnung (Identifizierungsprüfung)

zu erfolgen.

Die Untersuchung der *Wirkung* hat grundsätzlich messtechnisch auf Einhalten oder Erreichen von vorgegebenen Grenzwerten zu erfolgen; sie beinhaltet auch Rechenvorgänge.

I Untersuchungs-	I	Untersuchungskriterium	I
I punkt	I	-----	I
I (Bauteil,	I Pflichtuntersuchungen	I Ergänzungsuntersuchungen	I
I System)	I	I (Beispiele)	I

4.1 Bremsanlage

I Gesamtanlage	I - Betriebsbremswirkung	- Hilfsbremswirkung	I
I	I - Feststell-	I - Funktion des	I

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I	I	bremswirkung	I	automatischen	I
I	I	- Gleichmäßigkeit	I	Blockierverhinderers	I
I	I	- Funktion der	I		I
I	I	Dauerbremsanlage -	I		I
I	I	Auffälligkeit	I		I
I	I	- Abstufbarkeit/	I		I
I	I	Zeitverhalten -	I		I
I	I	Auffälligkeit	I		I
I	I	- Löseverhalten	I		I
I	I	- Dichtheit	I		I
I	I	- Einhaltung von	I		I
I	I	Systemdaten	I		I
<hr/>					
I Einrichtungen	I	- Füllzeit -	I		I
I zur Energie-	I	Auffälligkeiten	I		I
I beschaffung	I		I		I
<hr/>					
I Einrichtungen	I	- Zustand -	I	- Zustand	I
I zur Energie-	I	Auffälligkeiten	I		I
I bevorratung	I	- Funktion der	I	- Ausführung	I
I	I	Entwässerungs-	I		I
I	I	einrichtung	I		I
<hr/>					
I Betätigungs- und	I	- Zustand -	I	- Zustand	I
I Übertragungs-	I	Auffälligkeiten	I		I
I einrichtungen	I		I		I
<hr/>					
I Auflaufeinrichtung	-	Zustand -	I	- Zustand	I
I	I	Auffälligkeiten	I	- Ausführung -	I
I	I	- Funktion	I	Zulässigkeit	I
<hr/>					
I Steuer- und	I	- Zustand -	I	- Zustand	I
I Regeleinrichtungen	I	Auffälligkeiten	I	- Ausführung	I
I (Ventile)	I	bei Druckluft-	I	- Funktion des	I
I	I	bremsanlagen:	I	Bremskraftverstärkers	I
I	I	- Einstellung und	I		I
I	I	Funktion des	I		I
I	I	automatisch	I		I
I	I	lastabhängigen	I		I
I	I	Bremskraftreglers	I		I
I	I	- Funktion der	I		I
I	I	Drucksicherung	I		I
I	I	- Funktion der	I		I
I	I	Abreißsicherung	I		I
I	I	- Funktion der	I		I
I	I	selbsttätigen	I		I
I	I	Bremsung	I		I
I	I	- Funktion des	I		I
I	I	Löseventiles am	I		I
I	I	Anhänger	I		I
<hr/>					
I Radbremse/	I	- Zustand -	I	- Zustand	I
I Zuspanneinrichtung	I	Auffälligkeiten	I	- Funktion der	I
I	I	- Funktion	I	Nachstelleinrichtung	I

I	I	I - Einstellung	I
I	I	I - Ausführung	I
-----I			
I Prüfeinrichtungen	- Zustand	I - Zustand	I
I und	I Auffälligkeiten	I	I
I Prüfanschlüsse	I	I	I

I Kontroll- und	I - Funktion	I	I
I Warneinrichtungen		I	I

4.2 Lenkanlage

I Gesamtanlage	I - Einhaltung von	I	
I	I Systemdaten	I	I

I Betätigungs-	I - Zustand	I - Zustand	I
I einrichtungen	I Auffälligkeiten	I - Lenkkräfte	I
I	I - Ausführung	I - Auffälligkeit,	I
I	I Zulässigkeit	I Zulässigkeit	I
I	I - Funktion der	I	I
I	I Lenkanlage	I	I

I Übertragungs-	I - Zustand	I - Zustand	I
I einrichtungen	I Auffälligkeiten	I - Einstellung	I

I Lenkhilfe	I - Funktion	I - Zustand	I
I	I	I - Dichtheit	I

I Lenkungsämpfer	I - Zustand	I	I

4.3 Sichtverhältnisse

I Scheiben	I - Zustand	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Ausführung	I
I	I - Beeinträchtigung	I Zulässigkeit	I
I	I des Sichtfeldes	I	I

I Rückspiegel	I - Zustand	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Beeinträchtigung der	I
I	I - Ausführung, Anzahl,	I Sicht	I
I	I Zulässigkeit	I	I

I Scheibenwischer	I - Zustand	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Funktion	I	I

I Scheiben-	I - Funktion	I	I
I waschanlage	I	I	I

4.4 Lichttechnische Einrichtungen und andere Teile der elektrischen Anlage

4.4.1 Aktive lichttechnische Einrichtungen

I Scheinwerfer und	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Leuchten	I Auffälligkeiten	I - Prüfzeichen	I
I	I - Ausführung -	I - Blinkfrequenz von	I
I	I Zulässigkeit	I Fahrtrichtungsanzeiger	I
I	I - Anzahl - Zulässigkeit	und Warnblinkanlage	I
I	I - Funktion	I - Anbaumaße und	I
I	I - Einstellung der	I Sichtwinkel -	I
I	I Scheinwerfer	I Zulässigkeit	I
I	I - Einhaltung von	I	I
I	I Systemdaten	I	I

4.4.2 Passive lichttechnische Einrichtungen

I Rückstrahler und	I - Zustand -	I - Zustand	I
I retro-	I Auffälligkeiten	I - Prüfzeichen	I
I reflektierende	I - Ausführung -	I - Anbaumaße und	I
I Einrichtungen	I Zulässigkeit	I Sichtwinkel -	I
I	I Anzahl - Zulässigkeit	Zulässigkeit	I

4.4.3 Andere Teile der elektrischen Anlage

I elektrische	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Leitungen	I Auffälligkeiten	I - Verlegung, Absicherung	I
I Batterien	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Ladekapazität	I
I elektrische	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Verbindungs-	I Auffälligkeiten	I - Funktion	I
I einrichtungen	I - Ausführung -	I (Kontaktbelegung)	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I	I - Anzahl - Zulässigkeit	I	I
I Kontroll- und	I - Funktion	I	I
I Warneinrichtungen	I	I	I
I andere Teile	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I

4.5 Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen

I Achsen	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Art und Qualität der	I
I	I	I Reparaturausführung	I
I Aufhängung	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I	I (Kraftrad)	I	I

I Federn,	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Stabilisator	I Auffälligkeiten	I - Ausführung -	I
I	I	I Zulässigkeit	I
I pneumatische und	I - Zustand -	I - Zustand	I
I hydropneumatische	I Auffälligkeiten	I - Funktion und Einstellung	I
I Federung	I	I der Ventile	I
I Schwingungs-	I - Zustand -	I - Zustand	I
I dämpfer/Achs-	I Auffälligkeiten	I	I
I dämpfung	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I Räder	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I Reifen	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I

4.6 Fahrgestell, Rahmen, Aufbau; daran befestigte Teile

I Rahmen/tragende	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Teile	I Auffälligkeiten	I	I
I Aufbau	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit/	I	I
I	I Befestigung	I	I
I Unterfahrschutz/	I - Zustand -	I - Zustand	I
I seitliche	I Auffälligkeiten	I	I
I Schutzvorrichtung	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I mechanische	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Verbindungs-	I Auffälligkeiten	I - Ausführung -	I
I einrichtungen	I	I Zulässigkeit	I
I	I	I - Funktion	I
I Stützeinrichtungen	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Funktion	I
I Reserve-	I - Zustand -	I - Zustand	I
I radhalterung	I Auffälligkeiten	I - Funktion	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I Heizung (nicht	I - Zustand -	I - Zustand	I
I elektrisch und	I Auffälligkeiten	I - Prüf- bzw. Austausch-	I
I nicht mit Motor-	I - Ausführung	I fristen	I
I kühlmittel als	I	I - Funktion	I
I Wärmequelle)	I	I	I
I	I	I	I
I	I	I	I
I	I	I	I

I Kraftrad-	I - Zustand -	I - Zustand	I
I verkleidung	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I

I andere Teile	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Ausführung -	I
I	I	I Zulässigkeit	I

4.7 Sonstige Ausstattungen

I Sicherheitsgurte	I - Zustand -	I - Ausführung -	I
I oder andere	I Auffälligkeiten	I Zulässigkeit	I
I Rückhaltesysteme	I - Anzahl, Anbringung	I - Funktion	I
I	I - Zulässigkeit	I	I
I	I - Einhaltung von	I	I
I	I Systemdaten	I	I

I Airbag	I - Einhaltung von	I - Einhaltung der vom	I
I	I Systemdaten	I Hersteller vorgegebenen	I
I	I	I Austauschfrist	I

I Überrollschutz	I - Einhaltung von	I	I
I	I Systemdaten	I	I

I Sicherung gegen	I - Ausführung -	I - Zustand	I
I unbefugte	I Zulässigkeit	I	I
I Benutzung/	I - Funktion	I	I
I Diebstahl-	I	I	I
I sicherung/	I	I	I
I Alarmanlage	I	I	I

I Unterlegkeile	I - Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung, Anzahl,	I	I
I	I Anbringung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I

I Einrichtungen für	- Ausführung -	I - Zustand	I
I Schallzeichen	I Zulässigkeit	I	I
I	I - Funktion	I	I

I Geschwindigkeits-	- Ausführung -	I - Genauigkeit	I
I messgerät	I Zulässigkeit	I	I

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I	I - Funktion	I	I
I Fahrtschreiber/ I Kontrollgerät	I - Vorhandensein von I Einbauschild und I Verplombung I - Einhaltung der I Prüffrist	I - Zustand I - Funktion I I I	I I I I I
I Geschwindigkeits- I begrenzer	I - Ausführung, Einbau I Zulässigkeit I - Vorhandensein von I Prüfbescheinigung I bzw. Verplombung I - Funktion, sofern I Prüfanschluss I vorhanden I - Einhaltung von I Systemdaten	I - Zustand I I - Manipulationssicherheit I I I - Funktion I I I I I	I I I I I I I I I
I Geschwindigkeits- I schild(er)	I - Zustand - I Auffälligkeiten I - Ausführung, Anzahl, I Anbringung - I Zulässigkeit	I - Zustand I I I I	I I I I I
I fahrdynamische I Systeme mit I Eingriff in die I Bremsanlage	I - Einhaltung von I Systemdaten I I	I I I I	I I I I

4.8 Umweltbelastung

4.8.1 Geräusche

4.8.1.1 Fahrzeuge allgemein

I Schalldämpfer- I anlage	I - Zustand - I Auffälligkeiten I - Ausführung - I Zulässigkeit I - Geräuschentwicklung I - Auffälligkeiten	I - Zustand I - Messung Standard- I geräusch I I I I	I I I I I I
I Motor/Antrieb/ I Aufbau/Kapselung	I - Geräuschentwicklung I - Auffälligkeiten	I - Zustand I - Messung Fahrgeräusch	I I

4.8.1.2 Krafträder

I Schalldämpfer- I anlage	I - Zustand - I Auffälligkeiten I - Ausführung - I Zulässigkeit, I Kennzeichnung der I Auspuffanlage	I - Zustand I - Messung Standgeräusch I bei nicht nachgewiesener I Zulässigkeit I - Messung Standgeräusch I	I I I I I I
------------------------------	---	--	----------------------------

I	I - Geräuschentwicklung	I	I
I	I - Auffälligkeiten	I	I

I Motor/Antrieb/	I - Geräuschentwicklung	I - Zustand	I
I Aufbau/Kapselung	I - Auffälligkeiten	I - Messung Fahrgeräusch	I

4.8.2 Abgase

4.8.2.1 Kraftfahrzeuge ohne On-Board-Diagnosesystem (Anlage VIII Nr. 1.2.1.1 Buchstabe b)

I schadstoff-	I - Zustand -	I	I
I relevante	I Auffälligkeiten	I	I
I Bauteile/	I - Ausführung -	I	I
I Abgasanlage	I Zulässigkeit	I	I

I Abgasreinigungs-	I - Abgasverhalten -	I	I
I system	I Zulässigkeit	I	I

4.8.2.2 Kraftfahrzeuge mit On-Board-Diagnosesystem (Anlage VIII Nr. 1.2.1.1 Buchstabe a)

I schadstoff-	I - Zustand -	I	I
I relevante	I Auffälligkeiten	I	I
I Bauteile/	I - Ausführung -	I	I
I Abgasanlage	I Zulässigkeit	I	I

I Motormanagement-/	- Abgasverhalten *)	I - OBD-Fehlercodes	I
I Abgasreinigungs-	I - Zulässigkeit	I (Modus 03) -	I
I system	I OBD-Daten (Modus	I Zulässigkeit	I
I	I 01)	I	I
I	I - Zulässigkeit	I	I

4.8.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

I Zündanlage/andere	- Zustand -	I	I
I elektrische und	I Auffälligkeiten	I	I
I elektronische	I	I	I
I Einrichtungen	I	I	I

4.8.4 Verlust von Flüssigkeiten

I Motor/Antrieb/	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Lenkanlage/Tank/	I Auffälligkeiten	I - Dichtheit	I
I Kraftstoff-	I - Ausführung -	I	I
I leitungen/Brems-	I Zulässigkeit	I	I
I anlage/Klima-	I - Kennzeichnung der	I	I
I anlage/Batterie	I Gasanlage	I	I

4.8.5 Gasanlagen im Antriebssystem von Kraftfahrzeugen

I Gesamte Gasanlage	- Zustand -	I - Zustand	I
I	I Auffälligkeiten	I - Kennzeichnungen der	I
I	I - Ausführung -	I Bauteile	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I	I - Dichtheit	I	I
I	I	I	I

4.9 Zusätzliche Untersuchungen an Kraftfahrzeugen, die zur gewerblichen Personenbeförderung eingesetzt sind

4.9.1 Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen

I Ein-, Aus- und	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Notausstiege	I Auffälligkeiten	I - Funktion	I
I	I - Ausführung, Anzahl	I	I
I	I - Zulässigkeit	I	I
I	I - Funktion der	I	I
I	I Reversiereinrichtung	I	I
I Bodenbelag und	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Trittstufen	I Auffälligkeiten	I	I
I	I - Ausführung	I	I
I Platz für Fahrer	I - Zustand -	I - Zustand	I
I und Begleit-	I Auffälligkeiten	I	I
I personal	I - Ausführung	I	I
I Sitz-/Steh-/	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Liegeplätze,	I Auffälligkeiten	I - Übereinstimmung mit	I
I Durchgänge	I - Ausführung, Anzahl	- Angaben auf Schild	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I Fest-	I - Zustand -	I - Ausführung -	I
I halteeinrichtungen,	I Auffälligkeiten	I Zulässigkeit	I
I Rück-	I - Ausführung, Anzahl,	I	I
I halteeinrichtungen	I Anbringung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I	I - Funktion	I	I
I Fahrgast-	I - Funktion	I - Zustand	I
I verständigungs-	I	I	I
I system	I	I	I
I Innenbeleuchtung	I - Funktion	I - Zustand	I
I Ziel-/Strecken-	I - Ausführung	I - Funktion der	I
I schild, Linien-	I	I Beleuchtungseinrichtung	I
I nummer	I	I - Zustand	I
I Unternehmer-	I - Ausführung	I	I
I anschrift	I	I	I

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I Feuerlöscher	I - Einhaltung der	I - Zustand	I
I	I Prüffrist	I	I
<hr/>			
I Verbandkästen	I - Zustand -	I - Zustand	I
I einschließlich	I Auffälligkeiten	I	I
I Inhalt und	I - Ausführung	I	
I Unterbringung	I	I	
<hr/>			

4.9.2 Taxi

I Taxischild/	I - Ausführung	I - Zustand	I
I Beleuchtungs-	I	I - Funktion	I
I einrichtung	I	I	I
<hr/>			
I Fahrzeugfarbe	I - Ausführung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
<hr/>			
I Unternehmer-	I - Ausführung	I	I
I anschrift	I	I	I
<hr/>			
I Fahrpreis-	I - Ausführung	I - Zustand	I
I anzeiger	I - Verplombung	I	I
I	I	I	I
<hr/>			
I Alarmeinrichtung	I - Ausführung -	I - Zustand	I
I	I Zulässigkeit	I	I
I	I - Funktion	I	I
<hr/>			

4.9.3 Krankenkraftwagen

I Kennzeichnung	I - Ausführung,	I - Zustand	I
I	I Anbringung -	I	I
I	I Zulässigkeit	I	I
<hr/>			
I Inneneinrichtung	I - Ausführung	I - Zustand	I
<hr/>			

4.10 Identifizierung und Einstufung des Fahrzeugs

I Fahrzeug-	I - Zustand -	I - Zustand	I
I Identifizierungs-	I Auffälligkeiten	I	I
I Nummer	I - Ausführung -	I	I
I	I Übereinstimmung mit	I	I
I	I den Fahrzeug-	I	I
I	I dokumenten	I	I
<hr/>			
I Fabrikschild	I - Ausführung,	I - Übereinstimmung mit	I
I	I Anbringung -	I den Fahrzeugdokumenten	I
I	I Zulässigkeit	I	I
<hr/>			
I Nachweis der	I - Zustand -	I - Übereinstimmung mit den	
I Übereinstimmung	I Auffälligkeiten	I tatsächlichen Maßen	I

I mit der Richtlinie - Ausführung -	I	I
I 96/53/EG I Auffälligkeiten	I	I

I Amtliches I - Zustand	I	I
I Kennzeichen I - Ausführung	I	I
I (vorne und I	I	I
I hinten) I	I	I

I Fahrzeug- I - Übereinstimmung der I	I	I
I dokumente I Angaben mit den I	I	I
I I tatsächlichen I	I	I
I I Verhältnissen I	I	I

*) Bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor, die ab dem 1. Januar 2006 erstmals für den Verkehr zugelassen wurden, wird auf die Messung und Bewertung des Abgasverhaltens verzichtet.

Anlage VIIIb (Anlage VIII Nr. 3.1 und 3.2) Anerkennung von Überwachungsorganisationen

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 2002, 3580 - 3583;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Allgemeines
Die Anerkennung von Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Abgasuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen (im Folgenden als HU, AU und SP bezeichnet) sowie Abnahmen (§ 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 oder 4) obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsbehörden).
2. Voraussetzungen für die Anerkennung
Die Anerkennung kann erteilt werden, wenn
 - 2.1 die Überwachungsorganisation eine geeignete Stelle im Anerkennungsgebiet unterhält, die die für alle von der Anerkennungs- und Aufsichtsbehörde zu überwachenden Vorgänge notwendigen Unterlagen bereithält und bei der der technische Leiter oder sein Vertreter nach Nummer 5 im Geltungsbereich dieser Verordnung erreichbar ist,
 - 2.1a die Prüffingenieure, die in der Überwachungsorganisation tätig werden sollen, von keiner anderen Überwachungsorganisation betraut sind,
 - 2.1b sie für die gesamte Überwachungsorganisation ein Qualitätsmanagementsystem unterhält, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2004 entspricht, deren Erfüllung durch eine Akkreditierung durch das Kraftfahrt-Bundesamt nachzuweisen ist; das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden nähere Anforderungen an die Ausgestaltung des Qualitätsmanagementsystems im Verkehrsblatt veröffentlichen,
 - 2.2 die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Überwachungsorganisation berufenen Personen persönlich zuverlässig sind,
 - 2.3 aufgrund der personellen und sachlichen Ausstattung zu erwarten ist, dass die Überwachungsorganisation die HU, AU und SP sowie die Abnahmen ordnungsgemäß, gleichmäßig und unter Verwendung der erforderlichen technischen Einrichtungen sowie Systemdaten einer Stelle, die von Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen zu tragen ist und die die Systemdaten entgeltlich zur Verfügung stellt sowie entsprechende Prüfvorgaben und -hinweise entwickelt, durchführen wird, und sie sich verpflichtet, Sammlung, Auswertung und Austausch

der Ergebnisse und Prüferfahrungen sowie qualitätssichernde Maßnahmen innerhalb der Überwachungsorganisation sicherzustellen und gemeinsam mit anderen Überwachungsorganisationen und den Technischen Prüfstellen die gewonnenen Erkenntnisse regelmäßig im „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Abs. 3 und § 29 StVZO (AKE)“ nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien auszutauschen,

- 2.4 die Überwachungsorganisation durch Einrichtung eines innerbetrieblichen Revisionsdienstes sicherstellt, dass die Ergebnisse für die Innenrevision und die Aufsichtsbehörde so gesammelt und ausgewertet werden, dass jederzeit die Untersuchungs- und Prüfqualität für einen beliebigen Zeitraum innerhalb der letzten drei Jahre nachvollzogen werden kann, und dass die Ergebnisse mit denjenigen anderer Überwachungsorganisationen und denen der Technischen Prüfstellen einwandfrei vergleichbar sind,
- 2.5 die Überwachungsorganisation sicherstellt, dass die mit der Durchführung der HU, AU und SP sowie der Abnahmen betrauten Personen an mindestens fünf Tagen pro Jahr an regelmäßigen Fortbildungen teilnehmen, die den Anforderungen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gegebenen Aus- und Fortbildungsplans entsprechen,
- 2.6 für die mit der Durchführung der HU, AU und SP sowie der Abnahmen betrauten Personen eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den HU, AU und SP sowie der Abnahmen entstehenden Ansprüchen besteht und aufrechterhalten wird und die Überwachungsorganisation das Land, in dem sie tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die durch die zur Vertretung der Überwachungsorganisation berufenen Personen, den technischen Leiter, dessen Vertreter oder die mit der Durchführung der HU, AU und SP sowie der Abnahmen betrauten Personen in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden, und dafür den Abschluss einer entsprechenden Versicherung nachweist und aufrechterhält,
- 2.6a die Überwachungsorganisation mindestens über eine auch zur Fortbildung und zum Erfahrungsaustausch geeignete Prüfstelle im jeweiligen Anerkennungsgebiet verfügt; mit Zustimmung der zuständigen Anerkennungsbehörde kann darauf in ihrem Anerkennungsgebiet verzichtet werden, und
- 2.7 dadurch das Prüfangebot durch das Netz der Technischen Prüfstellen zu angemessenen Bedingungen für die Fahrzeughalter (z. B. hinsichtlich der Anfahrtswege und der Gebühren) nicht gefährdet ist; Nummer 2.1.2 der Anlage VIIId ist zu berücksichtigen.
- 3. Anforderungen an Prüfeningenieure (PI)
Die Überwachungsorganisation darf ihr angehörende Personen mit der Durchführung der HU, AU und SP betrauen, wenn diese
 - 3.1 mindestens 24 Jahre alt sind,
 - 3.2 geistig und körperlich geeignet sowie zuverlässig sind,
 - 3.3 die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen, außer Klassen D und D1, besitzen und gegen sie kein Fahrverbot nach § 25 des Straßenverkehrsgesetzes oder § 44 des Strafgesetzbuches besteht oder der Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist,
 - 3.4 als Vorbildung ein Studium des Maschinenbau-fachs, des Kraftfahrzeugbau-fachs oder der Elektrotechnik an einer im Geltungsbereich dieser Verordnung gelegenen oder an einer als gleichwertig anerkannten Hochschule oder öffentlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen haben,

- 3.5 an einer mindestens sechs Monate dauernden Ausbildung teilgenommen haben, die den Anforderungen des Aus- und Fortbildungsplans entspricht, der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gegeben wird; die Dauer der Ausbildung kann bis auf drei Monate verkürzt werden, wenn eine mindestens dreijährige hauptberufliche Tätigkeit als Kraftfahrzeugsachverständiger nachgewiesen wird,
- 3.6 ihre fachliche Eignung durch eine Prüfung entsprechend den Vorschriften der §§ 2 bis 14 der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 24. Mai 1972 (BGBl. I S. 854), die durch Artikel 2a des Gesetzes vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3574) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung nachgewiesen haben; § 2 Abs. 1 Satz 2 letzter Halbsatz des Kraftfahrersachverständigengesetzes gilt entsprechend; die Anmeldung zur Prüfung kann nur durch die Überwachungsorganisation erfolgen, die sie nach Nummer 3.5 ausgebildet hat
oder sie mit der Durchführung der HU, AU, SP und Abnahmen nach Bestehen der Prüfungen betrauen will; abweichend von § 2 Abs. 3 Nr. 3 der genannten Verordnung kann anstelle des Leiters einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr der technische Leiter einer Überwachungsorganisation in den Prüfungsausschuss berufen werden,
- 3.6a von keiner anderen Überwachungsorganisation betraut sind,
- 3.6b hauptberuflich als Kraftfahrzeugsachverständige tätig sind,
- 3.7 und wenn die nach 1. zuständige Anerkennungsbehörde zugestimmt hat.
- 3.8 (weggefallen)
- 3.9 Die mit der Durchführung der HU, AU und SP betrauten Personen werden im Sinne dieser Verordnung als Prüfeningenieure (PI) bezeichnet.
- 3.10 Erfüllen die mit der Durchführung von AU, HU oder SP betrauten Personen mehr als zwei Jahre nicht mehr die Anerkennungs Voraussetzungen oder gehören mehr als zwei Jahre keiner Technischen Prüfstelle oder Überwachungsorganisation an, so ist eine Ausbildung nach Nummer 3.5 und eine Prüfung nach Nummer 3.6 abzulegen.
4. Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4
- 4.1 Die Überwachungsorganisation darf Personen, die nach 3. mit der Durchführung der HU, AU und SP betraut werden, außerdem mit der Durchführung von Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 betrauen, wenn
- 4.1.1 sie für diese Abnahmen an einer mindestens zwei Monate dauernden besonderen Ausbildung teilgenommen,
- 4.1.2 sie die fachliche Eignung für die Durchführung von Abnahmen im Rahmen der Prüfung nach 3.6 nachgewiesen haben, und
- 4.1.3 wenn die nach 1. zuständige Anerkennungsbehörde zugestimmt hat.
5. Technischer Leiter und Vertreter
Die Überwachungsorganisation hat einen technischen Leiter und einen Vertreter des technischen Leiters zu bestellen, die den Anforderungen nach 3. und 4. genügen müssen. Der technische Leiter hat sicherzustellen, dass die HU, AU und SP sowie die Abnahmen ordnungsgemäß und gleichmäßig durchgeführt werden; er darf hierzu an die mit der Durchführung der HU, AU und SP sowie der Abnahmen betrauten Personen fachliche Weisungen erteilen. Die Aufsichtsbehörde darf dem technischen Leiter fachliche Weisungen erteilen. Die Bestellungen bedürfen der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Sie können widerrufen werden, wenn der technische Leiter oder sein Vertreter die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht beachtet oder sonst keine Gewähr mehr dafür bietet, dass er seine Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen wird. Der technische Leiter und sein Vertreter dürfen im Rahmen ihrer Bestellung auch HU, AU, SP und Abnahmen durchführen. Er hat der Aufsichtsbehörde jährlich und zusätzlich auf konkrete Anforderung hin einen

Bericht über die Einhaltung der qualitätssichernden Maßnahmen vorzulegen. Der Bericht muss Aufschluss über die durchgeführten Qualitätskontrollen und die eingeleiteten Maßnahmen geben, sofern diese aufgrund eines Verstoßes erforderlich waren.

6. Weitere Anforderungen an die Überwachungsorganisation
- 6.1 Die HU, AU und SP sowie die Abnahmen sind im Namen und für Rechnung der Überwachungsorganisation durchzuführen. Der PI darf von Zahl und Ergebnis der durchgeführten HU, AU und SP sowie Abnahmen nicht wirtschaftlich abhängig sein. Der Nachweis über das Abrechnungs- und das Vergütungssystem der Überwachungsorganisation ist der Aufsichtsbehörde auf Verlangen mitzuteilen.
- 6.2 Die von den Fahrzeughaltern zu entrichtenden Entgelte für die HU, AU, SP und Abnahmen sind von der Überwachungsorganisation in eigener Verantwortung für den Bereich der jeweils örtlich zuständigen Technischen Prüfstelle einheitlich festzulegen. Wird eine HU in Verbindung mit einem vorliegenden Nachweis über eine durchgeführte Untersuchung nach Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durch eine anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt, ist dafür ein eigenständiges Entgelt entsprechend Satz 1 festzulegen. Die Entgelte sind der zuständigen Aufsichtsbehörde rechtzeitig vor ihrer Einführung mitzuteilen.
- 6.3 Die nach Nummer 6.2 festgelegten Entgelte sind von der Überwachungsorganisation in ihren Prüfstellen und, soweit die HU, AU und SP sowie die Abnahmen in einem Prüfstützpunkt vorgenommen werden, in diesem nach Maßgabe der Preisangabenverordnung in der jeweils geltenden Fassung, bekannt zu machen. Ein vereinbartes Entgelt für die Untersuchung nach Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durch die anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt ist von ihr gesondert bekannt zu machen und zusätzlich zum Entgelt nach Nummer 6.2 Satz 3 vom Fahrzeughalter zu erheben. Eine eventuell nach Nummer 6.4 vereinbarte Vergütung für die Gestattung von HU, AU, SP und Abnahmen in den Räumen des Prüfstützpunktes sowie für die Benutzung von Einrichtungen und Geräten oder die Inanspruchnahme von Personal ist gesondert bekannt zu machen und muss zusätzlich zu dem Entgelt nach Nummer 6.2 von den Fahrzeughaltern erhoben werden. Das Entgelt nach Nummer 6.2 einschließlich Umsatzsteuer ist auf allen Ausfertigungen der Untersuchungs- und Abnahmeberichte sowie der Prüfprotokolle anzugeben.
- 6.4 Über die Gestattung von HU, AU, SP und Abnahmen in den Prüfstützpunkten und Prüfplätzen einschließlich der Bekanntgabe der Entgelte nach 6.3 sowie über die Benutzung von deren Einrichtungen und Geräten oder über die Inanspruchnahme von deren Personal sind von der Überwachungsorganisation mit den Inhabern der Prüfstützpunkte und Prüfplätze Verträge abzuschließen. Aus diesen Verträgen muss sich ergeben, ob für die Gestattung von HU, AU, SP und Abnahmen in den Räumen des Prüfstützpunktes sowie für die Benutzung von Einrichtungen und Geräten oder für die Inanspruchnahme von Personal vom Inhaber eine Vergütung und gegebenenfalls in welcher Höhe erhoben wird; für Prüfplätze gilt 6.3 Satz 2 hinsichtlich der Vereinbarung einer solchen Vergütung entsprechend. Diese Verträge sind der Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen.
- 6.5 Im Rahmen der Innenrevision hat die Überwachungsorganisation insbesondere sicherzustellen, dass die Qualität von HU, AU, SP und Abnahmen durch eine zu hohe Zahl von Einzelprüfungen nicht beeinträchtigt wird.
- 6.6 Zur Vermeidung von Interessenkollisionen dürfen die Überwachungsorganisationen, ihre Inhaber, ihre Gesellschafter und ihre nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Überwachungsorganisation berufenen Personen sowie die mit der Durchführung von HU, AU, SP oder Abnahmen betrauten PI weder direkt noch indirekt mit Herstellung, Handel, Leasing, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befasst sein.

- 6.7 Die von der Überwachungsorganisation zur Durchführung von HU, AU und SP erhobenen personenbezogenen Daten dürfen nur zum Zwecke des Nachweises einer ordnungsgemäßen Untersuchung und Prüfung im Sinne der Nr. 2.4 verarbeitet oder genutzt werden. Eine Verarbeitung oder Nutzung für andere Zwecke ist nur mit schriftlicher Einwilligung des Betroffenen zulässig. Wird die Einwilligungserklärung zusammen mit anderen Erklärungen abgegeben, ist sie besonders hervorzuheben. Der Betroffene ist bei der Erteilung der Einwilligung darauf hinzuweisen, dass er sie jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen kann.
7. Übergangsvorschriften
Soweit Überwachungsorganisationen bis zum 1. Oktober 2008 zur Durchführung von HU, AU, SP und Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 anerkannt sind, bleiben diese Anerkennungen bestehen. Nummer 2 bis 6 sind entsprechend anzuwenden; Nummer 6.6 gilt in der bis zum 1. Oktober 2008 geltenden Fassung entsprechend. Für bis zum 1. Oktober 2008 anerkannte Überwachungsorganisationen findet Nummer 2.1b ab dem 1. April 2011 Anwendung.
8. Die Anerkennung einer Überwachungsorganisation erfolgt unter dem Vorbehalt des Widerrufs und der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage. Sie kann von der zuständigen Anerkennungsbehörde insbesondere widerrufen werden, wenn die Überwachungsorganisation ihre Pflichten nicht ordnungsgemäß wahrnimmt. Sie ist zu widerrufen, wenn die Anerkennungsbehörde aufgrund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, die Anerkennung nicht zu erlassen.
9. Aufsicht über anerkannte Überwachungsorganisationen
- 9.1 Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen üben die Aufsicht über die Inhaber der Anerkennungen aus. Die Aufsichtsbehörde oder die zuständigen Stellen können selbst prüfen oder durch von ihnen bestimmte Beauftragte prüfen lassen, ob insbesondere
- 9.1.1 die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind,
- 9.1.2 die HU, AU und SP sowie die Abnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und die sich sonst aus der Anerkennung oder aus Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden,
- 9.1.3 ob und in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.
- 9.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Ferner ist vom Inhaber der Anerkennung sicherzustellen, dass die mit der Aufsicht beauftragten Personen sämtliche Untersuchungsstellen betreten dürfen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu ermöglichen; er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
- 9.3 Die Überwachungsorganisation hat auf Verlangen der Aufsichtsbehörde für das betreffende Anerkennungsgebiet einen Beauftragten zu bestellen. Dieser ist Ansprechpartner der Anerkennungsbehörde und Aufsichtsbehörde. Er muss Erklärungen mit Wirkung für und gegen die Überwachungsorganisation abgeben und entgegennehmen können. Er muss weiter die Möglichkeit haben, Angaben, Aufzeichnungen und Nachweise über die von der Überwachungsorganisation im Anerkennungsgebiet durchgeführten HU, AU, SP und Abnahmen zu machen und der Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Mit Zustimmung der zuständigen Anerkennungsbehörde kann der Beauftragte auch für den Bereich mehrerer Anerkennungsgebiete ganz oder teilweise bestellt werden.

Anlage VIIIc (Anlage VIII Nr. 3.1.1.1 und Nr. 3.2)

Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen und/oder Untersuchungen der Abgase sowie Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 493 - 496;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Allgemeines

- 1.1 Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen (im Folgenden als SP bezeichnet) und/oder Untersuchungen der Abgase (im Folgenden als AU bezeichnet) und/oder Untersuchungen der Abgase an Krafträdern (im Folgenden als AUK bezeichnet) obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstellen). Diese können die Befugnis auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen.
- 1.2 Für das Verfahren der Anerkennung und des Widerrufs von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP und/oder AU und/oder AUK wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekannt gemacht.
- 1.3 Für die nach Nummer 2.6 vorgeschriebenen Schulungen und Wiederholungsschulungen wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

2. Allgemeine Voraussetzungen für die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten

- Die Anerkennung wird erteilt, wenn
- 2.1 der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen sowie die für die SP und/oder die AU und/oder die AUK verantwortlichen Personen persönlich zuverlässig sind. Ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister sind jeweils vorzulegen,
 - 2.2 der Antragsteller durch Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer die Eintragung in der Handwerksrolle nachweist, dass er selbst oder eine in der Betriebsstätte fest angestellte Person die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbstständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei der SP und/oder der AU und/oder der AUK festgestellten Mängel erforderlich sind,
 - 2.3 der Antragsteller nachweist, dass er eine oder mehrere für die Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK verantwortliche(n) Person(en) bestellt. Zur Unterzeichnung der Prüfprotokolle und/oder Prüfbescheinigungen und/oder Nachweise ist (sind) nur die verantwortliche(n) Person(en) berechtigt; Prüfprotokolle und/oder Prüfbescheinigungen und/oder Nachweise sind unmittelbar nach Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK zu unterzeichnen. Zusätzlich sind die Nachweise mit einem Nachweis-Siegel und einer Prägenummer zu versehen. Die Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK kann auch von Fachkräften unter der Aufsicht der verantwortlichen Personen erfolgen. Die verantwortliche(n) Person(en) und Fachkräfte müssen vom Antragsteller namentlich benannt werden,
 - 2.4 der Antragsteller nachweist, dass die für die Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK verantwortliche(n) Person(en) und die Fachkräfte über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen. Für die Durchführung
 - 2.4.1 der Sicherheitsprüfung (SP) müssen Nachweise erbracht werden,
 - 2.4.1.1 dass Fachkräfte eine Abschlussprüfung im anerkannten Ausbildungsberuf
 - Kraftfahrzeugmechaniker,
 - Kraftfahrzeugelektriker,
 - Automobilmechaniker,

- Kraftfahrzeug-Mechatroniker,
 - Mechaniker für Karosserieinstandhaltungstechnik,
 - Karosserie- und Fahrzeugbauer,
 - Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker,
 - Metallbauer, Fachrichtung Fahrzeugbau,
 - Metallbauer, Fachrichtung Nutzfahrzeugbau,
 - Landmaschinenmechaniker,
 - Land- und Baumaschinenmechaniker,
- 2.4.1.2 dass verantwortliche Personen eine Meisterprüfung im
- Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk,
 - Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk,
 - Metallbauer-Handwerk, Schwerpunkt Nutzfahrzeugbau,
 - Landmaschinenmechaniker-Handwerk
- erfolgreich bestanden haben;
- 2.4.2 der Untersuchung der Abgase (AU) müssen Nachweise erbracht werden,
- 2.4.2.1 dass Fachkräfte eine Abschlussprüfung im anerkannten Ausbildungsberuf
- Kraftfahrzeugmechaniker,
 - Kraftfahrzeugelektriker,
 - Kraftfahrzeug-Mechatroniker,
 - Automobilmechaniker,
- 2.4.2.2 dass verantwortliche Personen eine Meisterprüfung im
- Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk, Schwerpunkt Fahrzeugsystemtechnik
- erfolgreich bestanden haben;
- 2.4.3 der Untersuchung der Abgase an Krafträdern (AUK) müssen Nachweise erbracht werden,
- 2.4.3.1 dass Fachkräfte eine Abschlussprüfung im anerkannten Ausbildungsberuf
- Kraftfahrzeugmechaniker,
 - Kraftfahrzeugelektriker,
 - Kraftfahrzeug-Mechatroniker,
 - Zweiradmechaniker,
 - Zweiradmechaniker, Fachrichtung Motorrad-Technik,
- 2.4.3.2 dass verantwortliche Personen eine Meisterprüfung im
- Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk, Schwerpunkt Fahrzeugsystemtechnik,
 - Zweiradmechaniker-Handwerk
- erfolgreich bestanden haben;
- 2.5 der Antragsteller nachweist, dass die für die Durchführung der SP und/oder AU und/oder AUK verantwortliche(n) Person(en) und die Fachkräfte eine Meisterprüfung oder eine Abschlussprüfung im anerkannten Ausbildungsberuf für die unter Nummer 2.4 genannten Berufe erfolgreich bestanden haben. Diesen Prüfungsabschlüssen steht gleich der Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH), Ing. (grad.) oder der staatlich geprüfte Techniker der Fachrichtung Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik oder Luft- und Raumfahrttechnik/Luftfahrzeugtechnik, sofern der Betreffende nachweislich im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung oder Reparatur) tätig ist und eine mindestens dreijährige Tätigkeit oder eine Abschlussprüfung

- in den unter Nummer 2.4.1.1, Nummer 2.4.2.1 oder Nummer 2.4.3.1 genannten Ausbildungsberufen nachgewiesen werden kann,
- 2.6 der Antragsteller oder die für die Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK verantwortliche(n) Person(en) und die Fachkräfte darüber hinaus eine dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Fahrzeuge entsprechende Schulung nach Nummer 7 erfolgreich abgeschlossen haben. Die Frist für die Wiederholungsschulungen beträgt maximal 36 Monate, beginnend mit dem Monat und Jahr, in dem erfolgreich eine Abschlussprüfung nach einer erstmaligen Schulung oder einer Wiederholungsschulung abgelegt wurde. Wird die Frist um mehr als zwei Monate überschritten, ist statt einer Wiederholungsschulung eine erstmalige Schulung durchzuführen,
- 2.7 der Antragsteller nachweist, dass alle von ihm benannten Untersuchungsstellen den Anforderungen der Anlage VIIId entsprechen,
- 2.8 der Antragsteller nachweist, dass für alle von ihm benannten Untersuchungsstellen Dokumentationen der Betriebsorganisationen erstellt sind, die interne Regeln enthalten, nach denen eine ordnungsgemäße Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK sichergestellt ist. Die Dokumentationen müssen mindestens den Anforderungen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen,
- 2.9 der Antragsteller bestätigt, dass für die mit der Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK betrauten verantwortliche(n) Person(en) und Fachkräfte eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den SP und/oder den AU und/oder den AUK entstehenden Ansprüchen besteht, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, dass er diese Versicherung aufrechterhalten wird,
- 2.10 der Antragsteller sowie die im Anerkennungsverfahren beteiligten Stellen nach Nummer 1.1 Satz 2 das Land, in dem er tätig wird und für das der Antragsteller anerkannt ist, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die im Zusammenhang mit den SP und/oder den AU und/oder den AUK von ihm oder den von ihm beauftragten verantwortlichen Personen und Fachkräften verursacht werden, und dafür den Abschluss einer entsprechenden Versicherung bestätigt, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, dass er diese Versicherung aufrechterhalten wird.
- 3. Nebenbestimmungen**
- 3.1 Die Anerkennung kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die SP und/oder die AU und/oder die AUK ordnungsgemäß durchgeführt werden. Die Anerkennung ist nicht übertragbar.
- 3.2 Die Anerkennung ist auf die jeweiligen Untersuchungs-/Prüfungsarten sowie auf bestimmte Arten, Fabrikate oder Typen von Fahrzeugen zu beschränken, wenn die Voraussetzungen nach Nummer 2 nur für diese Arten, Fabrikate oder Typen nachgewiesen sind.
- 4. Rücknahme der Anerkennung**
- Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen nach Nummer 2 nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.
- 5. Widerruf der Anerkennung**
- Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Voraussetzungen nach Nummer 2 weggefallen ist. Sie ist teilweise oder völlig zu widerrufen, wenn gröblich gegen die Vorschriften zur Durchführung der SP und/oder der AU und/oder der AUK verstoßen wurde, wenn die SP und/oder die AU und/oder die AUK nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden oder wenn gegen die Auflagen der Anerkennung gröblich verstoßen wurde. Sie kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von mindestens sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist oder

der Antragsteller auf die Anerkennung verzichtet. Ist die Anerkennung zeitlich befristet und wird keine Verlängerung der Geltungsdauer beantragt, erlischt sie mit deren Ablauf.

6. Aufsicht über anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht aus. Sie kann selbst prüfen oder prüfen lassen,

6.1.1 ob die SP und/oder die AU und/oder die AUK ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sind sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,

6.1.2 in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

6.2 Nummer 8.1.1 findet Anwendung.

7. Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte

7.1 Die Schulung nach Nummer 2.6 kann durchgeführt werden

7.1.1 für SP durch Hersteller von SP-pflichtigen Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugimporteure, wenn sie SP-pflichtige Kraftfahrzeuge importieren und wenn sie eine eigene Kundendienstorganisation haben sowie Hersteller von Bremsanlagen für SP-pflichtige Kraftfahrzeuge und Anhänger, sowie von diesen ermächtigte geeignete Stellen,

7.1.2 für AU durch Hersteller von AU-pflichtigen Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugimporteure, wenn sie AU-pflichtige Kraftfahrzeuge importieren und wenn sie eine eigene Kundendienstorganisation haben sowie Kraftfahrzeugmotorenhersteller, Hersteller von Gemischaufbereitungssystemen mit eigener Kundendienstorganisation, sofern sie Erstausrüstung liefern, sowie von diesen ermächtigte geeignete Stellen,

7.1.3 für AUK durch Hersteller von AUK-pflichtigen Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugimporteure, wenn sie AUK-pflichtige Kraftfahrzeuge importieren und wenn sie eine eigene Kundendienstorganisation haben, sowie von diesen ermächtigte geeignete Stellen,

7.1.4 vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks ermächtigte Stellen.

7.2 Schulungsstätten sind entsprechend der örtlichen Zuständigkeit den zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen sowie dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks in 53040 Bonn, Postfach 15 01 62, unaufgefordert zu melden; dies gilt entsprechend für die Einstellung der Schulungstätigkeit. Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks erfasst zentral die Schulungsstätten und übersendet den zuständigen obersten Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jeweils zu Beginn eines Jahres eine aktuelle Zusammenfassung aller Schulungsstätten, aufgegliedert nach SP-, AU- und AUK-Schulungsstätten.

7.3 Die Schulungen, die vorgeschriebenen Wiederholungsschulungen, die Schulungsinhalte sowie die Schulungsstätten müssen der nach Nummer 1.3 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen.

8. Aufsicht über das Anerkennungsverfahren und die Schulungen

8.1 Die Aufsicht über die Anerkennungsstellen und das Anerkennungsverfahren obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde, den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch die Anerkennungsstelle prüfen lassen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind und die sich sonst aus der Anerkennung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden. Diese Prüfung ist mindestens alle drei Jahre durchzuführen.

8.1.1 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und

Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

- 8.2 Die Aufsicht über die Schulungen obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde, den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen prüfen lassen, ob die für die Schulungsstätten geltenden Vorschriften eingehalten sind und die sich sonst aus der Ermächtigung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden. Sie können die Befugnis zur Prüfung auf den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks übertragen. Diese Prüfung ist mindestens alle drei Jahre durchzuführen.
- 8.2.1 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume der Schulungsstätten während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber oder der Leiter der Schulungsstätte hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Die Schulungsstätte hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

9. Schlussbestimmungen

- 9.1 Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, die ihre Anerkennung beeinflussen können, sind von ihr der Anerkennungsstelle unaufgefordert mitzuteilen. Zuwiderhandlungen können zum Widerruf der Anerkennung führen.
- 9.2 Veränderungen bei Schulungsstätten, die Einfluss auf die Schulung haben, sind den in Nummer 7.2 genannten Stellen unaufgefordert zu melden. Bei Zuwiderhandlungen können die in Nummer 8.2 genannten Stellen die Durchführungen von Schulungen untersagen.

Anlage VIIIId (Anlage VIII Nr. 4)

Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase und wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 497 - 501;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Zweck und Anwendungsbereich

- 1.1 Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase, Untersuchungen der Abgase von Krafträdern und wiederkehrende Gasanlagenprüfungen (im Folgenden als HU, SP, AU, AUK und GWP bezeichnet) sind unter gleichen Voraussetzungen und nach gleichen technischen Standards durchzuführen.
- 1.2 Die nachstehenden Vorschriften gelten für Untersuchungsstellen, an denen HU und/oder SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP durchgeführt werden.

2. Untersuchungsstellen

An Untersuchungsstellen werden HU und/oder SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP durchgeführt. Sie werden wie folgt unterteilt:

- 2.1 Prüfstellen
- 2.1.1 Prüfstellen allgemein

An Prüfstellen werden regelmäßig HU, SP, AU, AUK und GWP von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern oder Prüfsingenieuren, im Folgenden als aaSoP oder PI bezeichnet, durchgeführt. Prüfstellen müssen sich während der Durchführung der Untersuchungen und Prüfungen in der ausschließlichen Verfügungsgewalt der Technischen Prüfstellen oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen befinden.

2.1.2 Prüfstellen von Technischen Prüfstellen

2.1.2.1 Die Technischen Prüfstellen unterhalten zur Gewährleistung eines flächendeckenden Untersuchungsangebots ihre Prüfstellen an so vielen Orten, dass die Mittelpunkte der im Einzugsbereich liegenden Ortschaften nicht mehr als 25 km Luftlinie von den Prüfstellen entfernt sind. In besonderen Fällen können die in Nummer 4.1 der Anlage VIII genannte(n) Stelle(n) Abweichungen zulassen oder einen kürzeren Abstand festlegen.

2.2 Prüfstützpunkte

An Prüfstützpunkten werden unter Inanspruchnahme der technischen Einrichtungen einer in die Handwerksrolle eingetragenen Kraftfahrzeugwerkstatt oder eines entsprechenden Fachbetriebs, dazu zählen Kraftfahrzeugwerkstätten zur Betreuung eines Fuhrparks, HU und/oder SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP durchgeführt.

2.3 Prüfplätze

Auf Prüfplätzen dürfen nur Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks, dazu zählen alle Fahrzeuge eines Halters oder Betreibers, oder land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit $V(\text{tief})_{\text{max/zul}} \leq 40 \text{ km/h}$ untersucht und/oder geprüft werden.

2.4 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP

SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP dürfen durch dafür anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten in den im Anerkennungsbescheid bezeichneten Betriebsstätten oder Zweigstellen durchgeführt werden.

3. Ausstattung und bauliche Gegebenheiten von Untersuchungsstellen, Mess- und Prüfgeräte

3.1 Die Mindestanforderungen an Untersuchungsstellen ergeben sich aus der Tabelle am Ende dieser Anlage.

3.2 Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden Vorschriften ist von der Inhaberin oder vom Inhaber oder von der Nutzerin oder vom Nutzer der Untersuchungsstelle sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von HU, SP, AU, AUK und GWP bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes unzulässig.

3.3 Die Messgeräte nach den Nummern 21, 22 und 23 der Tabelle müssen über Einrichtungen verfügen oder mit Einrichtungen verbunden sein, die die zur Identifizierung erforderlichen Daten der zu untersuchenden Kraftfahrzeuge nach den Nummern 4.8.2.1 und 4.8.2.2 der Anlage VIIIA einschließlich der ermittelten Messwerte aufnehmen, speichern und bei Untersuchungen nach Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII in Form eines Nachweises ausdrucken. Die eingesetzte Softwareversion der Messgeräte muss zu Prüfungszwecken angezeigt werden können.

3.4 Die zulässigen Softwareversionen für Messgeräte nach Nummer 3.3 sowie Richtlinien über Anforderungen an Mess- und Prüfgeräte, für die keine eichrechtlichen Vorschriften bestehen, werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt veröffentlicht.

4. Abweichungen

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

- 4.1 An Prüfstützpunkten und Prüfplätzen ist eine ständige Ausstattung mit den nach Nummer 3.1 vorgeschriebenen und in der Tabelle unter den Nummern 5, 6, 11, 13 bis 16 und 18 bis 25 aufgeführten Prüfgeräten dann entbehrlich, wenn sichergestellt ist, dass die für die jeweiligen Untersuchungen/Prüfungen notwendigen Geräte von den durchführenden Personen mitgeführt und bei HU, SP, AU, AUK und GWP eingesetzt werden.
- 4.2 Von der nach Nummer 3.1 vorgeschriebenen Ausstattung mit Mess- und Prüfgeräten sind Abweichungen an Untersuchungsstellen zulässig, wenn an diesen nur bestimmte Fahrzeugarten untersucht oder geprüft werden. Die zulässigen Abweichungen ergeben sich aus der Tabelle am Ende dieser Anlage; sie sind der zuständigen Anerkennungsstelle nach Nummer 4 der Anlage VIII oder Nummer 1.1 der Anlage VIIIc zu melden.

5. Schlussbestimmungen

Veränderungen bei Untersuchungsstellen, welche ihre Anerkennung beeinflussen können, sind der Anerkennungsstelle nach Nummer 4.1 der Anlage VIII oder Nummer 1.1 der Anlage VIIIc unaufgefordert mitzuteilen. Bei Zuwiderhandlung gegen die Nummern 1 bis 4 kann die Untersuchungs- und/oder Prüftätigkeit in den betreffenden Untersuchungsstellen untersagt werden.

Ausstattung und bauliche Gegebenheiten von Untersuchungsstellen, Mess- und Prüfgeräte zu Nummer 3

Untersuchungsstellen/Anforderungen	1 Prüfstellen	2 Prüfstützpunkte	3 Prüfplätze	4 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP Mindestgröße ergibt sich aus	5 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von AU Mindestgröße ergibt sich aus	6 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von AUK Mindestgröße ergibt sich aus	7 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von GWP Mindestgröße ergibt sich aus
1. Grundstück	Lage und Größe muss ordnungsgemäße HU/AU/SP an zu erwartender Zahl von Fahrzeugen gewährleisten.	Muss so beschaffen sein, dass Störungen in öffentlichen Verkehrsraum durch den Betrieb nicht entstehen.	Geeigneter Platz zur Durchführung 2. einer HU/AU/SP an mindestens einem Fahrzeug muss vorhanden sein.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz, wo ein Lastkraftwagenzug geprüft werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder geschlossener Prüfraum. Die Größe richtet sich nach der Art der zu untersuchenden Kraftfahrzeuge entsprechend der Anerkennung (nur Personenkraftwagen oder auch Nutzfahrzeuge).	Geeigneter und geschlossener Prüfraum, wo mindestens ein Kraftfahrzeug untersucht werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Personenkraftwagen oder Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge).
2. Bauliche Anforderungen	Prüfhalle muss fest eingebaute Prüfeinrichtungen überdecken. Ihre Abmessungen richten sich nach der Anzahl der Prüfgassen und deren Ausrüstung. Die Länge wird durch den Einbau der jeweiligen Prüfgeräte und die Abmessungen der zu untersuchenden Fahrzeuge bestimmt.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Personenkraftwagen oder Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge).	-	Ausreichend bemessene Halle oder geschlossener Prüfplatz, wo ein Lastkraftwagenzug geprüft werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder geschlossener Prüfraum. Die Größe richtet sich nach der Art der zu untersuchenden Kraftfahrzeuge entsprechend der Anerkennung (nur Personenkraftwagen oder auch Nutzfahrzeuge).	Geeigneter und geschlossener Prüfraum, wo mindestens ein Kraftfahrzeug untersucht werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Personenkraftwagen oder Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge).
3. Grube, Hebebühne oder Rampe mit ausreichender Länge und Beleuchtungsmöglichkeit sowie mit Einrichtung zum Anheben der Achsen oder Spieldetektoren	x	x	x	x	x	-	x
4. Ortsfester Bremsprüfstand	x	x 1)	x 1)	x 1)	-	-	-
5. Schreibendes Brennmessgerät	x	x 2)	x 2)	x 2)	-	-	-
6. Prüfgerät zur Funktionsprüfung von x 3) Druckluftbremsanlagen	x	x 4)	x 4)	x 3)	-	-	-
7. Fußkraftmessgerät (Bremsanlagen)	x 5)	-	-	-	-	-	-
8. Druckluftbeschaffungsanlage	-	-	-	x	-	-	-
9. Füll- und Entlüftergerät sowie Pedalstütze (Prüfung) für Hydraulikbremsanlagen	-	-	-	x 6)	-	-	-
10. Mess- und Prüfgeräte zur Prüfung einzelner Bremsaggregate und Bremsventile	-	-	-	x 7)	-	-	-
10.1. Bandmaß (>= 20m), Zeitmesser	x	x	x	x 8)	-	-	-
11. Scheinwerfereinstellprüfgerät oder senkrechte Prüffläche und ebene Flächen für die Aufstellung des Fahrzeuges	x	x	x	-	-	-	-
12. Prüfgerät für die elektrischen Verbindungseinrichtungen zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger	x	x	x	-	-	-	-
13. Lehren für die Überprüfung von Zugösen und Bolzen der Anhängerkupplung, Zugsattelzapfen, Sattelkupplungen, Kupplungskugeln	x 9)	x 9)	x 9)	x 9)	-	-	-
14. Messgeräte zur Messung der Spitzenkraft nach Anhang V der Richtlinie 2001/85/EG	x 10)	x 10)	x 10)	x 10)	-	-	-
15. Prüfgerät zur Funktionsprüfung von x 11) Geschwindigkeitsbegrenzern	x 11)	x 11)	x 11)	-	-	-	-
16. Ausstattung mit Spezialwerkzeugen nach Art der zu erledigenden Montagearbeiten	-	-	-	x	-	-	-
17. Messgerät zur Ermittlung der Temperatur des Motors	x	x	x	-	x	x	-
18. Geräte zur Prüfung von Schließwinkeln, Zündzeitpunkt und Motordrehzahl	x 12)	x 12)	x 12)	-	x 12)	x 13)	-
19. CO-Abgasmessgerät oder Abgasmessgerät für Fremdzündungsmotoren	x 12)	x 12)	x 12)	-	x 12)	x	-
20. Abgasmessgerät für Fremdzündungsmotoren	x	x	x 15)	-	x	-	-
21. Abgasmessgerät für Kompressionszündungsmotoren	x	x	x 15)	-	x	x 14)	-

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Untersuchungsstellen/Anforderungen	1 Prüfstellen	2 Prüfstützpunkte	3 Prüfplätze	4 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP	5 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von AU	6 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von AUK	7 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von GWP
23. Prüf- und Diagnosegerät zur Prüfung von OBD-Kfz	x	x	x 15)	-	x	-	-
24. Messgerät für Geräuschmessung	x 16)	x 16)	x 16)	-	-	-	-
25. Prüfmittel für die Gasanlagenprüfung: Lecksuchapray für die zu prüfenden Betriebsgase (LPG, CNG) zum Auffinden von Gasundichtigkeiten				-	-	-	x

Abweichungen nach 4.2:

- 1) Ausstattung nicht erforderlich, wenn ausschließlich Fahrzeuge mit V(tief)max/zul. <= 40 km/h geprüft werden oder die nicht auf Bremsenprüfstand geprüft werden können.
- 2) Ausstattung nicht erforderlich, wenn ausschließlich Fahrzeuge untersucht werden, bei denen für die Bremsprüfung ein schreibendes Bremsmessgerät nicht erforderlich ist.
- 3) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlagen untersucht und geprüft werden; Beschränkung in Anerkennung aufnehmen.
- 4) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlage untersucht werden.
- 5) Ausstattung erforderlich für Prüfstellen von Technischen Prüfstellen.
- 6) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Hydraulikbremsanlagen geprüft werden; Beschränkung in Anerkennung aufnehmen.
- 7) Entfällt, wenn die aufgeführten Teile nicht instand gesetzt, sondern nur ausgetauscht werden.
- 8) Bandmaß entbehrlich.
- 9) Ausstattung nur erforderlich, wenn Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Kraftomnibusse untersucht und geprüft werden.
- 10) Ausstattung nur erforderlich, wenn Kraftomnibusse mit mehr als 22 Fahrgastplätzen untersucht und geprüft werden.
- 11) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die nicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sind.
- 12) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die unter den Anwendungsbereich der Nummer 1.2.1.1 Buchstabe a der Anlage VIII fallen.
- 13) Geräte zur Prüfung von Schließwinkel und Zündzeitpunkt entbehrlich; bordeigene Drehzahlmessgeräte an Krafträdern sind zulässig.
- 14) Jedoch entbehrlich, sofern nur Krafträder untersucht werden, die mit Fremdzündungsmotor angetrieben werden.
- 15) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge mit V(tief)max/zul. <= 40 km/h oder die nach § 47a Abs. 1 von der Durchführung der AU befreit sind, untersucht werden.
- 16) Ausstattung nur erforderlich, wenn GWP durchgeführt werden.

Anlage IX (zu § 29 Abs. 2, 3, 5 bis 8)

Prüfplakette für die Untersuchung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1988, 1907;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

(Prüfplakette)

Vorgeschriebene Abmessungen der Prüfplakette: Durchmesser	35 mm
Schriftgröße der Ziffern bei den Monatszahlen	4 mm
Schriftgröße der Ziffern bei der Jahreszahl	5 mm
Höhe des ebenen Strichs über und unter den Zahlen 1 bis 12	3 mm
Strichdicke	0,7 mm

Ergänzungsbestimmungen

1. Die Prüfplakette muß so beschaffen sein, daß sie für die Dauer ihrer Gültigkeit den Beanspruchungen beim Betrieb des Fahrzeugs standhält. Die Beschriftung der Prüfplakette - ausgenommen die Umrandung sowie die schwarzen Felder des Abschnitts zwischen den Zahlen 11 bis 1 - muß nach ihrer Anbringung mindestens 0,10 mm erhaben sein; sie ist nach dem Schriftmuster der Normschrift DIN 1451 in Schwarz auf farbigem Grund auszuführen. Die Farbe des Untergrunds ist nach dem Kalenderjahr zu bestimmen, in dem das Fahrzeug zur nächsten Hauptuntersuchung vorgeführt werden muss (Durchführungsjahr). Sie ist für das Durchführungsjahr

2003	gelb
2004	braun
2005	rosa
2006	grün
2007	orange

2008

blau.

Die Farben wiederholen sich für die folgenden Durchführungsjahre jeweils in dieser Reihenfolge. Die Farbtöne der Beschriftung und des Untergrundes sind dem Farbbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin, zu entnehmen, und zwar ist als Farbton zu wählen für

schwarz	RAL 9005
braun	RAL 8004
rosa	RAL 3015
grün	RAL 6018
gelb	RAL 1012
blau	RAL 5015
orange	RAL 2000.

2. Die Jahreszahl wird durch die letzten beiden Ziffern des Durchführungsjahres im Mittelkreis angegeben; sie ist in Engschrift auszuführen.
3. Die einstelligen Monatszahlen am Rand der Prüfplakette sind in Mittelschrift, die zweistelligen in Engschrift auszuführen.
4. Das Plakettenfeld muß in 12 gleiche Teile (Zahlen 1 bis 12 entgegen dem Uhrzeigersinn dargestellt) geteilt sein. Der Abschnitt (60 Grad) ist durch die Zahlen 11, 12 und 1 unterbrochen. Die oberste Zahl bezeichnet den Durchführungsmonat des Jahres, dessen letzte beiden Ziffern sich im Mittelkreis befinden.
5. (weggefallen)

Anlage IXa (§ 47a Abs. 5)

Plakette für die Durchführung von Abgasuntersuchungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1988, 1908;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

... (Plakette)

Die Plakette kann auch auf einem runden weißen
(RAL 9001) Plakettenträger fest angebracht sein.

Vorgeschriebene Abmessungen der Plakette:

Kantenlänge des äußeren Sechsecks	17,5 mm
Kantenlänge des inneren Sechsecks	5 mm
Schrifthöhe der Ziffern bei den Monatszahlen	4 mm
Schrifthöhe der Ziffern bei der Jahreszahl	5 mm
Höhe des ebenen Strichs über den Zahlen 2, 4, 6, 8, 10 und 12	3 mm
Höhe des ebenen Strichs über den Zahlen 3, 5, 7, 9	1 mm
Strichdicke	0,7 mm
Strichdicke der Umrandung des äußeren Sechsecks	1,5 mm

Ergänzungsbestimmungen

1. Die Plakette muß so beschaffen sein, daß sie für die Dauer ihrer Gültigkeit den Beanspruchungen beim Betrieb des Fahrzeugs standhält. Die Beschriftung der Plakette - ausgenommen die Umrandung sowie die schwarzen Felder des Abschnitts zwischen den Zahlen 11 bis 1 - muß nach ihrer Anbringung mindestens 0,10 mm erhaben sein; sie ist nach dem Schriftmuster der Normschrift DIN 1451 in Schwarz auf farbigem Grund

auszuführen. Die Farbe des Untergrundes ist nach dem Kalenderjahr zu bestimmen, in dem die nächste Abgasuntersuchung durchgeführt werden muß (Durchführungsjahr). Sie ist für das Durchführungsjahr

2002 blau
2003 gelb
2004 braun
2005 rosa
2006 grün
2007 orange.

Die Farben wiederholen sich für die folgenden Durchführungsjahre jeweils in dieser Reihenfolge. Die Farbtöne der Beschriftung und des Untergrundes sind dem Farbtonregister RAL 840 HR, Ausgabe 1966, des RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin, zu entnehmen, und zwar ist als Farbton zu wählen für

schwarz RAL 9005
grün RAL 6018
gelb RAL 1012
blau RAL 5015
orange RAL 2000
braun RAL 8004
rosa RAL 3015.

2. Die Jahreszahl im inneren Sechseck ist in Engschrift auszuführen.
3. Die einstelligen Monatszahlen am Rand der Plakette sind in Mittelschrift, die zweistelligen in Engschrift auszuführen.
4. Das Plakettenfeld muß in 12 gleiche Teile (Zahlen 1 bis 12 entgegen dem Uhrzeigersinn dargestellt) geteilt sein. Der Abschnitt (60 Grad) ist durch die Zahlen 11, 12 und 1 unterbrochen. Die oberste Zahl bezeichnet den Durchführungsmonat des Jahres, dessen letzte beiden Ziffern sich im inneren Sechseck befinden.
5. (weggefallen)
6. Die Plaketten sind von der Zulassungsbehörde zu beziehen; die oberste Landesbehörde oder die nach Landesrecht zuständige Stelle kann Abweichendes genehmigen. Die zur Durchführung von Abgasuntersuchungen anerkannten Werkstätten beziehen die Plaketten von den örtlich zuständigen Handwerkskammern oder von der örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnung, wenn diese die Anerkennung ausgesprochen hat. Über die Verwendung der Plaketten ist von dem Verantwortlichen für die Abgasuntersuchungen fortlaufend ein Nachweis nach einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster zu führen. Der Nachweis ist drei Jahre lang aufzubewahren.

Anlage IXb (§ 29 Abs. 2 bis 8)

Prüfmarke und SP-Schild für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1998, 1078 - 1080

1. Vorgeschriebene Beschaffenheit
- 1.1 Muster
... (nicht darstellbare Abbildung, BGBl. I 1998, 1078)
- 1.2 Abmessungen und Gestaltung
- 1.2.1 Prüfmarke
- 1.2.1.1 Allgemeines
- Material: Folie oder Festkörper aus Kunststoff

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

	Kantenlänge der Prüfmarke:	24,5 mm x 24.5 mm
	Strichfarben:	schwarz
	Schriftart:	Helvetica medium
	Schriftfarbe:	schwarz
1.2.1.2	Grundkörper von Prüfmarken, die als Festkörper ausgebildet sind	
	Durchmesser:	35 mm
	Höhe:	3 mm
	Farbe:	grau
	Umrandung:	keine.
1.2.1.3	Fläche des Pfeiles:	
	Kantenlänge des Pfeilschaftes:	17,3 mm x 17,3 mm
	Kantenlänge der Pfeilspitze:	Basislinie: 17,3 mm
	Farbe:	Seitenlinien: 12,2 mm jeweils entsprechend dem Kalenderjahr, in dem die nächste Sicherheitsprüfung durchgeführt werden muß (Durchführungsjahr). Sie ist für das Durchführungsjahr 1999 - rosa 2000 - grün 2001 - orange 2002 - blau 2003 - gelb 2004 - braun. Die Farben wiederholen sich für die folgenden Kalenderjahre jeweils in dieser Reihenfolge.
	Strichstärke der Umrandung:	0,7 mm
	Anordnung Text "SP":	vertikal zentriert, Buchstabenunterkante 10 mm unter der Pfeilspitze
	Schrifthöhe Text "SP":	4 mm
	Anordnung Jahreszahl:	vertikal und horizontal zentriert
	Schrifthöhe Jahreszahl:	5 mm.
1.2.1.4	Restfläche:	
	Farbe:	grau
	Umrandung:	keine.
1.2.2	SP-Schild	
1.2.2.1	Allgemeines	
	Material:	Folie, Kunststoff oder Metall
	Kantenlänge (Höhe x Breite):	80 mm x 60 mm
	Grundfarbe:	grau
	Strichfarben:	schwarz
	Schriftfarben:	schwarz.
1.2.2.2	Quadrat Monatsangabe	
	Kantenlänge:	60 mm
	Anordnung der Monatszahlen:	1 bis 12 jeweils um 30 Grad im Uhrzeigersinn versetzt, an einem fiktiven Kreisring von 40 mm Durchmesser außen angesetzt
	Schriftart:	Helvetica medium, zweistellige Zahlen in Engschrift
	Schrifthöhe:	5 mm
	Linien zwischen den Monatszahlen:	sechs jeweils fiktiv durch den Mittelpunkt des Quadrates verlaufende, um 30 Grad versetzte Linien
	Strichstärke:	0,5 mm.
1.2.2.3	Kreisfläche	
	Beschaffenheit:	Damit die Prüfmarke von dem SP-Schild abgelöst werden kann, ohne dieses zu zerstören, sollte die Kreisfläche mindestens 1 mm positiv erhaben sein.
	Anordnung Mittelpunkt:	auf den Mittelpunkt des Quadrates (Monatsangabe) zentriert
	Innendurchmesser:	35 mm
	Umrandung:	keine
	Grundfarbe:	grau.
1.2.2.4	Feld, "Fzg.-Ident.-Nummer"	
	Anordnung:	je 2 mm Abstand zur seitlichen und unteren Außenkante

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Kantenlänge (Höhe x Breite): 12 mm x 56 mm
Einzelfelder (Höhe x Breite): 7 Felder, 12 mm x 8 mm
Strichstärke: 0,5 mm
Schrift: Helvetica medium
Schriftgröße 3 mm
("Fzg.-Ident.-Nummer"):
Schriftgröße ("die letzten 72 mm.
Zeichen"):

Bei Ausführung des SP-Schildes als Folie muß das Feld nach der Beschriftung mit einer zusätzlichen Schutzfolie gesichert werden.

1.2.3 Farbtöne der Beschriftung und des Untergrundes

Farbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin.

Als Farbton ist zu verwenden: schwarz - RAL 9005

braun	- RAL 8004
rosa	- RAL 3015
grün	- RAL 6018
gelb	- RAL 1012
blau	- RAL 5015
orange	- RAL 2000
grau	- RAL 7035.

1.2.4 Dauerbeanspruchung

Prüfmarke und SP-Schild müssen so beschaffen sein, daß sie für die Dauer ihrer Gültigkeit den Beanspruchungen beim Betrieb des Fahrzeugs standhalten.

2. Ergänzungsbestimmungen

2.1 Fälschungssicherheit

Damit Fälschungen erschwert und nachweisbar werden, sind durch den Hersteller bestimmte Merkmale und zusätzlich eine Herstellerkennzeichnung einzubringen, die über die gesamte Lebensdauer der Prüfmarke wirksam und erkennbar bleiben.

2.1.1 Prüfmarken in Folienausführung

Es sind unsichtbare Schriftmerkmale und zusätzlich eine Herstellerkennzeichnung, die ohne Hilfsmittel nicht erkennbar sind, einzuarbeiten. Die Erkennbarkeit muß durch die Verwendung von mit Black-light-Röhren (300 - 400 nm) ausgerüsteten Prüflampen gegeben sein. Die verwendeten Schriften der Kennzeichnung müssen in nicht fälschbarer Microschrift ausgeführt sein. In die Kennzeichnung ist der Hersteller und das Produktjahr in Form einer Zahlenkombination einzubringen. Die Zeichen haben eine maximale Höhe von 2 mm und eine maximale Strichstärke von 0,75 mm. Es sind Flächensymbole einzuarbeiten.

2.1.2 Prüfmarken in Festkörperausführung

Die Umrandung des Pfeiles, der Text "SP" und die Jahreszahl müssen mindestens 0,3 mm positiv erhaben sein. Auf der Rückseite der Prüfmarke muß eine zusätzliche Kennzeichnung aufgebracht werden. In die Kennzeichnung ist der Hersteller und das Produktjahr in Form einer Zahlenkombination einzubringen.

Dies gilt nicht, wenn die Prüfmarken die Anforderungen nach 2.1.1 erfüllen.

2.2 Übertragungssicherheit

2.2.1 Allgemeines

Bei Prüfmarken oder SP-Schildern aus Folie muß zur Gewährleistung der Übertragungssicherheit der Untergrund vor dem Aufbringen frei von Staub, Fett, Klebern, Folien oder sonstigen Rückständen sein.

2.2.2 Entfernung von Prüfmarken

Es muß gewährleistet sein, daß sich Prüfmarken bei ordnungsgemäßer Anbringung nicht unzerstört entfernen lassen. Der Zerstörungsgrad der Prüfmarken muß so groß sein, daß eine Wiederverwendung auch unter Korrekturen nicht möglich ist.

Es darf nicht möglich sein, aus zwei abgelösten (entfernten) Prüfmarken eine Ähnlichkeitsfälschung herzustellen.

2.3 Echtheitserkennbarkeit im Anlieferungszustand

Die Verarbeiter von Prüfmarken (Zulassungsbehörden, Technische Prüfstellen, Überwachungsorganisationen, anerkannte Kfz-Werkstätten) müssen im Anlieferungszustand die systembedingte Echtheit erkennen können. Dies wird durch ein genau definiertes und gekennzeichnetes Schutzpapier auf der Rückseite der Prüfmarken oder durch die auf der Rückseite der Festkörper aufgebrachten fälschungser schwerenden Schriftmerkmale nach Nummer 2.1.2 Abs. 1 sichergestellt. In der Sichtfläche der Prüfmarke ist eine nicht aufdringliche und das Gesamtbild nicht störende fälschungser schwerende Produktkennzeichnung eingebracht. Die Prüfmarken sind in übersichtlich zählbaren Behältnissen verpackt.

2.4 Anbringung der Prüfmarken und SP-Schilder

Die individuelle Beschriftung des SP-Schildes mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erfolgt mit einem dokumentenechten Permanentenschreiber. Diese Beschriftung ist durch eine Schutzfolie zu sichern. Beim Ablösen der Schutzfolie muß sich das Feld "Fzg.-Ident.-Nummer" so zerstören, daß eine Wiederverwendung auch unter Korrekturen nicht möglich ist. Bei Ausführung des SP-Schildes als Festkörper aus Kunststoff oder Metall können die Zeichen auch positiv oder negativ erhaben aufgebracht werden; eine zusätzliche Schutzfolie ist dann entbehrlich.

Das SP-Schild ist gut sichtbar am Fahrzeugheck in Fahrtrichtung hinten links anzubringen. Die Anbringungshöhe ist so zu wählen, daß sich die Oberkante des SP-Schildes mindestens 300 mm und maximal 1.800 mm über der Fahrbahn befindet. Die rechte Kante des SP-Schildes darf nicht mehr als 800 mm vom äußersten Punkt des hinteren Fahrzeugumrisses entfernt sein. Davon kann nur abgewichen werden, wenn die Bauart des Fahrzeugs diese Anbringung nicht zuläßt. Die Prüfmarke ist auf der Kreisfläche oder in dem Haltering des SP-Schildes so anzubringen, daß die Pfeilspitze auf den Monat zeigt, in dem das Fahrzeug zur nächsten Sicherheitsprüfung nach den Vorschriften der Anlage VIII vorzuführen ist.

2.5 Bezug von Prüfmarken

Die Hersteller von Prüfmarken beliefern ausschließlich die Zulassungsbehörden, die Technischen Prüfstellen, die Überwachungsorganisationen und die für die Anerkennung von Werkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen zuständigen Stellen. Die Anerkennungsstellen nach Nummer 1.1 Anlage VIIIc beliefern die zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Werkstätten. Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen können Abweichendes bestimmen.

Anlage X (zu § 35e Abs. 4, § 35f, § 35i)

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1988, 1909 - 1917

1 Einteilung der Kraftomnibusse

Es werden unterschieden

1.1 Kraftomnibusse mit Stehplätzen

1.1.1 mit mehr als 16 Fahrgastplätzen

1.1.2 mit bis zu 16 Fahrgastplätzen

1.2 Kraftomnibusse ohne Stehplätze

1.2.1 mit mehr als 16 Fahrgastplätzen

1.2.2 mit bis zu 16 Fahrgastplätzen

2 Gänge und Innenraumhöhe über Plattformen

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Gang ist der Bereich im Innenraum von Kraftomnibussen, der mehr als 400 mm von den Fahrgasttüren entfernt ist. Er muß den Fahrgästen den Zugang zu jedem Sitz/jeder Sitzreihe ermöglichen.

Der Gang umfaßt nicht den bis zu 300 mm tiefen Raum vor einem Sitz/einer Sitzreihe, der für die Füße der sitzenden Fahrgäste bestimmt ist, sowie den Raum vor der letzten Sitzreihe oder Sitzbank, der nur von denjenigen Fahrgästen benutzt wird, die diese Sitze einnehmen.

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1909)

Der Gang muß so ausgelegt sein, daß der freie Durchlaß der nebenstehend abgebildeten Meßvorrichtung möglich ist.

Sitze im Bereich der vorderen Fahrgasttüren (§ 35b Abs. 2) dürfen zur Prüfung weggeklappt werden, soweit dies einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich und die Betätigungsart klar ersichtlich ist.

Die Meßvorrichtung muß bei der Prüfung senkrecht geführt werden.

Die Abmessungen der Meßvorrichtung sind der Tabelle zu entnehmen.

Die Innenraumhöhe über Plattformen muß der für den Gang geforderten Mindesthöhe (Gesamthöhe der Meßvorrichtung) entsprechen.

I	Abmessungen der	I	Kraftomnibusse mit Stehplätzen
I	Meßvorrichtung (mm)	I	mit mehr als 16 I mit bis zu 16
I		I	Fahrgastplätzen I Fahrgastplätzen
I		I	(vgl. 1.1.1) I (vgl. 1.1.2)

I	Höhe des unteren	I	
I	Zylinders h(tief)1	I	900
I	Höhe des	I	
I	Kegelstumpfes h(tief)2	I	500
I	Höhe des oberen	I	
I	Zylinders h(tief)3	I	500 (400) 2)
I	Durchmesser des	I	
I	unteren Zylinders C	I	350
I	Durchmesser des	I	
I	oberen Zylinders B 1)	I	550
I	Gesamthöhe der	I	
I	Meßvorrichtung h	I	1.900 (1.800) 2)

I	Abmessungen der	I	Kraftomnibusse ohne Stehplätze
I	Meßvorrichtung (mm)	I	mit mehr als 16 I mit bis zu 16
I		I	Fahrgastplätzen I Fahrgastplätzen
I		I	(vgl. 1.2.1) I (vgl. 1.2.2)

I	Höhe des unteren	I	
I	Zylinders h(tief)1	I	900
I	Höhe des	I	
I	Kegelstumpfes h(tief)2	I	500 (350) 3)
I	Höhe des oberen	I	
I	Zylinders h(tief)3	I	400
I	Durchmesser des	I	
I	unteren Zylinders C	I	300 (220) 4)
I	Durchmesser des	I	
I	oberen Zylinders B 1)	I	450
I	Gesamthöhe der	I	
I	Meßvorrichtung h	I	1.800 (1.650) 3)

I-----I	
I Erläuterungen:	I
I 1) Der Durchmesser der Abschrägung am oberen Ende des	I
I Zylinders muß mindestens 300 mm betragen, die Abschrägung	I
I darf 30 Grad nicht überschreiten.	I
I 2) Reduzierung möglich bei Kraftomnibussen mit Heckmotor für	I
I den Teil des Gangs hinter der Hinterachse bzw. hinter	I
I einer hinter dieser Achse befindlichen Fahrgasttür und	I
I bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen für	I
I den zweistöckigen Fahrzeugteil.	I
I 3) Reduzierung möglich bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-	I
I Kraftomnibussen für den Gang zur Heckbank des Unterdecks	I
I und im Oberdeck.	I
I 4) 220 mm bei seitlich bewegbaren Sitzen.	I
I Bei ausgefahrenen Sitzen muß ein Fußraum mit den lichten	I
I Maßen von 350 mm in der Breite und 200 mm in der Höhe	I
I vorhanden sein. Die Sitze müssen sich auch in belastetem	I
I Zustand von einer erwachsenen Person mit vertretbarem	I
I Kraftaufwand verstellen lassen.	I
I-----I	

Bei Gelenk-Kraftomnibussen muß die Meßvorrichtung auch den Gelenkabschnitt in allen möglichen Betriebsstellungen der Fahrzeuge unbehindert passieren können.

3 Fahrgastsitze

3.1 Sitzmaße

Die Abmessungen für jeden Sitzplatz müssen den in der nachfolgenden Aufstellung und in der Skizze zusammengefaßten Abmessungen entsprechen.

Alle Maße beziehen sich auf unbelastete Sitz- und Lehnenpolster.

I Breite des Sitzpolsters auf	I F >	200 mm für Einzel-	I
I jeder Seite -	I =	sitze und für	I
I gemessen ab einer durch die Mitte	I	Sitzbänke	I
I des betreffenden Sitzes	I	für zwei oder mehr	I
I verlaufenden Vertikalebene	I	Fahrgäste	I
I-----I			I
I Breite des verfügbaren Raumes -	I G >	250 mm für	I
I gemessen in einer Horizontalebene	I =	Einzelsitze	I
I entlang der Rückenlehne des	I G >	225 mm für	I
I Sitzes in einer Höhe zwischen	I =	Sitzbänke	I
I 270 und 650 mm	I	für zwei oder mehr	I
I über dem Sitzpolster	I	Fahrgäste	I
I-----I			I
I Höhe des Sitzpolsters bezogen auf	I I =	400 ... 500 mm,	I
I den Boden unter den Füßen des	I	bei Radkästen	I
I Fahrgastes -	I	ist eine	I
I gemessen vom Boden bis zu einer	I	Verringerung	I
I horizontalen Ebene, die die	I	bis auf 250 mm	I
I Oberfläche des höchstens Punktes	I	möglich	I
I des Sitzpolsters berührt	I		I
I-----I			I
I Tiefe des Sitzpolsters -	I K >	350 mm	I
I Abstand zwischen zwei Vertikal-	I =		I

I ebenen, die die Vorderseite	I	I
I der Rückenlehne und die	I	I
I Vorderkante des Sitzpolsters	I	I
I berühren - gemessen in einer	I	I
I horizontalen Ebene, die	I	I
I die Oberfläche des höchsten	I	I
I Punktes des Sitzpolsters berührt	I	I

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1911)

Einzelsitz

Durchgehender Sitz

(Sitzbänke für zwei oder mehr Fahrgäste)

Die Rückenlehnen dürfen auch einteilig ausgeführt sein.

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1911)

Tiefe des Sitzpolsters (K)

Höhe des Sitzpolsters (I)

3.2 Freiraum

Um dem Fahrgast die nötige Bewegungsfreiheit zu gewährleisten, muß der Bereich über dem unbelasteten Sitzpolster eine freie Höhe von 900 mm aufweisen. Außerdem muß der Abstand gemessen vom Boden

- im Bereich oberhalb der Sitzfläche,
- im Bereich oberhalb der Rückenlehne und
- im Bereich oberhalb des Fußraums des sitzenden Fahrgastes (bis 300 mm vor der Vorderkante des Sitzes)

mindestens 1.350 mm betragen.

In den Bereich oberhalb des Fußraums darf die Rückenlehne eines Sitzes hineinragen. Geringfügige Einschränkungen des Freiraums (z.B. für Leitungskanäle) sind zulässig.

3.3 Zwischenabstand der Sitze

Unbelastete Sitz- und Lehnenpolster müssen den nachfolgend angegebenen Maßen entsprechen; dabei muß in einer durch die Mitte des einzelnen Sitzplatzes verlaufenden Vertikalebene gemessen werden.

I gleichgerichtete Sitze:	I	I
I Abstand zwischen der Vorderseite	I	I
I der Rückenlehne eines Sitzes und	I	I
I der Rückseite der Rückenlehne	I	I
I eines Sitzes davor -	I	I
I gemessen in der Horizontalen und	I	I
I in jeder Höhe zwischen der	I	I
I Oberfläche des Sitzpolsters	I	I
I und einer Höhe von 620 mm über	I H(tief)1 > 650 mm	I
I dem Boden	I =	I
I-----I	I-----I	I
I quergestellte, einander gegenüber	I	I
I angeordnete Sitze:	I	I
I Abstand zwischen den Vorderseiten	I	I
I der Rückenlehnen -	I	I
I gemessen in Querrichtung im	I H(tief)2 > 1.300 mm	I
I höchsten Punkt der Sitzpolster	I =	I

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1912)

3.4 Sitze hinter Trennwänden

Bei Sitzen hinter einer festen Trennwand muß zwischen dieser und der Vorderseite der Rückenlehne - gemessen in einer horizontalen Ebene, die die Oberfläche des nächsten Punktes des Sitzpolsters berührt - ein freier Abstand von mindestens 630 mm vorhanden sein.

Im Bereich vom Boden bis zu einer Ebene, die 150 mm höher ist, muß der Abstand zwischen der Trennwand und dem Sitz mindestens 350 mm betragen (siehe Abbildung). Dieser Freiraum kann durch Einrichtung einer Nische in der Trennwand oder durch Rückwärtsverlagerung des Unterteil des Sitzes oder durch eine Kombination dieser beiden Möglichkeiten geschaffen werden. Wird ein Freiraum unter dem Sitz vorgesehen, so soll dieser aufwärts über die 150-mm-Ebene hinaus entlang der den vorderen Rand des Sitzaufbaus berührenden und unmittelbar unterhalb der Vorderkante des Sitzpolsters verlaufenden geneigten Ebene weitergeführt werden.

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1913)

3.5 Sitze in Längsrichtung

Sitze in Längsrichtung sind zulässig, wie Sitz- und Lehnenpolster, sind dieselben Mindestabmessungen, wie in 3.1 angegeben und dargestellt anzuwenden. Der Freiraum über den Sitzen ist gemäß 3.2 einzuhalten.

Am Beginn und Ende von Sitzbänken sowie nach jeweils 2 Sitzen müssen Armlehnen oder sonstige Halteeinrichtungen angebracht werden, die keine scharfen Kanten aufweisen und abgepolstert sind.

4 Abmessungen der Fahrgasttüren und des Bereichs bis zum Beginn des Gangs

4.1 Die Fahrgasttüren müssen die nachfolgend angegebenen Mindestabmessungen haben. Geringfügige Abrundungen oder Einschränkungen an den oberen Ecken sind zulässig.

4.1.1 Lichte Weite

- 650 mm bei Einzeltüren,
- 1.200 mm bei Doppeltüren.

Diese Abmessungen dürfen um bis zu 100 mm in Höhe von Handgriffen oder Handläufen unterschritten werden. Bei Kraftomnibussen mit bis zu 16 Fahrgastplätzen ist eine Verminderung um bis zu 250 mm zulässig an Stellen, bei denen Radkästen in den Freiraum eindringen oder der Türantrieb angeordnet ist.

4.1.2 Lichte Höhe

- 1.800 mm bei Kraftomnibussen mit Stehplätzen,
- 1.650 mm bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen,
- 1.500 mm bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit bis zu 16 Fahrgastplätzen.

4.2 Der Bereich ab der Seitenwand, in die die Fahrgasttüren eingebaut sind, ist bis zu 400 mm nach innen (Beginn des Gangs) so zu gestalten, daß der freie Durchlaß der nachfolgend dargestellten Meßvorrichtungen möglich ist.

4.2.1 Meßvorrichtung für Kraftomnibusse mit Stehplätzen und für Kraftomnibusse ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen (Maße in mm)

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBI. I 1988, 1914)

Im Falle der Benutzung der Meßvorrichtung mit $A = 1.100$ mm und $A(\text{tief})1 = 1.200$ mm bei Kraftomnibussen nach 1.1 und 1.2.1 kann alternativ ein konischer Übergang mit 500 mm Höhe und der Breite 400 mm auf 550 mm gewählt werden.

I	Maße für	I	Kraftomnibusse mit	I	Kraftomnibusse ohne	I
I	A und A(tief)1	I	Stehplätzen	I	Stehplätze	I
I	(mm)	I	(vgl. 1.1.1 und 1.1.2)	I	mit mehr als 16	I
I		I		I	Fahrgastplätzen	I
I		I		I	(vgl. 1.2.1)	I

I	-----	I
I	A I 1.100 I 950 I	I
I	A(tief)1 1) 1.200 2) I 1.100 I	I

1) Maß A(tief)1 400 mm hinter der Türöffnung (siehe 4.3).

2) Reduzierung auf 1.100 mm bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen für den zweistöckigen Fahrzeugteil möglich.

4.2.2 Meßvorrichtung für Kraftomnibusse ohne Stehplätze bis zu 16 Fahrgastplätzen (Maße in mm)

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBl. I 1988, 1915)

Verschieben der unteren Platte nach rechts oder links innerhalb der Außenkanten der oberen Platten möglich

Beispiel für eine verschobene untere Platte:

es ist die bei Verschiebung nach links maximal zulässige Stellung dargestellt

- 4.3 Die jeweilige Meßvorrichtung muß aufrecht stehend von der Ausgangsposition aus parallel zur Türöffnung geführt werden, bis die erste Stufe erreicht ist. Die Ausgangsposition ist die Stelle, wo die dem Fahrzeuginneren zugewandte Seite der Meßvorrichtung die äußere Kante der Tür berührt. Danach ist sie rechtwinklig zur wahrscheinlichen Bewegungsrichtung einer den Einstieg benutzenden Person zu bewegen. Wenn die Mittellinie der Meßvorrichtung 400 mm von der Ausgangsposition zurückgelegt hat, ist bei Kraftomnibussen mit Stehplätzen und bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen die Höhe der oberen Platte vom Maß A auf das Maß A(tief)1 zu vergrößern. Bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit bis zu 16 Fahrgastplätzen ist A(tief)1 = A (= 700 mm).

Wenn die Meßvorrichtung mehr als 400 mm zurücklegen muß, um den Fußboden (Gang) zu erreichen, ist sie so lange weiter vertikal und rechtwinklig zur wahrscheinlichen Bewegungsrichtung einer den Einstieg benutzenden Person fortzubewegen, bis die Meßvorrichtung den Fußboden (Gang) berührt.

Ob die Bedingungen des Zugangs von der senkrechten Ebene der Meßvorrichtung zum Gang hin eingehalten werden, ist mit Hilfe der für den Gang maßgebenden zylindrischen Meßvorrichtung (siehe 2) zu prüfen. Dabei ist die Ausgangsposition für die zylindrische Meßvorrichtung die Stelle, wo sie die Meßvorrichtung nach 4 berührt.

Der freie Durchgangsspielraum für die Meßvorrichtung darf den Bereich bis 300 mm vor einem Sitz und bis zur Höhe des höchstens Punktes des Sitzpolsters nicht beanspruchen.

Sitze im Bereich der vorderen Fahrgasttüren (§ 35b Abs. 2) dürfen zur Prüfung weggeklappt werden, soweit dies einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich und die Betätigungsart klar ersichtlich ist.

5 Notausstiege

5.1 Notausstiege können sein:

5.1.1 Notfenster,

ein von den Fahrgästen nur im Notfall als Ausstieg zu benutzendes Fenster, das nicht unbedingt verglast sein muß;

5.1.2 Notluke,

eine Dachöffnung, die nur im Notfall dazu bestimmt ist, von den Fahrgästen als Ausstieg benutzt zu werden;

5.1.3 Nottür,

eine Tür, die zusätzlich zu den Fahrgasttüren und einer Fahrzeugführertür vorhanden ist, von den Fahrgästen aber nur ausnahmsweise und insbesondere im Notfall als Ausstieg benutzt werden soll.

5.2 Mindestanzahl der Notausstiege

5.2.1 In Kraftomnibussen müssen Notausstiege vorhanden sein, deren Mindestanzahl nachstehender Tabelle zu entnehmen ist:

	I Notfenster	I Notluke	I Notfenster	I
	I oder Not-	I	I oder Not-	I
	I tür je	I	I tür an der	I
	I Fahrzeug-	I	I Fahrzeug-	I
	I längsseite	I	I vorder-	I
	I	I	I oder	I
	I	I	I -rückseite	I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I		I
I bis zu 16 Fahrgast-	I 1	I 1	oder 1	I
I plätzen	I	I		I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I	I	I
I bis zu 22 Fahrgast-	I 2	I 1	I 1	I
I plätzen	I	I	I	I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I	I	I
I bis zu 35 Fahrgast-	I 2	I 1	I 1	I
I plätzen	I	I	I	I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I	I	I
I bis zu 50 Fahrgast-	I 3	I 1	I 1	I
I plätzen	I	I	I	I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I	I	I
I bis zu 80 Fahrgast-	I 3	I 2	I 2	I
I plätzen	I	I	I	I
I-----I				
I Kraftomnibusse mit	I	I	I	I
I mehr als 80 Fahrgast-	I 4	I 2	I 2	I
I plätzen	I	I	I	I
I	I	I	I	I
I-----I				

Alle weiteren Fenster und Türen (ausgenommen die Fahrgast- und Fahrzeugführertüren), die die Voraussetzungen für Notausstiege erfüllen, gelten ebenfalls als Notausstiege und sind gemäß § 35f Abs. 2 deutlich zu kennzeichnen.

5.2.2 Sonderbestimmungen

5.2.2.1 Bei Kraftomnibussen, die als Gelenkfahrzeug gebaut sind, ist jedes starre Teil des Fahrzeugs im Hinblick auf die Mindestzahl der vorzusehenden Notausstiege als ein Einzelfahrzeug anzusehen; dabei ist die Anzahl der Fahrgastplätze vor und hinter dem Gelenk zugrunde zu legen.

Für die Mindestanzahl der Notfenster und der Nottüren in der Fahrzeugvorder- oder -rückseite ist die Gesamtzahl der Fahrgastplätze des Kraftomnibusses maßgebend.

- 5.2.2.2 Bei Kraftomnibussen, die als sogenannte Eineinhalbdeck-Kraftomnibusse oder Doppeldeck-Kraftomnibusse gebaut sind (Beförderung der Fahrgäste auf zwei Ebenen), ist jedes Fahrzeugdeck im Hinblick auf die Mindestzahl der vorzusehenden Notausstiege als ein Einzelfahrzeug anzusehen; dabei ist die Anzahl der Fahrgastplätze je Fahrzeugdeck zugrunde zu legen.
Für die Mindestanzahl der Notluken im Fahrzeugdach ist die Gesamtzahl der Fahrgastplätze des Kraftomnibusses maßgebend.
- 5.2.2.3 Können bei Kraftomnibussen nach 5.2.2.2 Notfenster oder Nottüren an der Fahrzeugvorder- oder -rückseite des Unterdecks aus konstruktiven Gründen nicht angebracht werden, sind für die Fahrgäste im Unterdeck ersatzweise andere Fluchtmöglichkeiten für den Notfall vorzusehen (z.B. Luken im Zwischendeck, ausreichend bemessene Zugänge vom Unterdeck zum Oberdeck).
- 5.3 Mindestabmessungen der Notausstiege
- 5.3.1 Die verschiedenen Arten der Notausstiege müssen folgende Mindestabmessungen haben:

	Höhe	Breite	Fläche	Bemerkungen
Notfenster	-	-	0,4 qm	In die Öffnungen muß ein
Notluke	-	-	0,4 qm	Rechteck von 0,5 m Höhe und 0,7 m Breite hineinpassen ^{1*)}
Nottür	1,25 m	0,55 m	0,4 qm	-

^{1*)} Für ein Notfenster in der Fahrzeugrückseite gelten die Bedingungen als erfüllt, wenn Öffnungen von 0,35 m Höhe und 1,55 m Breite bei Ausrundungsradien von 25 cm vorhanden sind.

- 5.3.2 Notfenster mit einer Fläche von 0,8 qm, in die ein Rechteck von 0,5 m Höhe und 1,4 m Breite hineinpaßt, gelten im Sinne von 5.2.1 als zwei Notausstiege.
- 5.4 Anordnung und Zugänglichkeit der Notausstiege
- 5.4.1 Notfenster und Notluken sind in Längsrichtung der Kraftomnibusse gleichmäßig zu verteilen; ihre Anordnung ist auf die Lage der Fahrgastplätze abzustimmen.
- 5.4.2 Notfenster, Notluken und Nottüren müssen gut zugänglich sein. Der direkte Raum vor ihnen darf nur so weit eingeschränkt sein, daß für erwachsene Fahrgäste der ungehinderte Zugang zu den Notausstiegen gewährleistet ist.
- 5.5 Bauliche Anforderungen an Notausstiege
- 5.5.1 Notfenster
- 5.5.1.1 Notfenster müssen sich leicht und schnell öffnen, zerstören oder entfernen lassen.
- 5.5.1.2 Bei Notfenstern, die durch Zerschlagen der Scheiben (auch Doppelscheiben) geöffnet werden, müssen die Scheiben aus Einscheiben-Sicherheitsglas (vorgespanntes Glas) hergestellt sein.
Für jedes dieser Notfenster muß eine Einschlagvorrichtung (z.B. Nothammer) vorhanden sein.
- 5.5.1.3 Notfenster mit Scharnieren oder mit Auswerfeinrichtung müssen sich nach außen öffnen lassen.
- 5.5.2 Notluken
- 5.5.2.1 Notluken müssen sich von innen und von außen leicht und schnell öffnen oder entfernen lassen.
- 5.5.2.2 Notluken aus Einscheiben-Sicherheitsglas (vorgespanntes Glas) sind zulässig; in diesem Fall muß für jede der Notluken innen im Fahrzeug eine Einschlagvorrichtung (z.B. Nothammer) vorhanden sein.
- 5.5.3 Nottüren

- 5.5.3.1 Nottüren dürfen weder als fremdkraftbetätigte Türen noch als Schiebetüren ausgeführt sein.
- 5.5.3.2 Die Nottüren müssen sich nach außen öffnen lassen und so beschaffen sein, daß selbst bei Verformung des Fahrzeugaufbaus durch einen Aufprall - ausgenommen einen Aufprall auf die Nottüren - nur eine geringe Gefahr des Verklemmens besteht.
- 5.5.3.3 Die Nottüren müssen sich von innen und von außen leicht öffnen lassen.
- 5.5.3.4 Dem Fahrzeugführer muß sinnfällig angezeigt werden, wenn Nottüren, die außerhalb seines direkten Einflußbereichs und Sichtfeldes liegen, geöffnet oder nicht vollständig geschlossen sind.
- 5.5.4 Eine Verriegelung der Notfenster, Notluken und Nottüren (z. B. für das Parken) ist zulässig; es muß dann jedoch sichergestellt sein, daß sie stets von innen durch den normalen Öffnungsmechanismus zu öffnen sind.

Anlage XI

(weggefallen)

Anlage XIa

(weggefallen)

Anlage XIb

(weggefallen)

Anlage XII (§ 34 Abs. 4 Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 5 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 3 Buchstabe b, Abs. 6 Nr. 3 Buchstabe b)

Bedingungen für die Gleichwertigkeit von Luftfederungen und bestimmten anderen Federungssystemen an der (den) Antriebsachse(n) des Fahrzeugs

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1993, 1033 - 1034

- 1 Definition der Luftfederung
Ein Federungssystem gilt als luftgefedert, wenn die Federwirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.
- 2. Gleichwertigkeit mit der Luftfederung
Ein Federungssystem wird als der Luftfederung gleichwertig anerkannt, wenn es folgende Voraussetzungen erfüllt:
 - 2.1 Während des kurzzeitigen freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs der gefederten Masse senkrecht über der Antriebsachse oder einer Achsgruppe dürfen die gemessene Frequenz und Dämpfung der Federung unter Höchstlast die unter den Nummern 2.2 bis 2.5 festgelegten Grenzwert nicht überschreiten.
 - 2.2 Jede Achse muß mit hydraulischen Dämpfern ausgerüstet sein. Bei Doppelachsen müssen die hydraulischen Dämpfer so angebracht sein, daß die Schwingung der Achsgruppe auf ein Mindestmaß reduziert wird.
 - 2.3 Das mittlere Dämpfungsverhältnis D muß über 20 % der kritischen Dämpfung der Federung im Normalzustand, d.h. mit funktionstüchtigen hydraulischen Dämpfern, betragen.
 - 2.4 Wenn alle hydraulischen Dämpfer entfernt oder außer Funktion gesetzt sind, darf das Dämpfungsverhältnis der Federung nicht mehr als 50 % des mittleren Dämpfungsverhältnisses D betragen.

2.5 Die Frequenz der gefederten Masse über der Antriebsachse oder der Achsgruppe während eines kurzzeitigen freien vertikalen Schwingungsvorgangs darf 2,0 Hz nicht überschreiten.

2.6 Unter Nummer 3 werden die Frequenz und die Dämpfung der Federung definiert. Unter Nummer 4 werden die Prüfverfahren zur Ermittlung der Frequenz- und der Dämpfungswerte beschrieben.

3 Definition von Frequenz und Dämpfung

In dieser Definition wird von einer gefederten Masse M (kg) über einer Antriebsachse oder einer Achsgruppe ausgegangen. Die Achse oder die Achsgruppe hat einen vertikalen Gesamtdruck zwischen Straßenoberfläche und gefederter Masse von K Newton/Meter (N/m) und einen Gesamtdämpfungskoeffizienten von C Newton pro Meter und Sekunde (N/ms). Z ist der Weg der gefederten Masse in vertikaler Richtung. Die Bewegungsgleichung für die freie Schwingung der gefederten Masse lautet:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Die Frequenz der Schwingung der gefederten Masse F rad/s ist:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M}}$$

Die Dämpfung ist kritisch, wenn $C = C_0$ ist, wobei

$$C_0 = 2 \sqrt{KM}$$

ist.

Das Dämpfungsverhältnis als Bruchteil des kritischen Wertes ist C/C_0 .

Die kurzzeitige freie vertikale Schwingung der gefederten Masse ergibt die in Abbildung 2 dargestellte gedämpfte Sinuskurve. Die Frequenz läßt sich durch Messung der für sämtliche zu beobachtenden Schwingungszyklen benötigten Zeit ermitteln. Die Dämpfung wird durch Messung der aufeinanderfolgenden Schwingungsspeaks, die in derselben Richtung auftreten, ermittelt. Wenn die Amplitudenpeaks des ersten und des zweiten Schwingungszyklus A_1 und A_2 sind, beträgt das Dämpfungsverhältnis D

$$D = \frac{1}{C_0} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Dabei ist \ln der natürliche Logarithmus des Amplitudenverhältnisses.

4 Prüfverfahren

Um im Test das Dämpfungsverhältnis D , das Dämpfungsverhältnis bei entfernten hydraulischen Dämpfern sowie die Frequenz F der Federung bestimmen zu können, muß das beladene Fahrzeug entweder

- a) mit geringer Geschwindigkeit (5 km/h \pm 1 km/h) über eine Schwelle von 80 mm Höhe mit dem in Abbildung 1 gezeigten Profil gefahren werden; auf Frequenz und Dämpfung ist die kurzzeitige Schwingung zu untersuchen, die sich ergibt, nachdem die Räder an der Antriebsachse die Schwelle wieder verlassen haben; oder
- b) am Fahrgestell heruntergezogen werden, so daß die Antriebsachslast das Anderthalbfache des höchsten statischen Wertes beträgt. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- c) am Fahrgestell hochgezogen werden, so daß die gefederte Masse um 80 mm über die Antriebsachse angehoben wird. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- d) anderen Verfahren unterzogen werden, sofern ihre Gleichwertigkeit vom Hersteller gegenüber der zuständigen technischen Behörde zufriedenstellend nachgewiesen wurde.

Das Fahrzeug sollte zwischen Antriebsachse und Fahrgestell senkrecht über der Achse mit einem Schwingungsschreiber versehen werden. Anhand der Zeitspanne zwischen der ersten und der zweiten Kompressionsspitze lassen sich einerseits die Frequenz F und andererseits das Amplitudenverhältnis und damit dann die Dämpfung ermitteln. Bei Doppelantriebsachsen sollten Schwingungsschreiber zwischen jeder Antriebsachse und dem Fahrgestell senkrecht über diesen Achsen angebracht werden.

Abbildung 1

Schwelle für Federungsprüfungen

... (Abbildung nicht darstellbar, BGBI. I 1993, 1034)

Abbildung 2

Gedämpfte Sinuskurve bei einer kurzzeitigen freien Schwingung

... (nicht darstellbar, BGBI. I 1993, 1034)

Anlage XIII (§ 34a Abs. 3)

Zulässige Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen in Kraftomnibussen

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1988, 1920

(1) Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt für Kraftomnibusse, wenn sie nicht im Gelegenheitsverkehr nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt sind.

(2) Berechnung der zulässigen Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen

- a) Bei der Berechnung der zulässigen Zahl der Plätze sind unter Berücksichtigung des Leergewichts, des zulässigen Gesamtgewichts und der zulässigen Achslasten des Fahrzeugs folgende Durchschnittswerte anzusetzen:
1. 68 kg als Personengewicht,
 2. 544 kg/qm als spezifischer Belastungswert für Stehplatzflächen,
 3. 100 kg/cbm als spezifischer Belastungswert für Gepäckräume,
 4. 75 kg/qm als spezifischer Belastungswert für Dachgepäckflächen.
- b) Das für die Gepäckbeförderung zu berücksichtigende Gewicht kann sowohl ganz als auch in einem im Fahrzeugschein festgelegten Anteil zusätzlich zu der nach Abschnitt a) zulässigen Zahl der Plätze für die Personenbeförderung nutzbar gemacht werden, wenn der entsprechende Gepäckraum beim Betrieb der Kraftomnibusse nicht für die Gepäckbeförderung genutzt wird.

Anlage XV (zu § 49 Abs. 3)

Zeichen "Geräuscharmes Kraftfahrzeug"

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1994, 1292

... (nicht darstellbare Abbildung)

Maße in mm

Buchstabe "G" hinsichtlich Schriftart und -größe gemäß DIN 1451, Teil 2, Ausgabe Februar 1986 (Bezugsquelle siehe § 73). Schriftgröße $h = 125\text{mm}$.

Die Farbtöne sind dem Farbtonregister RAL 840 HR des RAL Deutsches Institut für Gütersicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin, zu entnehmen, und zwar ist als Farbton zu wählen für weiß: RAL 9001 und für grün: RAL 6001.

Die Farben dürfen nicht retroreflektierend sein.

Ergänzungsbestimmung:

Das Zeichen ist an der Fahrzeugvorderseite sichtbar und fest anzubringen; es darf zusätzlich auch an der Fahrzeugrückseite angebracht sein.

Anlage XIV (zu § 48)

Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1993, 2351;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote.

1. Anwendungsbereich
Diese Anlage gilt für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge. Sie gilt nicht für Personenkraftwagen.
2. Begriffsbestimmungen
 - 2.1 Schadstoffklassen
Die Emissionen der gasförmigen Schadstoffe Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide sowie die luftverunreinigenden Partikel sind Grundlage für die Schadstoffklassen.
 - 2.2 Geräuschklassen
Die Geräuschemissionen sind Grundlage für die Geräuschklassen.
 - 2.3 EEV Klassen
Optionale Emissionsanforderungen sind Grundlage für die EEV Klassen.
 - 2.4 Partikelminderungsklassen
Die Emission der luftverunreinigenden Partikel ist Grundlage für die Partikelminderungsklassen.
3. Emissionsklassen
 - 3.1 Schadstoffklassen
 - 3.1.1 Schadstoffklasse S 1
Zur Schadstoffklasse S 1 gehören Kraftfahrzeuge, die
 1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile A der Tabelle im Abschnitt 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
 2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die im Anhang I im Abschnitt 5.3.1 der Richtlinie genannte Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen nach einem Kaltstart) nachweisen oder
 3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen I, II und III vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 4. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 96/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen I, II und III vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

5. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
6. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG der Kommission vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
7. die mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikel aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. EG Nr. L 59 S. 1) entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
8. mit Motoren ausgerüstet sind, die der ECE-Regelung Nr. 96, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 11. Oktober 1996 (BGBl. II S. 2555), zuletzt geändert durch die Änderung 1 - Verordnung vom 16. Oktober 1998 (BGBl. II S. 2738) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor entsprechen oder
9. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 (ABl. EG Nr. L 173 S. 1) entsprechen und die bei den Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG (ABl. EG Nr. L 59 S. 1) genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Der Anwendungsbereich und die Anforderungen der in Nummer 1 genannten Richtlinie können auf alle Kraftfahrzeuge nach Nummer 1 (Anwendungsbereich) ausgedehnt werden.

3.1.2 Schadstoffklasse S 2

Zur Schadstoffklasse S 2 gehören Kraftfahrzeuge, die

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile B der Tabelle im Abschnitt 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 1996 zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 40 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile B der

Tabelle im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.500 kg vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
4. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 96/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.500 kg vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
5. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
6. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG des Rates vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
7. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
8. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikel aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. EG Nr. L 59 S. 1) entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.2.3 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
9. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die

- Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
10. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 11. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 12. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 (ABl. EG Nr. L 173 S. 1) entsprechen und die bei den Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.2.3 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG (ABl. EG Nr. L 59 S. 1) genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Der Anwendungsbereich und die Anforderungen der in Nummer 1 genannten Richtlinie können auf alle Kraftfahrzeuge nach Nummer 1 (Anwendungsbereich) ausgedehnt werden.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 2 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 1.

3.1.3 Schadstoffklasse S 3

Zur Schadstoffklasse S 3 gehören Fahrzeuge, die

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

4. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
5. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
6. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
7. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
8. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppen II und III vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
9. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
10. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 3 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 2.

3.1.4 Schadstoffklasse S 4

Zur Schadstoffklasse S 4 gehören Fahrzeuge, die

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
4. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Gruppe I vorgeschriebenen Grenzwerte unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
5. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
6. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 4 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 3..

3.1.5 Schadstoffklasse S 5

Zur Schadstoffklasse S 5 gehören Fahrzeuge, die

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2

(2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder

2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 5 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 4.

3.2 Geräuschklassen

3.2.1 Geräuschklasse G 1

Zur Geräuschklasse G 1 gehören Kraftfahrzeuge, die

1. der Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 (ABl. EG Nr. L 371 S. 1) zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen oder
 2. der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (ABl. EG Nr. L 92 S. 23) zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt oder
 3. der Richtlinie 1999/101/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 41) zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt oder
4. der Anlage XXI entsprechen.

Der Anwendungsbereich und die Anforderungen der vorgenannten Richtlinien können auf alle Kraftfahrzeuge nach Nummer 1 ausgedehnt werden.

3.3 EEV Klassen

3.3.1 EEV Klasse 1

Zur EEV Klasse 1 gehören Kraftfahrzeuge, die

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder
2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Klasse EEV 1 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 5.

3.4 Partikelminderungsklassen

3.4.1 Partikelminderungsklasse PMK 01

Zur Partikelminderungsklasse PMK 01 gehören Kraftfahrzeuge, die zur Schadstoffklasse S 1 Nr. 2, 3 oder 4 gehören, nicht bereits die Grenzwerte für

die Gruppe I der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der dort genannten Richtlinie einhalten und mit einem im Sinne der Nummer 6.2 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,170 g/km nicht überschritten wird.

3.4.2 Partikelminderungsklasse PMK 0

Zur Partikelminderungsklasse PMK 0 gehören Kraftfahrzeuge, die zur

1. Schadstoffklasse S 1 Nr. 1 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,150 g/kWh bei der ESC-Prüfung nach Nummer 1.3.1 Anhang III der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 (ABl. EU Nr. L 313 S. 1) nicht überschritten wird oder
2. Schadstoffklasse S 1 Nr. 2, 3, 4, 5 oder 6 gehören und mit einem im Sinne von Nummer 6.2 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,100 g/km nicht überschritten wird oder
3. Schadstoffklasse S 1 Nr. 7, 8 oder 9 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,200 g/kWh bei der NRSC-Prüfung nach Nummer 3 Anhang III der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 225 S. 3) nicht überschritten wird oder
4. Schadstoffklasse S 2 gehören.

3.4.3 Partikelminderungsklasse PMK 1

Zur Partikelminderungsklasse PMK 1 gehören Kraftfahrzeuge, die zur

1. Schadstoffklasse S 1 Nr. 1 oder Schadstoffklasse S 2 Nr. 1 oder 2 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,100 g/kWh bei der ESC-Prüfung nach Nummer 1.3.1 Anhang III der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 (ABl. EU Nr. L 313 S. 1) nicht überschritten wird oder
2. Schadstoffklasse S 1 Nr. 2, 3, 4, 5, 6 oder Schadstoffklasse S 2 Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 oder 11 gehören und mit einem im Sinne von Nummer 6.2 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,050 g/km nicht überschritten wird oder
3. Schadstoffklasse S 1 Nr. 7, 8, 9 oder Schadstoffklasse S 2 Nr. 8 oder 12 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,100 g/kWh bei der NRSC-Prüfung nach Nummer 3 Anhang III der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 225 S. 3) nicht überschritten wird oder
4. Schadstoffklasse S 3 gehören.

3.4.4 Partikelminderungsklasse PMK 2

Zur Partikelminderungsklasse PMK 2 gehören Kraftfahrzeuge, die zur

1. Schadstoffklasse S 1 Nr. 1, Schadstoffklasse S 2 Nr. 1 oder 2 oder Schadstoffklasse S 3 Nr. 9 oder 10 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,020 g/kWh bei der ESC-Prüfung nach Nummer 1.3.1 und 0,030 g/kWh bei der ETC-Prüfung nach Nummer 1.3.3 Anhang III der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 (ABl. EU Nr. L 313 S. 1) nicht überschritten wird oder
 2. Schadstoffklasse S 1 Nr. 2, 3, 4, 5, 6, Schadstoffklasse S 2 Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 oder 11 oder Schadstoffklasse S 3 Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oder 8 gehören und mit einem im Sinne von Nummer 6.2 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,025 g/km nicht überschritten wird oder
 3. Schadstoffklasse S 1 Nr. 7, 8, 9 oder Schadstoffklasse S 2 Nr. 8 oder 12 gehören und mit einem nach Nummer 8 der Anlage XXVII genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,025 g/kWh bei der NRTC-Prüfung nach Nummer 4 Anhang III der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 225 S. 3) nicht überschritten wird oder
 4. Schadstoffklasse S 4 oder S 5
- gehören.

3.4.5 Partikelminderungsklasse PMK 3

Zur Partikelminderungsklasse PMK 3 gehören Kraftfahrzeuge, die zur

1. Schadstoffklasse S 2 Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 oder 11 oder Schadstoffklasse S 3 Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oder 8 oder Schadstoffklasse S 4 Nr. 1, 2, 3 oder 4 gehören und mit einem im Sinne von Nummer 6.2 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,0125 g/km nicht überschritten wird oder
 2. EEV Klasse 1
- gehören.

3.4.6 Partikelminderungsklasse PMK 4

Zur Partikelminderungsklasse PMK 4 gehören Kraftfahrzeuge, die zur

- Schadstoffklasse S 2 Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 oder 11 oder Schadstoffklasse S 3 Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oder 8 oder Schadstoffklasse S 4 Nr. 1, 2, 3 oder 4 gehören und mit einem im Sinne von Nummer 6 der Anlage XXVI genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,005 g/km nicht überschritten wird.

Anlage XVI (zu § 47 Abs. 2 Satz 2)

Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

(Inhalt: nicht darstellbare Tabellen, Formeln bzw. Abbildungen mit nicht erfaßtem Text einschließlich der Anhänge I bis X,

Fundstelle: BGBl. I 1988, 1936 - 1950 - wegen der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

Anlage XVII (zu § 41a Abs. 5 und 6)

Gassystemeinbauprüfungen und sonstige Gasanlagenprüfungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl I 2006, 548

1. Art und Gegenstand der Prüfung

Gasanlagenprüfungen nach dem Einbau (Gassystemeinbauprüfungen) und sonstige Gasanlagenprüfungen im Sinne des § 41a Abs. 6 sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen durchzuführen. Der ordnungsgemäße Zustand der Gasanlagen ist dabei nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien zu untersuchen.

2. Durchführung der Prüfungen, Nachweise

- 2.1 Die Prüfungen sind von hierfür nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (im Folgenden als aaSoP bezeichnet) oder den von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation betrauten Prüferingenieuren (im Folgenden als PI bezeichnet) durchzuführen.
- 2.2 Der Halter hat das Kraftfahrzeug zur Durchführung der Prüfung in einer hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder bei einem aaSoP oder PI vorzuführen.
- 2.3 Werden bei der Prüfung der Gasanlage
 - 2.3.1 keine Mängel festgestellt, so ist dies in einem Nachweis zu bescheinigen,
 - 2.3.2 Mängel festgestellt, so sind diese in einen Nachweis einzutragen. Der Halter hat die Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Kraftfahrzeug spätestens nach einem Monat zu einer erneuten Prüfung unter Vorlage des Nachweises vorzuführen.
- 2.4 Nachweise über Prüfungen sind nach einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster fälschungsschwerend auszuführen oder mit fälschungsschwerenden Merkmalen (Nachweis-Siegel mit Prägenummer) zu versehen und müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
 - Art der Prüfung,
 - Jahr, in dem das Fahrzeug erstmals in den Verkehr gekommen ist,
 - Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
 - Fahrzeugart und Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern,
 - Fahrzeug-Identifizierungsnummer (mindestens die letzten 7 Zeichen),
 - Datum der Durchführung der Prüfung,
 - Name, Anschrift und Prüfort der prüfenden Stelle,
 - Ergebnisse der Einzelprüfungen,
 - Ergebnis der Gesamtprüfung,
 - bei Gassystemeinbauprüfungen zusätzlich die in den Fahrzeugdokumenten zu ändernden Angaben als Empfehlung für die Zulassungsbehörde,
 - Unterschrift der für die Prüfung verantwortlichen Person, Kontrollnummer der Kraftfahrzeugwerkstatt und, soweit vorhanden, Nachweis-Siegel mit Prägenummer oder Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Prüfung verantwortlichen aaSoP oder PI mit Angaben über die bei der Prüfung festgestellten Mängel,
 - Anordnung der Wiedervorführpflicht.
- 2.5 Der Nachweis ist unmittelbar nach Durchführung der Prüfung zu unterzeichnen. Er ist dem Fahrzeughalter auszuhändigen.

3. Untersuchungsstelle zur Durchführung von Prüfungen

- 3.1 Die Prüfungen dürfen nur an Untersuchungsstellen durchgeführt werden, die den in Anlage VIIId Nr. 3 genannten Anforderungen entsprechen.
- 3.2 Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen oder die zuständige Anerkennungsstelle können

selbst überprüfen oder durch von ihr bestimmte sachverständige Personen oder Stellen überprüfen lassen, ob die für die Untersuchungsstellen geltenden Vorschriften eingehalten sind. Die mit den Prüfungen beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume, die zur Untersuchungsstelle gehören, während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Überprüfungen und Besichtigungen vorzunehmen. Der Inhaber der Untersuchungsstelle oder der Nutzer der Untersuchungsstelle hat diese Maßnahmen zu dulden und, soweit erforderlich, die beauftragten Personen zu unterstützen. Der Inhaber oder der Nutzer hat die Kosten der Überprüfung zu tragen.

**Anlage VIIa (zu § 41a Abs. 7 und Anlage VIII Nr. 3.1.1.2)
Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von
Gassystemeinbauprüfungen oder von wiederkehrenden und sonstigen
Gasanlagenprüfungen sowie Schulung der verantwortlichen Personen und
Fachkräfte**

Fundstelle des Originaltextes: BGBl I 2006, 549 - 551

1. Allgemeines

- 1.1 Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Gassystemeinbauprüfungen oder wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen (GWP) und sonstigen Gasanlagenprüfungen im Sinne des § 41a Abs. 6 obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstellen). Diese können die Befugnis auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen.
- 1.2 Auf das Verfahren der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Gassystemeinbauprüfungen oder wiederkehrenden und sonstigen Gasanlagenprüfungen und auf die Dokumentation der durchgeführten Prüfungen findet die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachte Richtlinie Anwendung.

2. Allgemeine Voraussetzungen für die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten

Die Anerkennung wird erteilt, wenn

- 2.1 der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen sowie die für die Durchführung von Prüfungen verantwortlichen Personen persönlich zuverlässig sind. Ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister sind jeweils vorzulegen,
- 2.2 der Antragsteller durch Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer mit seiner Eintragung in der Handwerksrolle nachweist, dass er selbst oder eine in der Betriebsstätte fest angestellte Person die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbstständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei Prüfungen festgestellten Mängel erforderlich sind,
- 2.3 der Antragsteller nachweist, dass er eine oder mehrere für die Durchführung von Prüfungen verantwortliche Personen bestellt hat. Die Durchführung der Prüfung kann auch von Fachkräften unter der Aufsicht einer verantwortlichen Person erfolgen. Die verantwortlichen Personen und Fachkräfte müssen vom Antragsteller namentlich benannt werden,
- 2.4 der Antragsteller nachweist, dass die für die Durchführung von Prüfungen verantwortlichen Personen und die Fachkräfte über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen. Dazu müssen Nachweise darüber erbracht werden, dass
 - 2.4.1 Fachkräfte eine Abschlussprüfung im anerkannten Ausbildungsberuf

- Kraftfahrzeugmechaniker,
- Kraftfahrzeugelektriker,
- Automobilmechaniker,
- Kraftfahrzeug-Mechatroniker,
- Mechaniker für Karosserieeinstandhaltungstechnik,
- Karosserie- und Fahrzeugbauer,
- Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker

erfolgreich abgeschlossen haben,

2.4.2 verantwortliche Personen eine Meisterprüfung im

- Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
- Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
- Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk,
- Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk

erfolgreich bestanden haben. Diesen Prüfungsabschlüssen stehen gleich der Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH), Ing. (grad.) oder der staatlich geprüfte Techniker der Fachrichtung Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik oder Luft- und Raumfahrttechnik/Luftfahrzeugtechnik, sofern der Betreffende nachweislich im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung oder Reparatur) tätig ist und eine mindestens dreijährige Tätigkeit oder eine Abschlussprüfung in den unter Nummer 2.4.1 genannten Ausbildungsberufen nachgewiesen werden kann,

- 2.5 der Antragsteller oder die für die Durchführung von Prüfungen verantwortlichen Personen und die Fachkräfte darüber hinaus an einer dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Gasanlagen entsprechenden Schulung nach Nummer 7 teilgenommen und diese mit einer erfolgreichen Prüfung abgeschlossen haben,
- 2.6 der Antragsteller nachweist, dass er über mindestens eine Untersuchungsstelle verfügt, die die in Anlage VIII d Nr. 3 genannten Anforderungen erfüllt,
- 2.7 der Antragsteller nachweist, dass für jede von ihm benannte Untersuchungsstelle eine Dokumentation der Betriebsorganisation erstellt wird, die interne Regeln enthält, nach denen eine ordnungsgemäße Durchführung und Nachweisführung der Prüfungen sichergestellt ist. Die Dokumentation muss mindestens der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen,
- 2.8 der Antragsteller bestätigt, dass für die mit der Durchführung der Prüfung betrauten verantwortlichen Personen und Fachkräfte eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Prüfungen entstehenden Ansprüchen besteht, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, dass er diese Versicherung aufrechterhalten wird,
- 2.9 der Antragsteller sowie die im Anerkennungsverfahren beteiligten Stellen nach Nummer 1.1 Satz 2 das Land, in dem sie tätig werden und für das der Antragsteller anerkannt wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die im Zusammenhang mit den Prüfungen von ihm oder den von ihm beauftragten verantwortlichen Personen und Fachkräften verursacht werden, und dafür den Abschluss einer entsprechenden Versicherung bestätigt, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, dass er diese Versicherung aufrechterhalten wird.

3. Nebenbestimmungen

- 3.1 Die Anerkennung kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Die Anerkennung ist nicht übertragbar.
- 3.2 Die Anerkennung ist auf bestimmte Arten von Gasanlagen zu beschränken, wenn die Voraussetzungen nach Nummer 2 nur für diese Arten nachgewiesen sind.

4. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen nach Nummer 2 nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.

5. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Voraussetzungen nach Nummer 2 weggefallen ist. Sie ist teilweise oder völlig zu widerrufen, wenn gröblich gegen die Vorschriften zur Durchführung der Prüfungen verstoßen wurde, wenn die Prüfungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden oder wenn gegen die Auflagen der Anerkennung gröblich verstoßen wurde. Sie kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von mindestens sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.

6. Aufsicht über anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

- 6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten aus. Sie kann selbst überprüfen oder überprüfen lassen,
- 6.1.1 ob die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen werden und ob die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,
- 6.1.2 in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.
- 6.2 Nummer 8.1 ist entsprechend anzuwenden.

7. Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte

7.1 Zur Durchführung der Schulungen nach Nummer 2.5 sind berechtigt:

- Kraftfahrzeughersteller,
- Kraftfahrzeugimporteure, die entweder selbst Inhaber einer allgemeinen Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeugtypen oder durch Vertrag mit einem ausländischen Kraftfahrzeughersteller alleinvertriebsberechtigt im Geltungsbereich der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind, sofern sie eine eigene Kundendienstorganisation haben,
- geeignete Stellen, die von einem der vorgenannten Kraftfahrzeughersteller oder Kraftfahrzeugimporteure beauftragt worden sind,
- Hersteller von Gasanlagen, die Inhaber einer Teilegenehmigung für mindestens eine Gesamtanlage sind,
- Importeure von Gasanlagen, die entweder selbst Inhaber einer Teilegenehmigung für mindestens eine Gesamtanlage sind oder die durch Vertrag mit einem ausländischen Hersteller von Gasanlagen, der Inhaber einer Teilegenehmigung für mindestens eine Gesamtanlage ist, alleinvertriebsberechtigt im Geltungsbereich der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind, sofern sie eine eigene Kundendienstorganisation haben,
- Stellen, die vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks in 53040 Bonn, Postfach 15 01 62, zur Durchführung von Schulungen ermächtigt worden sind, und
- Stellen, die von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle zur Durchführung von Schulungen anerkannt worden sind.

7.2 Die Schulungsstätten sind den zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen sowie dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks in 53040 Bonn, Postfach 15 01 62, unaufgefordert zu melden; dies gilt entsprechend für die Einstellung der Schulungstätigkeit. Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks erfasst zentral die Schulungsstätten und übersendet den zuständigen obersten Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jeweils zu Beginn eines Jahres eine aktuelle Zusammenfassung aller Schulungsstätten.

7.3 Die Schulung muss jeweils innerhalb von drei Jahren wiederholt und erneut mit einer erfolgreichen Prüfung abgeschlossen werden. Die Frist beginnt jeweils mit dem Monat

und Jahr, in dem erfolgreich eine Prüfung nach einer erstmaligen Schulung oder einer Wiederholungsschulung abgelegt wurde. Nach Ablauf der Frist ist erneut eine erstmalige Schulung und Prüfung abzulegen.

- 7.4 Die Schulungen und Wiederholungsschulungen, Schulungsinhalte sowie Schulungsstätten müssen die Anforderungen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Richtlinie erfüllen.

8. Aufsicht über das Anerkennungsverfahren und die Schulungen

- 8.1 Die Aufsicht über die Anerkennungsstellen und das Anerkennungsverfahren obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen. Die Aufsichtsbehörde kann selbst überprüfen oder durch die Anerkennungsstelle überprüfen lassen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind und die sich sonst aus der Anerkennung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden. Diese Überprüfung ist mindestens alle drei Jahre durchzuführen.
- 8.2 Die Aufsicht über die Schulungen obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen. Die Aufsichtsbehörde kann selbst überprüfen oder durch die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen überprüfen lassen, ob die für die Schulungsstätten geltenden Vorschriften eingehalten sind und die sich sonst aus der Ermächtigung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden. Sie können die Befugnis zur Überprüfung auf den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks übertragen. Diese Überprüfung ist mindestens alle drei Jahre durchzuführen.
- 8.3 Die mit der Überprüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume
- des Inhabers der Anerkennung oder
 - der Schulungsstätte
- während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Überprüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung oder der Inhaber oder Leiter der Schulungsstätte hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Der Inhaber der Anerkennung oder die Schulungsstätte hat die Kosten der Überprüfung zu tragen.

9. Schlussbestimmungen

- 9.1 Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, die ihre Anerkennung beeinflussen können, sind von ihr der Anerkennungsstelle unaufgefordert mitzuteilen. Zuwiderhandlungen können zum Widerruf der Anerkennung nach Nummer 5 führen.
- 9.2 Veränderungen bei Schulungsstätten, die Einfluss auf die Schulung haben, sind den in Nummer 7.2 genannten Stellen unaufgefordert zu melden. Bei Zuwiderhandlungen können die in Nummer 8.2 genannten Stellen die Durchführungen von Schulungen untersagen.

Anlage XVIII (zu § 57b Abs. 1)

Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1919 - 1920

1. Voraussetzungen für die Prüfung von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten

- 1.1 Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen nach Maßgabe des Herstellers eingebaut sein.
Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen im Kraftfahrzeug so angebracht sein, dass für den Fahrer alle notwendigen Funktionen vom Fahrersitz aus zugänglich sind.
- 1.2 Zum Zwecke des Einbaues müssen Kontrollgeräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in nicht aktiviertem Zustand geliefert worden sein, wobei alle in Kapitel III Abschnitt 20 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgeführten Kalibrierungsparameter auf geeignete und gültige Standardwerte eingestellt sein müssen. Liegt kein bestimmter Wert vor, müssen Buchstaben-Parameter auf "?" und numerische Parameter auf "0" gesetzt sein. Das Kontrollgerät muss vor der Aktivierung kalibrierfähig sein.
- 1.3 Während des Einbaues müssen alle bekannten Parameter voreingestellt worden sein.
- 1.4 Das eingebaute Kontrollgerät muss spätestens am endgültigen Einbaustandort aktiviert worden sein.
- 1.5 Gegebenenfalls erforderliche Koppelungen zwischen dem Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber und der Fahrzeugeinheit müssen automatisch während der Aktivierung des Kontrollgerätes stattfinden. Die Aktivierung des Kontrollgerätes wird durch das erstmalige Einstecken einer Werkstattkarte in eine der beiden Kartenschnittstellen automatisch ausgelöst.
- 1.6 Nach dem Einbau muss eine Kalibrierung erfolgt sein. Bei der Erstkalibrierung, die innerhalb von zwei Wochen nach dem Einbau oder nach der Zuteilung des amtlichen Kennzeichens für das Kraftfahrzeug erfolgt sein muss, je nachdem, welches Ereignis zuletzt eintritt, muss das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs eingegeben worden sein.
2. Datensicherung bei Reparatur oder Austausch des Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85
Wird im Rahmen einer Prüfung ein defektes digitales Kontrollgerät repariert oder ausgetauscht, so hat das Unternehmen, das die Prüfung durchführt, die im Speicher des defekten Gerätes befindlichen Daten auf einen Datenträger zu kopieren und hierüber eine Bescheinigung nach dem Muster im Anhang zu dieser Anlage auszustellen. Die kopierten Daten sind bis zur Weitergabe an den Berechtigten, längstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren zu speichern und nach der Weitergabe oder nach Fristablauf unverzüglich zu löschen. Ist ein Kopieren der Daten nicht möglich, so ist hierüber ebenfalls eine Bescheinigung nach dem Muster im Anhang zu dieser Anlage auszustellen. Das Unternehmen hat eine Kopie der nach Satz 1 oder Satz 3 ausgestellten Bescheinigungen für die Dauer eines Jahres in Papierform aufzubewahren.
3. Art und Gegenstand der Prüfung
Bei Kraftfahrzeugen, die mit Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten nach § 57b Abs. 1 ausgerüstet sind, ist bei der Einbauprüfung und allen weiteren Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festzustellen.
4. Durchführung der Prüfung, Nachweise
 - 4.1 Prüfungen nach § 57b Abs. 1 sind nach Maßgabe der Anlage XVIIIa durchzuführen.
 - 4.2 Das nach Abschluss der Prüfung anzubringende Einbauschild muss folgende Angaben enthalten:
 - a) Name, Anschrift oder Firmenzeichen des anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellers oder der von diesem beauftragten Kraftfahrzeugwerkstatt oder Name, Anschrift oder Firmenzeichen des anerkannten Fahrzeugherstellers, des anerkannten Fahrzeugimporteurs oder der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt,
 - b) Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges in der Form "w = ... Imp/km" bei elektronischem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät,

Wegdrehzahl des Kraftfahrzeuges in der Form "w = ... U/km" bei mechanischem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät,

c) Konstante des Kontrollgerätes in der Form "k = ... Imp/km",

d) tatsächlicher Reifenumfang in der Form "L = ... mm",

e) Reifengröße,

f) Datum der Bestimmung der Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges und der Messung des tatsächlichen Reifenumfanges und

g) Fahrzeug-Identifizierungsnummer 17-stellig (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen).

4.3 Über jede durchgeführte Prüfung ist ein Nachweis zu führen. In dem Nachweis sind anzugeben:

a) bei Prüfungen nach § 57b Abs. 1 Halter, Hersteller, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen) sowie amtliches Kennzeichen des betreffenden Kraftfahrzeuges, das Ergebnis der Prüfung und das Datum der Anbringung des Einbauschildes,

b) bei Einbauprüfungen im Sinne des § 57b Abs. 4 die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen) des betreffenden Kraftfahrzeuges, das Ergebnis der Prüfung und das Datum der Anbringung des Einbauschildes.

Der Prüfnachweis ist von dem Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt hat, drei Jahre lang aufzubewahren und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

5. Plombierung

5.1 Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

- jeder Anschluss, sofern es bei einer Trennung der Verbindung zu nicht nachweisbaren Änderungen oder nicht feststellbaren Datenverlusten kommen würde, und
- das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt.

5.2 Die genannten Plombierungen dürfen entfernt werden:

- in Notfällen,
- um einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder ein anderes der Sicherheit im Straßenverkehr dienendes Gerät einzubauen, zu justieren oder zu reparieren, sofern das Kontrollgerät auch dann noch zuverlässig und ordnungsgemäß arbeitet und von einem anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller, einer von diesem beauftragten Werkstatt oder von einer anerkannten Werkstatt unmittelbar nach dem Einbau des Geschwindigkeitsbegrenzers oder des anderen der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Gerätes, spätestens jedoch sieben Tage nach der Entfernung, wieder plombiert wird,
- zur Prüfung der Funktion des Geschwindigkeitsbegrenzers im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder Prüflingenieur; die Plombierung ist durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder Prüflingenieur unmittelbar nach Abschluss der Funktionsprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers wieder herzustellen.

5.3 Jede Verletzung der Plombierung muss Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein. Die Begründung ist für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

Anhang (zu Anlage XVIII)

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 2005, 1921

Muster
**für eine Bescheinigung über das Herunterladen von Daten/
über die Unmöglichkeit des Herunterladens von Daten**

Vorbemerkung

Wird bei einem Kraftfahrzeug das Kontrollgerät ausgetauscht oder besteht die Möglichkeit, dass nach einer Reparatur nicht mehr auf die im Massenspeicher gespeicherten Daten zugegriffen werden kann, ist das betroffene Transportunternehmen davon in Kenntnis zu setzen, dass die im Kontrollgerät gespeicherten Daten entweder heruntergeladen worden sind und diesem Unternehmen auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden, oder dass die im Kontrollgerät gespeicherten Daten nicht heruntergeladen werden konnten. Dies hat durch die Ausstellung einer Bescheinigung nach dem beigefügten Muster zu erfolgen.

Bescheinigungen können in "Heftform" und nach Bedarf in zwei- oder dreifacher Ausfertigung erstellt werden. Sie sind in der Überschrift mit der Länderkennzahl 1 für Deutschland und einer fortlaufenden Nummerierung zu versehen, die durch Schrägstrich von der Länderkennzahl abzugrenzen ist. Das Original ist zusammen mit der Rechnung für die ausgeführten Arbeiten dem Fahrer auszuhändigen oder kann dem Transportunternehmen per Post zugeleitet werden. Eine Ausfertigung verbleibt im Heft und wird bei dem Unternehmen, das die Bescheinigung ausgestellt hat, zur Prüfung durch die zuständige Behörde verwahrt.

Die Bescheinigung ist zu unterschreiben und mit einem Firmenstempel zu versehen.

Muster

Bescheinigung Nummer: 1/XXXX

Kontrollgerät nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

**Bescheinigung über das Herunterladen von Daten/über die Unmöglichkeit
des Herunterladens von Daten *)**

1 Das Kontrollgerät, das nachfolgend unter Nummer 2 beschrieben ist
und im Fahrzeug mit dem amtlichen
Kennzeichen:
eingebaut war/ist *), wurde ausgetauscht/repariert *) am:
(Datum)

Angaben zum Kontrollgerät

2 Hersteller:
Modell: Seriennummer:
3 Die im Kontrollgerät gespeicherten Daten *)
(a) **wurden heruntergeladen** und können zur Verfügung gestellt werden
(siehe nachfolgende Bemerkungen)
(b) **konnten nicht heruntergeladen werden** und sind daher nicht
verfügbar,
- weil
- folgende Versuche zur Reparatur des Kontrollgerätes, die ein
Herunterladen der Daten ermöglichen sollten,
wurden unternommen:

Bemerkungen

(a) Heruntergeladene Daten können nur dem betroffenen Transportunternehmen

zur Verfügung gestellt werden, d. h. dem Unternehmen, das sich mittels einer Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingeloggt hat.

- (b) Nur Daten, die sich auf das betroffene Transportunternehmen beziehen, können diesem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.
- (c) Für den Zugriff auf die Daten ist ein Berechtigungsnachweis erforderlich.
- (d) Die Daten werden nur auf Antrag übermittelt. Der Antrag ist schriftlich an die unten genannte Adresse des Unternehmens zu richten, das die Daten zur Übermittlung bereithält. In dem Antrag ist anzugeben, wie die Daten übermittelt werden sollen (z. B. per Einschreiben, E-Mail etc.).
- (e) Die Daten werden nur für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem unter Nummer 1 genannten Tag aufbewahrt und nach Ablauf dieses Zeitraums vernichtet.
- (f) Für die Übermittlung der Daten wird ein Entgelt in Höhe von Euro erhoben.

Unternehmen, das die Daten zur Übermittlung bereithält:

Datum, Unterschrift, Firmenstempel

*) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage XVIIIa (zu § 57b Abs. 1)

Durchführung der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1922 - 1925;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

- 1. Allgemeines
Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sind nach den Vorschriften dieser Anlage unter Beachtung der gegebenenfalls dazu im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlichten Richtlinien durchzuführen.
- 2. Prüfungsfälle
 - 2.1 Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten nach § 57b sind durchzuführen
 - a) nach dem Einbau,
 - b) mindestens einmal innerhalb von 2 Jahren nach der letzten Prüfung,
 - c) nach jeder Reparatur an der Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteeinrichtung,
 - d) nach jeder Änderung der Wegdrehzahl/Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges und
 - e) nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges, die sich aus der Änderung der Reifengröße ergibt.
 - 2.2 An Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind zusätzlich Prüfungen durchzuführen
 - a) nach jeder Änderung des amtlichen Kennzeichens des Kraftfahrzeuges oder
 - b) wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht.
- 3. Durchführung der Prüfung
 - 3.1 Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85
 - 3.1.1 Einbau, Funktionsprobe und Nachprüfung (bei Prüfungen nach Nummer 2.1).
 - 3.1.1.1 Der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät ist in das Fahrzeug einzubauen sowie mechanisch und elektrisch anzuschließen.
 - 3.1.1.2 Es ist eine Funktionsprobefahrt durchzuführen (entfällt bei Rollenprüfstand).

- 3.1.1.3 Die Anlage ist an den lösbaren mechanischen oder elektrischen Verbindungen mit Plombenzeichen zu plombieren.
- 3.1.1.4 Bei Nachprüfungen des eingebauten Fahrtschreibers oder Kontrollgerätes in den Fällen der Nummer 2.1 Buchstabe b bis e wird die angegliche Wegdrehzahl geprüft und im Einbauschild unter w eingetragen; bei Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten mit elektronischer Angleichung der Gerätekonstante an die Wegimpulszahl des Fahrzeuges wird die Wegimpulszahl geprüft und im Einbauschild unter w eingetragen.
- 3.1.2 Angleichung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes an das Kraftfahrzeug
 - 3.1.2.1 Die Gerätekonstante auf dem Einbauschild ist festzustellen.
 - 3.1.2.2 Das Wegdrehzahl- oder Wegimpulsmessgerät ist am Fahrzeug anzuschließen, danach ist das Fahrzeug abzurollen.
 - 3.1.2.3 Die Wegdrehzahl/Wegimpulszahl w ist auf einer geeigneten ebenen Prüfstrecke von mindestens 40 m festzustellen; ersatzweise kann eine 20 m lange Messstrecke bei Verwendung eines elektronischen Wegimpulszahlmessgerätes gewählt werden.
 - 3.1.2.4 Die Messung der Wegdrehzahl/Wegimpulszahl w kann auch auf einem für diese Zwecke geeigneten Rollenprüfstand durchgeführt werden (w = Anzahl der Umdrehungen oder Impulse des Geräteanschlusses am Fahrzeug bezogen auf eine Wegstrecke von 1 km).
 - 3.1.2.5 Bei Fahrtschreibern und Kontrollgeräten mit mechanischer Angleichung ist die Wegdrehzahl w an Gerätekonstante k innerhalb $\pm 2\%$ so anzugleichen, dass das Gerät im eingebauten Zustand die Fehlergrenze nach Anhang I Kapitel III Buchstabe f Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten kann. Die Angleichung ist mittels Zwischengetriebe vorzunehmen und auf Einhaltung der Fehlergrenzen zu überprüfen. Bei Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten mit elektronischer Angleichung der Gerätekonstante an die Wegimpulszahl des Fahrzeuges sind ebenfalls die Fehlergrenzen nach Anhang I Kapitel III Buchstabe f Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einzuhalten.
 - 3.1.2.6 Die Messung des Fahrzeuges ist wie folgt vorzunehmen:
 - a) mit unbeladenem Fahrzeug in fahrbereitem Zustand nur mit einem Fahrer besetzt,
 - b) mit verkehrssicheren Fahrzeugreifen und dem vom Fahrzeughersteller empfohlenen Innendruck,
 - c) durch nachfolgend beschriebene Bewegung des Fahrzeuges:
Das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 ± 5 km/h fortbewegen. Die Messstrecke muss mindestens 1.000 m betragen.
Die Prüfung kann auch mit anderen Methoden, wie z. B. auf einem Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.
 - 3.1.2.7 Der nach Nummer 3.1.2.6 Buchstabe a und b zu berücksichtigende Normalzustand des Fahrzeuges kann aus anderen betrieblichen Zuständen des Fahrzeuges durch Korrektur der zugehörigen Messwerte rechnerisch angenähert sein (vgl. die Korrekturwerte bzw. die Korrekturtabellen der Fahrtschreiberhersteller).
 - 3.1.2.8 Die Antriebswelle ist auf gute Verlegung und einwandfreien Lauf zu prüfen.
- 3.1.3 Untersuchung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes auf Eigenfehler (bei Prüfungen nach Nummer 2.1 Buchstabe a bis c)
- 3.1.3.1 Das Schaublatt ist mit den Fahrzeugdaten und Datum auszufüllen und in den Fahrtschreiber oder in das Kontrollgerät einzulegen.

- 3.1.3.2 Der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät ist als separate Komponente mit einem Prüfgerät zu kontrollieren; dabei dürfen die Abweichungen höchstens betragen:
- a) zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 1%, bezogen auf 1.000 m,
 - b) Geschwindigkeit:
+/- 3 km/h (gilt bis Messbereich 125 km/h),
 - c) Zeit:
+/- 2 Minuten pro Tag oder
+/- 10 Minuten nach 7 Tagen.
- 3.1.3.3 Es ist ein Prüfdiagramm wie folgt zu erstellen:
- a) Es sind drei Messpunkte nach Geschwindigkeitsanzeige anzufahren (z. B. 40, 80, 120 für Messbereich 125 km/h).
 - b) Leitliniendiagramm
Es ist kurzzeitig bis zum Endpunkt hochzufahren und das Prüfgerät ist nach ca. 60 Sekunden auszuschalten = zeitlose Abfalllinie.
 - c) Es ist wieder bis zum Endpunkt hochzufahren und danach in drei Stufen mit jeweils 60 Sekunden Verharrung auf jeden Messpunkt abwärts zu schreiben.
 - d) Das Prüfschaublatt ist durch ein Auswertgerät mit Lupe zu kontrollieren. Bei nichtauswertbarem Aufschrieb muss der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät instand gesetzt werden; anschließend ist die Überprüfung nach Nummer 3.1.3 zu wiederholen.
- 3.1.3.4 Die Prüfung nach Nummer 3.1.3 entfällt beim Einbau, wenn die Prüfung bereits vom Gerätehersteller vorgenommen wurde und nicht länger als ein Jahr zurückliegt.
- 3.2 Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen von Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85
- 3.2.1 Bei neuen oder reparierten Kontrollgeräten wird die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Anzeigen und Aufzeichnungen innerhalb der in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 festgelegten Fehlergrenzen durch die vom Hersteller oder der Werkstatt vorgenommene Plombierung bestätigt und muss beim Einbau oder der Eingabe des Fahrzeugkennzeichens nicht nochmals überprüft werden, sondern es sind lediglich die Prüfungen nach Nummer 3.2.3 Buchstabe c bis f durchzuführen.
- 3.2.2 Einbauprüfung
Beim Einbau in ein Fahrzeug muss die Gesamtanlage (einschließlich Kontrollgerät) den Vorschriften über die in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 festgelegten Fehlergrenzen entsprechen.
- 3.2.3 Regelmäßige Nachprüfung
Regelmäßige Nachprüfungen müssen bei jedem der unter Nummer 2 aufgeführten Prüfungsfälle erfolgen. Überprüft werden mindestens:
- a) die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Kontrollgerätes einschließlich der Datenspeicherung auf den Kontrollgerätkarten,
 - b) die Einhaltung der in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 aufgeführten Fehlergrenzen des Gerätes in eingebautem Zustand,
 - c) das Vorhandensein des Prüfzeichens auf dem Kontrollgerät,
 - d) das Vorhandensein des Einbauschildes,
 - e) die Unversehrtheit der Plombierung des Gerätes und der anderen Einbauteile,
 - f) die Reifengröße und der tatsächliche Reifenumfang.
- Bestandteil der Überprüfung muss eine Kalibrierung nach Nummer 3.3 sein.
- 3.2.4 Messung der Anzeigefehler

Die Messung der Anzeigefehler beim Einbau und während der Benutzung wird unter folgenden Bedingungen, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind, durchgeführt:

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
- Reifendrucke gemäß Angaben des Herstellers,
- Reifenabnutzung innerhalb der zulässigen Grenzen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- Bewegung des Fahrzeuges:
Das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 +/- 5 km/h fortbewegen. Die Messstrecke muss mindestens 1.000 m betragen.
Die Prüfung kann auch mit anderen Methoden, wie z. B. auf einem Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.

3.2.5 Fehlergrenzen

3.2.5.1 Messung der zurückgelegten Wegstrecke

3.2.5.1.1 Die Messung kann erfolgen:

- als Kumulierung der Vorwärts- und der Rückwärtsfahrt oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

3.2.5.1.2 Das Kontrollgerät muss Wegstrecken von 0 bis 9.999.999,9 km messen können.

3.2.5.1.3 Die simuliert gemessene Wegstrecke muss innerhalb folgender Fehlergrenzen liegen (Strecken von mindestens 1.000 m):

- +/- 1% vor dem Einbau,
- +/- 2% beim Einbau und bei den regelmäßigen Nachprüfungen,
- +/- 4% während des Betriebes.

3.2.5.1.4 Die Wegstreckenmessung hat auf mindestens 0,1 km genau zu erfolgen.

3.2.5.2 Geschwindigkeitsmessung

3.2.5.2.1 Das Kontrollgerät muss Geschwindigkeiten von 0 bis 220 km/h messen können.

3.2.5.2.2 Zur Gewährleistung einer zulässigen Fehlergrenze der angezeigten Geschwindigkeit im Betrieb von +/- 6 km/h und unter der Berücksichtigung

- einer Fehlergrenze von +/- 2 km/h für Eingangsabweichung (Reifenabweichung),
- einer Fehlergrenze von +/- 1 km/h beim Einbau oder der regelmäßigen Nachprüfung

darf das Kontrollgerät bei Geschwindigkeiten zwischen 20 und 180 km/h und bei Wegimpulszahlen des Fahrzeuges zwischen 4.000 bis 25.000 Imp/km die Geschwindigkeit innerhalb einer Fehlergrenze von +/- 1 km/h (bei konstanter Geschwindigkeit) messen. Aufgrund der Auflösung der Datenspeicherung ergibt sich eine weitere zulässige Fehlergrenze von 0,5 km/h für die im Kontrollgerät gespeicherte Geschwindigkeit.

3.2.5.2.3 Die Geschwindigkeitsmessung muss auf mindestens 1 km/h genau erfolgen.

3.2.6 Die Prüfabläufe und die Erstellung des Prüfdiagramms müssen nach den Vorgaben des Kontrollgeräteherstellers erfolgen.

3.3 Kalibrierung

Bei der Kalibrierung müssen folgende Vorgänge ausgeführt werden:

- a) Koppelung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers mit der Fahrzeugeinheit,
- b) digitale Angleichung der Konstante des Kontrollgerätes (k) an die Wegimpulszahl (w) des Fahrzeuges (Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteneinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegimpulszahl gebracht werden, für die das Gerät abgestimmt wurde),

- c) Kontrolle und gegebenenfalls Einstellung der aktuellen Uhrzeit (UTC-Zeit), gegebenenfalls die Einstellung des aktuellen Kilometerstandes (Gerätetausch),
- d) Aktualisierung der im Massenspeicher gespeicherten Kenndaten des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers,
- e) Aktualisierung oder Bestätigung der anderen dem Kontrollgerät bekannten Parameter wie:
 - Fahrzeugkennung:
 - Fahrzeugkennzeichen,
 - Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
 - zulassender Mitgliedstaat (Country Code);
 - Fahrzeugmerkmale:
 - Wegimpulszahl (w),
 - Konstante (k),
 - Reifenumfang (L),
 - Reifengröße,
 - UTC-Zeit,
 - aktueller Kilometerstand,
 - Wert der gesetzlich vorgeschriebenen Abregelgeschwindigkeit des Fahrzeuges.

Nach der Kalibrierung muss ein Ausdruck der technischen Daten am Kontrollgerät sowie ein Download der Werkstattkartendaten erstellt werden. Das Kalibrierungsprotokoll muss zusammen mit dem Prüfnachweis für drei Jahre aufbewahrt werden.

Anlage XVIIIb (zu § 57b Abs. 3 und 4)

Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1926;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

- 1. Allgemeines
 - 1.1 Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sind unter gleichen Voraussetzungen und nach gleichen technischen Standards durchzuführen.
 - 1.2 Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte dürfen nur an Stellen durchgeführt werden, an denen die in dieser Anlage beschriebenen Einrichtungen, Ausstattungen und Unterlagen für die Durchführung der Prüfungen vorhanden sind (Prüfstellen).
 - 1.3 Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden Vorschriften ist von dem Betreiber der Prüfungsstelle sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes unzulässig.
- 2. Einrichtungen und Ausstattungen
 - In Abhängigkeit von den durchzuführenden Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen ständig vorhanden sein:
 - 2.1 Grundausrüstung:
 - a) Grube, Hebebühne oder Rampe,
 - b) geeigneter und eichfähiger Rollenprüfstand oder entsprechend genaue Messeinrichtung,
 - c) eichfähige Prüfgeräte für Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessungen sowie für den entsprechenden Aufschrieb,
 - d) eichfähiges Wegdrehzahlmessgerät,

- e) Auswertegerät mit Lupe für Schaublattprüfungen,
- f) Uhrenprüfgerät,
- g) Prüfschablonen,
- h) Plombiereinrichtung und Plombierungszeichen,
- i) Reifenfüllanlage mit geeichtem Reifenluftdruckmessgerät,
- j) Werkzeuge und weitere Messgeräte nach Weisung des Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellers.

2.2 Zusatzausstattung für Prüfungen an Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85:

- a) eine Werkstattkarte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,
- b) eine Einrichtung zum Herunterladen der Kontrollgerätedaten und beim Gerätetausch zur Weitergabe der Massenspeicherdaten an den Fahrzeughalter,
- c) ein eichfähiges Prüfgerät zur Programmierung der Geräteparameter nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,
- d) eine Einrichtung für die elektronische Archivierung und Sicherung der Prüfungsdaten zu den durchgeführten Prüfungen.

Die gespeicherten Prüfungsdaten, die Plombiereinrichtungen, die Werkstattkarten sowie die Formulare zur Bestätigung über die Unmöglichkeit des Herunterladens der Daten sind durch geeignete Maßnahmen gegen unberechtigten Zugriff und Diebstahl zu schützen.

2.3 Zur laufenden Unterrichtung der für die Durchführung der Prüfung eingesetzten verantwortlichen Fachkräfte sind die nachfolgend aufgeführten Unterlagen bereit und auf dem aktuellen Stand zu halten:

- a) die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der jeweils aktuellen Fassung,
- b) die im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlichten Richtlinien, die für die Durchführung der Prüfung erforderlich sind,
- c) Technische Daten und Prüfanleitungen der in Frage kommenden Fahrtschreiber und Kontrollgeräte und
- d) eine Übersicht über die erfolgte Schulung der zur Prüfung eingesetzten Fachkräfte unter Angabe der Art der Schulung und des Datums, bis zu dem die Schulung der jeweiligen Fachkraft spätestens erneut durchgeführt werden muss.

Anlage XVIIIc (zu § 57b Abs. 3 und 4)

Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Prüfungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1927 - 1928

1. Allgemeines

1.1 Die Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern für die Durchführung von Prüfungen allgemein sowie von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Einbauprüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte obliegt der obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen.

1.2 Die Anerkennung kann erteilt werden

- a) zur Vornahme der Prüfungen durch den Antragsteller selbst,
- b) für Kontrollgerätehersteller auch zur Beauftragung von Kraftfahrzeugwerkstätten, die die Prüfungen vornehmen.

Lässt der Antragsteller die Prüfungen durch von ihm beauftragte Kraftfahrzeugwerkstätten vornehmen, muss er nachweisen, dass er durch entsprechende Überwachungs- und Weisungsbefugnisse sichergestellt hat, dass bei den Werkstätten die Voraussetzungen der Anlage XVIIIb und der Anlage XVIIIId Nr. 2 und 3 vorliegen und die Durchführung der Prüfungen ordnungsgemäß erfolgt. Eine Kraftfahrzeugwerkstatt, die bereits für die Prüfung von Kontrollgeräten und Fahrtschreibern nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ermächtigt ist, kann, sofern sie die notwendigen Bedingungen an Ausrüstung, Schulung und Sicherheit erfüllt, zur Durchführung der Prüfungen von Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vom bisherigen Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller beauftragt werden. Sofern eine Kraftfahrzeugwerkstatt eine Erweiterung beantragt, ist diese nur zu erteilen, wenn die Voraussetzungen für eine Prüfberechtigung für Kontrollgeräte nach Anhang I und Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erfüllt sind. Der Hersteller darf keine Werkstatt beauftragen, die bereits selbst von einer Anerkennungsstelle nach Anlage XVIIIId anerkannt ist oder deren Anerkennung wegen Missachtung einschlägiger Vorschriften dauerhaft entzogen wurde.

- 1.3 Für die Anerkennung muss der Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nachweisen, dass er Inhaber einer allgemeinen Bauartgenehmigung für Fahrtschreiber nach § 22a dieser Verordnung oder einer EG-Bauartgenehmigung für Kontrollgeräte nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist.
- 1.4 Fahrzeugimporteure können wie Fahrzeughersteller im Sinne dieser Anlage für die Einbauprüfung anerkannt werden, wenn sie an Fahrzeugen, die außerhalb des Geltungsbereichs der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hergestellt worden sind, für den jeweiligen Fahrzeughersteller die Einbauprüfung vornehmen.
2. Allgemeine Voraussetzungen
 - 2.1 Voraussetzung für eine Anerkennung ist, dass der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung befugten Personen sowie die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte persönlich zuverlässig sind. Ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister sind jeweils vorzulegen.
 - 2.2 Die Anerkennung zur Durchführung der Prüfungen durch den Antragsteller kann erteilt werden, wenn er nachweist, dass er die Anforderungen der Anlage XVIIIId, ausgenommen Nummer 2.2, erfüllt und über mindestens eine Prüfstelle nach Anlage XVIIIb verfügt.
3. Nebenbestimmungen

Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und dass die Sicherheit nach Maßgabe der Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewährleistet ist.
4. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.
5. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Sie ist auch dann zu widerrufen, wenn der Antragsteller vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen die Vorschriften zur Durchführung der Prüfungen verstoßen hat, wenn die Prüfungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden, die Sicherheit nach Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht gewährleistet ist oder wenn die mit der Anerkennung verbundenen Auflagen nicht eingehalten worden sind. Die Anerkennung kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.
6. Aufsicht

- 6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Unternehmen aus. Sie prüft oder lässt prüfen,
- a) ob die sich aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,
 - b) ob die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte durch den Antragsteller ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen worden sind und
 - c) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.
- 6.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
7. Schlussbestimmungen
- Die zur Durchführung der Prüfung anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller sowie die anerkannten Fahrzeughersteller und Importeure haben alle Veränderungen, die ihre Anerkennung beeinflussen können, der Anerkennungsstelle unverzüglich und unaufgefordert mitzuteilen.

Anlage XVIIIId (zu § 57b Abs. 3 und 4)

Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen sowie Schulung der mit der Prüfung beauftragten Fachkräfte

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1929 - 1931;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Allgemeines
 - 1.1 Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstelle). Diese können die Befugnis auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen. Die Anerkennungsstelle darf keine Werkstatt anerkennen, die bereits von einem anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nach Anlage XVIIIId beauftragt ist oder deren Anerkennung wegen Missachtung einschlägiger Vorschriften dauerhaft entzogen wurde.
 - 1.2 Für die nach Nummer 2.5 vorgeschriebenen Schulungen und Wiederholungsschulungen und für das Verfahren der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten wird eine Richtlinie im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlicht.
 - 1.3 Die Anerkennung nach Nummer 1.1 und die Erfüllung der in Nummer 2 bestimmten persönlichen Voraussetzungen sind Grundlage für die Zuteilung der Werkstattkarten. Die Werkstattkarte wird jeweils mit den Daten der Kraftfahrzeugwerkstatt sowie der für die Durchführung der Prüfung verantwortlichen Fachkraft personalisiert. Bei Wegfall der Prüfberechtigung der Kraftfahrzeugwerkstatt oder einer verantwortlichen Fachkraft oder beim Ausscheiden einer verantwortlichen Fachkraft aus dem Unternehmen sowie bei Nichteinhaltung der in Nummer 2.5 festgelegten Nachschulungsfrist sind die betroffenen Werkstattkarten durch die Kraftfahrzeugwerkstatt an die ausgebende Stelle zurückzugeben.
2. Persönliche Voraussetzungen für die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten
 - 2.1 Der Antragsteller, bei juristischen Personen, die nach Gesetz oder Satzungen zur Vertretung berufenen Personen, sowie die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte müssen

persönlich zuverlässig sein und ein Führungszeugnis und einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen.

- 2.2 Der Antragsteller muss durch die Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer die Eintragung in die Handwerksrolle nachweisen, dass er selbst oder der Betriebsleiter somit die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei der Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte festgestellten Mängel erforderlich sind.
- 2.3 Der Antragsteller muss nachweisen, dass er für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortliche Fachkräfte beschäftigt. Diese müssen vom Antragsteller namentlich benannt werden.
- 2.4 Der Antragsteller muss nachweisen, dass die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen, wobei die verantwortlichen Fachkräfte
- a) eine erfolgreiche Abschlussprüfung in einem der folgenden Ausbildungsberufe nachweisen müssen:
 - Kraftfahrzeugmechaniker,
 - Kraftfahrzeugelektriker,
 - Automobilmechaniker,
 - Kfz-Mechatroniker,
 - Mechaniker für Karosserieeinstandhaltungstechnik,
 - Karosserie- und Fahrzeugbauer,
 - Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker,
 - Metallbauer, Fachrichtung Fahrzeugbau,
 - Metallbauer, Fachrichtung Nutzfahrzeugbau,
 - Landmaschinenmechaniker,
 - Land- und Baumaschinenmechaniker oder
 - b) eine erfolgreiche Meisterprüfung in einem der folgenden Berufe nachweisen müssen:
 - Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
 - Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk,
 - Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk,
 - Metallbauer-Handwerk (Fachrichtung Fahrzeugbau),
 - Metallbauer-Handwerk (Schwerpunkt Nutzfahrzeugbau),
 - Landmaschinenmechaniker-Handwerk oder
 - c) als Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH) oder Ing. (grad.) der Fachrichtung Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik oder Luft- und Raumfahrttechnik/Luftfahrzeugtechnik nachweisen müssen:
 - eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung und Reparatur) oder
 - eine Abschlussprüfung in den vorgenannten Ausbildungsberufen.
- 2.5 Die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte müssen darüber hinaus eine dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Fahrtschreiber und Kontrollgeräte entsprechende Schulung nach Maßgabe der Nummer 8 erfolgreich abgeschlossen haben, wobei die Frist für die Wiederholungsschulungen maximal 36 Monate beträgt, beginnend mit dem Monat und Jahr, in dem erfolgreich eine Abschlussprüfung nach einer erstmaligen Schulung oder einer Wiederholungsschulung abgelegt wurde. Wird die Frist um mehr als zwei Monate überschritten, ist statt einer Wiederholungsschulung eine erstmalige Schulung durchzuführen.

- 2.6 Der Antragsteller muss nachweisen, dass die von ihm benannte Prüfstelle den Anforderungen der Anlage XVIIIb entspricht.
- 2.7 Die Anerkennung ist nicht übertragbar.
- 3. Handhabung der Werkstattkarte
 - 3.1 Die Kraftfahrzeugwerkstatt und die zur Führung der Geschäfte bestimmte Person sind für die ordnungsgemäße Nutzung der Werkstattkarte verantwortlich. Sie hat die verantwortlichen Fachkräfte hierüber jährlich zu belehren. Die Belehrung ist schriftlich festzuhalten.
 - 3.2 Die Kraftfahrzeugwerkstatt hat sicherzustellen, dass die Werkstattkarte nicht missbräuchlich oder durch unbefugte Personen verwendet wird. Sie darf nur von der verantwortlichen Fachkraft, auf die sie ausgestellt ist, verwendet werden. Sie ist innerhalb der Werkstatt sicher und gegen unbefugte Zugriffe geschützt aufzubewahren und darf außerhalb der Werkstatt nur zum ordnungsgemäßen Gebrauch mitgeführt werden, soweit dies in konkreten Einzelfällen notwendig ist. Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte sind der ausgebenden Behörde oder Stelle unverzüglich anzuzeigen. Gleiches gilt, wenn die verantwortliche Fachkraft unter Mitnahme der Werkstattkarte ihr Arbeitsverhältnis auflöst und die Kraftfahrzeugwerkstatt die Karte nicht beschaffen kann. Die Kraftfahrzeugwerkstatt hat nachzuweisen, dass es ihr nicht möglich ist, die Werkstattkarte zurückzuerlangen.
 - 3.3 Die Kraftfahrzeugwerkstatt führt zu Kontrollzwecken einen kontinuierlichen Nachweis über die jeweilige Verwendung der ihren verantwortlichen Fachkräften erteilten Werkstattkarten. Zu diesem Zweck sind die im Speicherchip der Werkstattkarten vorhandenen Daten regelmäßig auf einen Datenträger zu kopieren. Die Daten sind mindestens drei Jahre zu speichern.
- 4. Nebenbestimmungen

Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und dass die Sicherheit nach Maßgabe der Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewährleistet ist.
- 5. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.
- 6. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Sie ist auch dann zu widerrufen, wenn die Kraftfahrzeugwerkstatt vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen die Vorschriften zur Durchführung der Prüfungen verstoßen hat, wenn die Prüfungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden, die Sicherheit nach Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht gewährleistet ist oder wenn die mit der Anerkennung verbundenen Auflagen nicht eingehalten worden sind. Die Anerkennung kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.
- 7. Aufsicht
 - 7.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht aus. Sie prüft selbst oder lässt prüfen,
 - a) ob die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,
 - b) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist und
 - c) ob die in Nummer 8 vorgeschriebenen Schulungen durchgeführt werden.Die Prüfungen sind regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, durchzuführen. Die Prüfungen sind zu dokumentieren.

- 7.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
8. Schulung der verantwortlichen Fachkräfte
- 8.1 Die Schulung nach Nummer 2.5 kann durchgeführt werden durch
- Hersteller für Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte,
 - von einem Hersteller für Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte autorisierte und für solche Schulungen geeignete Stellen oder
 - vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks autorisierte und für solche Schulungen geeignete Bildungsstätten des Handwerks.
- 8.2 Schulungsstätten sind den örtlich zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen unaufgefordert zu melden; dies gilt auch für die Einstellung der Schulungstätigkeit.
- 8.3 Die Schulungen, die vorgeschriebenen Wiederholungsschulungen, die Schulungsinhalte sowie die Schulung der Schulungsstätten müssen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen. Die Schulungen müssen geräte- und herstellerübergreifend durchgeführt werden.
- 8.4 Die in den Schulungen für Geräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwendeten Kontrollgeräte und Karten sind mit speziellen Test-Keys auszurüsten, um Sicherheitsrisiken wie beispielsweise einen Diebstahl und eine damit verbundene unbefugte Weiterverwendung von Schulungskarten auszuschließen.
9. Aufsicht über das Anerkennungsverfahren und die Schulungen
- 9.1 Die Aufsicht über die Anerkennungsstellen und das Anerkennungsverfahren obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen. Nummer 7.2 ist entsprechend anzuwenden.
- 9.2 Die Aufsicht über die Schulungen obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen. Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume der Schulungsstätten während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber oder Leiter der Schulungsstätte hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Die Schulungsstätte hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
10. Schlussbestimmungen
- 10.1 Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, die ihre Anerkennung beeinflussen können, sind von ihnen der Anerkennungsstelle unaufgefordert mitzuteilen.
- 10.2 Veränderungen bei Schulungsstätten, die Einfluss auf die Durchführung der Schulungen haben können, sind den nach Nummer 8.2 zuständigen Stellen unaufgefordert zu melden.

Anlage XIX (§ 19 Abs. 3 Nr. 4) Teilegutachten

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1993, 2110;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote.

1 Teilegutachten/Technischer Dienst oder Prüfstelle

- 1.1 Ein Teilegutachten ist das Gutachten eines Technischen Dienstes oder einer Prüfstelle über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau der begutachteten Teile. Ein Teilegutachten muß den Verwendungsbereich der begutachteten Teile und notwendige Hinweise für die Abnahme des Anbaus durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Nummer 4 der Anlage VIIIb sowie Auflagen und Einschränkungen enthalten.
- 1.2. Technischer Dienst oder Prüfstelle ist ein entsprechend der Norm DIN EN 45 001 (Ausgabe Mai 1990) anerkanntes oder nach den Normen DIN EN 45 001 (Ausgabe Mai 1990) und DIN EN 45 002 (Ausgabe Mai 1990) akkreditiertes Prüflaboratorium. Sie können Teilegutachten nach Abschnitt 1.1 aufgrund von Prüfungen und Prüfungsarten erstellen, für die sie akkreditiert oder anerkannt sind.
- 1.3 Die Technischen Dienste und Prüfstellen haben bei der Erstellung von Teilegutachten den im Verkehrsblatt mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekanntgemachten "Beispielkatalog über Änderungen an Fahrzeugen und ihre Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen" zugrunde zu legen.
- 1.4 Die Technischen Dienste und Prüfstellen haben die von ihnen erstellten Teilegutachten dem Kraftfahrt-Bundesamt nach dessen Vorgaben für eine zentrale Erfassung zur Verfügung zu stellen.
- 2 Qualitätssicherungssystem
- 2.1 Die Gültigkeit und die Erstellung eines Teilegutachtens nach 1.1 setzen den Nachweis des Herstellers dieser Teile darüber voraus, daß er in bezug auf die Produktion dieser Teile in seiner Fertigung ein Qualitätssicherungssystem unterhält, das der harmonisierten Norm DIN EN ISO 9002 (Ausgabe August 1994) oder einem gleichwertigen Standard entspricht. Das Teilegutachten muß auf das Vorliegen eines entsprechenden Nachweises hinweisen. Als Hersteller im Sinne des Satzes 1 gilt die Person oder Stelle, die gegenüber dem jeweiligen Technischen Dienst für alle Belange des Teilegutachtens gemäß § 19 in Verbindung mit Anlage XIX sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist.
- 2.2 Der unter 2.1 genannte Nachweis kann dadurch erbracht werden, daß dieses Qualitätssicherungssystem durch eine benannte Stelle gemäß dem Modul D (QS-Produktion) des Beschlusses des Rates vom 13. Dezember 1990 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren (90/683/EWG) (ABl. EG Nr. L 380 S. 13) zertifiziert ist und überwacht wird.
Stellen, die die Einrichtung und die Anwendung von Qualitätssicherungssystemen nach 2.1 zertifizieren und überwachen, müssen gemäß den Normen E 45 012 (Ausgabe September 1989) und EN 45 002 (Ausgabe Mai 1990) akkreditiert sein (Zertifizierungsstelle für Qualitätssicherungssysteme).
Die Aufgaben der Akkreditierung nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt als Akkreditierungsstelle nach der Norm EN 45 003 (Ausgabe September 1989) wahr. Das Kraftfahrt-Bundesamt kann auch selbst die Aufgaben der Zertifizierungsstelle für Qualitätssicherungssysteme wahrnehmen.
Unberührt bleibt auch die Akkreditierung von Zertifizierungsstellen, die durch einen anderen Mitgliedstaat erteilt ist.

Anlage XX

(weggefallen)

Anlage XXI (zu § 49 Abs. 3)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 1954 - 1956

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		
		I weniger	I von 75 kW	I 150 kW oder
		I als 75 kW	I bis	I mehr
		I	I weniger	I
		I	I als 150 kW	I
		I	I	I

Fahrgeräusch	I	77 dB(A)	I 78 dB(A)	I 80 dB(A)
Motorbremsgeräusch 1)	I	77 dB(A)	I 78 dB(A)	I 80 dB(A)
Druckluftgeräusch 1)	I	72 dB(A)	I 72 dB(A)	I 72 dB(A)
Rundumgeräusch 2)	I	77 dB(A)	I 78 dB(A)	I 80 dB(A)

1) Sofern entsprechende Bremsenrichtungen 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 der in § 49 Abs. 2 Nr. 1 genannten Richtlinie mit folgender Abweichung ermittelt:

Ein nach der in § 49 Abs. 2 Nr. 1 genannten Richtlinie notwendiges Hochschalten der Gänge aus 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

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBl. I 1988, 1955)

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 Rundumgeräuschs

... (nicht darstellbare Abbildung, BGBl. I 1988, 1955)

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 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 in § 49 Abs. 2 Nr. 1 genannten Richtlinie.

Anlage XXII

(weggefallen)

Anlage XXIII (zu § 47)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase und Partikel von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und Selbstzündungsmotoren (Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 1958 - 2022

- 0 Inhaltsübersicht**
- 1 Vorschriften zur Erlangung der Betriebserlaubnis**
 - 1.1 Anwendungsbereich
 - 1.2 Begriffsbestimmungen
 - 1.3 Anforderungen
 - 1.4 Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis
 - 1.5 Genehmigungsverfahren
 - 1.6 Änderungen an genehmigten Fahrzeugtypen und des Wartungsplans
 - 1.7 Prüfungen
 - 1.8 Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften in der Produktion und während der Fahrzeuglebensdauer
 - 1.9 Text gestrichen
 - 1.10 Genehmigungsbehörde
 - 1.11 Mitteilung über die Prüfung
 - 1.12 Anerkennung von Prüfungen in anderen Staaten
- 2 Kriterien für die Ausdehnung der Betriebserlaubnis, Beschreibung des Fahrzeugs, Hauptmerkmale des Motors, Wartungsplan**
 - 2.1 Kriterien für die Ausdehnung der Betriebserlaubnis
 - 2.2 Beschreibung des Fahrzeugs, Hauptmerkmale des Motors, der emissionsmindernden und emissionsrelevanten Bauteile des Fahrzeugtyps, für den die Betriebserlaubnis beantragt wird
 - 2.3 Wartungsplan für die emissionsmindernden und -relevanten Bauteile
- 3 Durchführung der Prüfungen der gas- und partikelförmigen luftverunreinigenden Emissionen**
 - 3.1 Einleitung
 - 3.2 Übersicht über die Prüfungen
 - 3.2.1 Vorbereitung
 - 3.2.2 Prüfung der Abgasemissionen
 - 3.2.3 Prüfung der Verdunstungsemissionen
 - 3.3 Prüffahrzeug und Kraftstoff
 - 3.3.1 Prüffahrzeug
 - 3.3.2 Zusätzliche Vorrichtungen am Prüffahrzeug
 - 3.3.3 Kraftstoff
 - 3.4 Prüfeinrichtungen
 - 3.4.1 Fahrleistungsprüfstand
 - 3.4.2 Abgas- und Partikelentnahmeeinrichtung
 - 3.4.3 Einrichtung zur Ermittlung der Verdunstungsemissionen
 - 3.4.4 Analysegeräte
 - 3.4.5 Volumenmessung
 - 3.4.6 Gase
 - 3.4.6 Zusätzliche Meßgeräte
 - 3.4.8 Abgasentnahmesystem
 - 3.5 Vorbereitung der Prüfungen

- 3.5.1 Anpassung der äquivalenten Schwungmassen an die translatorisch bewegten Massen des Fahrzeugs
- 3.5.2 Einstellung der Bremse auf dem Prüfstand
- 3.5.3 Vorbereitung der Meßeinrichtungen
- 3.5.4 Vorbereitung des Fahrzeugs
- 3.6 Emissionsprüfungen
 - 3.6.1 Allgemeine Vorschriften
 - 3.6.2 Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren
 - 3.6.2.1 Allgemeines zum Prüfablauf
 - 3.6.2.2 Prüfung der Tankatmungsverluste
 - 3.6.2.3 Prüfung der Abgasemissionen
 - 3.6.2.4 Prüfung der Verdunstungsemissionen beim Heißabstellen
 - 3.6.3 Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren
 - 3.6.3.1 Allgemeines zum Prüfablauf
 - 3.6.3.2 Prüfung der Abgasemissionen
 - 3.6.4 Prüfung gem. § 47a
- 3.7 Gas-, Partikelentnahme, Analyse
 - 3.7.1 Probenahme
 - 3.7.2 Analyse
 - 3.7.3 Bestimmung der Menge der emittierten luftverunreinigenden Gase und Partikel
- 3.8 Fahrkurven zur Bestimmung der durchschnittlichen Emissionsmengen
 - 3.8.1 Allgemeines
 - 3.8.2 Zulässige Abweichungen
 - 3.8.3 Verwendung des Getriebes
 - 3.8.4 Weitere Hinweise zum Durchfahren der Fahrkurven
- 3.9 Fahrleistungsprüfstand
 - 3.9.1 Verfahren zur Kalibrierung des Fahrleistungsprüfstandes
 - 3.9.1.1 Allgemeines
 - 3.9.1.2 Kalibrierung der Leistungsanzeige in Abhängigkeit von der aufgenommenen Leistung
 - 3.9.2 Fahrwiderstand eines Fahrzeuges
 - 3.9.2.1 Allgemeines
 - 3.9.2.2 Beschreibung der Fahrbahn
 - 3.9.2.3 Meteorologische Bedingungen
 - 3.9.2.4 Zustand und Vorbereitung des Prüffahrzeuges
 - 3.9.2.5 Meßverfahren für die Energieänderung beim Auslaufversuch
 - 3.9.2.6 Meßverfahren für das Drehmoment bei konstanter Geschwindigkeit
 - 3.9.3 Überprüfung der Gesamtschwungmassen des Fahrleistungsprüfstandes bei elektrischer Simulation
 - 3.9.3.1 Allgemeines
 - 3.9.3.2 Prinzip
 - 3.9.3.3 Vorschriften
 - 3.9.3.4 Kontrollverfahren
 - 3.9.3.5 Technische Anmerkung
- 3.10 Beschreibung der Gas- und Partikelentnahmesysteme
 - 3.10.1 Einleitung
 - 3.10.2 Kriterien für das System mit variabler Verdünnung beim Messen gas- und partikelförmiger Luftverunreinigungen im Abgas
 - 3.10.3 Beschreibung der Systeme
 - 3.10.4 Ermittlung der Massenemissionen
- 3.11 Kalibrierverfahren für die Geräte
 - 3.11.1 Erstellung der Kalibrierkurve des Analysators

- 3.11.2 Überprüfung der Wirksamkeit des NO_x-Konverters
- 3.11.3 Kalibrierung des Entnahmesystems mit konstantem Volumen (CVS-System)
- 3.11.4 Überprüfung des Gesamtsystems
- 3.12 Kalibrierung der Meßkammer und Berechnung der Verdunstungsemissionen
 - 3.12.1 Kalibrierung der gasdichten Kammer zur Ermittlung der Verdunstungsemissionen
 - 3.12.2 Berechnung der Verdunstungsemissionen
- 3.13 Berechnung der emittierten Mengen gas- und partikelförmiger Luftverunreinigungen
 - 3.13.1 Allgemeines
 - 3.13.2 Volumenbestimmungen
 - 3.13.3 Berechnung der korrigierten Konzentration luftverunreinigender Gase im Auffangbeutel
 - 3.13.4 Berechnung des Feuchtekorrekturfaktors für NO
 - 3.13.5 Bestimmung der mittleren CH-Konzentration bei Selbstzündungsmotoren
- 4 Ermittlung des Verschlechterungsfaktors und des Verschlechterungswertes**
 - 4.1 Allgemeines
 - 4.2 Durchführung der Dauerlaufprüfung
 - 4.3 Berechnung
 - 4.4 Schlußbericht
- 5 Prüfkraftstoffspezifikation**
 - 5.1 Technische Daten des Prüfkraftstoffes für die Prüfung der Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor
 - 5.2 Technische Daten des Prüfkraftstoffes für die Prüfung der Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor
 - 5.3 Prüfkraftstoff für die Prüfung von Flüssiggasfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor
- 6 Formblatt: Mitteilung über die Betriebserlaubnis**
 - Anhang I Fahrzeugbeschreibung gemäß Anlage XXIII**
 - Anhang II Hauptmerkmale des Motors und Angaben über die Durchführung der Prüfungen gemäß Anlage XXIII**

(Inhalt: Nicht darstellbare Formeln, Tabellen, bzw. Abbildungen mit nicht erfaßtem Text,

Fundstelle: BGBl. I 1988, 1960 - 2022;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

Anlage XXIV (zu § 47)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase von Kraftfahrzeugen mit Fremd- und Selbstzündungsmotoren (Definition bedingt schadstoffarmer Personenkraftwagen)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 2023 - 2032;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote.

1 Bedingungen für die Einstufung als bedingt schadstoffarmes Kraftfahrzeug

1.1 Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die Anforderungen hinsichtlich der Emissionen luftverunreinigender Gase, die

1.

Personenkraftwagen sowie

2. Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg

mit Fremdzündungsmotoren (Ottomotoren) oder Selbstzündungsmotoren (Dieselmotoren) mit mindestens 4 Rädern, höchstens 9 Sitzplätzen einschließlich des Führersitzes, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h erfüllen müssen, um als bedingt schadstoffarm anerkannt zu werden. Sie gilt auch für Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg mit nachträglich eingebauten Abgasreinigungssystemen (Umrüstung) zur Verringerung der Emissionen luftverunreinigender Gase.

1.2 Definition

1.2.1 Bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe A

Als bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe A gelten:

- Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotoren, wenn sie bei reihenweiser Fertigung die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.1, im Falle der Umrüstung zusätzlich die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.2 erfüllen,
- Personenkraftwagen mit Flüssiggasanlagen, wenn sie im Flüssiggasbetrieb die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.1 und 1.5.1.2 erfüllen,
- Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotoren, wenn sie die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.1 erfüllen.

1.2.2 Bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe B

Als bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe B gelten:

- Personenkraftwagen, wenn sie durch Einbau von Abgasreinigungssystemen die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.2.1 erfüllen; bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge müssen zusätzlich den Anforderungen nach Abschnitt 1.5.2.2 genügen,
- Personenkraftwagen mit Flüssiggasanlagen, wenn sie im Flüssiggasbetrieb die Anforderungen nach den Abschnitten 1.5.2.1 und 1.5.2.2 erfüllen.

1.2.3 Bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe C

Als bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe C gelten

Personenkraftwagen mit Motoren mit einem Hubraum von weniger als 1.400 ccm,

- wenn sie die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.3 erfüllen,
- wenn sie als Fahrzeuge mit Flüssiggasanlagen im Flüssiggasbetrieb die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.3 in Verbindung mit Abschnitt 1.5.2.2 erfüllen.

1.3 Anforderungen

Die Funktionsfähigkeit der emissionsmindernden und emissionsrelevanten Bauteile muß durch die im Abschnitt 1.5 näher beschriebenen Prüfungen nachgewiesen werden; der Antragsteller muß glaubhaft machen, daß die Funktionsfähigkeit dieser Bauteile über eine angemessene Lebensdauer bei bestimmungsgemäßem Betrieb gewährleistet ist. Die Abgasreinigungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die diese Systeme außer Funktion setzen.

Dies gilt nicht für Einrichtungen, die zum störungsfreien Betrieb des Fahrzeugs zwingend erforderlich sind. Einrichtungen zur Umschaltung zwischen Benzin- und Flüssiggasbetrieb sind in Fahrzeugen mit Flüssiggasanlagen zulässig. Bei reihenweise gefertigten Kraftfahrzeugen, die mit einem Abgasreinigungssystem ausgerüstet sind und für deren Betrieb unverbleiter Kraftstoff erforderlich ist, muß der Tankeinfüllstutzen so beschaffen sein, daß diese Fahrzeuge ausschließlich mit unverbleitem Kraftstoff betankt werden können. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn diese Fahrzeuge mit einem Zapfhahn mit einem äußeren Durchmesser der Endöffnung von mehr als 2,134 cm nicht betankt werden können.

Bei umgerüsteten Kraftfahrzeugen, für deren Betrieb unverbleiter Kraftstoff erforderlich ist, muß ein entsprechender Hinweis in der Nähe des Tankeinfüllstutzens an gut sichtbarer Stelle angebracht sein.

- 1.4 Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis und Nachweis über Schadstoffverringerungen auf der Grundlage bereits erteilter Allgemeiner Betriebserlaubnisse
- 1.4.1 Für Kraftfahrzeuge kann der Fahrzeughersteller oder sein Beauftragter den Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis bzw. auf Erteilung eines Nachtrags zur Allgemeinen Betriebserlaubnis des Fahrzeugs unter Beifügung der in Abschnitt 2.1 aufgeführten Unterlagen und Erklärungen stellen.
- 1.4.2 Sollen durch nachträglichen Einbau von Abgasreinigungssystemen die Emissionen luftverunreinigender Gase von Kraftfahrzeugen verringert werden, so ist, soweit nicht nach Abschnitt 1.4.1 verfahren wird, für die Abgasreinigungssysteme eine Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 erforderlich. Der Antrag kann entweder vom Fahrzeughersteller oder vom Hersteller des Abgasreinigungssystems oder von deren Beauftragten unter Beifügung der in Abschnitt 2.2 aufgeführten Unterlagen und Erläuterungen gestellt werden.
- 1.4.3 Für bereits im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren, die die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.1 ohne Umrüstung erfüllen, kann der Fahrzeughersteller oder sein Beauftragter aufgrund der für den Fahrzeugtyp erteilten Allgemeinen Betriebserlaubnis nachweisen, daß das Kraftfahrzeug als bedingt schadstoffarm nach Stufe A oder C gilt. Außerdem muß er bestätigen, daß die reihenweise gefertigten Fahrzeuge diese Anforderungen unter Berücksichtigung des Abschnittes 1.5 einhalten.
- 1.4.4 Für bereits im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.1 erfüllen, kann der Fahrzeughersteller oder sein Beauftragter aufgrund der für den Fahrzeugtyp erteilten Allgemeinen Betriebserlaubnis und ggf. nachträglich durchgeführter Prüfungen nachweisen, daß das Kraftfahrzeug als bedingt schadstoffarm nach Stufe A oder C gilt. Außerdem muß er bestätigen, daß die reihenweise gefertigten Fahrzeuge diese Anforderungen unter Berücksichtigung des Abschnittes 1.5 erfüllen.
- 1.4.5 Die Vorschriften der Abschnitte 1.4.1 bis 1.4.4 gelten für Fahrzeuge, die aufgrund einer Betriebserlaubnis nach § 21 StVZO erstmals in den Verkehr kommen oder gekommen sind und für in diese Fahrzeuge eingebaute Abgasreinigungssysteme entsprechend.
- 1.5 Prüfungen
- Die Prüfungen sind nach Abschnitt 3 durchzuführen.
- 1.5.1 Stufe A
- Für Kraftfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren und für Abgasreinigungssysteme, für die nach den Abschnitten 1.4.1, 1.4.2 bzw. 1.4.5 eine Betriebserlaubnis für die Anerkennung nach Stufe A beantragt wird, gelten bei der Typprüfung folgende Anforderungen:
- 1.5.1.1 Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe, gemessen nach Europa-Fahrzyklus des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates

Bezugsmasse Pr (kg)	Summe CH + NOx (g/Test)	NOx (g/Test)
Pr ≤ 1.250	12,75	6
Pr > 1.250	15	6

Bei erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeugen müssen die CO-Typprüfungsgrenzwerte nach der Richtlinie 83/351/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 15/04 bzw. nach der Richtlinie 78/665/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 15/03 und bei den anderen Kraftfahrzeugen der für den jeweiligen Fahrzeugtyp aufgrund der Genehmigung geltende CO-Typprüfungsgrenzwert eingehalten werden.

Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasanlagen, die wahlweise mit Flüssiggas oder Benzin betrieben werden können, müssen die vorgenannten Schadstoffgrenzwerte nur im Flüssiggasbetrieb eingehalten werden; im Benzinbetrieb müssen mindestens die für den Fahrzeugtyp geltenden Typprüfgrenzwerte eingehalten werden.

- 1.5.1.2 Kraftstoffverbrauch und Betriebsverhalten
Für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren, deren Schadstoffemissionen durch Umrüstung nachträglich vermindert werden, ist zusätzlich folgendes im Vergleich zum Prüffahrzeug ohne Umrüstung nachzuweisen:
 - 1.5.1.2.1 Der nach DIN 70 030 ermittelte Kraftstoffverbrauch darf um nicht mehr als 5% ansteigen, wobei die arithmetischen Mittelwerte aus den beiden Verbrauchsmessungen verglichen werden. Dabei sind Verbrauchsnachteile durch geringere Oktanzahlen des unverbleiten Benzins (1% je Oktanzahl) vom Meßergebnis abzuziehen.
 - 1.5.1.2.2 Das Betriebsverhalten darf sich bei den üblichen Betriebstemperaturen des Fahrzeugs nicht verschlechtern, wobei die Beurteilung wie folgt auf dem Rollenprüfstand vorzunehmen ist:
 - 1.5.1.2.2.1 Betriebsverhalten bei Normaltemperatur
Betriebsverhalten beim Startvorgang
Betätigung des Starters (10 Sekunden maximal)
Dauer der Pausen zwischen den Startversuchen 15 Sekunden
Bei Anspringen des Motors 60 Sekunden Leerlauf unter Beachtung der Betriebsanleitung (Kick-down, Einstellung der Starterklappe)
Betriebsverhalten während der Warmlaufphase
Durchfahren eines Fahrzyklus in Anlehnung an die Prüfung Typ I des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates der Anlage XIV mit einer zusätzlichen Beschleunigungsphase im dritten Abschnitt des Fahrzyklus von 40 km/h auf 100 km/h im höchst möglichen Gang. Die Prüfung umfaßt 3 Zyklen und ist ohne Unterbrechung durchzuführen.
 - 1.5.1.2.2.2 Betriebsverhalten bei niedriger Temperatur
Betriebsverhalten in der Kältekammer auf dem Rollenprüfstand bei -10 Grad C Luft- und Motoröltemperatur, sofern durch das Abgasreinigungssystem eine Verschlechterung des Betriebsverhaltens bei niedrigen Temperaturen zu erwarten ist.
Das Betriebsverhalten ist beim Startvorgang und während der Warmlaufphase entsprechend Abschnitt 1.5.1.2.2.1 zu überprüfen.
 - 1.5.1.2.3 Falls der Fahrzeughersteller schriftlich die Gewährleistung für einwandfreies Betriebsverhalten des Fahrzeugtyps übernimmt, kann auf die Prüfungen nach Abschnitt 1.5.1.2.2 verzichtet werden.
 - 1.5.1.2.4 Die Abschnitte 1.5.1.2.1 und 1.5.1.2.2.2 sind auf Fahrzeuge mit Flüssiggasanlagen nicht anzuwenden.
- 1.5.2 Stufe B
Für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren und für Abgasreinigungssysteme, für die nach den Abschnitten 1.4.1, 1.4.2 bzw. 1.4.5 eine Betriebserlaubnis für die Anerkennung nach Stufe B beantragt wird, gelten bei der Typprüfung folgende Anforderungen:
 - 1.5.2.1 Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe, gemessen nach Europa-Fahrzyklus des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates:
Die NO_x-Emission des Prüffahrzeugs mit eingebautem Abgasreinigungssystem muß um mindestens 30% geringer sein als die NO_x-Emission des Prüffahrzeugs ohne Abgasreinigungssystem.
Zusätzlich muß das Prüffahrzeug mit eingebautem Abgasreinigungssystem den für diesen Fahrzeugtyp nach Richtlinie 78/665/EWG bzw. 77/102/EWG oder

nach ECE-Regelung Nr. 15/03 bzw. 15/02 geltenden NOx-Typprüfgranzwert um mindestens 30% unterschreiten; gehört das Prüffahrzeug zu einem nach Richtlinie 83/351/EWG oder nach ECE-Regelung Nr. 15/04 genehmigten Fahrzeugtyp, so muß die NOx-Emission des Prüffahrzeugs mit eingebautem Abgasreinigungssystem den für diesen Fahrzeugtyp nach der Richtlinie 78/665/EWG oder nach ECE-Regelung Nr. 15/03 bestimmten NOx-Typprüfgranzwert um mindestens 30% unterschreiten.

Weiterhin dürfen die CH- und CO-Emissionen bei Durchführung nur je einer Prüfung vor und nach Einbau des Abgasreinigungssystems nach Einbau höchstens um 5% ansteigen, andernfalls ist anhand von je 3 Messungen nachzuweisen, daß die CH- und CO-Emissionen nicht signifikant ansteigen. Außerdem müssen beim Prüffahrzeug vor Einbau des Abgasreinigungssystems die für den jeweiligen Fahrzeugtyp geltenden Typprüfgranzwerte für die entsprechenden Schadstoffe eingehalten werden.

Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasanlagen, die wahlweise mit Flüssiggas oder Benzin betrieben werden können, müssen die vorgenannten Anforderungen nur im Flüssiggasbetrieb eingehalten werden; im Benzinbetrieb müssen mindestens die für den Fahrzeugtyp geltenden Typprüfgranzwerte eingehalten werden.

1.5.2.2 Kraftstoffverbrauch und Betriebsverhalten

Für im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge, die die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.2.1 nach Einbau eines Abgasreinigungssystems erfüllen, ist ferner im Vergleich zum Prüffahrzeug ohne Abgasreinigungssystem nachzuweisen, daß hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs und des Betriebsverhaltens die Anforderungen nach Abschnitt 1.5.1.2 eingehalten werden.

Hierbei sind bei Fahrzeugen mit Flüssiggasanlagen die Abschnitte 1.5.1.2.1 und 1.5.1.2.2 nicht anzuwenden.

1.5.3 Stufe C

Für Kraftfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren und für Abgasreinigungssysteme, für die nach den Abschnitten 1.4.1, 1.4.2 bzw. 1.4.5 eine Betriebserlaubnis für die Anerkennung nach Stufe C beantragt wird, gelten bei der Typprüfung folgende Anforderungen:

1.5.3.1 Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe, gemessen nach Europa-Fahrzyklus des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates:

Hubraum	I CO	I Summe	I NOx
	I	I CH + NOx	I
(ccm)	I (g/Test)	I (g/Test)	I (g/Test)

weniger als 1.400	I 38,25	I 12,75	I 6

Im übrigen gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.5.1.1 bis 1.5.1.2.

1.5.4 Bestehen Anhaltspunkte, daß Kraftfahrzeuge die Anforderungen des Abschnittes 1.3 Sätze 2 und 3 nicht erfüllen, so kann der Technische Dienst Vergleichsmessungen durchführen, mit denen das Emissionsverhalten auch bei höheren Geschwindigkeiten überprüft wird.

1.5.5 Serienprüfungen durch den Technischen Dienst

1.5.5.1 Bei serienmäßig hergestellten, bedingt schadstoffarmen Fahrzeugen kann die Genehmigungsbehörde nach § 20 Prüfungen zur Überwachung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge aus der Produktion durch den Technischen Dienst durchführen lassen.

Zur Beurteilung der Übereinstimmung der Produktion sind die für den betroffenen Fahrzeugtyp erforderlichen Abgasprüfungen nach Abschnitt 1.5

durchzuführen, wobei die für die jeweiligen Prüfungen geltenden Grenzwerte um 20% überschritten werden dürfen.

- 1.5.5.2 Bei Abgasreinigungssystemen zum nachträglichen Einbau kann die Genehmigungsbehörde nach § 22 Prüfungen zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion durch den Technischen Dienst durchführen lassen. Werden von der Genehmigungsbehörde Abgasprüfungen der Abgasreinigungssysteme in Verbindung mit einem bestimmten Fahrzeugtyp gefordert, so gelten hierfür die Schadstoffgrenzwerte nach Abschnitt 1.5.5.1 entsprechend.
- 1.6 Text gestrichen
- 1.7 Genehmigungsbehörde
Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Anlage - ausgenommen Abschnitt 1.4.5 - ist das Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 2390 Flensburg.
- 1.8 Anerkennung von Prüfungen anderer Staaten
Prüfungen, denen ein Fahrzeugtyp in einem EG-Mitgliedstaat oder einem anderen europäischen Land, mit dem ein gegenseitiges Übereinkommen besteht, unterzogen worden ist, werden anerkannt, wenn Prüfungen bei einer dortigen Genehmigungsbehörde oder einer amtlichen Prüfstelle durchgeführt wurden und hierbei nach den Prüfbedingungen dieser Anlage verfahren wurde. Die Anforderungen dieser Anlage müssen erfüllt sein. Der Nachweis muß durch die Vorlage des Prüfberichts und der vollständigen Antragsunterlagen nach Anhang I bis III bei der Genehmigungsbehörde erfolgen; zu fremdsprachlichen Unterlagen sind deutsche Übersetzungen beizufügen. Die Genehmigungsbehörde erteilt aufgrund der vorgelegten Antragsunterlagen und Prüfergebnisse eine Genehmigung unter der Auflage, daß der Antragsteller die sich aus dieser Anlage ergebenden Verpflichtungen einhält.
- 2 **Beschreibung des Kraftfahrzeugs, Hauptmerkmale des Motors, der emissionsmindernden und emissionsrelevanten Bauteile des Fahrzeugtyps, für den die Betriebserlaubnis beantragt wird, sowie Beschreibung des Abgasreinigungssystems in Verbindung mit dem betreffenden Fahrzeugtyp, Prüfberichte**
 - 2.1 Für die Allgemeine Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge sind zusammen mit dem Prüfbericht des Technischen Dienstes die Fahrzeugbeschreibung, die Hauptmerkmale des Motors und Angaben über die Durchführung der Prüfungen nach den Anhängen I und II vorzulegen.
 - 2.2 Für die Allgemeine Betriebserlaubnis für Abgasreinigungssysteme, die nachträglich in Kraftfahrzeuge eingebaut werden, sind die Angaben und der Prüfbericht nach Anhang III vorzulegen.
- 3 **Durchführung der Prüfungen**
 - 3.1 Die Prüfungen zur Ermittlung der gasförmigen Emissionen sind in Anlehnung an des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates, Prüfung Typ I, unter Verwendung der dort vorgeschriebenen Prüf- und Meßeinrichtungen durchzuführen.
 - 3.2 Die Messung des Kraftstoffverbrauchs ist nach DIN 70 030 Teil 1 Ausgabe 78 bzw. nach Richtlinie 80/1268/EWG durchzuführen, und es sind dabei die dort vorgeschriebenen Meßeinrichtungen zu verwenden.
 - 3.3 Bei der Prüfung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen, die nachträglich mit Abgasreinigungssystemen ausgerüstet werden, ist weiterhin zu beachten:
 - 3.3.1 Vorbereitung der Kraftfahrzeuge
Die Fahrzeuge und insbesondere die Motoren müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden, d.h. sie müssen nach den Anweisungen des Fahrzeugherstellers gewartet und eingestellt sein.
 - 3.3.2 Prüfung und Einstellung des Motors

Vor Versuchsbeginn sind neue Zündkerzen und ggf. Unterbrecherkontakte einzubauen. Weiterhin sind die nachstehend aufgeführten Merkmale des Motors zu überprüfen und ggf. nach den Angaben des Fahrzeugherstellers einzustellen:

Kompressionsdruck

Ventilspiel

Zündzeitpunkt

ggf. Schließwinkel

Leerlaufdrehzahl

CO-Gehalt im Leerlauf

Dichtheit der Auspuffanlage

Startautomatik, ggf. Batterie.

3.3.3 Überprüfung der Einbau- und Einstellanweisung beim nachträglichen Einbau des Abgasreinigungssystems

Der Einbau und die Einstellung des Abgasreinigungssystems ist vom Antragsteller in Gegenwart des Technischen Dienstes anhand der mitgelieferten Einbau- und Einstellanleitung am Prüffahrzeug vorzunehmen; ggf. sind die Einbau- und Einstellanleitungen zu korrigieren.

3.4 Kraftstoff

Bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und Abgasreinigungssystemen, die den Betrieb mit unverbleitem Benzin erfordern, ist der Prüfkraftstoff nach Anlage XXIII Abschnitt 5.1 zu verwenden.

Bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren, die für den Flüssiggasbetrieb umgerüstet wurden, ist Flüssiggas nach Anlage XXIII Abschnitt 5.3 zu verwenden.

Bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und Abgasreinigungssystemen, die mit verbleitem Benzin betrieben werden können, ist der Prüfkraftstoff nach Anhang VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates zu verwenden.

Bei Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren ist der Prüfkraftstoff nach Anlage XXIII Abschnitt 5.2 zu verwenden.

Anhang I
Fahrzeugbeschreibung gemäß Anlage XXIV
Fahrzeugtyp:

0 Allgemeines

0.1 Fabrikmarke:

0.2 Typ und Handelsbezeichnung:

0.3 Art:

0.4 Klasse des Fahrzeugs:

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.6 Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers (ggf.):

1 Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs

1.2 Angetriebene Räder:

2 Abmessungen und Gewichte

2.6 Leermasse:

Bezugsmasse:

2.7 Technisch zulässige Gesamtmasse:

3 Antriebsmaschine

(s. Anhang II)

4 Kraftübertragung

4.3 Schaltgetriebe:

- Bauart
- automatisch/mechanisch

4.5 Übersetzungsverhältnis:

1. Gang
2. Gang
3. Gang
4. Gang
5. Gang

Übersetzungsverhältnis des Achsgetriebes

4.12 Schaltpunkte (mechanisches Getriebe) zwischen den einzelnen Gängen in km/h:

6 Aufhängung

6.1 Normalbereifung

- Abmessungen:
- Dynamischer Rollumfang (nach DIN bzw. WdK):

Anlagen:

1. Lichtbilder und/oder Zeichnungen einer repräsentativen Fahrzeugausführung
2. Beschreibung des Motors nach Anhang II einschließlich der dort geforderten Anlagen
3. Lichtbilder des Motors und des Motorraumes
4. ff. (ggf. weitere Anlagen auflisten)

Anhang II

Hauptmerkmale des Motors und Angaben über die Durchführung der Prüfungen 1) gemäß Anlage XXIV

1 Beschreibung des Motors

- | | | |
|------|--|---|
| 1.1 | Marke | |
| 1.2 | Typ | |
| 1.3 | Arbeitsweise: Fremdzündung/Selbstzündung, mit Viertakt/Zweitakt 2) | |
| 1.4 | Bohrung | |
| 1.5 | Hub | |
| 1.6 | Zahl und Anordnung der Zylinder und Zündfolge | |
| 1.7 | Hubraum | |
| 1.8 | Verdichtungsverhältnis 3) | |
| 1.9 | Zeichnungen der Brennräume und Kolben | |
| 1.10 | Kühlsystem | Art des Kühlsystems (Wasser, Luft) |
| 1.11 | Aufladung, Art, Kurzbeschreibung | ggf. Typ, Antrieb und/oder Ladedruck, Ladeluftkühlung |
| 1.12 | Ansaugsystem | (Beschreibung, Einrichtung zur Anpassung der Luftvorwärmung an Außentemperatur) |
| | Ansaugkrümmer | Zeichnung mit Hauptabmessungen |
| | Luftfilter) | |
| | Marke) | Zeichnung mit Hauptabmessungen |
| | Typ) | |

	Ansaugschalldämpfer	ggf.
	Marke	
	Typ	
1.13	Kurbelgehäuseentlüftung	Beschreibung und Skizzen einschließlich der Charakteristik der Drosselstelle(n)
2	Zusätzliche Einrichtungen zur Abgasreinigung	
	Beschreibung und Skizzen (mit Angabe aller wesentlichen Daten einschließlich Regel- bereiche) sowie Kennzeichnung	z.B. Sekundärluftzufuhr Leerlaufsteller Drehzahlschaltgerät Katalysator Abgasrückführung Partikelfilter Warneinrichtung für Wartung/ Fehlfunktionen
3	Ansaug- und Kraftstoffsystem	
3.1	Beschreibung und Skizzen der Ansaugleitung nebst Zubehör	z.B. Drosselklappendämpfer, Vorwärmer, zusätzliche Luftanschlüsse
3.2	Kraftstoffzufuhr	ggf. Angaben über Schubabschaltung und Leerlaufregelung
3.2.1	durch Vergaser	
	Zahl der Vergaser	Angabe der Art
3.2.1.1	Marke	Hersteller
3.2.1.2	Typ	Typangabe

1) Bei nichtherkömmlichen Motortypen und Systemen sind vom Hersteller Angaben zu machen, die den nachstehend geforderten gleichwertig sind.		
2) Nichtzutreffendes streichen.		
3) Toleranz angeben.		

3.2.1.3	Einstellelemente 1)	(bei elektronischem Vergaser: z.B. Steuergerät, Temperatur- sensoren, Drosselklappenansteller usw.)
	Leerlaufeinstellung und Eingriffssicherung	Beschreibung und Skizzen
3.2.1.3.1	Düsen	Angaben über Düsenbestückung, Durchmesserangaben
3.2.1.3.2	Lufttrichter	Durchmesser
3.2.1.3.3	Füllstand in der Schwimmerkammer	Höhe des Füllstandes unter Angabe der Prüfbedingungen
3.2.1.3.4	Gewicht des Schwimmers	Gewichtsangabe
3.2.1.3.5	Schwimmernadel	Durchmesser
3.2.1.4	Starthilfe	handbedient oder automatisch
	Einstellung der Schließanlage 3)	Angabe über die Justierung

3.2.1.5	Kraftstoffpumpe	Druckangabe oder Kennlinie 3)
3.2.2	Durch Einspritzeinrichtung Beschreibung des Systems	z.B. K-Jetronic und ggf. Luftmengenmesser * Steuergerät * Mengenteiler * Warmlaufregler * Thermozeitschalter * Kaltstartventil * Kraftstoff-Förderpumpe (Typ angeben) Systemdruck (Druck angeben) 3) Eingriffssicherung ** * Kennzeichnung angeben ** Beschreibung und Skizzen
	Arbeitsweise	z.B. Einspritzung in den Ansaug- krümmer/Vorkammer/Wirbelkammer; Direkteinspritzung falls nicht in 3.2.2 enthalten
3.2.2.1	Einspritzpumpe	
3.2.2.1.1	Marke)	
3.2.2.1.2	Typ)	ggf.
3.2.2.1.3	Einspritzmenge cmm je Hub bei min(hoch)-1 der Pumpe 2) 3) oder Kennlinie 2) 3) Kalibrierverfahren: auf dem Prüfstand/am Motor 2)	
3.2.2.1.4	Einspritzzeitpunkt	ggf.
3.2.2.1.5	Einspritzkurve	ggf.
3.2.2.2	Einspritzdüse	Kennzeichnung
3.2.2.3	Regler	
3.2.2.3.2	Typ	
3.2.2.3.3	Abregeldrehzahl unter Last	min(hoch)-1
3.2.2.3.4	Höchst-drehzahl ohne Last	min(hoch)-1
3.2.2.3.5	Leerlauf-drehzahl:	
3.2.2.4	Kaltstarteinrichtung:	
3.2.2.4.1	Marke:	
3.2.2.4.2	Typ:	
3.2.2.4.3	Beschreibung:	
3.2.2.5	Starthilfe:	
3.2.2.5.1	Marke:	
3.2.2.5.2	Typ:	
3.2.2.5.3	Beschreibung:	

-
- 1) Bei nichtherkömmlichen Motortypen und Systemen sind vom Hersteller
Angaben zu machen, die den nachstehend geforderten gleichwertig sind.
2) Nichtzutreffendes streichen.
3) Toleranz angeben.
-

gleichwertige Daten	
4.1	Maximale Ventilhubhöhe und Öffnungs- sowie Schließwinkel oder gleichwertige Merkmale anderer Steuerungen bezogen auf den oberen Totpunkt
	Angabe von Ventilhub Angabe von Einlaß/Auslaß vor/nach OT
4.2	Bezugs- und/oder Einstell- bereiche 2)
	Angabe von Einlaß/Auslaß-Spiel
5	Zündung
5.1	Art des Zündsystems
	Beschreibung
	z.B. Transistor-Zündanlage
5.1.1	Marke
	ggf.
5.1.2	Typ
	ggf.
5.1.3	Zündverstellkurve * 3)
	Zeichnung (bei zusätzlichen Maßnahmen zur Zündverstellung Verstellbereich)
5.1.4	Zündzeitpunkt 3)
	Angabe der Randbedingungen
5.1.5	Unterbrecherkontaktabstand und Schließwinkel
	ggf. Angaben über Kontaktabstand und Art der Regelung
6	Schalldämpferanlage
6.1	Beschreibung und Skizzen
	Zeichnungen von Schalldämpfer und Katalysator sowie Schema der Gesamtanlage mit Hauptabmessungen der Bauteile
7	Zusätzliche Angaben über die Prüfbedingungen
7.1	Zündkerzen
7.1.1	Marke
7.1.2	Typ
	Angaben über Hersteller Typ Kennzeichnung
7.1.3	Elektrodenabstand
7.2	Zündspule
7.2.1	Marke
7.2.2	Typ
7.3	Zündkondensator
7.3.1	Marke
	falls vorhanden
7.3.2	Typ
8	Motorleistung
	(vom Hersteller anzugeben)
8.1	Leerlaufdrehzahl 3)
8.2	Kohlenmonoxidgehalt im Abgas bei Leerlauf nach Angabe des Hersteller (Vol. %)
	CO-Angaben in % ggf. vor und nach Katalysator ggf. Referenzwert gem. § 47a angeben
8.3	Nennleistungsdrehzahl 3)
8.4	Nennleistung (kW, Meßmethode)
9	Verwendete Schmiermittel
9.1	Marke
9.2	Typ
10	Austausch des Katalysators

nach km ggf.

*) Bei kennfeldgesteuerten Zündungen Zündkennfeld oder charakteristische Punkte.

2) Nichtzutreffendes streichen.

3) Toleranz angeben.

Anhang III

Erforderliche Unterlagen für den Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 22 für Abgasreinigungssysteme

1. Prüfbericht

Der Technische Dienst bestätigt in seinem Prüfbericht, daß der geprüfte Fahrzeugtyp nach Einbau des Abgasreinigungssystems die Anforderungen nach Anlage XXIV erfüllt und der Fahrzeugtyp somit als bedingt schadstoffarm entsprechend der Stufe A, B oder C gilt.

Der Prüfbericht muß enthalten:

Beschreibung des Prüffahrzeugs

Fahrzeug

Hersteller

Typ

Ausführung

ABE-Nummer, ggf. Nachtrag

Erstzulassung

Fahrzeug-Identifizierungsnummer

Kilometerstand;

Motor

Hersteller

Typ

Ausführung

Hubraum

Leistung/Drehzahl

Gemischbildungssystem;

Abgasreinigungssystem

Art

Hersteller

Typ und Kennzeichnung

Verwendeter Prüfkraftstoff

Prüfergebnisse

Angabe der Fahrzeugtypen, auf die die Genehmigung ggf. ausgedehnt werden kann.

2. Zeichnungen und Stücklisten für die eindeutige Beschreibung des

Abgasreinigungssystems, Abbildungen und Texte der Einbau- und Einstellanleitung;

Beschreibung aller Änderungen von Teilen und Einstellungen, die nach dem Einbau des Abgasreinigungssystems vorgenommen werden müssen;

ggf. Angaben über Auflagen für den Betrieb (z.B. unverbleiter Kraftstoff).

3. Ggf. Angabe der geänderten Sollwerte für die Prüfungen nach § 47a.

4. Eine Bestätigung des Antragstellers, daß das Abgasreinigungssystem bei bestimmungsgemäßer Verwendung das Betriebsverhalten des Fahrzeugs nach Abschnitt 1.5.1.2.2 bzw. in Verbindung mit Abschnitt 1.5.2.2 nicht verschlechtert.
5. Bestätigung des Antragstellers, daß die Funktionsfähigkeit des Abgasreinigungssystems über eine angemessene Lebensdauer bei bestimmungsgemäßer Verwendung gewährleistet ist.

Anlage XXV (zu § 47)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase von Kraftfahrzeugen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren (Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen gemäß Europa-Norm)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 2033 - 2034;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote.

1 Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die zulässigen Emissionen luftverunreinigender Gase von Personenkraftwagen und Wohnmobilen mit Fremd- oder mit Selbstzündungsmotoren, mit mindestens 4 Rädern, höchstens 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und höchstens 2.500 kg, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h und einem Hubraum ab 1.400 ccm.

2 Text gestrichen

3 Anforderungen

Im Sinne dieser Anlage gelten Kraftfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren als schadstoffarm, wenn sie 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 (ABl. EG Nr. L 197 S. 1) erfüllen, soweit in den nachfolgenden Abschnitten 4 und 5 nichts anderes bestimmt ist.

4 Grenzwerte

4.1 Abweichend von Anhang I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates gelten folgende Änderungen:

4.1.1 Folgender Abschnitt 3.2.4 ist einzufügen:

Beschreibung der Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, daß Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren nur mit unverbleitem Benzin nach den Bestimmungen der Richtlinie 85/210/EWG versorgt werden können. Diese Bestimmung kann beispielsweise als erfüllt betrachtet werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Einfüllstutzen des Tanks so beschaffen ist, daß er das Auffüllen mit einem Benzinzapfventil unmöglich macht, dessen Einführstutzen einen Außendurchmesser von mehr als 2,1 cm hat.

4.1.2 Anstelle von Abschnitt 5.2.1.1.4 gilt:

Vorbehaltlich der Bestimmungen nach den Abschnitten 5.2.1.1.4.2 und 5.2.1.1.5 ist die Prüfung dreimal durchzuführen. Die festgestellte Kohlenmonoxidmasse, die Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und die Stickoxidmasse müssen für die entsprechenden Fahrzeugklassen unter den nachstehenden Werten liegen:

Hubraum	Kohlenmonoxidmasse	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Stickoxidmasse
C	L1	L2	L3
(in ccm)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)
C > 2.000	25	6,5	3,5

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Hubraum	Kohlenmonoxidmasse	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Stickoxidmasse
C	L1	L2	L3
(in ccm)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)
1.400 < C ≤ 2.000	30	8	-
Kraftfahrzeuge mit einem Motor mit Kompressionszündung und einem Hubraum ab 1.400 ccm müssen den entsprechenden Grenzwerten der Hubraumklasse zwischen 1.400 ccm und 2.000 ccm genügen.			
4.1.3 In den Abschnitten 5.2.1.1.4.1, 5.2.1.1.4.2, 5.2.1.1.5.1 und 5.2.1.1.5.2 ist nach dem Ausdruck "Summe der Massen (Emissionen) der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide" zu ergänzen "sowie die Masse (Emission) der Stickoxide".			
4.1.4 In Abschnitt 7.1.1.1 gelten als zulässige Grenzwerte:			
Hubraum	Kohlenmonoxidmasse	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Stickoxidmasse
C	L1	L2	L3
(in ccm)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)	(g je Prüfung)
C > 2.000	30	8,1	4,4
1.400 < C ≤ 2.000	36	10	-
Kraftfahrzeuge mit einem Motor mit Kompressionszündung und einem Hubraum ab 1.400 ccm müssen den entsprechenden Grenzwerten der Hubraumklasse zwischen 1.400 ccm und 2.000 ccm genügen.			
4.1.5 Im Abschnitt 7.1.1.2 gilt als Definition für L der folgende Text: L: Grenzwert nach Abschnitt 7.1.1.1 für Kohlenmonoxidemissionen, die Summe der Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden sowie die Stickoxidemissionen			
4.1.6 Der Abschnitt 8 gilt nicht.			
4.2 Ergänzend gilt:			
4.2.1 Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren müssen so ausgelegt sein, daß sie mit unverbleitem Benzin nach der Richtlinie 85/210/EWG des Rates vom 20. März 1985 (ABl. EG Nr. L 96 S. 25) betrieben werden können.			
4.2.2 Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasantrieb ist als Bezugskraftstoff Flüssiggas nach DIN 51 622, Ausgabe November 1973, zu verwenden, dessen Gehalt an Propan 95% +/- 3% beträgt. Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasanlagen, die wahlweise mit Flüssiggas oder Benzin betrieben werden können, müssen die vorgenannten Schadstoffgrenzwerte auch im Benzinbetrieb eingehalten werden. Die Norm ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.			
4.2.3 Die Funktionsfähigkeit der emissionsmindernden und emissionsrelevanten Bauteile muß durch Prüfungen gemäß Abschnitt 3 nachgewiesen werden; der Antragsteller muß glaubhaft machen, daß die Funktion dieser Bauteile über eine angemessene Lebensdauer bei bestimmungsgemäßem Betrieb gewährleistet ist. Die Abgasreinigungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die diese Systeme außer Funktion setzen. Dies gilt nicht für Einrichtungen, die zum störungsfreien Betrieb des Fahrzeugs zwingend erforderlich sind. Einrichtungen zur Umschaltung zwischen Benzin- und Flüssiggasbetrieb sind in Fahrzeugen mit Flüssiggasanlagen zulässig.			
4.2.4 Bestehen Anhaltspunkte, daß Kraftfahrzeuge die Anforderungen des Abschnittes 4.2.3 nicht erfüllen, so kann der Technische Dienst Vergleichsmessungen durchführen, mit denen das Emissionsverhalten auch bei höheren Geschwindigkeiten überprüft wird.			
5 In Anhang III ist der Abschnitt 3.1.7 nicht anzuwenden.			
6 In Anhang VI gilt als Abschnitt 1 folgendes:			

Es sind die Prüfkraftstoffe entsprechend den Spezifikationen nach Abschnitt 5 der Anlage XXIII zu verwenden.

Anlage XXVI (zu § 47 Abs. 3a)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Partikel von Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotor

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 288 - 298 ;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich

1.2 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

2. Definitionen der Minderungsstufen

2.1 Nachrüstungsstand

2.1.1 Stufe PM 01

2.1.2 Stufe PM 0

2.1.3 Stufe PM 1

2.1.4 Stufe PM 2

2.1.5 Stufe PM 3

2.1.6 Stufe PM 4

2.2 Erstausrüstungsstand

2.2.1 Stufe PM 5

3. Anforderungen an ungeregelte Partikelminderungssysteme

3.1 Übereinstimmungskriterien für ungeregelte Partikelminderungssysteme

3.2 Prüfung des ungeregelten Partikelminderungssystems

3.3 Durchführung des Dauerlaufs

3.3.1 Im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ); nur Teil 1

3.3.2 Im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ); mit V(tief)max 70 km/h

3.3.3 Nach einem innerstädtischen Fahrprofil

3.4 Prüfungen im Dauerlauf

3.5 Abgasuntersuchung

3.6 „Worst-Case-Regeneration“ nach dem Dauerlauf

3.7 Abgasmessungen während des Dauerlaufs

3.7.1 Ermittlung der Partikelemission im NEFZ

3.7.2 Ermittlung der gasförmigen Emissionen (NO(tief)x, CO, HC) und des Kraftstoffverbrauchs in CO(tief)2

3.8 Bewertung des ungeregelten Partikelminderungssystems

3.8.1 Partikelemission

3.8.2 Rückhaltegrad

3.8.3 Rückhaltegrad während der Rußoxidation

3.8.4 Partikelemission nach „Worst-Case-Regeneration“

3.8.5 Limitierte Schadstoffe

3.8.6 Trübungsmessungen

4. Anforderungen an ein ungeregeltes Partikelminderungssystem zur Bildung einer Fahrzeugfamilie

4.1 Übereinstimmungskriterien für Fahrzeugfamilien

- 4.2 Auswahl der Prüffahrzeuge
- 4.3 Prüfkriterien des Verwendungsbereiches innerhalb einer Familie nach Anhang I Nr. 1.2
- 4.4 Prüf- und Messablauf auf dem Rollenprüfstand
- 4.5 Bewertung der unregelmäßigten Partikelminderungssysteme für den Verwendungsbereich innerhalb einer Fahrzeugfamilie
 - 4.5.1 Partikelemission
 - 4.5.2 Kraftstoffverbrauch in CO(tief)2
 - 4.5.3 Limitierte Schadstoffe

5. Anforderungen an periodisch regenerierende Partikelminderungssysteme

- 5.1 Übereinstimmungskriterien für geregelte Partikelminderungssysteme
- 5.2 Prüfung und Bewertung des geregelten Partikelminderungssystems
- 5.3 Rückhaltegrad
- 5.4 K(tief)i-Faktor
- 5.5 Limitierte Schadstoffe
- 5.6 Kraftstoffverbrauch in CO(tief)2
- 5.7 Trübungskoeffizient
- 5.8 Anforderungen an ein geregeltes Partikelminderungssystem zur Bildung einer Fahrzeugfamilie

6. Genehmigung

- 6.1 Neue Kraftfahrzeuge
 - 6.1.1 EG-Typgenehmigung oder Allgemeine Betriebserlaubnis
 - 6.1.2 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge
- 6.2 Für den Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge
 - 6.2.1 EG-Typgenehmigung oder Allgemeine Betriebserlaubnis
 - 6.2.2 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge
 - 6.2.3 Partikelminderungssystem für die Nachrüstung

7. Genehmigungsbehörde

8. Rücknahme der Genehmigung

9. Zusätzliche Anforderungen

- 9.1 Betriebsverhalten
- 9.2 Geräuschverhalten
- 9.3 Additivierung
- 9.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

10. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem

- 10.1 Einbau
- 10.2 Abnahme

Anhang I Übersicht über Prüfabläufe

- 1. Ungeregelte Partikelminderungssysteme
 - 1.1 Partikelminderungssystem
 - 1.2 Verwendungsbereich für Fahrzeugfamilien
- 2. Geregelte Partikelminderungssysteme
 - 2.1 Partikelminderungssystem
 - 2.2 Verwendungsbereich für Fahrzeugfamilien

**Anhang II Bescheinigung des Inhabers der EG-Typgenehmigung oder Allgemeinen
Betriebserlaubnis für das Kraftfahrzeug nach Anlage XXVI Nr. 6.1.1, 6.2.1
oder 6.2.3 Buchstabe b**

**Anhang III Bescheinigung zu § 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge nach Anlage XXVI
Nr. 6.1.2, 6.2.2 oder 6.2.3**

**Anhang IV Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 für
Partikelminderungssysteme und erforderliche Unterlagen**

**Anhang V Abnahmebescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau eines genehmigten
Partikelminderungssystems zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde**

1. Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die Anforderungen an das Abgasverhalten von Personenkraftwagen und Wohnmobilen mit Selbstzündungsmotor, die

1. durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem oder
2. ab dem Tage, an dem sie erstmals für den Verkehr zugelassen werden nach § 47 Abs. 3a als besonders partikelreduziert gelten. Im Sinne dieser Vorschrift gelten als

- Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge der Klasse M(tief)1 nach Anhang II Abschnitt A Nr. 1

- Wohnmobile: Kraftfahrzeuge nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.1

der Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), die durch die Richtlinie 2001/116/EG vom 20. Dezember 2001 (ABl. EG 2002 Nr. L 18 S. 1) geändert worden ist, die mit Selbstzündungsmotor angetrieben und mit Dieselmotor nach der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 58), geändert durch die Richtlinie 2003/17/EG vom 3. März 2003 (ABl. EU Nr. L 76 S. 10), betrieben werden. Diese Anlage regelt auch die Anforderungen an die Partikelminderungssysteme, die für die Nachrüstung der Kraftfahrzeuge vorgesehen sind.

Die Anforderungen dieser Anlage können sinngemäß auch für Nutzfahrzeuge der Klasse N(tief)1, die unter den Anwendungsbereich des § 47 Abs. 1 fallen, angewendet werden. Der Verwendungsbereich genehmigter Partikelminderungssysteme für Personenkraftwagen oder Wohnmobile kann dabei auf die entsprechenden Nutzfahrzeuge der Klasse N(tief)1 erweitert werden. Die Einhaltung der Anforderungen nach Nummer 4 dieser Anlage ist nachzuweisen. Für die Zuordnung der Partikelminderungskategorie gilt Anlage XIV Nr. 3.4.

1.2 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Beladungszustand:

Konstanter Partikelbeladungszustand des Partikelminderungssystems unter bestimmten Fahrzuständen ohne externe Regenerationsmaßnahmen.

Bypassverhältnis:

Verhältnis aus freiem geometrischen Querschnitt, durch den ein Teilabgasstrom konstruktionsbedingt ungereinigt das Partikelminderungssystem teilweise oder ganz umgehen kann, bezogen auf den gesamten Filtereintrittsquerschnitt.

Geregeltes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, dass einen nach Nummer 5.3 ermittelten gravimetrischen Partikelrückhaltegrad von mindestens 90% besitzt.

K(tief)i-Faktor:

Verhältnis jedes limitierten Schadstoffes „n“ zwischen der gemittelten Gesamtemission von periodisch regenerierenden Systemen während der Regeneration und der gemittelten Gesamtemission von periodisch regenerierenden Systemen während der gesamten Partikelbeladungsphase ohne Regeneration aus dem NEFZ.

Kontinuierlich regenerierendes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, bei dem nicht durch veränderte Motorsteuerungsparameter, Zusatzsysteme oder Motorvolllastbetriebspunkte eine Regeneration eingeleitet wird. Die kontinuierliche Regeneration eines Partikelminderungssystems findet in bestimmten Abgastemperaturbereichen kontinuierlich von selbst statt.

NEFZ:

Neuer Europäischer Fahrzyklus nach Anhang III Anlage 1 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EWG vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1).

Unregelmäßiges Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, dass einen nach Nummer 3.8.2 ermittelten gravimetrischen Partikelrückhaltegrad zwischen 30% und < 90% besitzt.

Partikelminderungssystem:

Eine Abgasnachbehandlung zur Verringerung der Partikelemission durch mechanische und/oder aerodynamische Separation sowie durch Diffusions- und/oder Trägheitseffekte. Motorspezifische Änderungen an elektronischen Bauteilen und elektronischen Komponenten zählen nicht zu den Partikelminderungssystemen.

Partikelminderungssystemfamilie:

Familie aller Partikelminderungssysteme, die in ihrer Funktion als technisch identisch gemäß den Übereinstimmungskriterien in Nummer 4.1 angesehen werden.

Periodisch regenerierendes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, bei dem eine periodische Regeneration über Zusatzeinrichtungen (z. B. elektrische Beheizung, Additiv, geänderte Motorparameter) eingeleitet wird. Während der Regeneration können die Emissionsgrenzwerte überschritten werden. Diese sind über den K(tief)i-Faktor zu berücksichtigen.

Rückhaltegrad:

Verhältnis von zurückgehaltener Partikelmasse durch das Partikelminderungssystem zu der Partikelmasse im Ausgangszustand des Fahrzeugs gemessen im NEFZ.

„Worst-Case-Regeneration“:

Regeneration eines unregelmäßigen Partikelminderungssystems bei maximaler Partikelbeladung nach einem Dauerlauf von 4.000 km unter geringster Abgaskühlung durch den Motor sowie hohem Sauerstoffüberschuss im Abgas. Die „Worst-Case-Regeneration“ dient zum Beweis der thermischen Stabilität des Partikelminderungssystems.

Abkürzungen:

eta: Rückhaltegrad

f(tief)a: Wichtungsfaktor der Partikelemission im Zustand I

f(tief)b: Wichtungsfaktor der Partikelemission im Zustand II

f(tief)c: Wichtungsfaktor der Partikelemission im Zustand III

f(tief)D: Anzahl der Zyklen zwischen zwei Regenerationen

f(tief)d: Anzahl der für die Regeneration erforderlichen Zyklen

M(tief)pi: gewichtete Gesamtemission (g/km) bei geregelten Partikelminderungssystemen

M(tief)si: über mehrere Zyklen (NEFZ) gemessene gemittelte Emission ohne Regeneration (g/km)

M(tief)ri: Emission während der Regeneration (NEFZ)

N(tief)g: nachgerüsteter Zustand
P(tief)I: arithmetisch gemittelte Partikelemission im Zustand I
P(tief)II: arithmetisch gemittelte Partikelemission im Zustand II
P(tief)III: arithmetisch gemittelte Partikelemission im Zustand III
P(tief)IVT2: arithmetisch gemittelte Partikelemissionen im Zustand IV, gemessen in Teil 2 des NEFZ
P(tief)IV: arithmetisch gemittelte Partikelemission im Zustand IV
PMS: Partikelminderungssystem
P(tief)Ng: arithmetisch gemittelte Partikelemission im nachgerüsteten Zustand bei ungeregelten Systemen
P(tief)NgFe: Partikelemission für ungeregeltes System einer Familie, gemessen nach Anhang I Nr. 1.2 Buchstabe e
P(tief)NgFg: Partikelemission für offenes System einer Familie, gemessen nach Anhang I Nr. 1.2 Buchstabe g
P(tief)NFG: Partikelgesamtemission im nachgerüsteten Zustand für geregeltes System einer Familie, gemessen nach Anhang I Nr. 2.2 Buchstabe e
P(tief)S: arithmetisch gemittelte Partikelemission im Ausgangszustand (ohne PMS)
V(tief)F: Volumen des Partikelminderungssystems

V(tief)H: Hubvolumen des Motors

2. Definitionen der Minderungsstufen

Personenkraftwagen oder Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor gelten als besonders partikelreduziert,

2.1 sofern sie nach der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens mit einem Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind (Nachrüstungsstand) als

2.1.1 Stufe PM 01,

wenn sie die im Anhang zur Vorschrift des § 47 Abs. 1 aufgeführten Bestimmungen m, n oder o erfüllen, nicht bereits die Grenzwerte für die Gruppe I der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I einhalten und mit einem nach Nummer 6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,170 g/km nicht überschritten wird;

2.1.2 Stufe PM 0,

wenn

a) sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 3 oder 4 entsprechen oder
b) sie bei mehr als sechs Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes oder bei einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 6 oder 7 entsprechen und dabei nur die Grenzwerte für die Gruppe II oder III der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I eingehalten werden und mit einem nach Nummer 6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind, das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,100 g/km nicht überschritten wird;

2.1.3 Stufe PM 1,

wenn

a) sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 3, 4, 5, 6 oder 7 entsprechen, in den Fahrzeugpapieren nicht bereits als schadstoffarm D3 oder D4 beschrieben sind oder
b) sie bei einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 8, 9, 10, 11, 12 oder 13 entsprechen und dabei nur die Grenzwerte nach Zeile A für die Gruppen II oder III der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I eingehalten werden und mit einem nach Nummer

6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind und das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,050 g/km nicht überschritten wird;

2.1.4 Stufe PM 2,
wenn

- a) sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 5 oder einer der danach folgenden Nummern entsprechen, in den Fahrzeugpapieren nicht bereits als schadstoffarm D4, Euro 3 und D4 oder Euro 4 beschrieben sind oder
- b) sie bei einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg den Anforderungen nach § 47 Abs. 3 Nr. 8 oder einer der danach folgenden Nummern entsprechen und dabei nur die Grenzwerte nach Zeile B für die Gruppe II oder III der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I eingehalten werden

und mit einem nach Nummer 6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind und das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,025 g/km nicht überschritten wird;

2.1.5 Stufe PM 3,

wenn sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 oder 13 entsprechen und mit einem nach Nummer 6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind und das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,0125 g/km nicht überschritten wird;

2.1.6 Stufe PM 4,

wenn sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 8, 9, 10, 11, 12 oder 13 entsprechen und mit einem nach Nummer 6.2.3 genehmigten Partikelminderungssystem ausgerüstet worden sind und das sicherstellt, dass der Grenzwert für die Partikelmasse von 0,005 g/km nicht überschritten wird;

2.2 sofern sie ab dem Tage, an dem sie erstmals für den Verkehr zugelassen werden (Erstausrüstungsstand) als

2.2.1 Stufe PM 5,
wenn

- a) sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 Nr. 8, 9, 10, 11, 12 oder 13 entsprechen, die Grenzwerte L(tief)1, L(tief)3, L(tief)2+3 nach Zeile A oder Zeile B Fahrzeugklasse M oder bei einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg die für die Gruppe II oder III der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der jeweils genannten Fassung einhalten und
- b) bei der Partikelmasse als Grenzwert L(tief)4 den Wert von 0,005 g/km nicht überschreiten und die Voraussetzungen für die Genehmigung nach Nummer 6.1 oder 6.2 erfüllt sind.

3. Anforderungen an ungeregelte Partikelminderungssysteme

Der Antragsteller, der die Betriebserlaubnis für ein Partikelminderungssystem nach Anhang IV beantragt, muss durch die in Nummer 3.2 beschriebenen Prüfungen belegen und bestätigen, dass die Funktionsfähigkeit dieses Systems bei bestimmungsgemäßem Betrieb über eine Lebensdauer von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 80.000 km – je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird – gewährleistet ist. Die Partikelminderungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen versehen sein, die diese Systeme außer Funktion setzen.

- 3.1 Übereinstimmungskriterien für unregelte Partikelminderungssysteme
Das unregelte Partikelminderungssystem darf in folgenden Merkmalen nicht abweichen:
- a) Rückhalteart, Arbeitsweise, Minderungsmaterial (Metall, Keramik),
 - b) Minderungskonstruktion des Filtermaterials (Platten, Geflecht, gewickelt, minimale Zellen-/Material-/Vliesdichte, maximale Porosität, Porendurchmesser, Taschen-/Kugelanzahl, Oberflächenrauigkeit, Draht-/Kugel-/Faserdurchmesser),
 - c) Mindestbeschichtung des Partikelminderungssystems (g/ft(hoch)3),
 - d) Canning/Verpackung (Lagerung/Halterung des Trägers),
 - e) Volumen +/- 20%,
 - f) Regenerationstyp (periodisch oder kontinuierlich),
 - g) Regenerationsstrategie (katalytische, thermische, elektrothermische Regeneration),
 - h) Art der Additivierung (falls vorhanden),
 - i) Typ des Additivs (falls vorhanden),
 - j) Bypassverhältnis,
 - k) mit oder ohne vorgeschaltetem Oxidationskatalysator.
- Weiterverwendung des/der vorhandenen Oxidationskatalysator(s/en):
Dem Minderungssystem vorgeschaltete Oxidationskatalysatoren können bei der Nachrüstung im Einzelfall weiter verwendet werden, wenn diese nachweislich:
- a) nicht älter als fünf Jahre sind,
 - b) nicht länger als 80.000 km im Fahrzeug verbaut waren (Nachweis der Laufleistung über Serviceheft und Wegstreckenzähler) und
 - c) nicht mit sichtbaren Mängeln behaftet sind oder
 - d) der Hersteller des Partikelminderungssystems im Rahmen der unter Nummer 6.2.3 geforderten Betriebserlaubnis nachweist, dass die entsprechend geforderten Grenzwerte auch ohne den/die serienmäßigen Oxidationskatalysator(en) eingehalten werden (Betriebserlaubnis muss Nachweis enthalten).
- Wird keiner der vorgenannten Nachweise erbracht, sind die Oxidationskatalysatoren vor der Nachrüstung mit dem Partikelminderungssystem zu erneuern.
- 3.2 Prüfung des unregulierten Partikelminderungssystems
Für die Begutachtung des Partikelminderungssystems nach Nummer 3.1 muss zum Beweis der Funktionstüchtigkeit im späteren Feldeinsatz ein Dauerlauf nach Nummer 3.3 von mindestens 4.000 km durchgeführt werden. Der Dauerlauf dient dem Nachweis der Funktionstüchtigkeit und der Stabilität des Systems sowie dessen Wirkungsgrad.
- Das dazu verwendete Kraftfahrzeug muss den Anforderungen der Stufe PM 2 entsprechen; bei Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg den Anforderungen der Stufe PM 1. Die Partikelemission des Dauerlauffahrzeugs im Ausgangszustand darf im NEFZ 0,030 g/km nicht unterschreiten. Sofern kein Dauerlauffahrzeug mit entsprechender Partikelemission zur Verfügung steht, sind die Stufen bei 2.000 km bzw. 4.000 km um das Verhältnis der vorgeschriebenen Partikelmasse von 0,030 g/km zu der tatsächlichen Fahrzeugemission zu verlängern (Beispiel: bei 0,020 g/km verschieben sich die Messungen von 2.000 km auf 3.000 km und von 4.000 km auf 6.000 km).
- Das für den Dauerlauf ausgewählte Kraftfahrzeug muss nicht vom selben Fahrzeughersteller wie der angestrebte Verwendungsbereich sein. Der Verwendungsbereich eines Systems umfasst einen Motorleistungsbereich zwischen 65% und 130% bezogen auf die Motorleistung des Prüffahrzeugs.
- Als Prüfzyklus für die Abgasmessungen auf dem Rollenprüfstand ist der NEFZ mit inner- und außerstädtischem Anteil (Teil 1 und Teil 2) nach Anhang III Anlage 1 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EWG vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) anzuwenden.

- 3.3 Durchführung des Dauerlaufs
Der Dauerlauf ist über eine Fahrstrecke von mindestens 4.000 km durchzuführen. Auf Wunsch des Antragstellers kann vor Beginn des Dauerlaufs eine Fahrzeuginspektion durch den mit der Begutachtung beauftragten technischen Dienst sowie das Auslesen des OBD-Systems vorgenommen werden.
- 3.3.1 Die Streckenakkumulation kann auf dem Rollenprüfstand durch Wiederholung des innerstädtischen Anteils des NEFZ (Teil 1) durchgeführt werden.
- 3.3.2 Die Streckenakkumulation auf dem Rollenprüfstand kann im NEFZ mit inner- (Teil 1) und außerstädtischem (Teil 2, reduziert) Anteil durchgeführt werden. Dabei darf im Teil 2 des NEFZ eine Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h und eine maximale Abgastemperatur von 300 Grad C unmittelbar vor dem Minderungssystem nicht überschritten werden.
- 3.3.3 Alternativ kann die in der Prüfdokumentation ausführlich zu beschreibende Dauerlaufstrecke von der begutachtenden Stelle so gewählt werden, dass sie einem realistischen innerstädtischen Fahrprofil entspricht. Dabei muss die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 25-35 km/h, die maximale Geschwindigkeit unter 70 km/h, der zeitliche Leerlaufanteil nicht unter 7% und der zeitliche Geschwindigkeitsanteil zwischen 50 bis 70 km/h unter 10% (nicht am Ende des Dauerlaufs gefahren) liegen. Die maximale Abgastemperatur unmittelbar vor und nach dem Partikelminderungssystem muss ohne externe Regeneration im Mittel immer unter 300 Grad C, die Motordrehzahl unterhalb von 60% der Nenndrehzahl liegen. Während des ganzen Dauerlaufs sind Fahrzeuggeschwindigkeit, Weg, Motordrehzahl und Differenzdruck zwischen Ein- und Ausgang des Partikelminderungssystems in der Prüfdokumentation mit aufzunehmen.
- 3.4 Prüfungen im Dauerlauf
Die Abgasmessungen mit eingebautem ungeregeltem Partikelminderungssystem werden nach Anhang I Nr. 1.1
- a) vor Dauerlaufstart (Grundvermessung, Zustand I),
 - b) nach mindestens 2.000 km (Zustand II) und
 - c) nach mindestens 4.000 km (Zustand III) und
 - d) nach der „Worst-Case-Regeneration“ (Zustand IV)
- durchgeführt.
- Vor und nach dem Dauerlauf wird das Fahrzeug zur späteren Bestimmung der Partikelminderungseffizienz im Ausgangszustand ohne Partikelminderungssystem vermessen.
- Der Hersteller kann jeweils nach den 2.000 km- und den 4.000 km-Messungen zusätzliche Abgasmessungen im Ausgangszustand beantragen. Nach dem Wiedereinbau des Systems ist in diesem Falle die Abgasmessung zu wiederholen. Der dabei jeweils höchste Abgaswert ist für die Bestimmung des Rückhaltegrads heranzuziehen. Die Abweichung der Abgasmessungen mit Partikelminderungssystem vor/nach Ein-/Ausbau darf 15% nicht überschreiten.
- 3.5 Abgasuntersuchung
Sollen ungeregelte Partikelminderungssysteme Verwendung finden, sind zusätzlich Abgasuntersuchungen nach Nummer 3.2 der Anlage XIa mit Ermittlung des Spitzenwertes für die Rauchgastrübung durchzuführen.
- 3.6 „Worst-Case-Regeneration“ nach dem Dauerlauf
Zur Absicherung der thermischen Stabilität im späteren Feldeinsatz von nachgerüsteten Fahrzeugen wird nach den 4.000 km-Abgasmessungen und nach der Abgasuntersuchung eine „Worst-Case-Regeneration“ durchgeführt.
- Die thermische „Worst-Case-Regeneration“ wird mit dem Prüffahrzeug auf dem Rollenprüfstand über die Motorlast eingeleitet (zügiger Lastwechsel von unterer Teillast nach Volllast). Nach Erkennen der Zündung der Partikel im Minderungssystem wird der Leerlaufpunkt über Motorschub angefahren.

Das Prüffahrzeug verbleibt so lange im Leerlauf, bis kein Rußabbrand im Rückhaltesystem mehr stattfindet. Sofern unter den vorgenannten Betriebsbedingungen nicht spätestens nach zehn Minuten Abgastemperaturen von 600 Grad C aufgetreten sind, ist der „Worst-Case-Test“ zu beenden.

Bei Fahrzeugen oberhalb einer Motorleistung von 160 kW kann die Einleitung der „Worst-Case-Regeneration“ auf der Straße erfolgen.

Sofern keine thermische Regeneration eingeleitet werden konnte, ist eine Regeneration des Partikelminderungssystems nach Herstellervorgaben im Fahrzeugbetrieb durchzuführen.

In allen Fällen werden anschließend Abgasmessungen durchgeführt. Die dabei arithmetisch gemittelte Partikelemission darf um nicht mehr als 15% von der Partikelemission $P(tief)Ng$ abweichen.

Darüber hinaus muss der Hersteller nachweisen und bestätigen, dass die verbrannte Partikelmasse und die dabei aufgetretenen Abgastemperaturen bezüglich der Haltbarkeit des Systems als unkritisch anzusehen sind.

3.7 Abgasmessungen während des Dauerlaufs

3.7.1 Ermittlung der Partikelemission im NEFZ:

Die Abgasemissionswerte im Ausgangszustand ($P(tief)S$), Zustand I (Grundvermessung) ($P(tief)I$), Zustand II ($P(tief)II$), Zustand III ($P(tief)III$) und Zustand IV ($P(tief)IV$) ergeben sich jeweils als Mittelwert aus jeweils zwei, sofern die Messungen nicht mehr als 15% voneinander abweichen, ansonsten drei Messungen im NEFZ.

3.7.2 Ermittlung der gasförmigen Emissionen ($NO(tief)x$, CO, HC) und des Kraftstoffverbrauchs in $CO(tief)2$:

- Arithmetisches Mittel aus NEFZ im Ausgangszustand ohne Minderungssystem ($HC(tief)S$, $CO(tief)S$, $NO(tief)x S$) und ($CO(tief)2 S$);
- Arithmetisches Mittel aus NEFZ im nachgerüsteten Zustand mit Minderungssystem ($HC(tief)(I, II, III)$, $CO(tief)(I, II, III)$, $NO(tief)x(I, II, III)$ und $CO(tief)2(I, II, III)$). Die Emissionen während der „Worst-Case-Regeneration“ werden nicht berücksichtigt.

3.8 Bewertung des ungeregelten Partikelminderungssystems

Die Prüfung des Partikelminderungssystems für das System gilt als bestanden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

3.8.1 Die Partikelemission mit $P(tief)Ng = (f(tief)a \times P(tief)I + f(tief)b \times P(tief)II + f(tief)c \times P(tief)III) / (f(tief)a + f(tief)b + f(tief)c)$ mit $f(tief)a = 1$; $f(tief)b = 2$ und $f(tief)c = 4$ muss unter dem Grenzwert von 0,025 g/km liegen; bei Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg unter dem Grenzwert von 0,050 g/km.

3.8.2 Der Rückhaltegrad $\eta = 1 - (P(tief)Ng / P(tief)S)$ muss mindestens 0,3 (= 30%) erreichen mit $P(tief)S = (P(tief)S1 + P(tief)S2) / 2$.

3.8.3 Der Rückhaltegrad während der Rußoxidation $\eta(tief)R = 1 - (P(tief)IVT2 / P(tief)ST2)$ aus den jeweiligen Messungen $P(tief)IV$ aus dem Teil 2 des NEFZ (außerstädtischer Anteil) muss mindestens 0,3 (= 30%) erreichen.

3.8.4 Die gemessene Partikelemission $P(tief)IV$ muss kleiner sein als $1,15 \times P(tief)Ng$.

3.8.5 Die limitierten Schadstoffe müssen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand die Grenzwerte der ursprünglichen homologierten Schadstoffklasse unterschreiten.

3.8.6 Bei den Trübungsmessungen nach Anhang I Nr. 1.1 dürfen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand die Herstellertrübungskoeffizienten nicht überschritten werden.

4. Anforderungen an ein ungeregeltes Partikelminderungssystem zur Bildung einer Fahrzeugfamilie

Fahrzeugfamilien können mit unregelmäßigen Partikelminderungssystemen unterschiedlicher Größe (Volumen) unter Einhaltung der Übereinstimmungskriterien nach Nummer 3.1 gebildet werden.

4.1 Übereinstimmungskriterien für Fahrzeugfamilien

4.1.1 Für die Festlegung des Verwendungsbereiches eines baugleichen

Partikelminderungssystems nach Nummer 3.1, aber mit unterschiedlichen Volumina, für verschiedene Fahrzeugtypen, dürfen sich die Versuchsträger in den Merkmalen nach Nummer 4.1.2 nicht unterscheiden. Die obere und untere Grenze des Verwendungsbereiches eines Systems wird je Fahrzeughersteller durch Vermessen zweier unterschiedlicher Prüffahrzeuge nach Nummer 4.2 auf dem Rollenprüfstand bestimmt.

4.1.2 Die zur Familie gehörenden Fahrzeugtypen sowie die Prüffahrzeuge selbst müssen in folgenden Kriterien übereinstimmen:

- Fahrzeughersteller (Verwenden andere Fahrzeughersteller den gleichen Antriebsmotor des geprüften Fahrzeugherstellers, so können, falls alle übrigen Anforderungen erfüllt sind, auch diese Fahrzeugtypen in den Verwendungsbereich mit aufgenommen werden.)
- Saugmotor, aufgeladener Motor
- Schadstoffklassen:

- o Klasse 0: Euro 1
- o Klasse I: Euro 1, Euro 2
- o Klasse II: D3, Euro 3
- o Klasse III: D4, Euro 4

- Einbauort in den Abgasstrang (Anschluss Auspuffkrümmer bis Eintritt PMS +- 300 mm vom Dauerlauffahrzeug). Dabei ist vom Antragsteller zu bestätigen, dass auch für die im Verwendungsbereich genannten Kraftfahrzeuge das Temperaturprofil bei Durchführung eines Dauerlaufs nach Nummer 3.3 um nicht mehr als 30 Grad C - bezogen auf das Basisfahrzeug für den Dauerlauf - nach unten abweicht.

4.2 Auswahl der Prüffahrzeuge

Die Prüffahrzeuge für einen gewählten Verwendungsbereich müssen folgende Kriterien erfüllen:

4.2.1 Prüffahrzeug I:

- maximale Leistung im Verwendungsbereich
- größtes Filtervolumen (V(tief)FI)
- höchste Schwungmassenklasse
- häufig verbaute Getriebekonfiguration
- hohe häufig auftretende Rollenlast

4.2.2 Prüffahrzeug II:

- niedrigste Leistung im Verwendungsbereich
- kleinstes Filtervolumen (V(tief)FII)
- kleinste Schwungmassenklasse
- häufig verbaute Getriebekonfiguration
- geringste häufig auftretende Rollenlast

Sollen innerhalb der Klasse I die Schadstoffklassen Euro 1 und Euro 2 für Kraftfahrzeuge eines Herstellers durch die Prüfungen abgedeckt werden, so muss eines der Prüffahrzeuge Euro 1 und das andere Euro 2 abdecken.

4.3 Prüfkriterien des Verwendungsbereiches innerhalb einer Familie nach Anhang I Nr. 1.2

Die Prüffahrzeuge müssen eine Laufleistung von mindestens 15.000 km aufweisen. Die Prüffahrzeuge müssen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand

bei allen limitierten Emissionen die Werte ihrer ursprünglich homologierten Grenzwertstufe einhalten. Die Verschlechterungsfaktoren sind nicht anzuwenden. Der Umbau am Prüffahrzeug muss dem beantragten späteren Ausgangsstand der Umrüstung entsprechen.

Fahrzeuge mit „On-Board-Diagnose“ dürfen durch den Einbau des Nachrüstsystems in ihrer Überwachungsfunktion nicht eingeschränkt werden. Das elektronische Motorsteuergerät (z. B. für Einspritzung, Luftmassenmesser, Abgasminderung) darf durch die Nachrüstung nicht verändert werden.

- 4.4 Prüf- und Messablauf auf dem Rollenprüfstand
- 4.4.1 Die Fahrzeuge werden durch 2 x 10 NEFZ (220 km) konditioniert (siehe Anhang I Nr. 1.2).
- 4.4.2 Ermittlung aller limitierten Schadstoffe im NEFZ für:
 - Ausgangszustand;
arithmetisches Mittel aus zwei bis drei Abgasmessungen für jede Schadstoffkomponente
 - Nachrüststand;
arithmetisches Mittel aus zwei bis drei Abgasmessungen für jede Schadstoffkomponente.
- 4.4.3 Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs (CO(tief)2) im NEFZ für:
 - Kraftstoffverbrauch (Ausgangszustand);
arithmetisches Mittel aus zwei bis drei Abgasmessungen
 - Kraftstoffverbrauch (Nachrüststand);
arithmetisches Mittel aus zwei bis drei Abgasmessungen.
- 4.5 Bewertung der ungeregelten Partikelminderungssysteme für den Verwendungsbereich innerhalb einer Fahrzeugfamilie
Die Prüfung eines Partikelminderungssystems für den Verwendungsbereich einer Fahrzeugfamilie gilt als bestanden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:
- 4.5.1 Partikelemission
- 4.5.1.1 Die Partikelemission $P(\text{tief})NgFe$ im nachgerüsteten Zustand muss unter dem Grenzwert der entsprechenden Minderungsstufe PM 01, PM 0, PM 1, PM 2, PM 3, PM 4, PM 5 liegen. $P(\text{tief})NgFe$ (Anhang I Nr. 1.2 Buchstabe e) ergibt sich als Mittelwert aus maximal drei Messungen im NEFZ nach der Systemvorbereitung.
- 4.5.1.2 Der Rückhaltegrad $\eta(\text{tief})NgFe = 1 - (P(\text{tief})NgFe / ((P(\text{tief})S1F + P(\text{tief})S2F) / 2))$ muss im nachgerüsteten Zustand mindestens 0,3 (= 30%) betragen.
- 4.5.1.3 $P(\text{tief})NgFg$ darf nicht größer sein als $1,15 \times P(\text{tief})NgFe$. $P(\text{tief})NgFg$ (Anhang I Nr. 1.2 Buchstabe g) ergibt sich als Mittelwert aus maximal drei Messungen im NEFZ nach Systemstabilität.
- 4.5.1.4 Bei den Trübungsmessungen nach Anhang I Nr. 1.2 dürfen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand die Herstellertrübungskoeffizienten nicht überschritten werden.
- 4.5.2 Der gemittelte Kraftstoffverbrauch im nachgerüsteten Zustand darf den Kraftstoffverbrauch im Ausgangszustand um nicht mehr als 4% übersteigen.
- 4.5.3 Die limitierten Schadstoffe müssen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand die Grenzwerte der ursprünglich homologierten Schadstoffklasse unterschreiten.

5. Anforderungen an periodisch regenerierende Partikelminderungssysteme

Der Antragsteller, der die Betriebserlaubnis für ein Partikelminderungssystem nach Anhang IV beantragt, muss durch die in Anhang I Nr. 2 beschriebene Prüfung belegen und bestätigen, dass die Funktionsfähigkeit dieses Systems bei bestimmungsgemäßem Betrieb über eine Lebensdauer von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 80.000 km – je nachdem, welches Kriterium zuerst

erreicht wird - gewährleistet ist. Die Partikelminderungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen versehen sein, die diese Systeme außer Funktion setzen.

- 5.1 Übereinstimmungskriterien für geregelte Partikelminderungssysteme
Es gelten die Übereinstimmungskriterien entsprechend ECE-Regelung Nr. 83 (ECE-R 83) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Emission von Schadstoffen aus dem Motor entsprechend den Kraftstoffanforderungen des Motors, Anhang 13 Nr. 2.1 (VkB1. 2005 S. 767).
- 5.2 Prüfung und Bewertung des geregelten Partikelminderungssystems
Bei periodisch regenerierenden Systemen muss die Partikelemission $M(tief)_{Pi}$ bei allen Messungen, ermittelt gemäß ECE-R 83, Anhang 13 Nr. 3.3, unter dem Grenzwert von 0,005 g/km liegen mit $M(tief)_{Pi} = ((M(tief)_{si} \times f(tief)_{D}) + (M(tief)_{ri} \times f(tief)_{d})) / (f(tief)_{D} + f(tief)_{d})$.
- 5.3 Bei geregelten Systemen muss der Rückhaltegrad $\eta(tief)_{Ng} = 1 - (M(tief)_{Pi} / P(tief)_{S1})$ im nachgerüsteten Zustand mindestens 0,9 (= 90%) betragen.
- 5.4 Die Ermittlung des $K(tief)_{i}$ -Faktors bei periodisch regenerierenden Systemen erfolgt nach ECE-R 83 mit $K(tief)_{i} = M(tief)_{pi} / M(tief)_{si}$.
- 5.5 Die limitierten Schadstoffe (CO, HC, NO(tief)x) dürfen unter Berücksichtigung des $K(tief)_{i}$ -Faktors bei allen Abgasmessungen mit PMS (Ausnahme: während der periodischen Regeneration) die Grenzwerte der jeweiligen Stufe nicht überschreiten. Die mittlere Emission errechnet sich jeweils aus dem Produkt der Emissionen gemessen im Zyklus ohne Regeneration mit dem $K(tief)_{i}$ -Faktor.
- 5.6 Der gemittelte Kraftstoffverbrauch ($CO(tief)_{2 Ng}$) darf den Kraftstoffverbrauch im Ausgangszustand ($CO(tief)_{2 S}$) um nicht mehr als 4% übersteigen.
- 5.7 Der gemittelte Trübungskoeffizient im Zustand $P(tief)_{Ngh}$ (Anhang I Nr. 2.1 Buchstabe h) darf den Hersteller Grenzwert nicht überschreiten.
- 5.8 Anforderungen an ein geregeltes Partikelminderungssystem zur Bildung einer Fahrzeugfamilie
Fahrzeugfamilien können mit geregelten Partikelminderungssystemen gemäß den Übereinstimmungskriterien nach ECE-R 83 Anhang 13 Nr. 2.1 gebildet werden. Der Nachweis der Funktionsfähigkeit innerhalb der Familie gilt als erbracht, wenn die Anforderungen nach den Nummern 5.2 und 5.3 unter Berücksichtigung des $K(tief)_{i}$ -Faktors nach Nummer 5.4 gemessen nach Anhang I Nr. 2.2 erfüllt sind.

6. Genehmigung

6.1 Neue Kraftfahrzeuge

6.1.1 EG-Typgenehmigung oder Allgemeine Betriebserlaubnis

Bei erstmals für den Verkehr zuzulassenden Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotor, die die Anforderungen nach Nummer 2.2 erfüllen, hat der Fahrzeughersteller oder sein Beauftragter auf der Grundlage der für den Fahrzeugtyp erteilten EG-Typgenehmigung oder Allgemeinen Betriebserlaubnis gegenüber der Genehmigungsbehörde eine Erklärung darüber abzugeben, dass die von ihm reihenweise gefertigten Kraftfahrzeuge als besonders partikelreduziert nach Stufe PM 5 gelten und er die Bescheinigung nach Anhang II nur ausstellt, wenn unter Berücksichtigung der für die Stufe PM 5 geltenden Grenzwerte weiterhin alle Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG eingehalten werden.

6.1.2 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

Bei Kraftfahrzeugen, die mit einer Betriebserlaubnis nach § 21 für den Verkehr zugelassen werden sollen, hat der mit der Begutachtung beauftragte amtlich anerkannte Sachverständige festzustellen, ob das Kraftfahrzeug den Anforderungen der Stufe PM 5 genügt. Es können auch Bescheinigungen nach Anhang II herangezogen werden. Ist das der Fall, hat er zudem nach pflichtgemäßem Ermessen zu beurteilen und gegebenenfalls mit einer Bescheinigung entsprechend Anhang III zu bestätigen, dass nicht zu erwarten ist, dass sich das Abgasverhalten des Kraftfahrzeugs bei

bestimmungsgemäßem Betrieb in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 100.000 km, je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird, wesentlich verschlechtern wird.

6.2 Für den Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge

6.2.1 EG-Typgenehmigung oder Allgemeine Betriebserlaubnis

Für den Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die die Anforderungen nach Nummer 2.2 ohne Nachrüstung erfüllen, hat der Fahrzeughersteller oder sein Beauftragter auf der Grundlage der für den Fahrzeugtyp erteilten EG-Typgenehmigung oder der Allgemeinen Betriebserlaubnis gegenüber der Genehmigungsbehörde eine Erklärung darüber abzugeben, dass die von ihm reihenweise gefertigten Kraftfahrzeuge als besonders partikelreduziert nach Stufe PM 5 gelten und er die Bescheinigung nach Anhang II nur ausstellt, wenn unter Berücksichtigung des für die Stufe PM 5 geltenden Grenzwertes bisher alle Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG eingehalten wurden und auch weiterhin eingehalten werden.

6.2.2 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

Bei Kraftfahrzeugen, die mit einer Betriebserlaubnis nach § 21 für den Verkehr zugelassen worden sind, hat der mit der Begutachtung beauftragte amtlich anerkannte Sachverständige festzustellen, ob das Kraftfahrzeug den Anforderungen der Stufe PM 5 genügt. Es können auch Bescheinigungen nach Anhang II herangezogen werden. Ist das der Fall, hat er zudem nach pflichtgemäßem Ermessen zu beurteilen und gegebenenfalls mit einer Bescheinigung entsprechend Anhang III zu bestätigen, dass nicht zu erwarten ist, dass sich das Abgasverhalten des Kraftfahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Betrieb in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 100.000 km, je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird, wesentlich verschlechtern wird.

6.2.3 Partikelminderungssystem für die Nachrüstung

Sollen durch Einbau von Partikelminderungssystemen die Emissionen luftverunreinigender Partikel von bereits für den Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen verringert werden, so ist für das Partikelminderungssystem eine

- a) Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 oder
- b) Systemgenehmigung für das Fahrzeug nach den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG oder nach der ECE-R 83 erforderlich.

Im Falle von Buchstabe a) muss die Betriebserlaubnis für das Partikelminderungssystem die Einhaltung einer der Partikelminderungsstufen PM 01 bis PM 4 nach den Bestimmungen dieser Anlage nachweisen. Einzelheiten über die Verwendung des Partikelminderungssystems und des Einbaus ergeben sich aus der Betriebserlaubnis.

Wird im Falle von Buchstabe b) für einen Fahrzeugtyp, der für die Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem vorgesehen ist, durch die Systemgenehmigung nach den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG oder nach der ECE-R 83 bereits nachgewiesen, dass die Anforderungen nach Nummer 2.2.1 bei Ausrüstung mit dem Partikelminderungssystem eingehalten werden, gelten die Kraftfahrzeuge dieses Typs bei nachträglicher Ausrüstung mit dem Partikelminderungssystem als besonders partikelreduziert nach Stufe PM 4. Hinsichtlich der Weiterverwendung des Oxidationskatalysators gelten die Bestimmungen nach Nummer 3.1. Die Teile für die Nachrüstung des Kraftfahrzeugs einschließlich der Montageanweisungen sind vom Fahrzeughersteller bereitzustellen. Der Hersteller stellt eine Bescheinigung nach Anhang II aus. Diese ist mit den Teilenummern des Nachrüstsatzes und den Montagebedingungen zu ergänzen und der Abnahmebescheinigung nach Anhang V beizufügen.

7. Genehmigungsbehörde

- 7.1 Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Anlage ist das Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg. Dies gilt nicht im Falle des Verfahrens nach § 21.
- 7.2 Partikelminderungssysteme aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, für die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Dieselmotor werden anerkannt, wenn dasselbe Niveau für die Partikelminderung gewährleistet wird, das diese Anlage beinhaltet.

8. Rücknahme der Genehmigung

Eine Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn festgestellt wird, dass die Voraussetzungen für die Genehmigung nicht mehr gegeben sind oder erfüllt werden oder der Inhaber der Genehmigung gegen die Pflichten aus der Genehmigung verstoßen hat.

9. Zusätzliche Anforderungen

9.1 Betriebsverhalten

Durch den Einbau des Partikelminderungssystems dürfen keine Beeinträchtigungen des Betriebsverhaltens und keine zusätzlichen Gefährdungen der Fahrzeugsicherheit eintreten.

9.2 Geräuschverhalten

Partikelminderungssysteme dürfen keine negativen Auswirkungen auf das Geräuschverhalten erwarten lassen.

9.3 Additivierung

Handelt es sich um ein additiv unterstütztes Partikelminderungssystem, so ist eine Unbedenklichkeitserklärung des Umweltbundesamtes bezüglich des Systems in Verbindung mit dem verwendeten Additiv der mit der Begutachtung beauftragten Stelle vorzulegen.

9.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Werden elektronische Bauteile und/oder Steuergeräte verwendet, so müssen diese den Bestimmungen des § 55a entsprechen.

10. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem

10.1 Einbau

- 10.1.1 Die Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem ist von einer für die Durchführung der Abgasuntersuchung an Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor nach Anlage VIIIC Nr. 1 in Verbindung mit Anlage VIII Nr. 3.1.1.1 anerkannten AU-Kraftfahrzeugwerkstatt durchzuführen. Abweichend von Satz 1 kann die Nachrüstung auch von einer anderen Stelle durchgeführt werden. In diesem Falle gilt Nummer 10.2 Buchstabe b.

- 10.1.2 Das nachzurüstende Kraftfahrzeug muss sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden. Sofern erforderlich, sind vor der Nachrüstung Mängel zu beseitigen, die das Erreichen des durch die Betriebserlaubnis des Partikelminderungssystems nachgewiesene Partikelminderung oder die Dauerhaltbarkeit in Frage stellen.

10.2 Abnahme

Der ordnungsgemäße Einbau aller Teile und die einwandfreie Funktion des Partikelminderungssystems sind

- a) von der anerkannten AU-Kraftfahrzeugwerkstatt, sofern diese die Nachrüstung selbst vorgenommen hat, auf einer dem Anhang V entsprechenden Abnahmebescheinigung für Partikelminderungssysteme zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde oder
- b) durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen

oder Angestellten nach den Bestimmungen der Anlage VIIIb auf einer
Abnahmebescheinigung im Sinne von Anhang V
zu bestätigen.

Anhang I (zu Nr. 3.4, 4.3, 4.4.1, 4.5.1 oder 5 der Anlage XXVI) Übersicht über Prüfabläufe

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 299 u. 300

1. Ungeregelte Partikelminderungssysteme

1.1 Partikelminderungssystem:

Ausgangszustand S(tief)1:

- a) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- b) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- c) Abgasuntersuchung (AU) Trübungskoeffizient Serie

Einbau Partikelminderungssystem

Zustand I (Grundvermessung):

- d) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- e) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)

2.000 km Dauerlauf

Zustand II:

- f) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- g) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)

2.000 km Dauerlauf bis 4.000 km gesamt

Zustand III:

- h) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- i) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- k) AU Trübungskoeffizient Nachrüstung

„Worst-Case-Regeneration“

Zustand IV (thermisch gealterter Zustand):

- l) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- m) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)

Ausbau Partikelminderungssystem

Ausgangszustand S(tief)2:

- n) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- o) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- p) AU Trübungskoeffizient Serie

1.2 Verwendungsbereich für Fahrzeugfamilien

Ausgangszustand S(tief)1F:

- a) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- b) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- c) AU Trübungskoeffizient Serie

Einbau des Partikelminderungssystems

Nachrüstzustand N(tief)gF:

- d) Systemvorbereitung: 10 x NEFZ
- e) Abgasmessung: 2-3 NEFZ (kalt)
- f) Systemstabilität: 10 x NEFZ
- g) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- h) AU Trübungskoeffizient Nachrüstung

Ausbau des Partikelminderungssystems

Ausgangszustand S(tief)2F:

- i) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- k) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)

2. Geregelter Partikelminderungssysteme

2.1 Partikelminderungssystem:

Ausgangszustand S(tief)1G:

- a) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- b) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- c) AU Trübungskoeffizient Serie

Einbau Partikelminderungssystem

Zustand I(tief)G (Grundvermessung):

- d) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- e) Bestimmung des K(tief)i-Faktors (Prüfung nach ECE-R 83)
- f) Abgasmessung während der Regeneration
- g) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt) ohne Regeneration
- h) AU Trübungskoeffizient Serie

Ausbau des Partikelminderungssystems

Ausgangszustand S(tief)2G:

- i) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- k) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)

2.2 Verwendungsbereich für Fahrzeugfamilien

Herstellervorschläge zur Vorkonditionierung

Ausgangszustand S(tief)FG:

- a) Konditionierung: 3 x Teil 2 des NEFZ
- b) Abgasmessung: 2-3 x NEFZ (kalt)
- c) AU Trübungskoeffizient Serie

Einbau des Partikelminderungssystems

Nachrüstzustand P(tief)NFG:

- d) Konditionierung: 7 x NEFZ
- e) Abgasmessung: 2-3 NEFZ (kalt)
- f) AU Trübungskoeffizient Nachrüstung

Anhang II (zu Nr. 6.1.1, 6.2.1 oder 6.2.3 Buchstabe b der Anlage XXVI) Bescheinigung des Inhabers der EG-Typgenehmigung oder Allgemeinen Betriebserlaubnis für das Kraftfahrzeug nach Anlage XXVI Nr. 6.1.1, 6.2.1 oder 6.2.3 Buchstabe b

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 301

Fahrzeughersteller:

Inhaber der EG-Typgenehmigung/Allgemeinen Betriebserlaubnis:

Nummer der EG-Typgenehmigung/Allgemeinen Betriebserlaubnis:

1	I	2	I	3	I	4	I	5
Typ und Ausführung *)	I	Typ-Schlüsselnummer	I	Emissions-Schlüsselnummer	I	Genehmigung des Partikelminderungssystems	I	Eintragung der Partikelminderungs-

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I	I	I	I	stufe
-----	-----	-----	-----	-----
I	I	I	I	
-----	-----	-----	-----	-----
I	I	I	I	
-----	-----	-----	-----	-----

*) Kl. Anstelle Typ und Ausführung müssen die Fahrzeug-Identifizierungsnummern angegeben werden, wenn nicht alle Kraftfahrzeuge die Bedingungen erfüllen.

Es wird bescheinigt, dass die aufgeführten Fahrzeugtypen und Ausführungen die Anforderungen der in Spalte 5 eingetragenen Partikelminderungsstufe nach Anlage XXVI zu § 47 Abs. 3a einhalten und in den Fahrzeugpapieren im Feld „Bemerkungen“ entsprechend gekennzeichnet werden dürfen. Für die Kennzeichnung gelten die Vorgaben in Anhang III oder V.

Gegenüber der Genehmigungsbehörde ist die nach Anlage XXVI Nr. 6.1.1, 6.2.1 und/oder 6.2.3 Buchstabe b geforderte Erklärung abgegeben worden.

Datum:

Unterschrift:

(Genehmigungsinhaber oder für die Ausstellung
der Fahrzeugpapiere ermächtigter Vertreter)

Anhang III (zu Nr. 6.1.2, 6.2.2 oder 6.2.3 der Anlage XXVI)
Bescheinigung zu § 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge nach Anlage XXVI Nr. 6.1.2, 6.2.2 oder 6.2.3

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 2006, 302;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

Fahrzeughersteller:

Fahrzeug-Identifizierungsnummer:

I	1	I	2	I	3	I	4	I
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
I	Typ-	I	Emissions-	I	Genehmigung des	I	Eintragung der	I
I	Schlüsselnummer	I	Schlüsselnummer	I	Partikelminderungs-	I	Partikel-	I
I		I		I	systems	I	minderungsstufe	I
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
I		I		I		I		I
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
I		I		I		I		I
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Es wird bescheinigt, dass das oben beschriebene Fahrzeug/die oben beschriebenen Fahrzeuge die Anforderungen der in Spalte 4 eingetragenen Partikelminderungsstufe nach Anlage XXVI zu § 47 Abs. 3a einhält/einhalten und in den Fahrzeugpapieren im Feld „Bemerkungen“ bei Einhaltung der

- Partikelminderungsstufen PM 01 bis PM 4: entsprechend den Vorgaben im Anhang V
- Partikelminderungsstufe PM 5: als „Stufe PM 5 ab Tag Erstzul.“

gekennzeichnet werden darf/dürfen. Verwendete Unterlagen für die jeweilige Bewertung wie Bescheinigungen nach Anhang II, Anhang V oder Allgemeine Betriebserlaubnisse nach § 22 sind zu nennen.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich das Abgasverhalten des Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Betrieb in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 100.000 km, je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird, wesentlich verschlechtern wird.

Technischer Dienst:

Datum, Unterschrift:

Anhang IV (zu Nr. 3 oder 5 der Anlage XXVI)

Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 für Partikelminderungssysteme und erforderliche Unterlagen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 303

1. Es ist ein formloser Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Partikelminderungssystem bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.
2. Der Antragsteller muss die verwaltungsrechtlichen und technischen Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 in Verbindung mit § 22 StVZO erfüllen und die erforderlichen Unterlagen nach Vorgabe der Genehmigungsbehörde vorlegen.
3. Grundlage für die Erteilung ist der Technische Bericht eines akkreditierten Technischen Dienstes, in dem das Partikelminderungssystem beschrieben ist, die nach Anlage XXVI durchzuführenden Prüfungen dokumentiert sind und bestätigt wird, dass die entsprechenden Bestimmungen der Anlage XXVI eingehalten werden.
4. Im Genehmigungsverfahren wird ein genehmigter Typ eines Partikelminderungssystems hinsichtlich der Form und Abmessung des Trägers festgelegt. Nachträgliche Änderungen an der Trägerlänge und dem -querschnitt sind im Rahmen einer Erweiterung mit maximalen Abweichungen bis zu +- 10% möglich. Durch diese Änderungen darf das Volumen bis zu maximal 10% vergrößert werden. Eine Verringerung des ursprünglichen Volumens ist unzulässig.

Anhang V (zu Nr. 10.2 der Anlage XXVI)

Abnahmebescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau eines genehmigten Partikelminderungssystems zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 304;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

1. Bestätigung des ordnungsgemäßen Einbaus

- 1.1 Vor dem Einbau des Partikelminderungssystems ist der technisch einwandfreie Zustand des Kraftfahrzeugs festgestellt/hergestellt *) worden.
- 1.2 Das unter Nummer 2 beschriebene Kraftfahrzeug wurde mit dem unter Nummer 3 benannten Partikelminderungssystem ausgerüstet; der ordnungsgemäße Einbau aller Teile und die einwandfreie Funktion des Partikelminderungssystems werden hiermit bestätigt.
- 1.3 Die Erneuerung des eingebauten Oxidationskatalysators war
 - nicht erforderlich. *)
 - erforderlich und ist vorgenommen worden. *)

2. Angaben zum Kraftfahrzeug

- 2.1 Amtliches Kennzeichen:
- 2.2 Name und Anschrift des Fahrzeughalters:
- 2.3 Fahrzeughersteller:
- 2.4 Typ:
- 2.5 Fahrzeug-Identifizierungsnummer:
- 2.6 Datum der Erstzulassung:
- 2.7 Stand des Wegstreckenzählers:

3. Angaben zum Partikelminderungssystem (PMS)

- 3.1 Hersteller des PMS:
- 3.2 Typ/Ausführung:
- 3.3 Genehmigungsnummer:
 - 3.3.1 Abdruck der ABE für das PMS nach § 22 StVZO *),
 - 3.3.2 Abdruck der ABE nach § 21 StVZO für das Einzelfahrzeug *) oder
 - 3.3.3 Herstellerbescheinigung *) ist beigelegt.

4. Angaben zu den Fahrzeugpapieren:

- 4.1 Durch die Ausrüstung mit dem unter Nr. 3 beschriebenen Partikelminderungssystem erfüllt das Kraftfahrzeug die Anforderungen der nachfolgend aufgeführten Partikelminderungsstufe und ist in den Fahrzeugpapieren im Feld "Bemerkungen" wie folgt zu kennzeichnen:
 - "Stufe PM 01 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
 - "Stufe PM 0 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
 - "Stufe PM 1 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
 - "Stufe PM 2 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
 - "Stufe PM 3 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
 - "Stufe PM 4 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)

Ausführende Stelle:

(Name, Anschrift, Kontrollnummer
der anerkannten AU-Werkstatt)

.....
Ort, Datum, Unterschrift der nach § 29 Abs. 12 oder § 47a Abs. 3 StVZO für
die Untersuchung der Abgase verantwortlichen Person

*)Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Anlage XXVII (zu § 48 Abs. 2 und Anlage XIV Nr. 3.4)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Partikel von Nutzfahrzeugen sowie von mobilen Maschinen und Geräten mit Selbstzündungsmotor

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2007, 897 - 911

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

- 1.1 Anwendungsbereich
- 1.2 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

2. Definitionen der Partikelminderungsklassen

3. Anforderungen an Partikelminderungssysteme

- 3.1 Übereinstimmungskriterien
- 3.2 Aktive Einrichtungen
- 3.3 Kraftstoff
 - 3.3.1 Kraftstoffqualität
 - 3.3.2 Kraftstoffverbrauch

4. Prüfung eines Partikelminderungssystems

- 4.1 Nachweis der kontinuierlichen Regeneration
- 4.2 Auswahl des Familien-Prüfmotors
- 4.3 Prüfung des Regenerationsverhaltens bei ungeregelten Systemen
- 4.4 Prüfung der Rauchgastrübung im ELR-Prüfzyklus

5. Bewertungskriterien für kontinuierlich regenerierende Partikelminderungssysteme

- 5.1 Rückhaltegrad
- 5.2 Limitierte Schadstoffe
- 5.3 Rauchgastrübung

6. Bewertungskriterien für periodisch regenerierende Partikelminderungssysteme

- 6.1 Rückhaltegrad
- 6.2 Limitierte Schadstoffe
 - 6.2.1 Gewichtete gasförmige Emissionen
- 6.3 Rauchgastrübung

7. Anforderungen an Partikelminderungssysteme zur Bildung einer Systemfamilie

- 7.1 Übereinstimmungskriterien für Systemfamilien
- 7.2 Anforderungen an den Prüfmotor
- 7.3 Prüf- und Messablauf auf dem Motorenprüfstand
- 7.4 Bewertung der Partikelminderungssysteme für den Verwendungsbereich innerhalb einer Motoren-/Fahrzeugfamilie
 - 7.4.1 Partikelemission
 - 7.4.2 Rückhaltegrad
 - 7.4.3 Rauchgastrübung
 - 7.4.4 Limitierte gasförmige Komponenten

8. Genehmigung

9. Genehmigungsbehörde

10. Rücknahme der Genehmigung

11. Zusätzliche Anforderungen

- 11.1 Betriebsverhalten
- 11.2 Geräuschverhalten
- 11.3 Additivierung
- 11.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

12. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem

- 12.1 Einbau

12.2 Abnahme

Anhang I Übersicht über Prüfablauf

Anhang II Bescheinigung zu § 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

Anhang III Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 für Partikelminderungssysteme und erforderliche Unterlagen

Anhang IV Abnahmebescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau eines genehmigten Partikelminderungssystems zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde

Anhang V Angepasster ESC-Zyklus

1. Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die Anforderungen an Partikelminderungssysteme, die für eine Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen oder mobilen Maschinen und Geräten, für die oder deren Motor § 47 Abs. 6 oder Abs. 8b gilt, vorgesehen sind. Im Sinne dieser Vorschrift gelten als Nutzfahrzeuge

- Kraftfahrzeuge der Klasse M, ausgenommen Personenkraftwagen (M(tief)1)
- Kraftfahrzeuge der Klasse N

nach Anhang II Abschnitt A und Abschnitt C der Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), die durch die Richtlinie 2001/116/EG vom 20. Dezember 2001 (ABl. EG 2002 Nr. L 18 S. 1) geändert worden ist, die mit Selbstzündungsmotor angetrieben und mit Dieselmotoren nach der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 58), geändert durch die Richtlinie 2003/17/EG vom 3. März 2003 (ABl. EU Nr. L 76 S. 10), betrieben werden.

1.2 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Beladungszustand:

Konstanter Partikelbeladungszustand des Partikelminderungssystems unter bestimmten Fahrzuständen ohne externe Regenerationsmaßnahmen.

ESC-Prüfzyklus:

Prüfzyklus - bestehend aus 13 stationären Prüfphasen - nach Anhang III Anlage 1 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11).

ELR-Prüfzyklus:

Prüfzyklus - bestehend aus einer Folge von Belastungsschritten bei gleich bleibenden Drehzahlen - nach Anhang III Anlage 1 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11).

ETC-Prüfzyklus:

Prüfzyklus - bestehend aus instationären, wechselnden Phasen - nach Anhang III Anlage 2 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11).

NRSC-Zyklus:

Stationärer Test für mobile Maschinen und Geräte nach Anhang III Nr. 3 der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 225 S. 3).

NRTC:

Dynamischer Test für mobile Maschinen und Geräte nach Anhang III Nr. 4 der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG.

Partikelminderungssystem (PMS):

Eine Abgasnachbehandlung zur Verringerung der Partikelemission durch mechanische und/oder aerodynamische Separation sowie durch Diffusions- und/oder Trägheitseffekte. Motorspezifische Änderungen an Bauteilen und elektronischen Bauteilen und elektronischen Komponenten zählen nicht zu den Partikelminderungssystemen. Sind jedoch für die Nachrüstung mit dem PMS zusätzliche Maßnahmen an emissionsrelevanten Bauteilen und/oder Systemkomponenten wie beispielsweise eine Änderung der Abgasrückführungs(AGR)-Regelung zu weiteren einwandfreien Funktion notwendig, muss hierfür eine Freigabe durch den Motorenhersteller vorliegen.

Geregeltes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, das einen nach Nummer 5 oder Nummer 6 ermittelten gravimetrischen Partikelrückhaltegrad von mindestens 90% besitzt.

Kontinuierliche Regeneration:

Regenerationsprozess eines Nachbehandlungssystems, der permanent bzw. wenigstens einmal pro Prüfzyklus abläuft.

Ungeregeltes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, welches einen nach Nummer 5 oder Nummer 6 ermittelten gravimetrischen Partikelrückhaltegrad von mindestens 50% besitzt. Für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1 gilt ein Partikelrückhaltegrad von mindestens 30%.

Partikelminderungssystemfamilie:

Familie aller Partikelminderungssysteme, die in ihrer Funktion als technisch identisch nach den Übereinstimmungskriterien für Systemfamilien in Nummer 7.1 angesehen werden.

Periodisch regenerierendes Partikelminderungssystem:

Partikelminderungssystem, bei dem eine periodische Regeneration wiederkehrend in weniger als 100 Stunden Motorbetrieb abläuft.

Rückhaltegrad:

Verhältnis von zurückgehaltener Partikelmasse durch das Partikelminderungssystem zu der Partikelmasse im Ausgangszustand des Fahrzeugs, gemessen im ESC-Prüfzyklus für PMK 0 und PMK 1 und im ETC-Prüfzyklus für PMK 2 bzw. im NRSC-Zyklus für PMK 0, PMK 1 und NRTC-Zyklus für PMK 2 und berechnet nach der Formel in Nummer 5.1 oder Nummer 6.1.

Abkürzungen:

eta:	Rückhaltegrad
M(tief)pi:	gewichtete Gesamtemission (g/kWh) bei geregelten Partikelminderungssystemen
M(tief)ri:	Emission während der Regeneration
M(tief)si:	über mehrere Zyklen gemessene gemittelte Emission ohne Regeneration (g/kWh)
MGas:	Emission der gasförmigen Komponenten
PT:	Partikelemission

PT(tief)Ng: arithmetisch gemittelte Partikelemission im
nachgerüsteten Zustand nach Nummer 4.1 oder Nummer 6
PT(tief)S: arithmetisch gemittelte Partikelemission des Motors
ohne Partikelminderungssystem aus mindestens
zwei Zykluswerten des jeweils anzuwendenden Zyklus
V(tief)F: Volumen des Partikelminderungssystems
V(tief)H: Hubvolumen des Motors

2. Definitionen der Partikelminderungsklassen

Mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstete Nutzfahrzeuge gehören zur Partikelminderungsklasse

- a) PMK 01, wenn sie die in Nummer 3.4.1,
 - b) PMK 0, wenn sie die in Nummer 3.4.2 unter Abschnitt 1, 2 oder 3,
 - c) PMK 1, wenn sie die in Nummer 3.4.3 unter Abschnitt 1, 2 oder 3,
 - d) PMK 2, wenn sie die in Nummer 3.4.4 unter Abschnitt 1, 2 oder 3,
 - e) PMK 3, wenn sie die in Nummer 3.4.5 unter Abschnitt 1,
 - f) PMK 4, wenn sie die in Nummer 3.4.6
- der Anlage XIV beschriebenen Anforderungen einhalten.

3. Anforderungen an Partikelminderungssysteme

Der Antragsteller muss durch die in Nummer 4 und 5 oder 6 beschriebenen Prüfungen belegen und bestätigen, dass die Funktionsfähigkeit des Systems bei bestimmungsgemäßem Betrieb in

- a) Nutzfahrzeugen über eine Kilometerleistung von 80 000 km bei Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1, ansonsten von 200.000 km oder über eine Lebensdauer von bis zu 6 Jahren – je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird –,
- b) mobilen Maschinen oder Geräten über 4.000 Betriebsstunden oder über eine Lebensdauer von bis zu 6 Jahren – je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird –

gewährleistet ist. Die Partikelminderungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die diese Systeme außer Funktion setzen; ansonsten gelten die Anforderungen nach Nummer 3.2.

3.1 Übereinstimmungskriterien

Das Partikelminderungssystem darf in folgenden Merkmalen nicht abweichen:

- a) Rückhalteart und Arbeitsweise Minderungsmaterial (Metall, Keramik),
- b) Minderungskonstruktion des Filtermaterials (Platten, Geflecht, gewickelt, Zellen-/Material-/Vliesdichte, Porosität, Porendurchmesser, Taschen-/Schaufel-/Kugelanzahl, Oberflächenrauigkeit, Draht-/Kugel-/Faserdurchmesser),
- c) Mindestbeschichtung des Partikelminderungssystems bzw. vorgeschalteter Katalysatoren (g/ft(hoch)3),
- d) Canning/Verpackung (Lagerung/Halterung des Trägers),
- e) Volumen +/- 30%,
- f) Regenerationstyp (periodisch oder kontinuierlich),
- g) Regenerationsstrategie (katalytische, thermische, elektrothermische Regeneration),
- h) Art der Additivierung/des Dosiersystems (falls vorhanden),
- i) Typ des Additivs (falls vorhanden),
- j) Anbringungsgegebenheiten (max. + 0,5 m Anbringungsdivergenz zwischen Turboladerausgang (Turbine) und Einlass Partikelminderungssystem),
- k) mit oder ohne vorgeschaltetem Oxidationskatalysator.

Weiterverwendung des oder der vorhandenen Oxidationskatalysator(en):

Dem Minderungssystem vorgeschaltete Oxidationskatalysatoren können bei der Nachrüstung im Einzelfall weiter verwendet werden, wenn diese nachweislich:

- a) nicht älter als 5 Jahre sind,
- b) bei Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1 nicht länger als 80.000 km, ansonsten 150.000 km im Fahrzeug verbaut waren (Nachweis der Laufleistung über Serviceheft und Wegstreckenzähler) und
- c) nicht mit sichtbaren Mängeln behaftet sind oder
- d) der Hersteller des Partikelminderungssystems im Rahmen der unter Nummer 8 geforderten Betriebserlaubnis nachweist, dass die entsprechend geforderten Grenzwerte auch ohne den/die serienmäßigen Oxidationskatalysator(en) eingehalten werden (Betriebserlaubnis muss Nachweis enthalten).

Wird keiner der vorgenannten Nachweise erbracht, sind die Oxidationskatalysatoren vor der Nachrüstung mit dem Partikelminderungssystem zu erneuern.

Zur Prüfung des Partikelminderungssystems auf dem Motorenprüfstand muss das System mindestens in einem Abstand von 2 m zum Ausgang des Turboladers (Turbine) angebracht werden. Kann der Antragsteller nachweisen, dass innerhalb seines späteren Verwendungsbereichs ein kürzerer Abstand als maximaler Abstand zu betrachten ist, kann die Leitungslänge entsprechend gekürzt werden. Isolationen oder ähnliches sind nur zulässig, wenn diese auch im späteren Fahrzeugeinsatz Verwendung finden.

3.2 Aktive Einrichtungen

Sind im oder mit dem PMS Einrichtungen vorhanden und verbaut, die dazu führen, dass unter bestimmten Voraussetzungen die für das System nach Nummer 2 bestimmten Grenzwerte nicht mehr eingehalten werden, so muss der Antragsteller nachweisen,

- a) unter welchen Bedingungen solche Einrichtungen aktiviert/deaktiviert werden,
- b) dass sie lediglich zum Schutze des PMS oder des Motors und/oder der Regeneration des PMS dienen und nicht dauerhaft aktiviert werden,
- c) dass nach einer Aktivierung die Einrichtung nach spätestens zwei für das System nach Nummer 2 bestimmten Prüfzyklen derart deaktiviert wird, dass der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt ist. Der Nachweis muss in einem Dauerlauf, der mindestens fünf Aktivierungen/Deaktivierungen beinhaltet, erbracht werden,
- d) dass die vorgegebenen Dauerhaltbarkeitskriterien eingehalten werden und
- e) dass der Fahrer über die Aktivierung einer solchen Einrichtung informiert wird.

3.3 Kraftstoff

3.3.1 Kraftstoffqualität

Die zur Prüfung des Partikelminderungssystems heranzuziehenden Messungen erfolgen mit handelsüblichen Kraftstoffen nach Nummer 1.1.

3.3.2 Kraftstoffverbrauch

Der auf den jeweilig anzuwendenden Prüfzyklus bezogene spezifische Kraftstoffverbrauch darf im nachgerüsteten Zustand maximal 4% über dem spezifischen Verbrauch im nicht nachgerüsteten Zustand liegen. Die Messungen zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs erfolgen parallel zu den Messungen nach Nummer 4.1 für kontinuierlich regenerierende Systeme oder nach Nummer 6.2.1 für periodisch regenerierende Systeme.

4. Prüfung eines Partikelminderungssystems

Der Ablauf der Prüfung erfolgt nach den Vorgaben von Anhang I.

Für die Begutachtung des Partikelminderungssystems muss zum Beweis der Funktionstüchtigkeit im späteren Feldeinsatz ein Dauerlauf von mindestens 100 ETC-Prüfzyklen bzw. 50 NRTC-Zyklen durchgeführt werden. Der Dauerlauf dient dem Nachweis der Funktionstüchtigkeit und der Stabilität des Systems sowie

dessen Wirkungsgrad. Die Messung der gasförmigen Emissionen sowie die der Partikel sollte mindestens in jedem fünften Prüfzyklus durchgeführt werden. Die Prüfung des Partikelminderungssystems erfolgt system- bzw. familiengebunden für den jeweiligen Verwendungsbereich, d. h. pro Verwendungsbereich erfolgt eine Systemprüfung.

Darüber hinaus wird durch den Dauerlauf der Nachweis erbracht, ob es sich um ein kontinuierlich oder periodisch regenerierendes Partikelminderungssystem handelt. Kann der Antragsteller nachweisen, dass ein für Fahrzeuge der Klasse M, ausgenommen M(tief)1, oder der Klasse N geprüftes Partikelminderungssystem baugleich Verwendung an Selbstzündungsmotoren zum Einsatz in mobilen Maschinen und Geräten Verwendung findet und der Familien-Prüfmotor nach Nummer 4.2 sowie die Übereinstimmungskriterien nach Nummer 7.1.2 ebenso für solche Anwendungen repräsentativ sind, kann der Anwendungsbereich auch auf Selbstzündungsmotoren zum Einsatz in mobilen Maschinen und Geräten erweitert werden. Eine umgekehrte Erweiterung ist nicht möglich.

4.1 Nachweis der kontinuierlichen Regeneration

Der Nachweis für einen kontinuierlich ablaufenden Regenerationsprozess gilt als erbracht, wenn über einen Zeitraum von mindestens 25 Prüfzyklen eine geeignete Bewertungsgröße am Partikelminderungssystem als konstant betrachtet werden kann. Als geeignete Bewertungsgrößen sind die Partikelemission sowie der Abgasgegendruck anzusehen. Diese Größen gelten bei einer Varianz unter 15% über 25 Prüfzyklen als konstant im Sinne dieser Prüfvorschrift. Die Messung des Abgasgegendrucks erfolgt hierbei kontinuierlich, die Messung der Partikelemission mindestens in jedem fünften Prüfzyklus.

Die Varianz berechnet sich wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Varianz} &= \frac{\text{Standardabweichung } X(n)}{\text{Mittelwert } X(n)} \\ \text{mit:} \\ \text{Standard-} & \quad \text{Wurzel } n \text{ sigma } x(\text{hoch})^2 - (\text{sigma chi})(\text{hoch})^2 \\ \text{abweichung} &= \text{aus } \frac{\quad}{n(\text{hoch})^2} \\ \text{und:} \\ \text{Mittelwert} &= (x(\text{tief})1 + x(\text{tief})2 + \dots + x(\text{tief})n)/n \\ \text{mit:} \\ n &= \text{Anzahl der Messwerte} \\ x &= \text{jeweiliger Einzelmesswert} \end{aligned}$$

4.2 Auswahl des Familien-Prüfmotors

Der für die Prüfungen ausgewählte Motor sollte aus einer dem späteren Verwendungsbereich entsprechenden Motorenfamilie stammen.

Der Prüfmotor für den gewählten Verwendungsbereich muss folgende Kriterien erfüllen:

- 100% bis 60% Leistung des Stamm-Motors im Verwendungsbereich (Stamm-Motor einer Motorenfamilie nach Anhang I Nr. 8.2 bzw. Anhang I Nr. 7 der in Nummer 7.1.2 genannten Richtlinien),
- kleinstes angewendetes Filtervolumen ($V(\text{tief})FI$) für den gewählten Prüfmotor entsprechend der späteren Verwendung.

Als Prüfzyklus für die Abgasmessungen von Motoren für Nutzfahrzeuge auf dem Motorenprüfstand ist in allen Fällen der angepasste ESC-Prüfzyklus nach Anhang V und für PMK 2 auch der ETC-Prüfzyklus anzuwenden. Für Motoren für mobile Maschinen und Geräte ist für PMK 0 und PMK 1 der NRSC-Zyklus und für PMK 2 der NRTC-Zyklus

anzuwenden. Die Messung der gasförmigen Emissionen sowie die der Partikel sollte mindestens in jedem fünften Prüfzyklus innerhalb der Messungen zum Nachweis des Regenerationsverhaltens erfolgen.

4.3 Prüfung des Regenerationsverhaltens bei ungeregelten Systemen

Ungeregelte Partikelminderungssysteme nach Nummer 1.2 sind einer weiteren Prüfung zum Nachweis des Regenerationsverhaltens zu unterziehen.

Diese Prüfung erfolgt über eine Systembeladung bis zum Erreichen eines konstanten Abgasgegendrucks oder über eine Zeitdauer von maximal 100 h. Der Abgasgegendruck gilt als konstant, wenn frühestens nach 50 h innerhalb eines Zeitraumes von 30 min der Abgasgegendruck innerhalb eines Bereiches von 4 mbar liegt. Die Prüfpunkte des Beladungs-Zyklus sind so zu wählen, dass eine maximale Abgastemperatur von 180 °C vor dem Partikelminderungssystem nicht überschritten wird. Die Beladung erfolgt vorzugsweise durch Anfahren einer konstanten Drehzahl im Bereich zwischen 50% bis 75% der Nenndrehzahl des Prüfmotors.

Nach Erreichung der Systembeladung oder nach maximal 100 h wird eine Regeneration eingeleitet. Diese kann beispielsweise durch das Anfahren der Prüfphase 8 im angepassten ESC-Prüfzyklus nach Anhang V veranlasst werden. Nach Abschluss der Regeneration sind Abgasmessungen in mindestens drei ESC-Prüfzyklen nach Anhang V und/oder drei ETC-Prüfzyklen bzw. drei NRSC- oder NRTC-Zyklen durchzuführen. Die dabei gemessenen Abgaswerte dürfen um nicht mehr als 15% für die gasförmigen Emissionen und 20% für die Emissionen der Partikelmasse von den gemessenen Abgaswerten vor dem Beladungs-Dauerlauf abweichen.

Der Hersteller muss bestätigen, dass die bei der Regeneration eintretenden Temperaturen maximal als unkritisch einzustufen sind.

Alternativ zum Beladungs-Dauerlauf kann der Hersteller ein bereits grenzbeladenes Partikelminderungssystem zur Regenerations-Prüfung vorstellen.

4.4 Prüfung der Rauchgastrübung im ELR-Prüfzyklus

Die Prüfung der Rauchgastrübung ist nach den Bestimmungen von Anhang III Anlage 1 Nr. 3 in Verbindung mit Nr. 6 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11) durchzuführen. Im Anhang I ist festgelegt, wann diese Prüfung erfolgen muss.

5. Bewertungskriterien für kontinuierlich regenerierende Partikelminderungssysteme

Der Ablauf der Prüfung erfolgt nach den Vorgaben von Anhang I. Die Systemprüfung des Partikelminderungssystems gilt als bestanden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

5.1 Rückhaltegrad

Der Rückhaltegrad η muss im nachgerüsteten Zustand

a) bei ungeregelten Systemen für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1 mindestens 0,3 (= 30%), ansonsten mindestens 0,5 (= 50%),

b) bei geregelten Systemen mindestens 0,9 (= 90%)

erreichen.

Der Rückhaltegrad η berechnet sich wie folgt: $\eta = 1 - (PT(\text{tief})Ng/PT(\text{tief})S)$.

5.2 Limitierte Schadstoffe

Die limitierten Schadstoffe (CO, HC, NO(tief)x) müssen im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand die Grenzwerte der ursprünglich homologierten Schadstoffklasse einhalten. Das NO(tief)2/NO(tief)x-Verhältnis ist für den Ausgangs- und Nachrüstzustand zu dokumentieren und im Prüfbericht anzugeben.

Die Bestimmung der NO(tief)2- und NO(tief)x-Massenemissionen ist durch simultane Messung zu bestimmen. Die Messung kann durch jeweils einen NO(tief)2- und NO(tief)x-Analysator oder durch einen kombinierten O(tief)2-/NO(tief)x-Analysator erfolgen.

5.3 Rauchgastrübung

Die nach Anhang III Anlage 1 Nr. 3 in Verbindung mit Nr. 6 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11) ermittelte Rauchgastrübung darf im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand den Wert von 0,8 m(hoch)-1 nicht überschreiten.

6. Bewertungskriterien für periodisch regenerierende Partikelminderungssysteme

Der Ablauf der Prüfung erfolgt nach den Vorgaben von Anhang I.

Die Systemprüfung des Partikelminderungssystems gilt als bestanden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

Für periodisch regenerierende Systeme wird die Partikelemission wie folgt bestimmt:

$$PT = (n1 \times PT,n1 + n2 \times PT,n2) / (n1 + n2)$$

mit:

n1 = Anzahl der angepassten ESC-Prüfzyklen nach Anhang V (PMK 0, PMK 1)/ETC-Prüfzyklus (PMK 2) zwischen zwei Regenerationen

n2 = Anzahl der angepassten ESC-Prüfzyklen nach Anhang V (PMK 0, PMK 1)/ETC-Prüfzyklus (PMK 2) während der Regeneration (Minimum jeweils 1 Prüfzyklus)

PT,n1 = Emission während der Beladung (arithmetischer Mittelwert aus der Messung zu Beginn der Beladung und aus der Messung zum Ende der Beladung; es sind auch mehr Messungen zulässig)

PT,n2 = Emission während der Regeneration

Für eine periodisch regenerierende Abgasnachbehandlung müssen die Emissionen mindestens in drei angepasste ESC-Prüfzyklen nach Anhang V (einmal zu Beginn, einmal zu Ende der Beladung und einmal während der Regeneration) bestimmt werden. Der Regenerationsprozess muss wenigstens einmal während eines angepassten ESC-Prüfzyklus nach Anhang V auftreten. Die Messungen können innerhalb des Dauerlaufs nach Nummer 4.1 erfolgen.

Werden mehr als zwei Messungen zwischen den Regenerationsphasen zur Emissionsbestimmung herangezogen, müssen diese weiteren Messungen in äquidistanten Abständen erfolgen und per arithmetischer Mittelwertbildung zusammengefasst werden.

Der Hersteller muss angeben, unter welchen Bedingungen (Beladung, Temperatur, Gegendruck, Zeitdauer usw.) die Regeneration im Normalfall auftritt. Für die Messungen während der Regeneration kann der Antragsteller ein grenzbeladenes System zur Messung beistellen.

Während der Regenerationsphasen dürfen die jeweiligen heranzuziehenden Grenzwerte überschritten werden.

6.1 Rückhaltegrad

Der Rückhaltegrad # muss im nachgerüsteten Zustand

a) bei unregelmäßigen Systemen für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1 mindestens 0,3 (= 30%), ansonsten mindestens 0,5 (= 50%),

b) bei geregelten Systemen mindestens 0,9 (= 90%) erreichen.

Der Rückhaltegrad # berechnet sich wie folgt: $\eta = 1 - (PT/PT(tief)S)$.

6.2 Limitierte Schadstoffe

Die limitierten Schadstoffe (CO, HC, NO(tief)x) müssen unter Berücksichtigung der Berechnung in Nummer 6.2.1 im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand

die Grenzwerte der ursprünglich homologierten Schadstoffklasse einhalten. Das NO(tief)2/NO(tief)x-Verhältnis ist entsprechend Nummer 5.2 für den Ausgangs- und Nachrüstzustand zu dokumentieren und im Prüfbericht anzugeben.

6.2.1 Gewichtete gasförmige Emissionen

Für periodisch regenerierende Systeme wird die Emission der gasförmigen Komponenten wie folgt bestimmt:

$$\text{mit: } M_{\text{Gas}} = (n_1 \times M_{\text{Gas},n1} + n_2 \times M_{\text{Gas},n2}) / (n_1 + n_2)$$

n_1 = Anzahl der angepassten ESC-Prüfzyklen nach Anhang V (PMK 0, PMK 1)/ETC-Prüfzyklus (PMK 2) zwischen zwei Regenerationen

n_2 = Anzahl der angepassten ESC-Prüfzyklen nach Anhang V (PMK 0, PMK 1)/ETC-Prüfzyklus (PMK 2) während der Regeneration (Minimum jeweils 1 Prüfzyklus)

$M_{\text{Gas},n1}$ = Emission während der Beladung (arithmetischer Mittelwert aus der Messung zu Beginn der Beladung und aus der Messung zum Ende der Beladung; es sind auch mehr Messungen zulässig)

$M_{\text{Gas},n2}$ = Emission während der Regeneration

6.3 Rauchgastrübung

Die nach Anhang III Anlage 1 Nr. 3 in Verbindung mit Nr. 6 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11) ermittelte Rauchgastrübung darf im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand den Wert von 0,8 m(hoch)-1 nicht überschreiten.

7. Anforderungen an Partikelminderungssysteme zur Bildung einer Systemfamilie

Systemfamilien können mit Partikelminderungssystemen unterschiedlicher Größe (Volumen) unter Einhaltung der Übereinstimmungskriterien nach Nummer 7.1 gebildet werden.

7.1 Übereinstimmungskriterien für Systemfamilien

- 7.1.1 Für die Festlegung des Verwendungsbereichs eines baugleichen Partikelminderungssystems, mit unterschiedlichen Volumina, für verschiedene Motoren bzw. Fahrzeugtypen, dürfen sich die Versuchsträger in den Merkmalen nach Nummer 3 nicht unterscheiden. Die Grenze des Verwendungsbereichs eines Systems wird je Motoren- bzw. Fahrzeughersteller durch Vermessen eines Prüfmotors nach Nummer 4.2 auf dem Motorenprüfstand bestimmt.
- 7.1.2 Der Verwendungsbereich einer PMS-Systemfamilie erstreckt sich über die mit dem jeweiligen Prüfmotor nach Nummer 4.2 abgedeckte Motorenfamilie nach der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11) bzw. der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 225 S. 3) eines Motorenherstellers. Kann der Antragsteller nachweisen, dass weitere Motorenfamilien des durch den Prüfmotor abgedeckten Verwendungsbereichs eines Herstellers oder Motorenfamilien weiterer Hersteller hinsichtlich der Familienbildungskriterien identisch sind, kann der Verwendungsbereich auf diese Motorenfamilien ausgeweitet werden. Für die Ausweitung des Verwendungsbereichs gelten als Familienbildungskriterien $\pm 15\%$ des Einzelzylinderhubvolumens sowie das Ansaugverfahren (Turbo-/Saugmotor).

7.2 Anforderungen an den Prüfmotor

Der Prüfmotor muss im Serienzustand und im nachgerüsteten Zustand bei allen limitierten Emissionen die Werte der ursprünglich homologierten Grenzwertstufe einhalten.

Der Umbau am Prüfmotor muss dem beantragten späteren Serienstand der Umrüstung entsprechen.

Fahrzeuge mit "On-Board-Diagnose" dürfen durch den Einbau des Nachrüstsystems in ihrer Überwachungsfunktion nicht eingeschränkt werden. Das elektronische Motorsteuergerät (z. B. für Einspritzung, Luftmassenmesser, Abgasminderung) darf durch die Nachrüstung nicht verändert werden.

Hat der Prüfmotor keine AGR, darf der Verwendungsbereich auf Motoren mit AGR nur dann ausgeweitet werden, wenn der Antragsteller nachweisen kann, dass das PMS keinen negativen Einfluss auf die limitierten gasförmigen Schadstoffkomponenten nimmt. Liegt eine entsprechende Freigabe des Motorenherstellers vor, ist kein Nachweis erforderlich.

7.3 Prüf- und Messablauf auf dem Motorenprüfstand

Im Anhang I ist der Prüfablauf für ungeregelte und geregelte Partikelminderungssysteme dargestellt.

7.4 Bewertung der Partikelminderungssysteme für den Verwendungsbereich innerhalb einer Motoren-/Fahrzeugfamilie

Die Prüfung eines Partikelminderungssystems für den Verwendungsbereich gilt als bestanden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

7.4.1 Partikelemission

Die Partikelemission im nachgerüsteten Zustand muss unter dem Grenzwert der entsprechenden Minderungsstufe PMK 0, PMK 1 oder PMK 2 liegen.

7.4.2 Rückhaltegrad

Der Rückhaltegrad η muss im nachgerüsteten Zustand

- a) bei ungeregelten Systemen für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 min(hoch)-1 mindestens 0,3 (= 30%), ansonsten mindestens 0,5 (= 50%),
- b) bei geregelten Systemen mindestens 0,9 (= 90%) erreichen.

7.4.3 Rauchgastrübung

Die nach Anhang III Anlage 1 Nr. 3 in Verbindung mit Nr. 6 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 (ABl. EU Nr. L 152 S. 11) ermittelte Rauchgastrübung darf im Ausgangszustand und im nachgerüsteten Zustand den Wert von 0,8 m(hoch)-1 nicht überschreiten.

7.4.4 Limitierte gasförmige Komponenten

Die limitierten gasförmigen Komponenten müssen im Serienzustand und im nachgerüsteten Zustand die Grenzwerte der ursprünglich homologierten Schadstoffklasse unterschreiten.

8. Genehmigung

Sollen durch Einbau von Partikelminderungssystemen die Emissionen luftverunreinigender Partikel von bereits für den Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen verringert werden, so ist für das Partikelminderungssystem eine

- a) Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 oder
- b) Genehmigung im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 21 erforderlich.

Im Falle von Buchstabe a muss die Betriebserlaubnis für das Partikelminderungssystem die Einhaltung einer der Partikelminderungsklassen PMK 0, PMK 1 oder PMK 2 nach den Bestimmungen dieser Anlage nachweisen.

Einzelheiten über die Verwendung des Partikelminderungssystems und des Einbaus ergeben sich aus der Betriebserlaubnis.

Im Falle von Buchstabe b hat der mit der Begutachtung beauftragte amtlich anerkannte Sachverständige festzustellen, ob das Kraftfahrzeug den Anforderungen der Partikelminderungsklasse PMK 0, PMK 1 oder PMK 2 genügt. Er hat zudem nach pflichtgemäßem Ermessen zu beurteilen und gegebenenfalls mit einer Bescheinigung entsprechend Anhang II zu bestätigen, dass nicht zu erwarten ist, dass sich das Abgasverhalten des Kraftfahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Betrieb in der entsprechenden, in Nummer 3 vorgegebenen Laufleistungszeit nicht wesentlich verschlechtern wird.

9. Genehmigungsbehörde

9.1 Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Anlage ist das Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg. Dies gilt nicht für das Verfahren nach § 21.

9.2 Partikelminderungssysteme aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, für die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Dieselmotor werden anerkannt, wenn dasselbe Niveau für die Partikelminderung gewährleistet wird, das diese Anlage beinhaltet.

10. Rücknahme der Genehmigung

Eine Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn festgestellt wird, dass die Voraussetzungen für die Genehmigung nicht mehr gegeben sind oder erfüllt werden oder der Inhaber der Genehmigung gegen die Pflichten aus der Genehmigung grob verstoßen hat.

11. Zusätzliche Anforderungen

11.1 Betriebsverhalten

Durch den Einbau des Partikelminderungssystems dürfen keine Beeinträchtigungen des Betriebsverhaltens und keine zusätzlichen Gefährdungen der Fahrzeugsicherheit eintreten.

11.2 Geräuschverhalten

Der Antragsteller muss nachweisen, dass durch die Nachrüstung eines Partikelminderungssystems keine Verschlechterung des Geräuschverhaltens zu erwarten ist. Bei zusätzlich zu der serienmäßigen Schalldämpfungsanlage angebrachten Partikelminderungssystemen kann auf eine Geräuschmessung verzichtet werden.

11.3 Additivierung

Handelt es sich um ein additiv unterstütztes Partikelminderungssystem, so ist eine Unbedenklichkeitserklärung des Umweltbundesamtes bezüglich des Systems in Verbindung mit dem verwendeten Additiv der mit der Begutachtung beauftragten Stelle vorzulegen.

11.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Werden elektronische Bauteile und/oder Steuergeräte verwendet, so müssen diese den Bestimmungen des § 55a entsprechen.

12. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem

12.1 Einbau

12.1.1 Die Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem ist von einer für die Durchführung der Abgasuntersuchung an Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor nach Anlage VIIIc Nr. 1 in Verbindung mit Anlage VIIIA Nr. 3.1.1.1 anerkannten AU-Kraftfahrzeugwerkstatt durchzuführen. Abweichend von Satz 1 kann die Nachrüstung auch von einer anderen Stelle durchgeführt werden. In diesem Falle gilt Nummer 12.2 Buchstabe b.

12.1.2 Das nachzurüstende Kraftfahrzeug muss sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden. Sofern erforderlich sind vor der Nachrüstung Mängel

zu beseitigen, die das Erreichen des durch die Betriebserlaubnis des Partikelminderungssystems nachgewiesene Partikelminderung oder die Dauerhaltbarkeit in Frage stellen.

12.2 Abnahme

Der ordnungsgemäße Einbau aller Teile und die einwandfreie Funktion des Partikelminderungssystems sind

- a) von der anerkannten AU-Kraftfahrzeugwerkstatt, sofern diese die Nachrüstung selbst vorgenommen hat, auf einer dem Anhang IV entsprechenden Abnahmebescheinigung für Partikelminderungssysteme zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde oder
 - b) durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach den Bestimmungen der Anlage VIIIB auf einer Abnahmebescheinigung im Sinne von Anhang IV
- zu bestätigen.

Anhang I

(zu Nr. 4, 5, oder 6)

Übersicht über Prüfabläufe

(... nicht darstellbares Ablaufschema

Fundstelle BGBI. I 2007, 907)

Anhang II

(zu Nr. 8b)

Bescheinigung zu § 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge nach Anlage XXVII

Fahrzeughersteller:

Fahrzeug-Identifizierungsnummer:

1	I	2	I	3	I	4
Typ-Schlüssel-	I	Emissions-	I	Genehmigung des	I	Eintragung der
nummer	I	Schlüsselnummer	I	Partikel-	I	Partikel-
	I		I	minderungssystems	I	minderungsklasse
	I		I		I	
	I		I		I	

Es wird bescheinigt, dass das oben beschriebene Fahrzeug/die oben beschriebenen Fahrzeuge die Anforderungen der in Spalte 4 eingetragenen Partikelminderungsklasse nach Anlage XIV zu § 48 in Verbindung mit Anlage XXVII einhält/einhalten und in den Fahrzeugpapieren im Feld "Bemerkungen" entsprechend den Vorgaben im Anhang V gekennzeichnet werden dürfen.

Verwendete Unterlagen für die jeweilige Bewertung, wie Bescheinigungen nach Anhang IV oder Allgemeine Betriebserlaubnisse nach § 22, sind zu nennen.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich das Abgasverhalten des Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Betrieb in einem Zeitraum von bis zu 5 Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 80.000 km bei Motoren mit einem Hubraum unter 0,75 cbdm je Zylinder und einer Nennleistungsdrehzahl von über 3.000 m(hoch)-1, ansonsten von 200.000 km, je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird, wesentlich verschlechtern wird.

Technischer Dienst:

Datum, Unterschrift:

Anhang III

(zu Nr. 3 und 8a)

Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 für Partikelminderungssysteme und erforderliche Unterlagen

1. Es ist ein formloser Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Partikelminderungssystem bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.
2. Der Antragsteller muss die verwaltungsrechtlichen und technischen Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO in Verbindung mit § 22 StVZO erfüllen und die erforderlichen Unterlagen nach Vorgabe der Genehmigungsbehörde vorlegen.
3. Grundlage für die Erteilung ist der Technische Bericht eines akkreditierten Technischen Dienstes, in dem das Partikelminderungssystem beschrieben ist, die nach Anlage XXVII durchzuführenden Prüfungen dokumentiert sind und bestätigt wird, dass die entsprechenden Bestimmungen der Anlage XXVII eingehalten werden.
4. Im Genehmigungsverfahren wird ein genehmigter Typ eines Partikelminderungssystems hinsichtlich der Form und Abmessung des Trägers festgelegt. Nachträgliche Änderungen an der Trägerlänge und dem -querschnitt sind im Rahmen einer Erweiterung mit maximalen Abweichungen bis zu +/- 10% möglich. Durch diese Änderungen darf das Volumen bis zu maximal 10% vergrößert werden. Eine Verringerung des ursprünglichen Volumens ist unzulässig.

Anhang IV

(zu Nr. 12.2)

Abnahmebescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau eines genehmigten Partikelminderungssystems zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde

1. **Bestätigung des ordnungsgemäßen Einbaus**
 - 1.1 Vor dem Einbau des Partikelminderungssystems ist der technisch einwandfreie Zustand des Kraftfahrzeugs festgestellt/hergestellt *) worden.
 - 1.2 Das unter Nummer 2 beschriebene Kraftfahrzeug wurde mit dem unter Nummer 3 benannten Partikelminderungssystem ausgerüstet; der ordnungsgemäße Einbau aller Teile und die einwandfreie Funktion des Partikelminderungssystems werden hiermit bestätigt.
 - 1.3 Die Erneuerung des eingebauten Oxidationskatalysators war
- nicht erforderlich *)
- erforderlich und ist vorgenommen worden *)
2. **Angaben zum Kraftfahrzeug**
 - 2.1 Amtliches Kennzeichen:
 - 2.2 Name und Anschrift des Fahrzeughalters:
 - 2.3 Fahrzeughersteller:
 - 2.4 Typ:
 - 2.5 Fahrzeug-Identifizierungsnummer:
 - 2.6 Datum der Erstzulassung:
 - 2.7 Stand des Wegstreckenzählers:
3. **Angaben zum Partikelminderungssystem (PMS)**
 - 3.1 Hersteller des PMS:
 - 3.2 Typ/Ausführung:
 - 3.3 Genehmigungsnummer:
 - 3.3.1 Abdruck der ABE für das PMS nach § 22 StVZO *)
 - 3.3.2 Abdruck der ABE nach § 21 StVZO für das Einzelfahrzeug *)
4. **Angaben zu den Fahrzeugpapieren:**
 - 4.1 Durch die Ausrüstung mit dem unter Nummer 3 beschriebenen Partikelminderungssystem erfüllt das Kraftfahrzeug die Anforderungen der

nachfolgend aufgeführten Partikelminderungsklasse und ist in den Fahrzeugpapieren im Feld "Bemerkungen" wie folgt zu kennzeichnen:

- "PMK 0 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
- "PMK 1 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)
- "PMK 2 nachger. m. Typ: (eintragen); KBA (Nr. eintragen), ab (Datum)" *)

Ausführende Stelle: (Name, Anschrift, Kontrollnummer der anerkannten AU-Werkstatt)
Ort, Datum, Unterschrift der nach § 29 Abs. 12 oder § 47a Abs. 3 StVZO für die
Untersuchung der Abgase verantwortlichen Person

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Anhang V

(zu Nr. 4.2, 4.3 oder 6)

Angepasster ESC-Zyklus

1. ESC-Zyklus zur Bestimmung der Partikelemission bei periodisch regenerierenden Systemen

1.1 Zur Bestimmung der Partikelemission bei periodisch regenerierenden Systemen wird ein ESC-Zyklus mit folgenden Stufen- und Sammelzeiten herangezogen:

Prüfphase	I	Motor- I drehzahl	I	Teillast- I verhältnis	I	Dauer der I Prüfphase	I	PM-Sammelzeit
1	I	Leerlauf	I	-	I	240sec	I	210sec
2	I	A	I	100	I	120sec	I	90sec
3	I	B	I	50	I	120sec	I	90sec
4	I	B	I	75	I	120sec	I	90sec
5	I	A	I	50	I	120sec	I	90sec
6	I	A	I	75	I	120sec	I	90sec
7	I	A	I	25	I	120sec	I	90sec
8	I	B	I	100	I	120sec	I	90sec
9	I	B	I	25	I	120sec	I	90sec
10	I	C	I	100	I	120sec	I	90sec
11	I	C	I	25	I	120sec	I	90sec
12	I	C	I	75	I	120sec	I	90sec
13	I	C	I	50	I	120sec	I	90sec

1.2 Die Bestimmung der effektiven Wichtungsfaktoren entfällt bei der Beurteilung von periodisch regenerierenden Systemen nach Nummer 6.

Anlage XXVIII (§ 35a Abs. 8)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1997, 2063;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

Beispiel für einen Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf Beifahrerplätzen mit Airbag
... (Abbildung des Piktogramms nicht darstellbar, BGBl. I 1197, 2063)

Anmerkungen:

Das Piktogramm ist rot.

Sitz, Kindersitz und Umrandung des Airbags sind schwarz.

Das Wort Airbag und der Airbag sind weiß.

Der Durchmesser des Piktogramms beträgt mindestens 60 mm.

Anlage XXIX (zu § 20 Abs. 3a Satz 4)

EG-Fahrzeugklassen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2006, 1073 - 1077

Abschnitt 1

Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und ihre Anhänger, jeweils soweit nicht unter Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 gesondert aufgeführt, sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen 1)

In den nachstehenden Begriffsbestimmungen ist unter "zulässiger Gesamtmasse" die vom Hersteller angegebene "technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand" zu verstehen.

1. Klasse M:

Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern.

Klasse M1: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Klasse M2: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

Klasse M3: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

2. Klasse N:

Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern.

Klasse N1: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

Klasse N2: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen.

Klasse N3: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.

Im Fall eines Zugfahrzeugs, das zur Verbindung mit einem Sattelanhänger oder Zentralachsanhänger bestimmt ist, besteht die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Masse aus der Summe der fahrfertigen Masse des Zugfahrzeugs, der Stützlast entsprechenden Masse, die von dem Sattel- oder

Zentralachsanhänger auf das Zugfahrzeug übertragen wird, und gegebenenfalls der Höchstmasse der Ladung des Zugfahrzeugs.

3. Klasse 0:

Anhänger (einschließlich Sattelanhänger).

Klasse 01: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 0,75 Tonnen.

Klasse 02: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 0,75 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen.

Klasse 03: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 10 Tonnen.

Klasse 04: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen.

Im Fall eines Sattelanhängers oder Zentralachsanhängers ist die für die Klasseneinteilung maßgebliche Höchstmasse gleich der von der oder den Achsen des Anhängers auf den Boden übertragenen Last, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist und bis zum zulässigen Höchstwert beladen ist.

4. Geländefahrzeuge (Symbol G)

4.1. Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse M1 gelten als Geländefahrzeuge, wenn sie wie folgt ausgestattet sind:

- mit mindestens einer Vorderachse und mindestens einer Hinterachse, die so ausgelegt sind, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann;
- mit mindestens einer Differenzialsperre oder mindestens einer Einrichtung, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet; als Einzelfahrzeug müssen sie eine Steigung von 30% überwinden können, nachgewiesen durch Berechnung.

Außerdem müssen sie mindestens fünf der folgenden sechs Anforderungen erfüllen:

- der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
- der hintere Überhangwinkel muss mindestens 20 Grad betragen,
- der Rampenwinkel muss mindestens 20 Grad betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 180 mm betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 180 mm betragen,
- die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 200 mm betragen.

4.2. Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N2 und M2 und der Klasse M3 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 12 Tonnen gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn die drei folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann,
- es ist mindestens eine Differenzialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet,
- als Einzelfahrzeug müssen sie eine Steigung von 25% überwinden können, nachgewiesen durch Berechnung.

4.3. Fahrzeuge der Klasse M3 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3 gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens 50% der Räder sind angetrieben;
- es ist mindestens eine Differenzialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet,
- als Einzelfahrzeug muss das Fahrzeug eine Steigung von 25% überwinden können, nachgewiesen durch Berechnung,

und mindestens vier der folgenden sechs Anforderungen erfüllt sind:

- der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
- der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
- der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen,
- die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen,
- die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.

4.4. Belastungs- und Prüfbedingungen

- 4.4.1. Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als zwei Tonnen und Fahrzeuge der Klasse M1 müssen fahrbereit sein, d. h. mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug und Ersatzrad versehen sowie mit dem Fahrer besetzt sein. (Die Masse des Fahrers wird mit 75 kg veranschlagt - davon entfallen nach der ISO-Norm 2416-1992 68 kg auf die Masse des Insassen und 7 kg auf die Masse des Gepäcks -, der Kraftstoffbehälter ist zu 90% und die andere Flüssigkeiten enthaltenden Systeme - außer für Wasser genutzte Systeme - sind zu 100% des vom Hersteller angegebenen Fassungsvermögens gefüllt.)
- 4.4.2. Andere als die unter Nummer 4.4.1. genannten Fahrzeuge müssen mit der vom Hersteller angegebenen technisch zulässigen Gesamtmasse beladen sein.
- 4.4.3. Die Prüfung der geforderten Steigfähigkeit (25% und 30%) erfolgt durch einfache Berechnungen. In Grenzfällen kann der technische Dienst jedoch verlangen, dass ein Fahrzeugtyp einem praktischen Fahrversuch unterzogen wird.
- 4.4.4. Bei der Messung des vorderen und hinteren Überhangwinkels und des Rampenwinkels werden die Unterfahrschutzeinrichtungen nicht berücksichtigt.
- 4.5. Definitionen und Skizzen der Bodenfreiheit. (Definitionen für den vorderen und hinteren Überhangwinkel und den Rampenwinkel gemäß ISO-Norm 612-1978 Nr. 6.10, 6.11 und 6.9.)
- 4.5.1. Die "Bodenfreiheit zwischen den Achsen" ist der kleinste Abstand zwischen der Standebene und dem niedrigsten festen Punkt des Fahrzeugs. Mehrachsaggregate gelten als eine einzige Achse.
... (nicht darstellbares Fahrzeug, BGBl. I 2006, 1075)
- 4.5.2. Die "Bodenfreiheit unter einer Achse" ist durch die Scheitelhöhe eines Kreisbogens bestimmt, der durch die Mitte der Aufstandsfläche der Reifen einer Achse (der Innenreifen bei Zwillingsreifen) geht und den niedrigsten Festpunkt zwischen den Rädern berührt.
Kein starres Teil des Fahrzeugs darf in den gestrichelten Kreisabschnitt der Zeichnung hineinragen. Gegebenenfalls ist die Bodenfreiheit mehrerer Achsen in der Reihenfolge ihrer Anordnung anzugeben, beispielsweise 280/250/250.
... (nicht darstellbares Teil des Fahrzeug, BGBl. I 2006, 1075)
- 4.6. Kombinierte Bezeichnung
Das Symbol "G" wird mit dem Symbol "M" oder "N" kombiniert. So wird beispielsweise ein Fahrzeug der Klasse N1, das als Geländefahrzeug verwendet werden kann, mit N1G bezeichnet.
5. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung: Fahrzeuge der Klasse M, N oder O zur Personen- oder Güterbeförderung mit einer speziellen Funktion, für die der Aufbau bzw. die Ausrüstung entsprechend angepasst werden muss.
- 5.1. Wohnmobil: Fahrzeug der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung, das so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und mindestens die folgende Ausrüstung umfasst:
- Tisch und Sitzgelegenheiten,
 - Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können,
 - Kochgelegenheit und
 - Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann.

- 5.2. Beschussgeschützte Fahrzeuge: Fahrzeuge, die zum Schutz der beförderten Insassen bzw. Güter kugelsicher gepanzert sind.
- 5.3. Krankenwagen: Kraftfahrzeuge der Klasse M, die zur Beförderung Kranker oder Verletzter ausgerüstet sind.
- 5.4. Leichenwagen: Kraftfahrzeuge der Klasse M, die zur Beförderung von Leichen ausgerüstet sind.
- 5.5. Wohnanhänger: siehe ISO-Norm 3833-1977, Begriff Nr. 3.2.1.3.
- 5.6. Mobilkrane: Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse N3, die nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment bis 400 kNm ausgerüstet sind.
- 5.7. Sonstige Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung: Fahrzeuge im Sinne der Nummer 5 mit Ausnahme von Fahrzeugen nach den Nummern 5.1. bis 5.6.

Abschnitt 2

Zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge 2)

Klasse L1e: zweirädrige Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;

Klasse L2e: dreirädrige Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 cm³ im Falle von Fremdzündungsmotoren oder einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;

Klasse L3e: Krafträder, d. h. zweirädrige Kraftfahrzeuge ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;

Klasse L4e: Krafträder mit Beiwagen;

Klasse L5e: dreirädrige Kraftfahrzeuge, d. h. mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h; Klasse L6e: vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einer Leermasse von bis zu 350 kg, ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 cm³ im Falle von Fremdzündungsmotoren oder einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren. Diese Fahrzeuge müssen den technischen Anforderungen für dreirädrige Kleinkrafträder der Klasse L2e genügen, sofern in den Einzelrichtlinien nichts anderes vorgesehen ist;

Klasse L7e: vierrädrige Kraftfahrzeuge, die nicht unter Klasse L6e fallen, mit einer Leermasse von bis zu 400 kg (550 kg im Falle von Fahrzeugen zur Güterbeförderung), ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW. Diese Fahrzeuge gelten als dreirädrige Kraftfahrzeuge und müssen den technischen Anforderungen für dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L5e genügen, sofern in den Einzelrichtlinien nichts anderes vorgesehen ist.

Diese Einteilung gilt nicht für die nachstehend genannten Fahrzeuge:

- 1. Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h;

2. durch Fußgänger geführte Fahrzeuge;
3. Fahrzeuge, die zur Benutzung durch körperlich behinderte Personen bestimmt sind;
4. Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind;
5. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen;
6. selbstfahrende Arbeitsmaschinen;
7. für Freizeit Zwecke konzipierte Geländefahrzeuge mit drei symmetrisch angeordneten Rädern (ein Vorderrad und zwei Hinterräder);
8. Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.

Abschnitt 3

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen 3)

1. Klasse T:

Zugmaschinen auf Rädern

Klasse T1: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse – bei Zugmaschinen mit umkehrbaren Fahrerplatz (Sitz und Lenkrad sind umkehrbar) gilt die Achse, die mit den Reifen mit dem größten Durchmesser ausgerüstet ist, als dem Fahrer am nächsten liegende Achse – von mindestens 1.150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1.000 mm.

Klasse T2: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Mindestspurweite von weniger als 1.150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 600 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine (nach ISO-Norm 789-6:1982) über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen jedoch mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Klasse T3: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg.

Klasse T4: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h (T4.1: Stelzradzugmaschinen, T4.2: überbreite Zugmaschinen, T4.3: Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit).

Klasse T5: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

2. Klasse C:

Zugmaschinen auf Gleisketten

Zugmaschinen auf Gleisketten, die über die Gleisketten angetrieben und gelenkt werden und deren Klassen C1 bis C5 analog zu den Klassen T1 bis T5 definiert sind.

3. Klasse R:

Anhänger

Klasse R1: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1.500 kg beträgt.

Klasse R2: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1.500 kg und bis zu 3.500 kg beträgt.

Klasse R3: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3.500 kg und bis zu 21.000 kg beträgt.

Klasse R4: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21.000 kg beträgt.

Ferner wird jede Klasse von Anhängern je nach der Höchstgeschwindigkeit, für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben "a" oder "b" gekennzeichnet:

- Buchstabe "a" für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h;

- Buchstabe "b" für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

Beispiel: Bei einem Anhänger der Klasse Rb3 beträgt die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3.500 kg und bis zu 21.000 kg, und er ist für die Beförderung durch eine Zugmaschine der Klasse T5 ausgelegt.

4. Klasse S:

Gezogene auswechselbare Maschinen

Klasse S1: Gezogene auswechselbare Maschinen für den Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3.500 kg beträgt.

Klasse S2: Gezogene auswechselbare Maschinen für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3.500 kg beträgt.

Ferner wird jede Klasse von gezogenen auswechselbaren Maschinen je nach der Höchstgeschwindigkeit, für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben "a" oder "b" gekennzeichnet:

- Buchstabe "a" für gezogene auswechselbare Maschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h,

- Buchstabe "b" für gezogene auswechselbare Maschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

Beispiel: Bei einer gezogenen auswechselbaren Maschine der Klasse Sb2 beträgt die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3.500 kg, und sie ist für die Beförderung durch eine Zugmaschine der Klasse T5 ausgelegt.

Die Einteilung gilt nicht für speziell zum Einsatz in der Forstwirtschaft bestimmte Maschinen wie Seilschlepper (Skidder) und Rückezüge (Forwarder) nach ISO-Norm 6814:2000, für Forstmaschinen auf Fahrgestell für Erdbaumaschinen nach ISO-Norm 6165:2001 und für auswechselbare Maschinen, die im öffentlichen Straßenverkehr von einem anderen Fahrzeug in vollständig angehobener Stellung mitgeführt werden.

-
- 1) Klasseneinteilung nach 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) in der Fassung der Richtlinie 2001/116/EG der Kommission vom 20. Dezember 2001 zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt (ABl. EG 2002 Nr. L 18 S. 1).
 - 2) Klasseneinteilung gemäß Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1).
 - 3) Klasseneinteilung gemäß Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. EU Nr. L 171 S. 1).

Anhang

Fundstelle des Originaltextes: BGBI. I 1988, 2037;

bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

Zur Vorschrift	I	
des/der	I	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
	I	

§ 30a Abs. 1a	I Kapitel 7	der Richtlinie 97/24/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Berichtigung vom 17. Juni 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 65 vom
	I	5. März 1998, S. 35).

§ 30a Abs. 3	I Anhang I, Anlage 1,	der Richtlinie 95/1/EG des
	I Anhang II, Anlage 1,	Europäischen Parlaments und des
	I Anlage 2 mit Unterlage 1,	Rates vom 2. Februar 1995 zur
	I Anlage 3	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	bauartbedingte Höchst-
	I	geschwindigkeit sowie das
	I	maximale Drehmoment und die
	I	maximale Nutzleistung des Motors
	I	von zweirädrigen und dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 52
	I	S. 1), geändert durch die
	I	a) Richtlinie 2002/41/EG der
	I	Kommission vom 17. Mai 2002
	I	(ABl. EG Nr. L 133 S. 17).

§ 30c Abs. 2	I Anhang I, Nr. 1, 2,	der Richtlinie 74/483/EWG des
	I 5 und 6, Anhang II	Rates vom 17. September 1974 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	vorstehenden Außenkanten bei
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	266 S. 4), geändert durch die
	I	a) Richtlinie 79/488/EWG der
	I	Kommission vom 18. April 1979
	I	(ABl. EG Nr. L 128 S. 1),
	I	b) Richtlinie 87/354/EWG des
	I	Rates vom 25. Juni 1987
	I	(ABl. EG Nr. L 192 S. 43).

§ 30c Abs. 3	I Kapitel 3 Anhänge	der Richtlinie 97/24/EG des
	I I und II	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale

	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226
	I	S. 1).
<hr/>		
§ 30c Abs. 4	I Anhang I	der Richtlinie 2005/66/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 26. Oktober 2005 über
	I	die Verwendung von Frontschutz-
	I	systemen an Fahrzeugen und zur
	I	Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
	I	des Rates (ABl. EU Nr. L 309 S. 39),
	I	Entscheidung der Kommission vom
	I	20. März 2006 über die ausführlichen
	I	technischen Vorschriften für die
	I	Durchführung der in der Richtlinie
	I	2005/66/EG des Europäischen
	I	Parlaments und des Rates über die
	I	Verwendung von Frontschutzsystemen
	I	an Kraftfahrzeugen genannten Prüfungen
	I	(ABl. EU Nr. L 140 S. 33).
<hr/>		
§ 30d Abs. 1, 2, 3	I Anhänge I bis VI, I VIII, IX	der Richtlinie 2001/85/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 20. November 2001 über
	I	besondere Vorschriften für
	I	Fahrzeuge der Personenbeförderung
	I	mit mehr als acht Sitzplätzen
	I	außer dem Fahrersitz und zur
	I	Änderung der Richtlinien
	I	70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. EG
	I	2002 Nr. L 42 S. 1).
<hr/>		
§ 30d Abs. 4	I Anhang VII	der Richtlinie 2001/85/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 20. November 2001 über
	I	besondere Vorschriften für
	I	Fahrzeuge zur Personenbeförderung
	I	mit mehr als acht Sitzplätzen
	I	außer dem Fahrersitz und zur
	I	Änderung der Richtlinien
	I	70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. EG
	I	2002 Nr. L 42 S. 1).
<hr/>		
§ 32d Abs. 4	I Anhang II	der Richtlinie 2000/40/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 26. Juni 2000 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über den
	I	vorderen Unterfahrschutz von
	I	Kraftfahrzeugen und zur Änderung
	I	der Richtlinie 70/156/EWG des
	I	Rates (ABl. EG Nr. L 203 S. 9).
<hr/>		

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

[illegible]

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

	I Anhang II, III und IV	Rates vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung) (ABl. EG Nr. L 221 S. 1), geändert durch die a) Richtlinie 81/577/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 34), b) Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 186 S. 28, Nr. L 214 S. 27, Nr. L 221 S. 71).
§ 35a Abs. 3, 6 und 7	I Anhang I, Abschnitt 1, 4 und 5 I Anhang II und III	der Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (ABl. EG 1976 Nr. L 24 S. 6), geändert durch die a) Richtlinie 81/575/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 30), b) Richtlinie 82/318/EWG der Kommission vom 2. April 1982 (ABl. EG Nr. L 139 S. 9), c) Richtlinie 90/629/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 (ABl. EG Nr. L 341 S. 14), d) Richtlinie 96/38/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 (ABl. EG Nr. L 187 S. 95, 1997 Nr. L 76 S. 35).
§ 35a Abs. 4, 6, 7 und 12	I Anhang I, Abschnitte 1 und 3, Anhänge XV und XVII	der Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 220 S. 95), geändert durch die a) Beitrittsakte vom 24. Mai 1979 (ABl. EG Nr. L 291 S. 110), b) Richtlinie 81/576/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 32), c) Richtlinie 82/319/EWG der

I Kommission vom 2. April 1982
I (ABl. EG Nr. L 139 S. 17,
I Nr. L 209 S. 48),
I d) Beitrittsakte vom 11. Juni 1985
I (ABl. EG Nr. L 302 S. 211),
I e) Richtlinie 87/354/EWG des Rates
I vom 25. Juni 1987 (ABl. EG
I Nr. L 192 S. 43),
I f) Richtlinie 90/628/EWG der
I Kommission vom 30. Oktober 1990
I (ABl. EG Nr. L 341 S. 1),
I g) EWR-Abkommen vom 2. Mai 1992
I (ABl. EG 1994 Nr. L 1 S. 1),
I h) Richtlinie 96/36/EG der
I Kommission vom 17. Juni 1996
I (ABl. EG Nr. L 178 S. 15),
I i) Richtlinie 2003/3/EG der
I Kommission vom 22. Februar 2000
I (ABl. EG Nr. L 53 S. 1).

§ 35a Abs. 11	I Kapitel 11 Anhang I I bis IV und VI I I I I I	der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1).
---------------	---	---

§ 35j	I Anhänge IV bis VI I I I I I I	der Richtlinie 95/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 über das Brennverhalten von Werkstoffen der Innenausstattung bestimmter Kraftfahrzeugklassen (ABl. EG Nr. L 281 S. 1).
-------	---	---

§ 36 Abs. 1a	I Anhänge II und IV I I I I I I Abschnitte 1, 2, 3 und I 6, Anhänge 3 bis 7 I I I Abschnitte 1, 2, 3 und I 6, Anhänge 3 bis 8 I I I I	der Richtlinie 92/23 EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. EG Nr. L 129 S. 95), der Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 30 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Luftreifen für Kraftfahrzeuge und Anhänger vom 9. März 1995 (BGBI. 1995 II S. 228), der ECE-Regelung Nr. 54 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger vom 20. Juni 1986 (BGBI. 1986 II S. 718),
--------------	--	---

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

	I Abschnitte 1, 2, 3	der ECE-Regelung Nr. 75 über
	I und 6, Anhänge 3 bis 9	einheitliche Bedingungen für
	I	die Genehmigung der Luftreifen
	I	für Krafträder vom 25. Februar
	I	1992 (BGBI. 1992 II S. 184),
	I Kapitel 1 Anhang II	der Richtlinie 97/24/EG des
	I Anhang III (ohne	Europäischen Parlaments und
	I Anlagen)	des Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1).
<hr/>		
§ 38 Abs. 2	I Anhänge I, III, IV, V	der Richtlinie 70/311/EWG des
	I	Rates vom 8. Juni 1970 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	Lenkanlagen von Kraftfahrzeugen
	I	und Kraftfahrzeuganhängern
	I	(ABl. EG Nr. L 133 S. 10),
	I	geändert durch die
	I	a) Berichtigung der Richtlinie
	I	70/311/EWG (ABl. EG Nr. L 196
	I	S. 14),
	I	b) Beitrittsakte vom 22. Januar
	I	1972 (ABl. EG Nr. L 73 S. 116),
	I	c) Richtlinie 92/62/EWG vom
	I	2. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 199
	I	S. 33).
<hr/>		
§ 38 Abs. 3	I Anhang	der Richtlinie 75/321/EWG des
	I	Rates vom 20. Mai 1975 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	Lenkanlage von land- oder
	I	forstwirtschaftlichen
	I	Zugmaschinen auf Rädern
	I	(ABl. EG Nr. L 147 S. 24),
	I	geändert durch die
	I	a) Richtlinie 82/890/EWG vom
	I	17. Dezember 1982 (ABl. EG
	I	Nr. L 378 S. 45),
	I	b) Berichtigung der Richtlinie
	I	82/890/EWG (ABl. EG Nr. L
	I	118 S. 42),
	I	c) Richtlinie 88/411/EWG vom
	I	21. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L
	I	200 S. 30),
	I	d) Richtlinie 97/54/EG vom
	I	23. September 1997 (ABl. EG
	I	Nr. L 277 S. 24),
	I	e) Richtlinie 98/39/EG vom
	I	5. Juni 1998 (ABl. EG Nr. L
	I	170 S. 15).

§ 38a Abs. 1	I	Anhänge IV und V	der Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 38 S. 22), geändert durch die Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995 (ABl. EG Nr. L 286 S 1),
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
§ 38a Abs. 2	I	Anhänge I und II	der Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 188 S. 32), geändert durch die a) Richtlinie 1999/23/EG der Kommission vom 9. April 1999 (ABl. EG Nr. L 104 S. 13).
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
§ 38b	I	Anhang VI	der Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 38 S. 22), geändert durch die a) Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995 (ABl. EG Nr. L 286 S. 1),
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		b) Berichtigung der Richtlinie 95/56/EG (ABl. EG Nr. L 103 S. 38).
	I		
	I		
	I		
§ 39a Abs. 1	I	Anhänge I bis IV	der Richtlinie 78/316/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger) (ABl. EG Nr. L 81 S. 3), geändert durch die a) Richtlinie 93/91/EWG der Kommission vom 29. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 284 S. 25),
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		
	I		b) Richtlinie 94/53/EG der Kommission vom 15. November
	I		

	I	1994 (ABl. EG Nr. L 299 S. 26).
§ 39a Abs. 2	I Anhang I I I I I I I	der Richtlinie 93/29/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 188 S. 1).
§ 39a Abs. 3	I Anhänge II bis IV I I I I I I I I I I	der Richtlinie 86/415/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 über Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 240 S. 1), geändert durch die Richtlinie 97/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 1997 (ABl. EG Nr. L 277 S. 24).
§ 40 Abs. 3	I Kapitel 12 Anhang I I (ohne Anlagen) I Anhang II, Anlage 1 I und 2 I I I	der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1).
§ 41 Abs. 18 § 41b	I Anhänge I bis VIII, I X bis XII und XV I I I I I I I I I I I I I I I I I I I	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), geändert durch die a) Richtlinie 74/132/EWG der Kommission vom 11. Februar 1974 (ABl. EG Nr. L 74 S. 7), b) Richtlinie 75/524/EWG der Kommission vom 25. Juli 1975 (ABl. EG Nr. L 236 S. 3), c) Richtlinie 79/489/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 12), d) Richtlinie 85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 380 S. 1), e) Richtlinie 88/194/EWG der

	I		Kommission vom 24. März 1988
	I		(ABl. EG 1988 Nr. L 92 S. 47),
	I		f) Richtlinie 91/422/EWG der
	I		Kommission vom 15. Juli 1991
	I		(ABl. EG Nr. L 233 S. 21),
	I		g) Richtlinie 98/12/EG der
	I		Kommission vom 27. Januar 1998
	I		(ABl. EG Nr. L 81 S. 1).
<hr/>			
§ 41 Abs. 19	I	Anhang	der Richtlinie 93/14/EWG des Rates
	I		vom 5. April 1993 über
	I		Bremsanlagen für zweirädrige oder
	I		dreirädrige Kraftfahrzeuge
	I		(ABl. EG Nr. L 121 S. 1).
<hr/>			
§ 41 Abs. 20	I	Anhänge I bis IV	der Richtlinie 76/432/EWG des
	I		Rates vom 6. April 1976 zur
	I		Angleichung der Rechtsvorschriften
	I		der Mitgliedstaaten über die
	I		Bremsanlagen von land- und
	I		forstwirtschaftlichen
	I		Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG
	I		Nr. L 122 S. 1), geändert durch
	I		die
	I		a) Richtlinie 82/890/EWG des
	I		Rates vom 17. Dezember 1982
	I		(ABl. EG Nr. L 378 S. 45),
	I		b) Berichtigung der Richtlinie
	I		82/890/EWG (ABl. EG Nr. L
	I		118 S. 42),
	I		c) Richtlinie 96/63/EG der
	I		Kommission vom 30. September
	I		1996 (ABl. EG Nr. L 253 S. 13),
	I		c) Richtlinie 97/54/EG des
	I		Europäischen Parlaments und
	I		des Rates vom 23. September
	I		1997 (ABl. EG Nr. L 277 S. 24).
<hr/>			
§ 41a	I	Teil II	der ECE-Regelung Nr. 67 über einheitliche
Abs. 1 Nr. 1	I		Bedingungen für die
und Abs. 4	I		I. Genehmigung der speziellen Ausrüstung von
Satz 1	I		Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem
	I		verflüssigte Gase verwendet werden;
	I		II. Genehmigung eines Fahrzeugs, das mit der
	I		speziellen Ausrüstung für die Verwendung
	I		von verflüssigten Gasen in seinem Antriebs-
	I		system ausgestattet ist, in Bezug auf den
	I		Einbau dieser Ausrüstung
	I		vom 1. Juni 1987 in der Fassung der Änderungs-
	I		serie 01 (Verkehrsblatt 2002 S. 339).
<hr/>			
§ 41a	I	Teil II	der ECE-Regelung Nr. 110 über einheitliche
Abs. 1 Nr. 2	I		Bedingungen für die Genehmigung der
und Abs. 4	I		I. speziellen Bauteile von Kraftfahrzeugen, in

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

Satz 1	I	deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG)
	I	verwendet wird;
	I	II. Fahrzeuge hinsichtlich des Einbaus spezieller
	I	Bauteile eines genehmigten Typs für die
	I	Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) in
	I	ihrem Antriebssystem
	I	vom 18. Dezember 2000 (Verkehrsblatt 2002 S. 339).
<hr/>		
§ 41a Abs. 2	I	ECE-Regelung Nr. 115 über einheitliche Bedingungen für die
und Abs. 4	I	Genehmigung der
Satz 1	I	I. speziellen Nachrüstungssysteme
	I	für Flüssiggas (LPG) zum Einbau in
	I	Kraftfahrzeuge zur Verwendung von Flüssiggas
	I	in ihrem Antriebssystem;
	I	II. speziellen Nachrüstungssysteme für komprimiertes
	I	Erdgas (CNG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur
	I	Verwendung von komprimiertem Erdgas in ihrem
	I	Antriebssystem
	I	vom 30. Oktober 2003 (Verkehrsblatt 2004 S. 5).
<hr/>		
§ 41a	I	Teil I der ECE-Regelung Nr. 67 über einheitliche
Abs. 3 Satz 1	I	Bedingungen für die
Nr. 1 und	I	I. Genehmigung der speziellen Ausrüstung von
Abs. 4 Satz 1	I	Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem
	I	verflüssigte Gase verwendet werden;
	I	II. Genehmigung eines Fahrzeugs, das mit der
	I	speziellen Ausrüstung für die Verwendung
	I	von verflüssigten Gasen in seinem Antriebs-
	I	system ausgestattet ist, in Bezug auf den
	I	Einbau dieser Ausrüstung
	I	vom 1. Juni 1987 in der Fassung der Änderungs-
	I	serie 01 (Verkehrsblatt 2002 S. 339).
<hr/>		
§ 41a	I	Teil I der ECE-Regelung Nr. 110 über einheitliche
Abs. 3 Satz 1	I	Bedingungen für die Genehmigung der
Nr 2 und Abs. 4	I	I. speziellen Bauteile von Kraftfahrzeugen, in
Satz 1	I	deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG)
	I	verwendet wird;
	I	II. Fahrzeuge hinsichtlich des Einbaus spezieller
	I	Bauteile eines genehmigten Typs für die
	I	Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) in
	I	ihrem Antriebssystem
	I	vom 18. Dezember 2000 (Verkehrsblatt 2002 S. 339).
<hr/>		
§ 41a Abs. 3	I	ECE-Regelung Nr. 115 über einheitliche Bedingungen für die
Satz 2 und	I	Genehmigung der
Abs. 4 Satz 1	I	I. speziellen Nachrüstungssysteme für Flüssiggas
	I	(LPG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur
	I	Verwendung von Flüssiggas in ihrem
	I	Antriebssystem;
	I	II. speziellen Nachrüstungssysteme für komprimiertes
	I	Erdgas (CNG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur
	I	Verwendung von komprimiertem Erdgas in ihrem
	I	Antriebssystem

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

I vom 30. Oktober 2003 (Verkehrsblatt 2004 S. 5).

§ 41a Abs. 8	I I I I I I I I I I I I	Richtlinie 87/404/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für einfache Druckbehälter (ABl. EG Nr. L 220 S. 48, 1990 Nr. L 31 S. 46), geändert durch die a) Richtlinie 90/488/EWG des Rates vom 17. September 1990 (ABl. EG Nr. L 270 S. 25), b) Richtlinie 93/68/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 (ABl. EG Nr. L 220 S. 1).
<hr/>		
§ 43 Abs. 5	I Kapitel 10 Anhang I, I Anlage 1 bis 3 I I I I I	der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1).
<hr/>		
§ 45 Abs. 4	I a) Anhang I I Anlage 1 I und 2 I I I I I I I I I I I I I I I I I I I b) Kapitel 6 I Anhang I I Anlage 1 I Anhang II (ohne I Anlagen) I I	der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 76 S. 23), geändert durch die a) Richtlinie 79/490/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 22), b) Richtlinie 81/333/EWG der Kommission vom 13. April 1981 (ABl. EG Nr. L 131 S. 4), c) Richtlinie 97/19/EWG der Kommission vom 18. April 1997 (ABl. EG Nr. L 125 S. 1), d) Richtlinie 2000/8/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 (ABl. EG Nr. L 106 S. 7), der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 226 S. 1).
<hr/>		
§ 47 Abs. 1	I Artikel 1 bis 7 I Anhänge	der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur

I Angleichung der Rechtsvorschriften
I der Mitgliedstaaten über Maßnahmen
I gegen die Verunreinigung der
I Luft durch Emissionen von
I Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG
I Nr. L 76 S. 1),
I geändert durch die
I a) Beitrittsakte vom 22. Januar
I 1972 (ABl. EG Nr. L 73 S. 115),
I b) Richtlinie 74/290/EWG des
I Rates vom 28. Mai 1974 (ABl.
I EG Nr. L 159 S. 61),
I c) Richtlinie 77/102/EWG der
I Kommission vom 30. November
I 1976 (ABl. EG Nr. L 32 S. 32),
I d) Richtlinie 78/665/EWG der
I Kommission vom 14. Juli 1978
I ABl. EG Nr. L 223 S. 48),
I e) Richtlinie 83/351/EWG des
I Rates vom 16. Juni 1983
I (ABl. EG Nr. L 197 S. 1),
I f) Richtlinie 88/76/EWG des Rates
I vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG
I 1988 Nr. L 36 S. 1),
I g) Richtlinie 88/436/EWG des Rates
I vom 16. Juni 1988 (ABl. EG
I Nr. L 214 S. 1),
I h) Berichtigung der Richtlinie
I 88/436/EWG (ABl. EG Nr. L 303
I S. 36),
I i) Richtlinie 89/491/EWG der
I Kommission vom 17. Juli 1989
I (ABl. EG Nr. L 238 S. 43),
I j) Richtlinie 89/458/EWG des
I Rates vom 18. Juli 1989
I (ABl. EG Nr. L 226 S. 1),
I k) Berichtigung der Richtlinie
I 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L
I 270 S. 16),
I l) Richtlinie 91/441/EWG des
I Rates vom 26. Juni 1991 (ABl.
I EG Nr. L 242 S. 1),
I m) Richtlinie 93/59/EWG des
I Rates vom 28. Juni 1993 (ABl.
I EG Nr. L 186 S. 21),
I n) Richtlinie 94/12/EG des
I Europäischen Parlaments und des
I Rates vom 23. März 1994 (ABl.
I EG Nr. L 100 S. 42),
I o) Richtlinie 96/44/EG der
I Kommission vom 1. Juli 1996
I (ABl. EG Nr. L 210 S. 25),
I p) Richtlinie 96/69/EG des
I Europäischen Parlaments

I und des Rates vom
I 8. Oktober 1996 (ABl. EG
I Nr. L 282 S. 64),
I q) Berichtigung vom 8. Oktober
I 1996 (ABl. EG Nr. L 83 S. 23),
I r) Richtlinie 98/77/EG der
I Kommission vom 2. Oktober 1998
I (ABl. EG Nr. L 286 S. 34),
I s) Richtlinie 98/69/EG des
I Europäischen Parlaments und
I des Rates vom 13. Oktober 1998
I (ABl. EG Nr. L 350 S. 1),
I t) Berichtigung vom 21. April 1999
I (ABl. EG Nr. L 104 S. 31),
I u) Richtlinie 1999/102/EG der
I Kommission vom 15. Dezember
I 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43),
I v) Richtlinie 2001/1/EG des
I Europäischen Parlaments und des
I Rates vom 22. Januar 2001
I (ABl. EG Nr. L 35 S. 34),
I w) Richtlinie 2001/100/EG des
I Europäischen Parlaments und des
I Rates vom 7. Dezember 2001
I (ABl. EG Nr. L 16 S. 32),
I x) Richtlinie 2002/80/EG der
I Kommission vom 3. Oktober 2002
I (ABl. EG Nr. L 291 S. 20),
I y) Richtlinie 2003/76/EG der
I Kommission vom 11. August 2003
I (ABl. EU Nr.)L 206 S. 29).

§ 47 Abs. 2 I a) Artikel 1 bis 6 der Richtlinie 72/306/EWG des
I Anhänge I bis X Rates vom 2. August 1972 zur
I Angleichung der Rechtsvorschriften
I der Mitgliedstaaten über
I Maßnahmen gegen die Emission
I verunreinigender Stoffe aus
I Dieselmotoren zum Antrieb von
I Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 190
I S. 1), geändert durch die
I Richtlinie 89/491/EWG der
I Kommission vom 17. Juli 1989
I (ABl. EG Nr. L 238 S. 43),
I b) Artikel 1 bis 6 der Richtlinie 72/306/EWG des
I Anhänge I bis VIII Rates vom 2. August 1972 zur
I Angleichung der Rechtsvorschriften
I der Mitgliedstaaten über
I Maßnahmen gegen die Emission
I verunreinigender Stoffe aus
I Dieselmotoren zum Antrieb von
I Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 190
I S. 1), geändert durch die
I Richtlinie 97/20/EG der

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

	I	Kommission vom 18. April 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 125 S. 21).
<hr/>		
§ 47 Abs. 6	I Artikel 1 bis 7	der Richtlinie 88/77/EWG des
	I Anhänge	Rates vom 3. Dezember 1987 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über
	I	Maßnahmen gegen die Emission
	I	gasförmiger Schadstoffe und
	I	luftverunreinigender Partikel
	I	aus Selbstzündungsmotoren zum
	I	Antrieb von Fahrzeugen und die
	I	Emission gasförmiger Schadstoffe
	I	aus mit Erdgas oder Flüssiggas
	I	betriebebenen Selbstzündungs-
	I	motoren zum Antrieb von
	I	Fahrzeugen (ABl. EG 1988 Nr. L
	I	36 S. 33),
	I	geändert durch die
	I	a) Richtlinie 91/542/EWG des
	I	Rates vom 1. Oktober 1991
	I	(ABl. EG Nr. L 295 S. 1),
	I	b) Beschluß 94/1/EGKS, EG des
	I	Rates und der Kommission vom
	I	13. Dezember 1993 (ABl. EG
	I	Nr. L 1 S. 1, 274),
	I	c) Beschluß 94/2/EGKS, EG des
	I	Rates und der Kommission vom
	I	13. Dezember 1993 (ABl. EG
	I	Nr. L 1 S. 571, 583),
	I	d) Richtlinie 96/1/EG des
	I	Europäischen Parlaments und
	I	des Rates vom 22. Januar 1996
	I	(ABl. EG Nr. L 40 S. 1),
	I	e) Richtlinie 1999/96/EG des
	I	Europäischen Parlaments und
	I	des Rates vom 13. Dezember 1999
	I	(ABl. EG Nr. L 44 S. 1),
	I	f) Richtlinie 2001/27/EG der
	I	Kommission vom 10. April 2001
	I	(ABl. EG Nr. L 107 S. 10),
	I	g) Berichtigung vom 6. Oktober
	I	2001 (ABl. EG Nr. L 266
	I	S. 15).
<hr/>		
§ 47 Abs. 8a	I Kapitel 5	der Richtlinie 97/24/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Berichtigung vom 17. Juni 1997

	I	(ABl. EG Nr. L 65 vom
	I	5. März 1998, S. 35),
	I	b) Richtlinie 2002/51/EG des
	I	Europäischen Parlaments
	I	und des Rates vom 19. Juli 2002
	I	(ABl. EG Nr. L 252 S. 20),
	I	c) Richtlinie 2003/77/EG der
	I	Kommission vom 11. August 2003
	I	(ABl. EU Nr. L 211 S. 24).
<hr/>		
§ 47 Abs. 8c	I	Richtlinie 2000/25/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 22. Mai 2000 über
	I	Maßnahmen zur Bekämpfung
	I	der Emissionen gasförmiger Schad-
	I	stoffe und luftverunreinigender
	I	Partikel aus Motoren, die für den
	I	Antrieb von land- und forst-
	I	wirtschaftlichen Zugmaschinen
	I	bestimmt sind, und zur Änderung
	I	der Richtlinie 74/150/EWG des
	I	Rates (ABl. EG Nr. L 173 S. 1).
<hr/>		
§ 47d	I Artikel 1 bis 5	der Richtlinie 80/1268/EWG des
	I Anhänge I und II	Rates vom 16. Dezember 1980 über
	I	die Kohlendioxidemissionen und
	I	den Kraftstoffverbrauch von
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	375 S. 36), geändert durch die
	I	a) Richtlinie 89/491/EWG der
	I	Kommission vom 17. Juli 1989
	I	(ABl. EG Nr. L 238 S. 43),
	I	b) Richtlinie 93/116/EG der
	I	Kommission vom 17. Dezember
	I	1993 (ABl. EG Nr. L 329 S. 39),
	I	c) Berichtigung vom 15. Februar
	I	1994 (ABl. EG Nr. L 42 L. 27),
	I	d) Richtlinie 1999/100/EG der
	I	Kommission vom 15. Dezember
	I	1999 zur Anpassung der
	I	Richtlinie 80/1268/EWG über
	I	die Kohlendioxidemissionen und
	I	den Kraftstoffverbrauch von
	I	Kraftfahrzeugen an den
	I	technischen Fortschritt
	I	(ABl. EG Nr. L 334 S. 36),
	I	e) Berichtigung vom 4. Juni 2000
	I	(ABl. EG Nr. L 163 S. 38).
<hr/>		
§ 49 Abs. 2	I Artikel 1 bis 5	der Richtlinie 70/157/EWG des
Nr. 1	I Anhänge I bis IV	Rates vom 6. Februar 1970 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über den
	I	zulässigen Geräuschpegel und die

- Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 42 S. 16), geändert durch die
- a) Beitrittsakte vom 22. Januar 1972 (ABl. EG Nr. L Nr. 73 S. 115),
 - b) Richtlinie 73/350/EWG der Kommission vom 7. November 1973 (ABl. EG Nr. L 321 S. 33),
 - c) Richtlinie 77/212/EWG des Rates vom 8. März 1977 (ABl. EG Nr. L 66 S. 33),
 - d) Richtlinie 81/334/EWG der Kommission vom 13. April 1981 (ABl. EG Nr. L 131 S. 6),
 - e) Richtlinie 84/372/EWG der Kommission vom 3. Juli 1984 (ABl. EG Nr. L 196 S. 47),
 - f) Richtlinie 84/424/EWG des Rates vom 3. September 1984 (ABl. EG Nr. L 238 S. 31),
 - g) Beitrittsakte vom 11. Juni 1985 (ABl. EG Nr. L 302 S. 211),
 - h) Richtlinie 87/354/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr. L 192 S. 43),
 - i) Richtlinie 89/491/EWG der Kommission vom 17. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 238 S. 43),
 - j) Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 (ABl. EG Nr. L 371 S. 1),
 - k) Beschluß 94/1/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 1, 264),
 - l) Beschluß 94/2/EGKS, EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. EG Nr. L 1 S. 571, 583),
 - m) Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (ABl. EG Nr. L 92 S. 23),
 - n) Richtlinie 1999/101/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 41)

§ 49 Abs. 2
Nr. 2

I Artikel 1 bis 6
I Anhang I bis VI

der Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf

I	Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 25),
I	geändert durch die
I	a) Richtlinie 82/890/EWG des
I	Rates vom 17. Dezember 1982
I	(ABl. EG Nr. L 378 S. 45),
I	b) Berichtigung der Richtlinie
I	82/890/EWG (ABl. EG 1988 Nr.
I	L 118 S. 42),
I	c) Richtlinie 88/410/EWG der
I	Kommission vom 21. Juni 1988
I	(ABl. EG Nr. L 200 S. 27).

§ 49 Abs. 2	I (weggefallen)
Nr. 3, Abs. 2a	I

§ 49 Abs. 2	I Kapitel 9	der Richtlinie 97/24/EG des
Nr. 4	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Berichtigung vom 17. Juni 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 65 vom
	I	5. März 1998, S. 35),
	I	b) Berichtigung vom 17. Juni 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 244 vom
	I	3. September 1998, S. 20).

§ 49a Abs. 5	I	ECE-Regelung Nr. 87 über
Satz 2 Nr. 5	I	einheitliche Bedingungen für die
	I	Genehmigung von Tagfahrleuchten
	I	für Kraftfahrzeuge (BGBI. 1995 II
	I	S. 36).

§ 50 Abs. 8	I Anhang II	der Richtlinie 76/756/EWG des
§ 51b	I	Rates vom 27. Juli 1976 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über den
	I	Anbau der Beleuchtungs- und
	I	Lichtsignaleinrichtungen für
	I	Kraftfahrzeuge und
	I	Kraftfahrzeuganhänger
	I	(ABl. EG Nr. L 262 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Richtlinie 80/233/EWG der
	I	Kommission vom 21. November
	I	1979
	I	(ABl. EG 1980 Nr. L 51 S. 8),
	I	b) Richtlinie 82/244/EWG der
	I	Kommission vom 17. März 1982
	I	(ABl. EG Nr. L 109 S. 31),
	I	c) Richtlinie 83/276/EWG des

	I	Rates vom 26. Mai 1983
	I	(ABl. EG Nr. L 151 S. 47),
	I	d) Richtlinie 84/8/EWG der
	I	Kommission vom 14. Dezember
	I	1983
	I	(ABl. EG 1984 Nr. L 9 S. 24),
	I	e) Richtlinie 91/663/EWG der
	I	Kommission vom 10. Dezember
	I	1991 (ABl. EG Nr. L 366 S. 17),
	I	f) Berichtigung der Richtlinie
	I	91/663/EWG (ABl. EG Nr. L
	I	(1992) 172 S. 87),
	I	g) Richtlinie 97/28/EG der
	I	Kommission vom 11. Juni 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 171 S. 1).
<hr/>		
§ 53 Abs. 10 Nr. 1	I	ECE-Regelung Nr. 69 über
	I	einheitliche Bedingungen für die
	I	Genehmigung von Tafeln zur
	I	hinteren Kennzeichnung von
	I	bauartbedingt langsamfahrenden
	I	Kraftfahrzeugen und ihrer
	I	Anhänger vom 6. Juli 1994
	I	(BGBI. 1994 II S. 1023),
§ 53 Abs. 10 Nr. 2	I	ECE-Regelung Nr. 70 über
	I	einheitliche Bedingungen für die
	I	Genehmigung von Tafeln zur
	I	hinteren Kennzeichnung schwerer
	I	und langer Fahrzeuge vom
	I	27. Juni 1994 (BGBI. 1994 II
	I	S. 970),
<hr/>		
§ 53 Abs. 10 Satz 1 Nr. 3 und Satz 2	I	ECE-Regelung Nr. 104 über
	I	einheitliche Bedingungen für die
	I	Genehmigung retroreflektierender
	I	Markierungen für schwere und
	I	lange Kraftfahrzeuge und ihre
	I	Anhänger vom 15. Januar 1998
	I	(BGBI. 1998 II S. 1134).
<hr/>		
§ 55 Abs. 2a	I	Anhänge I und II
	I	(jeweils ohne Anlagen)
	I	der Richtlinie 93/30/EWG des
	I	Rates vom 14. Juni 1993 über die
	I	Einrichtungen für Schallzeichen
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	188 S. 11).
<hr/>		
§ 55a Abs. 1	I	Anhänge I, IV bis IX
	I	der Richtlinie 72/245/EWG des
	I	Rates vom 20. Juni 1972 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	Funkenstörung von
	I	Kraftfahrzeugmotoren mit
	I	Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 152

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

	I	S. 15), geändert durch die
	I	Richtlinie 95/54/EG der
	I	Kommission vom 31. Oktober 1995
	I	(ABl. EG Nr. L 266 S. 1).
<hr/>		
§ 55a Abs. 2	I Kapitel 8	der Richtlinie 97/24/EG des
	I Anhänge I bis VII	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1).
<hr/>		
§ 56 Abs. 2	I Anhang I Nr. 1,	der Richtlinie 2003/97/EG des
Nr. 1 und 2	I Anhang II,	Europäischen Parlaments und des
	I Anhang III	Rates vom 10. November 2003 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten für die
	I	Typgenehmigung von Einrichtungen
	I	für indirekte Sicht und von mit
	I	solchen Einrichtungen
	I	ausgestatteten Fahrzeugen sowie
	I	zur Änderung der Richtlinie
	I	70/156/EWG und zur Aufhebung der
	I	Richtlinie 71/127/EWG (ABl. EU
	I	2004 Nr. L 25 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Richtlinie 2005/27/EG der
	I	Kommission vom 29. März 2005 zur
	I	Änderung der Richtlinie 2003/97/EG
	I	des Europäischen Parlaments und des
	I	Rates über die Angleichung der
	I	Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
	I	für die Typgenehmigung von
	I	Einrichtungen für indirekte Sicht und
	I	von mit solchen Einrichtungen
	I	ausgestatteten Fahrzeugen im Hinblick
	I	auf die Anpassung an den technischen
	I	Fortschritt (ABl. EU Nr. L 81 S. 44).
<hr/>		
§ 56 Abs. 2	I	Richtlinie 2007/38/EG des Europäischen
Nr. 3	I	Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007
	I	über die Nachrüstung von in der
	I	Gemeinschaft zugelassenen schweren
	I	Lastkraftwagen mit Spiegeln
	I	(ABl. EU Nr. L 184 S. 25).
<hr/>		
§ 56 Abs. 2	I Anhang	der Richtlinie 74/346/EWG des
Nr. 4	I	Rates vom 25. Juni 1974 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über die
	I	Rückspiegel von land- oder
	I	forstwirtschaftlichen Zugmaschinen
	I	auf Rädern (ABl. EG Nr. L 191

	I	S. 1), geändert durch die
	I	a) Richtlinie 82/890/EWG des Rates
	I	vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG
	I	Nr. L 378 S. 45, 1988 Nr. L 118
	I	S. 42),
	I	b) Richtlinie 97/54/EG des
	I	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 23. September 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 277 S. 24),
	I	c) Richtlinie 98/40/EG der
	I	Kommission vom 8. Juni 1998
	I	(ABl. EG Nr. L 171 S. 28,
	I	1998 Nr. L 351 S. 42).
<hr/>		
§ 56 Abs. 2 Nr. 5	I Kapitel 4,	der Richtlinie 97/24/EG des
	I Anhang I,	Europäischen Parlaments und des
	I Anhang II,	Rates vom 17. Juni 1997 über
	I Anlage 1 und 2	bestimmte Bauteile und Merkmale
	I und Anhang III	von zweirädrigen oder dreirädrigen
	I (ohne Anlagen)	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	226 S. 1).
<hr/>		
§ 57 Abs. 2	I a) Anhang II	der Richtlinie 75/443/EWG des
	I (ohne Anlagen)	Rates vom 26. Juni 1975 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über den
	I	Rückwärtsgang und das
	I	Geschwindigkeitsmeßgerät in
	I	Kraftfahrzeugen
	I	(ABl. EG Nr. L 196 S. 1),
	I	geändert durch die
	I	a) Richtlinie 97/39/EG der
	I	Kommission vom 24. Juni 1997
	I	(ABl. EG Nr. L 177 S. 15),
	I b) Anhang	der Richtlinie 2000/7/EG des
	I (ohne Anlagen)	Europäischen Parlaments und des
	I	Rates vom 20. März 2000 über den
	I	Geschwindigkeitsmesser von
	I	zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen
EUR	I	(ABl. EG Nr. L 106 S. 1).
<hr/>		
§ 57c Abs. 4	I Anhang I und III	der Richtlinie 92/24/EWG des
	I	Rates vom 31. März 1992 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften
	I	der Mitgliedstaaten über
	I	Geschwindigkeitsbegrenzungs-
	I	einrichtungen und vergleichbare
	I	Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme
	I	(ABl. EG Nr. L 129 S. 154).
<hr/>		
§ 59 Abs. 1a	I Anhang	der Richtlinie 76/114/EWG des
	I	Rates vom 18. Dezember 1975 zur
	I	Angleichung der Rechtsvorschriften

	I	der Mitgliedstaaten über Schilder,
	I	vorgeschriebene Angaben, deren
	I	Lage und Anbringungsart an
	I	Kraftfahrzeugen und
	I	Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG
	I	Nr. L 24 S. 1), geändert durch
	I	a) Richtlinie 78/507/EWG der
	I	Kommission vom 19. Mai 1978
	I	(ABl. EG Nr. L 155 S. 31),
	I	b) Beitrittsakte vom 24. Mai 1979
	I	(ABl. EG Nr. L 291 S. 110),
	I	c) Berichtigung der Richtlinie
	I	76/114/EWG (ABl. EG Nr. L 329
	I	S. 31),
	I	d) Beitrittsakte vom 11. Juni 1985
	I	(ABl. EG Nr. L 302 S. 211),
	I	e) Richtlinie 87/354/EWG des Rates
	I	vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr.
	I	L 192 S. 43).
<hr/>		
§ 59 Abs. 1b	I Anhang	der Richtlinie 93/34/EWG des
	I	Rates vom 14. Juni 1993 über
	I	vorgeschriebene Angaben an
	I	zweirädrigen oder dreirädrigen
	I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L
	I	188 S. 38), geändert durch die
	I	Richtlinie 1999/25/EG der
	I	Kommission vom 9. April 1999
	I	(ABl. EG Nr. L 104 S. 19).
<hr/>		
§ 59a	I Artikel 6	der Richtlinie 96/53/EWG des Rates
	I	vom 25. Juli 1996 zur Festlegung
	I	der höchstzulässigen Abmessungen
	I	für bestimmte Straßenfahrzeuge im
	I	innerstaatlichen und
	I	grenzüberschreitenden Verkehr
	I	in der Gemeinschaft sowie zur
	I	Festlegung der höchstzulässigen
	I	Gewichte im grenzüberschreitenden
	I	Verkehr (ABl. EG Nr. L 235
	I	S. 59).
<hr/>		
§ 61 Abs. 1	I Anhang (ohne	der Richtlinie 93/32/EWG des
	I Anlagen)	Rates vom 14. Juni 1993 über die
	I	Halteeinrichtung für Beifahrer von
	I	zweirädrigen Kraftfahrzeugen
	I	(ABl. EG Nr. L 188 S. 28),
	I	geändert durch die
	I	Richtlinie 1999/24/EG der
	I	Kommission vom 9. April 1999
	I	(ABl. EG Nr. L 104 S. 16).
<hr/>		
§ 61 Abs. 3	I Anhang (ohne	der Richtlinie 93/31/EWG des
	I Anlagen)	Rates vom 14. Juni 1993 über den

I	Ständer von zweirädrigen
I	Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 188
I	S. 19), geändert durch die
I	a) Richtlinie 2000/72/EG der
I	Kommission vom 22. November
I	2000 (ABl. EG Nr. L 300
I	S. 18).

Muster 1 bis Muster 13

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 2038,
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote

Muster 1 (aufgehoben)
Muster 1a (aufgehoben)
Muster 1b (aufgehoben)
Muster 1c (aufgehoben)
Muster 1d (aufgehoben)
Muster 1e (aufgehoben)
Muster 2a (aufgehoben)
Muster 2b (aufgehoben)
Muster 2c (aufgehoben)
Muster 2d (§ 20)

Vorbemerkungen

Ausgestaltung der Datenbestätigung

1. Trägermaterial

Die Datenbestätigung muss fälschungssicher gestaltet sein. Zu diesem Zweck muss für den Druck Papier verwendet werden, das entweder durch farbige graphische Darstellung geschützt ist oder das Herstellerzeichen als Wasserzeichen enthält. Die Datenbestätigung hat das Format DIN A4. Sie kann zweiseitig bedruckt sein oder aus zwei Seiten bestehen, die jeweils einseitig bedruckt sind. Die Anfügung weiterer Seiten ist zulässig, wenn der Schreibraum im Feld (22) und/oder im Feld (22a) nicht ausreicht. Auf jeder weiteren Seite sind die Angaben entsprechend der Kopfzeile der Seite 2 des Musters anzugeben.

2. Aufbau und Inhalt der Datenbestätigung

Aufbau und Inhalt der Datenbestätigung müssen dem Muster 2d entsprechend. Abweichungen sind nur zulässig, wenn die Datenbestätigung den Regelungen betreffend die Übereinstimmungsbescheinigung gemäß 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), der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 124 S. 1), der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihrer Anhänger und die von ihnen gezogen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. EU Nr. L 171 S. 1) in ihrer jeweils geltenden Fassung entspricht. Hierbei müssen jedoch der Kopf der ersten Seite sowie der Folgeseiten und die Bescheinigung der Angaben durch den Ausstellungsberechtigten im Wesentlichen dem Muster der Datenbestätigung entsprechen.

Muster 2d (Datenbestätigung)

... (nicht darstellbares Formblatt, BGBl. I 2004, 2389 - 2390)

Muster 3 (aufgehoben)
Muster 4 (aufgehoben)
Muster 5 (weggefallen)
Muster 6, 6a, 7, 8, 8a und 9 (aufgehoben)
Muster 10 (aufgehoben)
Muster 11 (aufgehoben)
Muster 12 (aufgehoben)
Muster 13 (aufgehoben)

Anhang EV Auszug aus EinigVtr Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B Abschnitt III

(BGBl. II 1990, 889, 1100)

- Maßgaben für das beigetretene Gebiet (Art. 3 EinigVtr) -

Abschnitt III

Bundesrecht tritt in dem in Artikel 3 des Vertrages genannten Gebiet mit folgenden Maßgaben in Kraft:

...

2. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.

September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Juli 1990 (BGBl. I S. 1489),

mit folgenden Maßgaben:

- (1) Die Aufgaben der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen können bis zum 31. Dezember 1991 vom Verkehrsmedizinischen Dienst der Deutschen Demokratischen Republik wahrgenommen werden.
- (2) Zur Mofa-Ausbildung im Sinne von § 4a sind auch Fahrlehrer berechtigt, die die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik besitzen.
- (3) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnisse, einschließlich der Fahrerlaubnisse der Nationalen Volksarmee, bleiben im Umfang der dadurch nachgewiesenen Berechtigung gültig, ausgenommen jedoch Fahrerlaubnisse der Klasse D.
- (4) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse D bleiben bis zum 31. Dezember 1993 gültig. Anschließend erfolgt die Erteilung der entsprechenden Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen unter entsprechender Anwendung der Vorschriften für die Verlängerung gemäß § 15f.
- (5) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Personenbeförderungs-Erlaubnisscheine für die Personenbeförderung in Kraftomnibussen und Taxen bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig. Anschließend erfolgt die Erteilung einer entsprechenden Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung unter entsprechender Anwendung der Vorschriften für die Verlängerung gemäß § 15f.
- (6) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse B berechtigen auch zum Führen von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7,5 t und einem mitgeführten einachsigen Anhänger, bisherige Fahrerlaubnisse der Klasse BE jedoch nur zum Führen von Fahrzeugkombinationen, deren Zugfahrzeug ein zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t hat.
- (7) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnisse der Klassen A, B, D und M berechtigen auch zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse 5.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

- (8) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse T berechtigen auch zum Führen von Krankenfahrstühlen (§ 18 Abs. 2 Nr. 5).
- (9) Die Regelungen in den Nummern 6 bis 8 gelten auch für Fahrerlaubnisse, die den dort genannten Fahrerlaubnissen entsprechen.
- (10) Inhaber einer nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis der Klasse A - beschränkt auf Krafträder bis 150 ccm Hubraum - dürfen ab Vollendung des 18. Lebensjahres nur Krafträder der Klasse 1a und erst ab Vollendung des 20. Lebensjahres Krafträder der Klasse 1 führen.
- (11) Unbeschadet der Regelung nach Nummer 10 gelten abweichend von § 7 für die nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnisse die Mindestaltersvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik weiter.
- (12) Führerscheine, die nach den bisherigen Mustern der Deutschen Demokratischen Republik ausgefertigt worden sind, auch solche der Nationalen Volksarmee, bleiben gültig.
- (13) Sehtests nach § 9a und Untersuchungen des Sehvermögens nach § 15e Abs. 1 Nr. 2a und § 15f Abs. 2 Nr. 1 können bis zum 31. Dezember 1991 auch von praktischen Ärzten, die über die erforderlichen Einrichtungen verfügen, durchgeführt und bescheinigt werden.
- (14) Als Prüfungsfahrzeuge können bis zum 31. Dezember 1991 für die Klasse 1a auch vorhandene Krafträder mit einer Motorleistung von mindestens 15 kW und für die Klasse 1b vorhandene Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm, aber nicht mehr als 150 ccm verwendet werden. Für diese Prüfungsfahrzeuge muß bis zu diesem Zeitpunkt keine Funkanlage zur Verfügung stehen.
- (15) Als Prüfungsfahrzeuge für die Klasse 2 können bis zum 31. Dezember 1993 auch vorhandene Lastkraftwagen (Zugfahrzeuge) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 10 t und ohne Zweileitungsbremsanlage verwendet werden.
- (16) Als Prüfungsfahrzeuge für die Klasse 3 können bis zum 31. Dezember 1993 auch vorhandene Personenkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h verwendet werden.
- (17) Bei Anfragen an das Verkehrszentralregister wird das Fahrerlaubnisregister der Deutschen Demokratischen Republik einbezogen, um Auskünfte unter Beachtung der für das Verkehrszentralregister geltenden Vorschriften zu erteilen.
- (18) Für die Neuerteilung einer nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik entzogenen Fahrerlaubnis gilt § 15c sinngemäß.
- (19) Folgende Vorschriften finden keine Anwendung: §§ 14a, 15l Abs. 2, § 23 Abs. 2 Sätze 7 und 8, Abschnitt D der Anlage IV.
- (20) § 18 Abs. 1 und 4 gelten ab 1. März 1991.
- (21) Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor im Sinne der bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik gelten als Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor nach § 18 Abs. 2 Nr. 4, wenn sie bis 28. Februar 1992 erstmals in den Verkehr gekommen sind.
- (22) Motorisierte Krankenfahrstühle im Sinne der bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik gelten als maschinell angetriebene Krankenfahrstühle nach § 18 Abs. 2 Nr. 5, wenn sie bis 28. Februar 1991 erstmals in den Verkehr gekommen sind.
- (23) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Allgemeine Betriebserlaubnisse gelten als vorschriftsmäßig im Sinne des § 19 Abs. 1, wenn die auf Grund solcher Betriebserlaubnisse hergestellten Fahrzeuge bis 30. Juni 1994 erstmals in den Verkehr gebracht werden.

- (24) Nachträge zu Allgemeinen Betriebserlaubnissen im Sinne der Nummer 23 sind nur bis zum Ablauf der Gültigkeit der jeweiligen Betriebserlaubnis zulässig. Verlängerungen von Betriebserlaubnissen dürfen nur bis 31. Dezember 1991 genehmigt werden.
- (25) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Einzelbetriebserlaubnisse gelten als vorschriftsmäßig im Sinne des § 19 Abs. 1, wenn die betreffenden Fahrzeuge bis spätestens 31. Dezember 1991 erstmals in den Verkehr gebracht werden.
- (26) Nach den mit der Deutschen Demokratischen Republik gemäß dem Übereinkommen vom 20. März 1958 (GBl. II 1976 S. 307, 1978 S. 32, 1987 S. 24) vereinbarten Bedingungen erteilte Genehmigungen und Prüfzeichen für Ausrüstungsgegenstände oder Teile von Fahrzeugen gelten als vorschriftsmäßig im Sinne von § 21a.
- (27) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Bauartgenehmigungen gelten als vorschriftsmäßig im Sinne von § 22a, wenn sie nach dieser Bestimmung bauartgenehmigungspflichtig wären, oder werden - ohne Bauartgenehmigungspflicht - als vorschriftsmäßig im Sinne von § 22 angesehen.
- (28) Nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik bis 31. Dezember 1990 zugeteilte oder ausgegebene Kennzeichen dürfen noch bis 31. Dezember 1993 verwendet werden. Insoweit dürfen noch nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik Zulassungsscheine und Fahrzeugbriefe ausgefertigt und verwendet werden.
- (29) Die Verwendung der bisherigen Kennzeichen nach Nummer 28 ist nicht gestattet, wenn der Fahrzeughalter durch die zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmten Stellen aufgefordert worden ist, für sein Fahrzeug innerhalb einer festgesetzten Frist ein Kennzeichen nach § 23 zuteilen zu lassen, und der Fahrzeughalter dieser Aufforderung nicht nachkommt.
- (30) Den Untersuchungen nach § 29 unterliegen auch solche Fahrzeuge, die noch kein eigenes Kennzeichen nach Art der Anlage V haben müssen.
- (31) Im Verkehr befindliche Fahrzeuge, die noch nicht einer Hauptuntersuchung nach § 29 unterzogen waren, müssen gemäß Aufruf durch die zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmten Stellen im Rahmen der zu beantragenden Zuteilung eines neuen Kennzeichens gemäß § 29 untersucht werden, und zwar bei jährlicher Untersuchungsfrist bis spätestens 31. Dezember 1991, bei zweijähriger Untersuchungsfrist bis spätestens 31. Dezember 1992.
- (32) Bei im Verkehr befindlichen Fahrzeugen, die noch nicht einer Bremsenonderuntersuchung nach § 29 unterzogen waren, ist diese Untersuchung vor der ersten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung durchzuführen, wobei die Bremsenonderuntersuchung nicht länger als drei Monate zurückliegen darf.
- (33) Bei im Verkehr befindlichen Fahrzeugen, die noch nicht einer Zwischenuntersuchung nach § 29 unterzogen waren, beginnt die Frist für die erste Zwischenuntersuchung an dem Tage zu laufen, an dem die erste Hauptuntersuchung durchgeführt wurde.
- (34) §§ 29a bis 29d sind mit Wirksamwerden des Beitritts anzuwenden. Als Versicherungsnachweis gilt bis 31. Dezember 1990 anstelle des Musters 6 die Dreifachkarte nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik.
- (35) Über die nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 358), zum 1. Januar 1991 abzuschließenden Haftpflichtversicherungen, die die Versicherungsverhältnisse gemäß dem bisherigen Recht der Deutschen Demokratischen Republik ablösen, ist vom Versicherer ein Nachweis nach Muster 6 zu § 29a auszustellen und dem Halter auszuhändigen. Der Halter hat diesen

Nachweis an die für das betreffende Fahrzeug zuständige Zulassungsstelle weiterzuleiten.

- (36) §§ 29e, 29g und 29h sind mit Wirksamwerden des Beitritts anzuwenden. Auf Antrag kann das Versicherungskennzeichen nach § 29e für das Verkehrsjahr 1991/1992 bereits für die Monate Januar und Februar 1991 ausgegeben werden mit der Wirkung, daß der Versicherungsnachweis auch für diese beiden Monate erbracht wird.
- (37) Die zu den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik über die höchstzulässigen Abmessungen und Achslasten erteilten Ausnahmegenehmigungen gelten in dem in Artikel 3 des Vertrages genannten Gebiet bis spätestens 30. Juni 1991.
- (38) Bei Fahrzeugen, die nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik einer Abgassonderuntersuchung unterzogen wurden, muß die erste Untersuchung nach § 47a spätestens ein Jahr nach der gemäß den Bestimmungen der Deutschen Demokratischen Republik erfolgten Untersuchung vorgenommen werden.
- (39) Bei Fahrzeugen, die bislang einer Abgassonderuntersuchung nicht unterzogen wurden, ist die erste Untersuchung nach § 47a spätestens in dem Jahr und in dem Monat durchzuführen, der für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung nach § 29 maßgeblich ist.
- (40) Abweichend von § 47b gelten Anerkennungen nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik noch bis 30. Juni 1991.
- (41) §§ 35, 56 Abs. 2 Nr. 6 gelten für die ab 1. Juli 1991 erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.
- (42) § 57a gilt für die ab 1. Januar 1991 erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.
- (43) Fahrzeuge, die unter Beachtung der bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik über Bau, Betrieb und Ausrüstung bis 31. Dezember 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten weiterhin als vorschriftsmäßig, wenn sie
 1. spätestens bis zur nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung (§ 29) den Bestimmungen des § 35a Abs. 7 bis 9 (soweit geeignete Verankerungen vorhanden sind), §§ 35g, 35h, 36 Abs. 2a Satz 2 und 3, § 41 Abs. 14 sowie §§ 53a und 54b entsprechen,
 2. spätestens bis 1. Juli 1991 den Bestimmungen der § 56 Abs. 3, §§ 57a, 58 entsprechen,
 3. spätestens bis 31. Dezember 1997 der Vorschrift des § 41 Abs. 17 entsprechen.
- (44) Das nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik vorgeschriebene Erste-Hilfe-Material gilt als vorschriftsmäßig im Sinne des § 35h. Die nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik vorgeschriebenen Feuerlöscher gelten als vorschriftsmäßig im Sinne des § 35g und die nach den bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik vorgesehenen Warndreiecke und Warnleuchten als vorschriftsmäßig im Sinne des § 53a Abs. 1 und 2.
- (45) Bereits im Verkehr befindliche sowie neu in den Verkehr kommende Fahrräder sind bis 31. Dezember 1992 mit Sicherungsmitteln gemäß § 67 Abs. 3 Satz 4, Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 7 nachzurüsten.
- (46) Die auf Grund der bisherigen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik gebildeten Nachfolgeorganisationen des ehemaligen Staatlichen Amtes für Technische Überwachung dürfen als Überwachungsorganisationen im Sinne von Abschnitt 7 der Anlage VIII anerkannt werden. Die Vorschriften in 7.2.2 bis 7.2.6, 7.3 und 7.5 sind entsprechend anzuwenden.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in
Zusammenarbeit mit der juris GmbH - www.juris.de

(47) Abschnitt 7.7 der Anlage VIII ist auch auf den Träger der Technischen Prüfstelle
in dem in Artikel 3 des Vertrages genannten Gebiet anzuwenden.

...