

29.08.08**Vk - AS****Gesetzentwurf**
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens**A. Problem und Ziel**

Das Bereitstellen von öffentlichem Parkraum für bestimmte Personengruppen ist nach dem Straßenverkehrsrecht nur unter engen Voraussetzungen möglich. So können derzeit nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) lediglich schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und blinde Menschen besonders gekennzeichnete „Behindertenparkplätze“ benutzen.

Allerdings stellt die Nutzung der so genannten Behindertenparkplätze auch für diejenigen schwerbehinderten Menschen eine wesentliche Erleichterung dar, denen beide Arme fehlen oder die eine vergleichbare Funktionseinschränkung haben. Der Ausgleich der Handfunktionen durch die Füße verlangt eine besondere Schonung derselben, z. B. durch Vermeiden längerer Wegstrecken. Hierbei handelt es sich um eine Forderung des Bundesverbandes Contergangeschädigter e.V. Die Bedürfnisse sind nachvollziehbar und auch auf Grund der relativ geringen Anzahl der Betroffenen (weniger als 3 000) aus verkehrlicher Sicht vertretbar.

Aus Gründen der Gleichbehandlung sollen auch andere schwerbehinderte Menschen ohne Arme oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen, die nicht zu den contergangeschädigten Menschen gehören, diesen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen können.

Fristablauf: 10.10.08

B. Lösung

Deshalb wird die Gruppe der Berechtigten, die Behindertenparkplätze nutzen dürfen, um schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie (das Fehlen beider Arme) oder Phokomelie (Hände und Füße setzen unmittelbar am Rumpf an) erweitert. Damit wird nicht ursachenbezogen auf eine Conterganschädigung, sondern generell auf eine bestimmte körperliche Einschränkung abgestellt.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

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

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugsaufwand aus.

E. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des StVG nicht, denn durch die Änderung des StVG wird lediglich die Ermächtigungsgrundlage für Änderungen in der StVO und der VwV-StVO geschaffen. Kosten für die Wirtschaft ergeben sich nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

F. Bürokratiekosten

Informationspflichten entstehen weder für die Unternehmen noch für die Bürger oder die Verwaltung; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder

abgeschafft. Durch die Änderung des StVG wird lediglich die Ermächtigungsgrundlage für Änderungen in der StVO und der VwV-StVO geschaffen (vgl. E. Sonstige Kosten).

G. Gender Mainstreaming

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

29.08.08

Vk - AS

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 29. August 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines
Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des
Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens**

Vom ...

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

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S.706) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6 Abs. 1 Nr. 14 wird wie folgt gefasst:

„14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;“.

2. Nach § 65 wird folgender § 66 eingefügt:

„§ 66

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen auch im elektronischen Bundesanzeiger^{*)} verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.“

Artikel 2

Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den Bundesministern für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ ersetzt.
2. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut des Übereinkommens oder seiner Anlagen im Bundesgesetzblatt bekanntmachen, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 in Kraft getreten ist. Maßgeblicher Zeitpunkt ist der Tag des Inkrafttretens der jeweiligen Rechtsverordnung.“

^{*)} **Amtl. Hinweis:** <http://www.ebundesanzeiger.de/>

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung des Entwurfs

Das Bereitstellen von öffentlichem Parkraum für bestimmte Personengruppen ist nach dem Straßenverkehrsrecht nur unter engen Voraussetzungen möglich. So können derzeit nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) lediglich für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel („Bewohnerparken“) sowie für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und blinde Menschen („Behindertenparkplätze“) bestimmte Parkplätze reserviert werden.

Der Bundesverband Contergangeschädigter e.V. hat im Oktober 2007 einen Forderungskatalog aufgestellt, in dem u.a. die Benutzung von Behindertenparkplätzen auch für contergangeschädigte Menschen gefordert wird. Bislang konnte diese Personengruppe Behindertenparkplätze nicht nutzen, da aus medizinischer Sicht keine Behinderung vorliegt, die als eine außergewöhnliche Gehbehinderung angesehen werden kann. Contergangeschädigte Menschen ohne Arme müssen aber das Fehlen der Hände durch die Füße ausgleichen, was zu einer verstärkten Beanspruchung der Gelenke führt. Der Ausgleich der Handfunktion durch die Füße verlangt eine besondere Schonung derselben, z.B. durch das Vermeiden längerer Wegstrecken. Die Bedürfnisse sind nachvollziehbar und auch auf Grund der relativ geringen Anzahl der Betroffenen (weniger als 3 000) aus verkehrlicher Sicht vertretbar.

Aus Gründen der Gleichbehandlung sollen auch andere schwerbehinderte Menschen ohne Arme oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen, die nicht zu den contergangeschädigten Menschen gehören, diesen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen können.

Deshalb wird die Gruppe der Berechtigten, die Behindertenparkplätze nutzen dürfen, um schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit

vergleichbaren Funktionseinschränkungen erweitert. Personen mit beidseitiger Amelie fehlen beide Arme. Bei Personen mit beidseitiger Phokomelie setzen die Hände oder Füße unmittelbar am Rumpf an. Diese Formulierung stellt nicht ursachenbezogen auf eine Conterganschädigung ab, sondern vielmehr auf die körperliche Einschränkung.

Durch Einfügung einer Bekanntmachungserlaubnis in das Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens kann dem dringenden Wunsch aller Beteiligten Rechnung getragen werden, die sich aus notwendigen Anpassungen des technischen Regelwerks ergebenden regelmäßigen Änderungen in eine verbindliche und lesbare Form umzusetzen. Dabei erfolgt gleichzeitig eine Anpassung an zwischenzeitlich erfolgte Änderungen der Behördenbezeichnung und Zuständigkeiten.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 (Straßenverkehr) Grundgesetz (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten bestimmter Personengruppen einheitlich geregelt wird. Die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten von Kfz schwerbehinderter Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen stellt lediglich eine Ergänzung von bereits durch Bundesgesetz getroffenen Regelungen dar.

Hinsichtlich der Änderungen bezüglich des Vertragsgesetzes zum ATP handelt es sich um eine Änderung eines Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 59 Abs. 2 Satz 1 GG.

III. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

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

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

IV. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des StVG nicht, denn durch die Änderung des StVG wird lediglich die Ermächtigungsgrundlage für Änderungen in der StVO und der VwV-StVO geschaffen. Kosten für die Wirtschaft ergeben sich nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

V. Bürokratiekosten

Informationspflichten entstehen weder für die Unternehmen noch für die Bürger oder die Verwaltung; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder abgeschafft. Durch die Änderung des StVG wird lediglich die Ermächtigungsgrundlage für Änderungen in der StVO und der VwV-StVO geschaffen (vgl. III. Sonstige Kosten).

VI. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

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

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 6 Abs. 1a Nr. 14)

Eine Änderung ist notwendig, da genauso wie bei den bislang in § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG genannten Personengruppen eine Einschränkung des Gemeingebrauchs von öffentlichem Verkehrsraum vorgenommen werden soll. Diese Einschränkung können die zuständigen Landesbehörden jedoch nur auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung und der diese begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vornehmen. Die beabsichtigte Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Verwaltungsvorschrift muss sich aber im Rahmen des ermächtigenden Gesetzes, hier des Straßenverkehrsgesetzes, halten. Das Straßenverkehrsgesetz lässt bislang eine Privilegierung beim Parken aber nur für Bewohner sowie schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und blinde Menschen zu.

Der Berechtigtenkreis wird um schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen erweitert. Menschen mit beidseitiger Amelie fehlen beide Arme; bei Menschen mit beidseitiger Phokomelie setzen die Hände (oder Füße) unmittelbar am Rumpf an. Diese Erweiterung ist gerechtfertigt, weil sie das Fehlen der Hände bzw. Arme durch die Füße ausgleichen, was zu einer verstärkten Beanspruchung der Gelenke führt. Der Ausgleich der Handfunktionen durch die Füße verlangt eine besondere Schonung derselben, z. B. durch das Vermeiden längerer Wegstrecken. Das Parken auf den Behindertenparkplätzen ist daher geeignet, erhebliche Erleichterungen zu verschaffen. In Anbetracht der geringen Zahl schwerbehinderter Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen kann ausgeschlossen werden, dass der Berechtigtenkreis unangemessen ausgeweitet wird.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 66)

Rechtsverordnungen nach dem Straßenverkehrsgesetz sollten grundsätzlich auch im elektronischen Bundesanzeiger und damit beschleunigt verkündet werden können, um flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können.

Zu Artikel 2 Nr. 1:

Folgeänderung von zwischenzeitlich erfolgten Änderungen der Behördenbezeichnung und Zuständigkeitsanpassungen.

Zu Artikel 2 Nr. 2:

Änderungen des Übereinkommens sowie seiner Anlagen werden innerstaatlich nach Maßgabe der gesetzlich bestimmten Voraussetzungen durch Ministerverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt, jedoch nur in Form der jeweiligen Änderungsbefehle, nicht aber im Wege einer konsolidierten Neufassung. Da aufgrund der zahlreichen Änderungen der Text nur noch schwer lesbar ist, soll die Möglichkeit eröffnet werden, den Wortlaut des Übereinkommens in einer konsolidierten Fassung bekanntzumachen, soweit eine Rechtsverordnung zur Änderung des Übereinkommens in Kraft getreten ist.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 652: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des o.g. Gesetzes auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Gesetz werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abgeschafft. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller

30.09.08**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - ASzu **Punkt ...** der 848. Sitzung des Bundesrates am 10. Oktober 2008

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik (AS)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:

Vk, AS 1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist § 6 Abs. 1 Nr. 14 wie folgt zu fassen:

- "14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für
- a) schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung,
 - b) schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen,
 - c) schwerbehinderte Menschen, für die das Zurücklegen längerer Wegstrecken auf Grund von Erkrankungen eine unzumutbare Härte darstellt, sowie

...

d) blinde Menschen,

insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;"

Begründung:

[nur AS]

[Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die in § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG bestehende Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass von Rechtsverordnungen über die Schaffung von Parkmöglichkeiten ergänzt werden um schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen.]

Um darüber hinaus auch schwerbehinderten Menschen, die auf Grund von anderen Gesundheitsstörungen oder Funktionsbeeinträchtigungen ebenfalls zwar nicht außergewöhnlich gehbehindert sind, aber doch beim Gehen und in ihrer Mobilität in ungewöhnlich hohem Maße eingeschränkt sind, die bundesweite Nutzung von besonders gekennzeichneten "Behindertenparkplätzen" auf bundesrechtlicher Grundlage zu ermöglichen, ist es erforderlich, § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG um schwerbehinderte Menschen zu erweitern, für die das Zurücklegen längerer Wegstrecken auf Grund von Erkrankungen ebenfalls eine unzumutbare Härte darstellt.

{nur Vk}

{Auch dieser Personenkreis und selbst die Gruppe der Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind in ihrer Wegefähigkeit nicht homogen (vgl. BSG, Urteil vom 29. März 2007, B 9a SB 5/05 R m.w.N.).}

Trotzdem sind alle unter Buchstabe a bis d fallenden Schwerbehinderten gleichermaßen auf einen wirksamen Nachteilsausgleich unter Einschluss gerade der Parkberechtigung auf allgemeinen Behindertenparkplätzen angewiesen.

{nur Vk}

{Die Beschränkung von Parkerleichterungen auf schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die im Schwerbehindertenausweis mit dem Merkzeichen aG gekennzeichnet ist, hat in der Praxis bei schwerbehinderten Menschen, die auf Grund von Gesundheitsstörungen bzw. Funktionsbeeinträchtigungen zwar nicht außergewöhnlich gehbehindert sind, aber doch unter sehr starken Einschränkungen beim Gehen leiden oder auf Grund von Erkrankungen wie Morbus Crohn in ihrer Mobilität sehr stark eingeschränkt sind, zu nicht gewollten Härten geführt.}

Die Länder haben sich nun darauf geeinigt, den Berechtigtenkreis für Parkerleichterungen um schwerbehinderte Menschen mit sehr stark geminderter Gehfähigkeit oder die an Morbus Crohn bzw. Colitis ulcerosa erkrankt sind oder einen künstlichen Darmausgang mit zugleich künstlicher Harnableitung haben, zu erweitern (vgl. die vorgesehene abschließende Definition in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO).

Auch wenn sich die Zahl der berechtigten Personen hierdurch erhöht, rechtfertigt dieser Umstand nicht, einem Teil der schwerbehinderten Menschen, die aus medizinischen Gründen ebenfalls auf Parkerleichterungen angewiesen sind, nur einen minderen Anspruch auf Mobilitätsteilhabe zuzugestehen und diesen

Teil der vergleichbar stark in der Mobilität eingeschränkten Schwerbehinderten bei der Ausgestaltung des Nachteilsausgleichs ausgerechnet hinsichtlich der Parkberechtigung auf allgemeinen Sonderparkplätzen für Behinderte schlechter zu stellen.

[nur AS]

[Die unter § 6 Abs. 1 Nr. 14 Buchstabe a bis d StVG in der hier vorgeschlagenen Fassung fallenden Personengruppen sind gleichermaßen auf einen wirksamen Nachteilsausgleich unter Einschluss gerade der Parkberechtigung auf Behindertenparkplätzen angewiesen.]

Durch die Möglichkeit, auf diesen Sonderparkplätzen zu parken, die häufig unbesetzt sind und deren Zahl im Falle eines Mehrbedarfs in begrenztem Umfang ggf. erhöht werden kann, wird zudem der Bedarf dieses Personenkreises, als Dauerparker bis zu drei Stunden in so genannten Ladezonen (Zeichen 286 StVO Eingeschränktes Haltverbot) zu parken, verringert. Dies kommt vor allem dem innerstädtischen Lieferverkehr zugute, der schon jetzt häufig mit dem Problem zugesperrter Ladezonen zu kämpfen hat

{nur Vk}

{, das teilweise auch die Ursache für das allgemein beklagte Parken in zweiter Reihe darstellt}.

Vk 2. Zu Artikel 1 Nr. 1a - neu - (§ 61 Abs. 2 StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

'1a. In § 61 Abs. 2 werden die Wörter "nur den Betroffenen" durch die Wörter "den Betroffenen und bei Verwaltungsmaßnahmen nach § 52 Abs. 1 Nr. 3 den Fahrerlaubnisbehörden" ersetzt.'

Begründung:

Nach der Übergabe der Daten gemäß § 65 Abs. 10 Straßenverkehrsgesetz (StVG) von den Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt werden keine Daten mehr in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern gespeichert, da diese vollständig in das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) übernommen wurden. So lässt sich nach einem Fahrerlaubnisentzug (Löschung der Daten im ZFER) für die Fahrerlaubnisbehörde bei einer Antragstellung zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei Auskunftseinholung beim ZFER nicht mehr nachvollziehen, welche Fahrerlaubnisklassen der Bewerber einst besessen hat. Eine der Behörde nach § 22 Abs. 2 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auferlegte Pflicht zur Abfrage des ZFER bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis läuft somit ins Leere.

Nach § 61 Abs. 2 StVG darf momentan nur dem Betroffenen über den so genannten "Rumpfsatz" der noch im ZFER gespeicherten Daten nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 StVG Auskunft gegeben werden. Den Fahrerlaubnisbehörden soll bei der erforderlichen Abfrage der Register im Falle des § 22 Abs. 2 Satz 2 FeV die

Möglichkeit der Auskunftserteilung durch eine Änderung des § 61 Abs. 2 StVG gegeben werden. Damit werden die schutzwürdigen Belange der Betroffenen nicht verletzt, da diese Auskunftserteilung in ihrem Interesse ist. Die zweckgebundene Formulierung löst darüber hinaus eventuell auftretende datenschutzrechtliche Bedenken auf. Außerdem wird durch die Dialogabfrage das Verfahren extrem beschleunigt. Die Informationseinholung im Wege der Selbstauskunft kann bisher nur schriftlich erfolgen und ist damit wesentlich langwieriger.

Vk 3. Zu Artikel 1 Nr. 1b - neu - (§ 65 Abs. 10 Satz 2 und Satz 3 - neu - StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1a folgende Nummer einzufügen:

'1b. § 65 Abs. 10 wird wie folgt geändert:

1. Satz 2 wird wie folgt gefasst:

"Die Fahrerlaubnisbehörden löschen die im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten aus ihrem örtlichen Fahrerlaubnisregister, nachdem sie sich von der Vollständigkeit und Richtigkeit der in das Zentrale Fahrerlaubnisregister übernommenen Einträge überzeugt haben, spätestens bis zum 31. Dezember 2012."

2. Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Die noch nicht im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten der Fahrerlaubnisbehörden werden bis zur jeweiligen Übernahme in das Zentrale Fahrerlaubnisregister im örtlichen Register gespeichert."".

Begründung:

Die in § 65 Abs. 10 Satz 2 StVG genannte Frist, nach der örtliche Fahrerlaubnisregister bezüglich der im Zentralen Fahrerlaubnisregister erfassten Daten noch bis spätestens 31. Dezember 2006 geführt werden dürfen, hat sich aus technischen Gründen als zu kurz erwiesen, so dass es derzeit an der für die Datenübermittlung erforderlichen Rechtsgrundlage fehlt. Um noch erforderliche Datenabgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Zentralregisters zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und den Fahrerlaubnisbehörden durchführen zu können, erscheint eine Verlängerung bis zum 31. Dezember 2012 geboten. Der vorliegende Vorschlag ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit abgestimmt.

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und zur Änderung des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens

Der Bundesrat hat in seiner 848. Sitzung am 10. Oktober 2008 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 1a - neu - (§ 61 Abs. 2 StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

'1a. In § 61 Abs. 2 werden die Wörter "nur den Betroffenen" durch die Wörter "den Betroffenen und bei Verwaltungsmaßnahmen nach § 52 Abs. 1 Nr. 3 den Fahrerlaubnisbehörden" ersetzt.'

Begründung:

Nach der Übergabe der Daten gemäß § 65 Abs. 10 Straßenverkehrsgesetz (StVG) von den Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt werden keine Daten mehr in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern gespeichert, da diese vollständig in das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) übernommen wurden. So lässt sich nach einem Fahrerlaubnisentzug (Löschung der Daten im ZFER) für die Fahrerlaubnisbehörde bei einer Antragstellung zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei Auskunftseinholung beim ZFER nicht mehr nachvollziehen, welche Fahrerlaubnisklassen der Bewerber einst besessen hat. Eine der Behörde nach § 22 Abs. 2 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auferlegte Pflicht zur Abfrage des ZFER bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis läuft somit ins Leere.

Nach § 61 Abs. 2 StVG darf momentan nur dem Betroffenen über den so genannten "Rumpfsatz" der noch im ZFER gespeicherten Daten nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 StVG Auskunft gegeben werden. Den Fahrerlaubnisbehörden soll bei der

erforderlichen Abfrage der Register im Falle des § 22 Abs. 2 Satz 2 FeV die Möglichkeit der Auskunftserteilung durch eine Änderung des § 61 Abs. 2 StVG gegeben werden. Damit werden die schutzwürdigen Belange der Betroffenen nicht verletzt, da diese Auskunftserteilung in ihrem Interesse ist. Die zweckgebundene Formulierung löst darüber hinaus eventuell auftretende datenschutzrechtliche Bedenken auf. Außerdem wird durch die Dialogabfrage das Verfahren extrem beschleunigt. Die Informationseinholung im Wege der Selbstauskunft kann bisher nur schriftlich erfolgen und ist damit wesentlich langwieriger.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1b - neu - (§ 65 Abs. 10 Satz 2 und Satz 3 - neu - StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1a folgende Nummer einzufügen:

'1b. § 65 Abs. 10 wird wie folgt geändert:

1. Satz 2 wird wie folgt gefasst:

"Die Fahrerlaubnisbehörden löschen die im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten aus ihrem örtlichen Fahrerlaubnisregister, nachdem sie sich von der Vollständigkeit und Richtigkeit der in das Zentrale Fahrerlaubnisregister übernommenen Einträge überzeugt haben, spätestens bis zum 31. Dezember 2012."

2. Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Die noch nicht im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten der Fahrerlaubnisbehörden werden bis zur jeweiligen Übernahme in das Zentrale Fahrerlaubnisregister im örtlichen Register gespeichert.".

Begründung:

Die in § 65 Abs. 10 Satz 2 StVG genannte Frist, nach der örtliche Fahrerlaubnisregister bezüglich der im Zentralen Fahrerlaubnisregister erfassten Daten noch bis spätestens 31. Dezember 2006 geführt werden dürfen, hat sich aus technischen Gründen als zu kurz erwiesen, so dass es derzeit an der für die Datenübermittlung erforderlichen Rechtsgrundlage fehlt. Um noch erforderliche Datenabgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Zentralregisters zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und den Fahrerlaubnisbehörden durchführen zu können, erscheint eine Verlängerung bis zum 31. Dezember 2012 geboten. Der vorliegende Vorschlag ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit abgestimmt.