

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 15/5315 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Derzeit sind junge Fahranfänger überdurchschnittlich häufig die Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden. Mit der Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ lassen der mäßigende Einfluss einer Begleitung sowie die zusätzliche Fahrpraxis einen Rückgang des Unfallrisikos bei jungen Fahranfängern erwarten. Der strafrechtliche Schutz vor dem Manipulieren von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern in Kraftfahrzeugen bedarf einer Verbesserung.

B. Lösung

Einfügung einer Ermächtigung in das Straßenverkehrsgesetz, das Mindestalter für den Fahrerlaubniswerb auf 17 Jahre unter gewissen Auflagen durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Verordnungswege abzusenken, insbesondere unter der Auflage, das Fahrzeug nur in Begleitung einer namentlich benannten Person zu führen („Begleitetes Fahren ab 17“). Durch Einfügung einer weiteren Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz wird den Landesregierungen eingeräumt, durch Rechtsverordnung von der Möglichkeit der Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ Gebrauch zu machen. Die Befristung der Regelung soll den Versuchs- und Modellcharakter der Regelung deutlich machen. Es sollen weiterhin nebenstrafrechtliche Straftatbestände des Missbrauchs von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern geschaffen werden.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 15/5315 – mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Gesetzesbezeichnung wird wie folgt gefasst:
„[...] Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“.
2. Artikel 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In § 22b Abs. 1 Nr. 1 wird der Nebensatz „der in ein Kraftfahrzeug eingebaut ist,“ durch den Nebensatz „mit dem ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist,“ ersetzt.
 - b) In § 22b Abs. 1 Nr. 2 werden
 - aa) der Nebensatz „der in ein Kraftfahrzeug eingebaut ist,“ durch den Nebensatz „mit dem ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist,“ und
 - bb) die Wörter „auf das Gerät“ durch die Wörter „auf diese Einrichtung“ ersetzt.
3. In Artikel 2 Nr. 2 § 48a Abs. 4 wird nach den Wörtern „zur Verfügung“ das Wort „zu“ gestrichen.

Berlin, den 15. Juni 2005

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Gero Storjohann
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/5315 in seiner 172. Sitzung am 21. April 2005 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet vor allem eine befristete Regelung zur Einfügung einer Ermächtigung in das Straßenverkehrsgesetz, das Mindestalter für den Fahrerlaubniswerb auf 17 Jahre abzusenken, insbesondere unter der Auflage, das Fahrzeug nur in Begleitung einer namentlich benannten Person zu führen („Begleitetes Fahren ab 17“). Durch Einfügung einer weiteren Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz soll den Landesregierungen die Möglichkeit eingeräumt werden, durch Rechtsverordnung von der Möglichkeit der Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ Gebrauch zu machen. Weiterhin sollen nebenstrafrechtliche Straftatbestände des Missbrauchs von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern geschaffen werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/5315 in seiner 84. Sitzung am 15. Juni 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 15(14)1701.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1700.

Mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP empfiehlt er, den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 15(14)1669 abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/5315 in seiner 75. Sitzung am 15. Juni 2005 beraten.

Die Fraktion der FDP hat zu dem Gesetzentwurf folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1669) eingebracht:

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 6e Abs. 1 Nummer 2 StVG neu)

§ 6e Abs. 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. die zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen notwendigen Auflagen, insbesondere dass der Fahrerlaubnisinhaber während des Fahrens eines Kraftfahrzeuges von mindestens einer erziehungsberechtigten Person begleitet sein muss,“

Begründung:

Die Anforderungen des Gesetzentwurfs an die Begleitperson führen zu einem höheren Verwaltungsaufwand bei den Führerscheinstellen als die des niedersächsischen Modells, nach dem lediglich die Erziehungsberechtigten – ohne weitere Kriterien – als Inhaber der elterlichen Gewalt die Begleitung übernehmen können. Sie übernehmen damit eine „Erziehungsaufgabe Mobilität“. Nach Auskunft der niedersächsischen Fahrerlaubnisbehörden, der Polizei und der Universität Gießen als Forschungsnehmerin des Projekts haben die wenigen Vorgaben des niedersächsischen Modells den Verwaltungsablauf erheblich vereinfacht und bisher keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gezeigt. Die Eltern haben diese Aufgabe in Niedersachsen gern übernommen, bei manchen Fahrerlaubnisbehörden liegt der Anteil am begleiteten Fahren knapp unter 50 % aller jungen Fahranfänger. Nach ersten Ergebnissen der wissenschaftlichen Auswertung ist der Zeitraum des begleiteten Fahrens der sicherste während der gesamten Fahrzeit eines Fahrerlaubnisinhabers überhaupt. Aufgrund der niedersächsischen Erfahrungen besteht kein Anlass, die in dem Gesetzentwurf genannten Anforderungen zu stellen. Die Prüfung von mehreren möglichen Begleitpersonen erhöht den Verwaltungsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden und muss durch eine zusätzliche Gebühr abgedeckt werden. Im Übrigen fehlt diese im Gesetzentwurf.

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 6e Abs. 1 Nummer 4 StVG neu):

§ 6e Abs. 1 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. die Anforderungen an die begleitende Person nach Nummer 2.“

Zu Artikel Nr. 1 (§ 6e Abs. 3)

§ 6e Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Eine auf der Grundlage der Rechtsverordnungen nach Absatz 1 und 2 erteilte Fahrerlaubnis der Klassen B und BE ist zu widerrufen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber einer vollziehbaren Auflage nach Absatz 1 Nr. 2 über die Begleitung durch mindestens eine erziehungsberechtigte Person während des Fahrens von Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt.“

Begründung:

Da das unbegleitete Fahren des Fahranfängers per Anlage 12 FeV Abschnitt B Ziffer 2 als weniger schwerwiegende Zuwiderhandlung zu bewerten ist, kommt ein Aufbauseminar nach § 2a Abs. 2 Nr. 1 Straßenverkehrsgesetz nicht in Betracht, weil diese Vorschrift für die Anordnung des Aufbau-seminars das Vorliegen von zwei weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen oder einer schwerwiegenden Zuwiderhandlung voraussetzt. Eine Definition des unbegleiteten

Fahrens als schwerwiegende Zuwiderhandlung ist im vorliegenden Gesetzentwurf der SPD-Bundestagfraktion und der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen aber nicht vorgesehen.

Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 48a Abs. 2 FeV):

§ 48a Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Fahrerlaubnis ist mit der Auflage zu versehen, dass von ihr nur dann Gebrauch gemacht werden darf, wenn der Fahrerlaubnisinhaber während des Führens des Kraftfahrzeuges von mindestens einer Person, die den Anforderungen des Absatzes 5 genügt, begleitet wird (begleitende Person). Die Auflage entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das Mindestalter nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 erreicht hat.

Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 48a Abs. 2 FeV):

§ 48a Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Über die Fahrerlaubnis ist eine Prüfungsbescheinigung nach dem Muster der Anlage 8a auszustellen, die bis drei Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Inland zum Nachweis der Fahrberechtigung dient. Die Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen. Die Legitimation der Erziehungsberechtigten ergibt sich aus den mitgeführten (Personal-)Ausweispapieren.“

Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 48a Abs. 2 FeV):

§ 48a Anlage 8a wird wie folgt gefasst:

„2. Weitere Auflagen:

Die Fahrerlaubnisinhaberin / Der Fahrerlaubnisinhaber darf bis zum (Datum der Vollendung des 18. Lebensjahres) Kraftfahrzeuge der Klasse B (ggf. BE) nur in Begleitung einer erziehungsberechtigten Personen führen.“

Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 48a Abs. 5 FeV – neu)

§ 48a Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Begleitperson muss erziehungsberechtigt für den Fahranfänger sein.“

Begründung:

Die Anforderungen an die Begleitperson führen zu einem höheren Verwaltungsaufwand bei den Führerscheinstellen als die des niedersächsischen Modells, nach dem lediglich die Erziehungsberechtigten – ohne weitere Kriterien – als Inhaber der elterlichen Gewalt die Begleitung übernehmen können. Sie übernehmen damit eine „Erziehungsaufgabe Mobilität“. Nach Auskunft der niedersächsischen Fahrerlaubnisbehörden, der Polizei und der Universität Gießen als Forschungsnehmerin des Projekts haben die wenigen Vorgaben des niedersächsischen Modells den Verwaltungsablauf erheblich vereinfacht und bisher keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gezeigt. Die Eltern haben diese Aufgabe in Niedersachsen gern übernommen, bei manchen Fahrerlaubnisbehörden liegt der Anteil am begleiteten Fahren knapp unter 50 % aller jungen Fahranfänger. Nach

ersten Ergebnissen der wissenschaftlichen Auswertung ist der Zeitraum des begleiteten Fahrens der sicherste während der gesamten Fahrzeit eines Fahrzeugscheininhabers überhaupt. Aufgrund der niedersächsischen Erfahrungen besteht kein Anlass, die in dem Gesetzentwurf genannten Anforderungen zu stellen. Die Prüfung von mehreren möglichen Begleitpersonen erhöht den Verwaltungsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden und muss durch eine zusätzliche Gebühr abgedeckt werden. Diese fehlt im Gesetzentwurf.

Nicht eingeschätzt werden kann, ob die in der Praxis relativ „laxe“ für eine Vielzahl von Personen offene Begleitregelung des Gesetzentwurfs einen – wenn auch eingeschränkten – Markt von Begleitungen gegen Entgelt zur Folge hat.

Zu Artikel 2 Nr. 6 (§ 48a Abs. 6 FeV – neu)

§ 48a Abs. 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Der Fahranfänger hat an einer mindestens 90-minütigen Vorbereitungsveranstaltung teilzunehmen.

Die 90-minütige Vorbereitung kann von einer geeigneten Person oder Institution durchgeführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle auf Antrag für die Dauer des Modellversuchs bestimmt hat.

Der Antragsteller hat einen Lehrplan für die Umsetzung der Nr. 1 in der Zielsetzung und Nr. 1 der Lösung des Gesetzentwurfs genannten Ziele zur Genehmigung einzureichen und Personen zu benennen, die zur Vermittlung der Inhalte des Lehrplans geeignet sind.“

Begründung:

Nach den Empfehlungen der Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Thema „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde eine Promille- und Drogenregelung nicht empfohlen und daraufhin hingewiesen, die Erkenntnisse aus der praktischen Umsetzung des Modellversuchs abzuwarten. Da die Alkohol- und Drogenregelung nach dem Gesetzentwurf keine Ahndung nach sich zieht, besitzt sie möglicherweise noch nicht einmal Appellcharakter, weil sie den Alkoholkonsum in einer geringen Menge – bis 0,5 Promille Alkohol im Blut – zulässt. Diese Regelung kann also entfallen.

Der Gesetzentwurf enthält keine obligatorische Vorbereitung auf das Begleitete Fahren, weder für die Fahranfänger noch für die Begleitpersonen. Eine 90-minütige Vorbereitung wird jedoch für erforderlich gehalten, um dem „Tandem“ (Fahranfänger/Begleiter) zu vermitteln, weshalb und unter welchen Rahmenbedingungen der Modellversuch durchgeführt wird, wozu das Begleitete Fahren dient und welche Funktion die Begleitperson hat. Es muss deutlich werden, dass der junge Fahranfänger verantwortlicher Fahrzeugführer ist und die Begleitperson keine Eingriffsbefugnisse besitzt. Vor Beginn der Begleitphase sind Hinweise und Verhaltensempfehlungen zu geben, damit die Fahrten den jungen Fahrer nicht überfordern und in einer entspannten Atmosphäre stattfinden. Eine 90-minütige Vorbereitung bietet Gelegenheit, an die Fahranfänger wie an die Begleitpersonen zu appellieren, fit zu sein mit dem Ziel, überhaupt keinen Alkohol zu konsumieren.

Damit erübrigt sich auch eine gesetzlich festgelegte Promille- und Drogenregelung, die keine Konsequenzen hat.

Außerdem sollte die Funktion des Ansprechpartners konkretisiert und erweitert werden. Ansprechpartner sollte man nicht nur vor und während der Fahrt, sondern weitaus mehr nach Beendigung der Fahrt sein, weil es dann darum geht, die Fahrt noch einmal zu reflektieren und bestimmte Situationen anzusprechen.

Zu Artikel 2 § 48b FeV – neu

§ 48b Evaluation wird wie folgt gefasst:

„Für Zwecke der Evaluation dürfen personenbezogene Daten der teilnehmenden Fahranfänger und Begleiter nach Maßgabe des Bundesdatenschutzgesetzes erhoben und verwendet werden. Die Daten sind spätestens am 31. Dezember 2015 zu löschen oder so zu anonymisieren oder zu pseudonymisieren, dass ein Personenbezug nicht mehr hergestellt werden kann. Die Fahrerlaubnisbehörde übermittelt der mit der Evaluation befassten Stelle die notwendigen Daten, sofern der Fahranfänger oder die Begleiter diesem schriftlich zugestimmt haben.

Die Evaluation ist im Auftrag des Bundes durchzuführen.“

Begründung:

Der Hinweis in der Begründung zu § 48b des Entwurfs der Fahrerlaubnis-Verordnung, wonach „die Evaluation von den Ländern, die sich an dem Modellversuch beteiligen, in Auftrag gegeben werden soll“ kann nicht akzeptiert werden. Dies stößt insbesondere deshalb auf Unverständnis, weil der Modellversuch der freiwilligen Fortbildungsphase von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben worden ist und vom Bund finanziert wird. Das gleiche muss auch für den Modellversuch des Begleiteten Fahrens gelten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hat zu dem Gesetzentwurf folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1700) eingebracht:

Artikel 2 des Gesetzentwurfs sieht einen neuen § 48 der Fahrerlaubnisverordnung vor. Dieser regelt die Evaluation. Es fehlt jedoch an einer eindeutigen gesetzlichen Regelung, durch wen die Bewertung des Prozesses und des Ergebnisses des Begleiteten Fahrens mit 17 durchgeführt wird und mit welchen Mitteln diese finanziert werden soll.

Der Deutsche Bundestag möge daher beschließen:

Dem durch Artikel 2 des Gesetzentwurfs im Abschnitt II der Fahrerlaubnisverordnung angefügten § 48b (Evaluation) ist folgender Satz 4 hinzuzufügen:

„Die notwendige Evaluation ist aus Bundesmitteln durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchzuführen“.

Die **Koalitionsfraktionen** haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1701) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der SPD** dankte für die gute Zusammenarbeit innerhalb des Parlaments bei der Frage des Begleiteten Fahrens ab 17. Der Gesetzentwurf sei ein Beitrag, Jugendliche an sicheres Autofahren heranzuführen und damit ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Man habe sich die Entscheidung aber nicht einfach gemacht, sondern die schwierigen rechtlichen Fragen sorgfältig geprüft und die Erfahrungen anderer Länder ausgewertet. Sie kritisierte, dass das begleitete Fahren in Niedersachsen ohne Rechtsgrundlage erprobt worden

sei. Weiterhin kritisierte sie, dass man dort alle Erziehungsberechtigten ohne weitere Kriterien als Begleiter zugelassen habe.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, sie stimme dem Gesetzentwurf zu und bitte darum, ihren Änderungsantrag anzunehmen. Sie hob das große Engagement des Ausschussvorsitzenden Eduard Oswald, MdB, hervor, der sich bereits seit langem beharrlich für eine Regelung gegen die Manipulation von Wegstreckenzählern eingesetzt habe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekundete, sie freue sich, dass es gelungen sei, eine Regelung für das Begleitete Fahren ab 17 zu finden. Sie habe einer solchen Änderung ursprünglich skeptisch gegenüber gestanden, habe ihre Meinung aber aufgrund der Erfahrungen in Niedersachsen revidiert. Die Vorschläge der Fraktion der FDP für eine Änderung des Gesetzentwurfs würden nicht zu einer Vereinfachung führen. Sie betonte die Wichtigkeit der Regelungen zur Verhinderung der Manipulation von Wegstreckenzählern.

Die **Fraktion der FDP** bekannte sich grundsätzlich zu einer Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17, bezeichnete den Gesetzentwurf aber als einen Rückschritt gegenüber den Vorschlägen der Projektgruppe, welche sich mit dem Thema befasst habe. Sie werde sich daher enthalten.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 15(14)1669 mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1700 mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 15(14)1701 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/5315 hat er in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 15(14)1701 mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

V. Begründung

Zu Nummer 1

Die Änderung ist erforderlich, da es bereits mehrere Gesetze mit diesem Titel gibt.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Zu der Formulierung „Wegstreckenzählers, der in ein Kraftfahrzeug eingebaut ist“ sind Bedenken erhoben worden,

§ 22b Abs. 1 Nr. 1 StVG erfasse nicht die Wegstreckenzähler, die vorübergehend aus dem Kraftfahrzeug ausgebaut werden, um deren Kilometerstand zu verfälschen.

In der Tat lässt sich mit der vorliegenden Formulierung nicht ganz ausschließen, dass der Tatbestand in diesem Sinne und damit zu eng ausgelegt werden könnte. Deshalb wird eine redaktionelle Änderung des Tatbestandes vorgeschlagen, mit der deutlicher wird, dass § 22b Abs. 1 Nr. 1 StVG zum einen ausschließlich Wegstreckenzähler betrifft, mit denen Kraftfahrzeuge ausgerüstet sind, und zum anderen nicht nur eingebaute Wegstreckenzähler erfasst, sondern auch solche, die im Zeitpunkt der Manipulation vorübergehend ausgebaut sind. Der Vorschlag ist dem Sprachgebrauch des Straßenverkehrsrechts (hier die Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO)) entlehnt, das ebenfalls zwischen „Ausrüstung“ und „Einbau“ unterscheidet.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Übernahme der Terminologie der StVZO, die zwischen „Ausrüstung“ und „Einbau“ unterscheidet sowie insoweit gleich lautende Formulierung wie in § 22b Abs. 1 Nr. 1.

Zu Doppelbuchstabe bb

Laut Umschreibung des Begriffs „Geschwindigkeitsbegrenzer“ in § 57c Abs. 1 StVZO handelt es sich bei einem Geschwindigkeitsbegrenzer nicht in jedem Falle um ein besonderes technisches „Gerät“, sondern um „Einrichtungen, die im Kraftfahrzeug in erster Linie durch die Steuerung der Kraftstoffzufuhr zum Motor die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit auf den eingestellten Wert beschränken.“

Zur Vermeidung von Fehlinterpretationen oder einengenden Interpretationen des neuen Straftatbestandes lehnt sich die Formulierung im Änderungsantrag an die umschreibende Formulierung in § 57c Abs. 1 StVZO an.

Zu Nummer 3

Bereinigung eines grammatikalischen Fehlers.

Berlin, den 15. Juni 2005

Gero Storjohann
Berichterstatter

