

4^o Ges 46 - Sonderdr. 1461



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 14. AUGUST 1990

SONDERDRUCK NR. 1461



**Immissionsschutzrechtliche Vorschriften,
die gemäß Artikel 1 § 2 des Umweltrahmengesetzes
vom 29. Juni 1990 (GBl. I Nr. 42 S. 649)
ab 1. Juli 1990
in der Deutschen Demokratischen Republik
in Kraft gesetzt worden sind.**

Inhalt dieser Ausgabe:

**Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(STVZO) mit Maßgaben**

Ges 46 - Sonderdruck 1461

4^o



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 14. AUGUST 1990

SONDERDRUCK NR. 1461

**Immissionsschutzrechtliche Vorschriften,
die gemäß Artikel 1 § 2 des Umweltrahmengesetzes
vom 29. Juni 1990 (GBl. I Nr. 42 S. 649)
ab 1. Juli 1990
in der Deutschen Demokratischen Republik
in Kraft gesetzt worden sind.**

Inhalt dieser Ausgabe:

**Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(STVZO) mit Maßgaben**

B, III, 2

StVZO

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

StVZO

Zitierdatum: 1937-11-13

Fundstelle: RGL I 1937, 1215

BGL I 1975, 848

§ 47 Abgase

(1) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor (Dieselmotor) mit mindestens vier Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h - ausgenommen Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen -, soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 214 S. 1), fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens und der Anforderungen in bezug auf die Kraftstoffe den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

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

(3) Fahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXIII entsprechen, gelten als schadstoffarm.

(4) Fahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXIV entsprechen, gelten als bedingt schadstoffarm.

(5) Fahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXV entsprechen, gelten als schadstoffarm.

(6) Motoren für Kraftfahrzeuge, auf die sich die Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) bezieht, 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 (BGL. II S. 584), bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Regelung entsprechen; dies gilt auch für Krafträder mit einem Leergewicht von mehr als 400 kg.

(8) Andere Krafträder als die in Absatz 7 genannten müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den 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 (BGL. II S. 930), 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.

§ 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), zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/354/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr. L 192 S. 43),
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. 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 87/56/EWG des Rates vom 18. Dezember 1986 (ABl. EG 1987 Nr. L 24 S. 42).

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und selbstfahrende Arbeitsmaschinen 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. Krafträder mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h sowie Leichtkrafträder müssen den Vorschriften der Anlage XX entsprechen.

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

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

(5) Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der in Absatz 2 und 3 genannten Regelwerke ist die Geräuschprüfstelle beim Technischen Überwachungs-Verein Bayern e.V., Westendstraße 189, 8000 München 21. Es können auch andere Techni-

sche 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.

§ 72 Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

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

(2) Zu den nachstehend bezeichneten Vorschriften gelten folgende Bestimmungen: § 4a Abs. 1 (Mofa-Prüfbescheinigung)

gilt nicht für Führer der in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bezeichneten Fahrzeuge, die vor dem 1. April 1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben.

§ 4a Abs. 3 (Berechtigung eines Fahrlehrers zur Mofa-Ausbildung)

Zur Mofa-Ausbildung ist auch ein Fahrlehrer berechtigt, der eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 besitzt, diese vor dem 1. Oktober 1985 erworben und vor dem 1. Oktober 1987 an einem mindestens zweitägigen, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat durchgeführten Einführungslehrgang teilgenommen hat.

§ 5 Abs. 1 zu Klasse 1b (Leichtkrafträder)

Als Leichtkrafträder gelten auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Kleinkrafträder bisherigen Rechts), wenn sie bis zum 31. Dezember 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 7 Abs. 1 Nr. 2 (Mindestalter für Führer von Kraftfahrzeugen der Klasse 1)

Für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 1, die vor dem 1. April 1986 erteilt worden ist, genügt ein Mindestalter von 18 Jahren.

§ 11 Abs. 2 und Anlage XXVI Abschnitt I (Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge)

1. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 1 dürfen bis zum 1. Januar 1987 auch noch Krafträder mit einer Motorleistung von mindestens 20 kW und einem Leergewicht von mindestens 140 kg verwendet werden. Für die Prüfungsfahrzeuge der Klassen 1, 1a und 1b braucht erst ab 1. Januar 1987 eine Funkanlage zur Verfügung zu stehen.

2. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 2 dürfen bis zum 1. Oktober 1988 auch noch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verwendet werden, wenn sie mit einer Druckluftbremsanlage und einer Dauerbremsanlage ausgerüstet sind.

3. Als Prüfungsfahrzeuge für Klasse 3 dürfen bis zum 1. Januar 1987 auch noch Personenkraftwagen verwendet werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 130 km/h nicht erreicht.

§ 11 Abs. 3 Nr. 3 und Abs. 4 (praktische Prüfung für Klasse 2)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1988, soweit sich die praktische Prüfung im Falle der Klasse 2 auf das Mitführen eines Anhängers oder das Führen eines Sattelkraftfahrzeugs bezieht.

§ 11 Abs. 4 und Anlage XXVI Abschnitt II Nr. 1 (Mindestdauer der Prüfungsfahrt) treten hinsichtlich der Klasse 2 am 1. Oktober 1988 in Kraft. Hinsichtlich der übrigen Klassen treten sie am 1. Oktober 1987 in Kraft; jedoch kann die zuständige oberste Landesbehörde längstens bis zum 1. April 1988 zulassen, daß die Mindestdauer unterschritten wird. In jedem Fall muß die reine Fahrzeit bei der Prüfungsfahrt aber mindestens 30 Minuten betragen.

§ 14 Abs. 3 Satz 2 (Geltungsdauer der Bescheinigung über Sonderführerscheine)

Abweichend von § 14 Abs. 3 Satz 2 gilt eine Frist von 5 Jahren nach dem Ausscheiden aus dem Kraftfahrdienst, wenn die Bescheinigung nach § 14 Abs. 2 Satz 2 vor dem 1. Mai 1975 ausgestellt worden ist.

§ 14a (DDR-Fahrerlaubnis)

Die in § 14a Abs. 2 genannte Frist beginnt für Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis, die vor

dem 4. August 1974 ihren Wohnsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung begründet haben, vom 4. August 1974 an.

§ 15d (Erlaubnispflicht und Ausweispflicht)

gilt für Krankenkraftwagenführer, soweit sie vor dem 20. Juli 1972 einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht bedurften, erst vom 1. November 1972 an. Auf Mietwagen beschränkte Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung, die vor dem 20. Juli 1972 erteilt worden sind, berechtigen auch zum Führen von Krankenkraftwagen. Die Erlaubnis- und Ausweispflicht für Personenkraftwagenführer, die Ausflugsfahrten oder Ferienzeil-Reisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) durchführen, tritt in Kraft am 1. Oktober 1986.

§ 15e (Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung)

Absatz 1 Nr. 2 Halbsatz 1 und Nr. 4 gelten nicht für Bewerber, die eine Erlaubnis für Mietwagen haben wollen, wenn sie am 31. Juli 1969 bereits als Führer von Mietwagen tätig waren.

§ 15e Abs. 1 letzter Halbsatz (Ausbildung mindestens nach einem behördlich genehmigten Ausbildungsplan)

tritt in Kraft am 1. Dezember 1974.

§ 18 Abs. 2 Nr. 4 (bestimmte Kleinkrafträder wie Fahrräder mit Hilfsmotor zu behandeln)

Wie Fahrräder mit Hilfsmotor werden beim Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 Nr. 4 behandelt

1. Fahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm, wenn sie vor dem 1. September 1952 erstmals in den Verkehr gekommen sind und die durch die Bauart bestimmte Höchstleistung ihres Motors 0,7 kW (1 PS) nicht überschreitet,
2. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, wenn sie vor dem 1. Januar 1957 erstmals in den Verkehr gekommen sind und das Gewicht des betriebsfähigen Fahrzeugs mit dem Hilfsmotor, jedoch ohne Werkzeug und ohne den Inhalt des Kraftstoffbehälters - bei Fahrzeugen, die für die Beförderung von Lasten eingerichtet sind, auch ohne Gepäckträger - 33 kg nicht übersteigt; diese Gewichtsgrenze gilt nicht bei zweisitzigen Fahrzeugen (Tandems) und Fahrzeugen mit 3 Rädern.

§ 18 Abs. 2 Nr. 4a (Leichtkrafträder)

Als Leichtkrafträder gelten auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Kleinkrafträder bisherigen Rechts), wenn sie bis zum 31. Dezember 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind. Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 80 ccm und mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h, die vor dem 1. April 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind und eine Nennleistungsdrehzahl von mehr als 6.000 min(hoch)-1 haben, gelten weiterhin als Kraftrad.

§ 18 Abs. 3 (Betriebserlaubnis für zulassungsfreie Fahrzeuge)

gilt für Anhänger, die vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, erst von einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage an.

§ 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.

§ 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 Zulassungsstelle aus anderem Anlaß mit den Papieren befaßt.

§ 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. 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. 16 (Warndreiecke, Warnleuchten)

gilt bereits für Warndreiecke und Warnleuchten, die in Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t mitgeführt werden, und tritt für Warndreiecke und Warnleuchten in anderen Kraftfahrzeugen am 1. Januar 1969 in Kraft.

Warndreiecke und Warnleuchten, die vor dem 1. Januar 1969 in Gebrauch genommen und nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage weiter verwendet werden, jedoch

in Kraftfahrzeugen, in denen Warndreiecke oder Warnleuchten in amtlich genehmigter Bauart mitgeführt werden müssen, nur zusätzlich zu diesen Warneinrichtungen.

§ 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.

§ 22a Abs. 1 Nr. 18 (Glühlampen)
gilt nicht für Glühlampen für 40 V und 80 V, soweit solche Lampen vor dem 1. Oktober 1974 hergestellt worden sind.

§ 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. 24 (Beiwagen)
gilt bei Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinkrafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h nicht für Beiwagen, die vor dem 1. Juli 1961 erstmals in Gebrauch genommen worden sind und an Fahrzeugen verwendet werden, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 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 3 (Anforderungen an Fahrzeugbriefe)
Im Saarland vor dem 1. September 1959 ausgefertigte Fahrzeugbriefe bleiben auch dann gültig, wenn sie kein für die Bundesdruckerei geschütztes Wasserzeichen haben.

§ 23 Abs. 1 Satz 4 (Angabe des Geburtsortes im Antrag auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens)
tritt in Kraft am 1. August 1980.

§ 23 Abs. 1 letzter Satz (Verwendung der Bezeichnung "Personenkraftwagen")

Kraftfahrzeuge, die unter der Bezeichnung "Kombinationskraftwagen" zugelassen worden sind, gelten als Personenkraftwagen. Die Berichtigung der Angaben über die Art des Fahrzeugs in den Fahrzeugpapieren kann aufgeschoben werden, bis die Papiere der Zulassungsstelle aus anderem Anlaß vorgelegt werden. Dasselbe gilt für die Streichung der Angabe über die Nutzlast sowie für die Berichtigung des Leergewichts auf den sich durch die geänderte Anwendung des § 42 Abs. 3 ergebenden neuen Wert. Für diese Berichtigungen sind Gebühren nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr nicht zu erheben.

§ 23 Abs. 6 (Verwendung eines Personenkraftwagens für bestimmte Personenbeförderungen)

tritt in Kraft am 1. Juli 1985 für Personenkraftwagen, die vor dem 1. Dezember 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 24 letzter Halbsatz (Inhalt des Anhängerverzeichnisses)

tritt am 1. Juli 1963 in Kraft.

§ 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. 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.

§ 30b (Berechnung des Hubraums)

ist ab 1. Juli 1988 im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis auf Antrag für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

Ab 1. Oktober 1989 ist § 30b für alle ab diesem Zeitpunkt erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden; das bisherige Berechnungsverfahren gemäß der Fußnote 8 der Muster 2a und 2b in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung ist auf Antrag anzuwenden, soweit und solange dies nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG und bei Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor nach Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 214 S. 1) zulässig ist.

§ 32 Abs. 1 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen einschließlich austauschbarer Ladungsträger)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern.

§ 32 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b (Breite von land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten)

tritt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge am 1. Juli 1961,

für die anderen Fahrzeuge nach näherer Bestimmung durch den Bundesminister für Verkehr in Kraft.

§ 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b (Länge von Kombinationen von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Kombinationen, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Kombinationen von Fahrzeugen.

§ 32 Abs. 1 Nr. 3 (veränderliche Länge von Fahrzeugkombinationen)

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

§ 32 Abs. 2 (Kurvenlauf von Kraftfahrzeugen und Zügen einschließlich mitgeführ-

ter austauschbarer Ladungsträger)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern.

§ 32b (Unterfahrschutz)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge mit oder ohne austauschbarem Ladungsträger. Für Fahrzeuge, die in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis zum 31. Dezember 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32b in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

§ 34 Abs. 3 (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. 3 (zulässiges Gesamtgewicht vierachsiger Sattelkraftfahrzeuge)

tritt in Kraft

am 19. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Sattelkraftfahrzeuge, bei denen das Kraftfahrzeug und/oder der Sattelanhänger von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt und

am 31. Dezember 1991 für andere vierachsige Sattelkraftfahrzeuge.

§ 34 Abs. 3 (Mindestabstand der ersten Anhängerachse von der letzten Achse des Zugfahrzeugs)

tritt in Kraft

am 1. Juli 1985 für Züge, bei denen ein Einzelfahrzeug von diesem 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. 4 (Angabe der Achslasten und Gewichte am Fahrzeug)

tritt in Kraft am 1. April 1961, jedoch für die Angabe der zulässigen Aufliegebelastung an Sattelzugmaschinen am 1. Januar 1974. An den vor dem 1. Juli 1961 in den Verkehr gekommenen zulassungsfreien Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben sind die zulässigen Achslasten und das zulässige Gesamtgewicht erst von einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage anzuschreiben.

§ 34a (Besetzung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen)

tritt in Kraft am 1. Mai 1984 für die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 1. Mai 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 34a in der vor dem 1. Mai 1984 geltenden Fassung.

§ 35 (Motorleistung)

gilt wie folgt:

Erforderlich ist eine Motorleistung von mindestens

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 anderen als in Nummern 1 bis 3 genannten Kraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Zügen.

§ 35a Abs. 2 Satz 2 bis 4 (Verriegelungs- und Entriegelungseinrichtungen, Rückenlehnen)
tritt in Kraft am 1. März 1976 für Fahrzeuge, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen. § 35a Abs. 1a Satz 2 in der vor dem 28. Juni 1973 geltenden Fassung gilt weiterhin für Fahrzeuge, die vor dem 1. März 1976 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

§ 35a Abs. 5, 6, 7, 8 und 9 (Verankerungen für Sicherheitsgurte, Anforderungen an Verankerungen, Sicherheitsgurte und Ausnahmen)
ist spätestens ab 1. Januar 1992 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35a Abs. 6 und Abs. 7 einschließlich ihrer Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 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 Abs. 2 (Höhe der Trittstufen bei Kraftomnibussen)
tritt in Kraft am 1. Juli 1961, jedoch nur für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

§ 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 Abs. 3 (Türbänder)
gilt für Kraftomnibusse, die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen, und tritt in Kraft am 1. Juli 1963 für andere Fahrzeuge, die nach diesem Tage erstmals in den Verkehr kommen.

§ 35e Abs. 4 und Anlage X Nr. 4 (Fahrgasttüren in Kraftomnibussen)
sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden. Auf Kraftomnibusse die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35e Abs. 4 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 35e Abs. 5 (Türbetätigung und Einklemmschutz)
tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.
Für die Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 35e Abs. 5 in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

§ 35f und Anlage X Nr. 5 (Notausstiege in Kraftomnibussen)
sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden. Die Vorschriften über Notluken sind anzuwenden spätestens ab 1. Januar 1993 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse. Auf Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35f mit den zugehörigen Übergangsvorschriften in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 35h Abs. 1 und 3 (Änderung der DIN 13 163 und DIN 13 164)
sind spätestens ab 1. Oktober 1988 anzuwenden. Verbandkästen, einschließlich ihres Inhalts, die der DIN 13 163, Ausgabe März 1969 oder DIN 13 164 Blatt 1, Ausgabe April 1968 entsprechen sowie Erste-Hilfe-Material nach Absatz 3, das der DIN 13 164 Blatt 1, Ausgabe April 1968 entspricht, dürfen weiter benutzt werden, wenn die Verbandkästen bzw. das Erste-Hilfe-Material vor dem 1. Oktober 1988 in Gebrauch genommen wurden und das Erste-Hilfe-Material um vier Einmalhandschuhe

aus PVC, nahtlos, groß, ergänzt wurde; dafür dürfen zwei Dreiecktücher entnommen werden.

§ 35i und Anlage X Nr. 1 bis Nr. 3 (Gänge und Fahrgastsitze in Kraftomnibussen) sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse 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.

§ 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. 2b (Kennzeichnung der Reifen) ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf Luftreifen, die von diesem Tage an zum Verkauf angeboten werden, anzuwenden.

§ 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).

§ 37 Abs. 2 Satz 4 (Teilung der Kettenglieder) Bei den vor dem 1. April 1974 hergestellten Schneeketten darf die Teilung der Kettenglieder etwa das Fünffache der Drahtstärke betragen.

§ 38 Abs. 2 (Lenkhilfe) tritt in Kraft am 1. Juli 1961, jedoch nur für erstmals in den Verkehr kommende Kraftomnibusse.

§ 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.

§ 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.

§ 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 Fahrersitz 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. 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. 6 (Bremsen an Krafträdern) Für Fahrräder mit Hilfsmotor, die vor dem 1. Januar 1957 (im Saarland: vor dem 1. Oktober 1960) erstmals in den Verkehr gekommen sind, sowie für die vor dem 1. Mai 1965 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h gilt § 65.

§ 41 Abs. 9 Satz 6 (Allradbremse an Anhängern) gilt nicht für die vor dem 1. April 1952 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1961)

erstmalig 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 erstmalig 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 Bremersitz mindestens des ersten Anhängers muß freie Aussicht auf die Fahrbahn in Fahrtrichtung bieten.

§ 41 Abs. 14 Satz 1 und 2 (Ausrüstung mit Unterlegkeilen)

An einachsigen land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern, die vor dem 1. April 1974 in den Verkehr gekommen sind, genügt ein Unterlegkeil.

§ 41 Abs. 16 (Zweikreisbremsanlage und Warndruckanzeiger bei Druckluftbremsanlagen)

tritt in Kraft am 1. Juli 1963, die Vorschrift über Zweikreisbremsanlagen jedoch nur für erstmalig in den Verkehr kommende Kraftomnibusse.

§ 41 Abs. 17 (Zweileitungsbremsanlage)

tritt in Kraft am 1. April 1974 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge, für andere Fahrzeuge am 1. Juni 1989.

§ 41 Abs. 18 (EG-Bremsanlage)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 41a (Druckbehälter in Fahrzeugen)

tritt in Kraft am 1. Juli 1985 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 41b Abs. 1 bis 3 (automatischer Blockierverhinderer)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 42 Abs. 2 (Anhängelast bei Anhängern ohne ausreichende eigene Bremse)

gilt auch für zweiachsige Anhänger, die vor dem 1. Oktober 1960 erstmalig in den Verkehr gekommen sind.

§ 42 Abs. 3 Satz 2 (Behandlung austauschbarer Ladungsträger als Fahrzeugteile)

tritt in Kraft am 1. März 1985 für austauschbare Ladungsträger auf Zügen, bei denen eines oder beide Einzelfahrzeuge von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommen, am 31. Dezember 1991 für austauschbare Ladungsträger auf anderen Zügen.

§ 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 erstmalig 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) erstmalig 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 erstmalig in den Verkehr kommen.

§ 43 Abs. 2 (Abschleppeinrichtung hinten)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1974 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 43 Abs. 4 (nicht selbsttätige Kugelgelenkflächenkupplungen)

sind weiterhin an Fahrzeugen zulässig, die vor dem 1. Dezember 1984 erstmalig in den Verkehr gekommen sind.

§ 44 Abs. 1 letzter Satz (Stütze muß sich selbsttätig anheben)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1974 für die von diesem Tage an erstmalig in den

Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 44 Abs. 3 letzter Satz (Angabe der Stützlasten)

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.

§ 47 Abs. 1 (Abgase von Personenkraftwagen und leichten Lastkraftwagen)

ist spätestens anzuwenden ab den in der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) genannten Zeitpunkten.

Für Kraftfahrzeuge,

- für die vor den in Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 3 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wird,
- die vor den in Artikel 2 Abs. 3 und Artikel 3 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten erstmals in den Verkehr kommen,

bleiben § 47 Abs. 1 und die Anlagen XI und XIV einschließlich der Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anwendbar. Für diese Kraftfahrzeuge entfallen die Prüfungen nach Anlage XIV, wenn sie den Vorschriften der Anlagen XXIII, XXIV oder XXV entsprechen. Für Kraftfahrzeuge, die den Vorschriften der Anlage XXIII entsprechen, entfällt auch die Prüfung nach Anlage XV.

§ 47 Abs. 1 ist für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor hinsichtlich der Vorschriften der Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 214 S. 1) spätestens anzuwenden ab den in dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten.

Für Kraftfahrzeuge,

- für die vor dem in Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie 88/436/EWG genannten Zeitpunkt eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wird,
- die vor dem in Artikel 2 Abs. 3 der Richtlinie 88/436/EWG genannten Zeitpunkt erstmals in den Verkehr kommen,

bleiben § 47 Abs. 1 einschließlich der Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Januar 1989 geltenden Fassung anwendbar.

§ 47 Abs. 2 Satz 1 und Anlage XV (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe - feste Bestandteile - bei Selbstzündungsmotoren)

treten in Kraft am 1. Januar 1977 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge.

§ 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 und Anlage XXIII (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 Selbstzündungsmotor 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 Anlage XV entsprechen und vom 19. September 1984 an erstmals in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985

erstmalig in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge beginnt die Anerkennung als schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986.

§ 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 erstmalig in den Verkehr gekommen sind, für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Stufe C außerdem nur, wenn sie vom 19. September 1984 an erstmalig in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmalig in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor beginnt die Anerkennung als bedingt schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986.

§ 47 Abs. 5 und Anlage XXV (schadstoffarme Fahrzeuge)

gelten für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor nur, wenn sie vom 19. September 1984 an erstmalig in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmalig in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge beginnt die Anerkennung als schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986.

§ 47 Abs. 6 (Abgase von schweren Lastkraftwagen)

ist anzuwenden ab den in der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 33) genannten Zeitpunkten.

§ 47 Abs. 7 (Abgase von Krafträdern)

ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 47 Abs. 8 (Abgase von Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor)

ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 47a Abs. 1 und Anlage IXa (Plakette für die Durchführung von Abgassonderuntersuchungen)

Bei den vor dem 1. April 1985 in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeugen muß zwischen dem 1. April 1985 und dem 31. März 1986 spätestens in dem auf der Prüfplakette nach § 29 oben angegebenen Monat die Abgassonderuntersuchung durchgeführt werden. Bei nach dem 1. April 1985 in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeugen ist die erste Abgassonderuntersuchung spätestens 12 Monate nach der erstmaligen Zuteilung des amtlichen Kennzeichens durchzuführen.

§ 49 Abs. 2 (Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen)

ist anzuwenden ab den in den angeführten Richtlinien genannten Zeitpunkten. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1988 erstmalig in den Verkehr gekommen sind oder - soweit es sich um land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen handelt - vor dem 1. Juli 1988 eine Betriebserlaubnis erhalten haben, gelten § 49 Abs. 2 und Anlagen XVIII, XIX und XX einschließlich der Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung.

§ 49a Abs. 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 49a Abs. 8 (ausreichende elektrische Versorgung)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge und Züge.

§ 50 Abs. 3 Satz 2 (Anbauhöhe der Scheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988 für die von diesem Tage an erstmalig in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmalig 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 erstmalig in den Verkehr gekommen sind, sowie bei den vor dem 1. Mai 1965 erstmalig 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.

§ 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 (seitliche Kenntlichmachung)

ist vom 1. Februar 1980 an zulässig und tritt in Kraft am 1. Januar 1981, für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h am 1. Januar 1989, für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Weiße rückstrahlende Mittel an den Längsseiten von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, sind weiterhin zulässig.

§ 51a (seitliche Kenntlichmachung von Krankenfahrstühlen)

tritt in Kraft

am 1. Januar 1986 für die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Krankenfahrstühle und

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

§ 51b (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.

§ 52 Abs. 3 Nr. 4 (Kennleuchten für blaues Blinklicht für Krankenkraftwagen)

Soweit Kraftfahrzeuge nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 nach dem Fahrzeugschein als "Krankenkraftwagen" anerkannt sind, braucht ihre Bezeichnung nicht in "Krankenkraftwagen" geändert zu werden.

§ 52 Abs. 4 Nr. 2 (Anerkennung von Fahrzeugen als Pannenhilfsfahrzeuge)

Bis zum 1. Juli 1988 vorgenommene Anerkennungen, soweit sie nach § 52 Abs. 4 Nr. 2 in der nach dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung nicht mehr zulässig wären, bleiben bis zum 21. Juni 1989 gültig.

§ 52 Abs. 6 (Dachaufsatz für Arzt-Fahrzeuge)

Ist die Berechtigung zum Führen des Schildes durch die Zulassungsstelle in einem auf den Arzt lautenden Fahrzeugschein vermerkt worden, so gilt dies als Berechtigung im Sinne des § 52 Abs. 6.

§ 52a (Rückfahrcheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge.

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

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

Schalterschlüssels leuchten können.

§ 53 Abs. 1 (Anbauhöhe der Schlußleuchten)

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

§ 53 Abs. 1 (Absicherung der Schlußleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. An anderen Fahrzeugen sind andere Schaltungen zulässig.

§ 53 Abs. 2 Satz 1 (Anzahl der Bremsleuchten)

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. 8 (rückwärtige Sicherung mit Abschleppachsen abgeschleppter Fahrzeuge)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986.

§ 53 Abs. 9 (Anbringung an beweglichen Fahrzeugteilen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 53a Abs. 2 (Warndreiecke, Warnleuchten)

Statt der in § 53a Abs. 2 vorgeschriebenen Warndreiecke und Warnleuchten genügen folgende in § 53a Abs. 1 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) aufgeführte Warneinrichtungen, wenn sie in einer amtlich genehmigten Bauart (§ 22a Abs. 1 Nr. 16) vor dem 1. Januar 1969 hergestellt worden sind:

1. für Personenkraftwagen, land- oder forstwirtschaftliche Zug- oder Arbeitsmaschinen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,5 t mindestens eine rückstrahlende Warneinrichtung (Warndreieck), jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage;
2. für andere Kraftfahrzeuge mindestens 2 von der Lichtanlage des Fahrzeugs un-

abhängige, tragbare Sicherheitsleuchten für gelbes oder rotes Dauerlicht oder gelbes Blinklicht oder mindestens 2 rückstrahlende Warneinrichtungen (Warndreiecke) oder eine solche Sicherheitsleuchte mit einer solchen rückstrahlenden Warneinrichtung, jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tag.

§ 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.

§ 53a Abs. 5 (Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind)

Bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1969 mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet worden sind, darf das Warnblinklicht auch durch vorhandene Blinkleuchten für rotes Licht abgestrahlt werden, 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, jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage.

Solange an Fahrzeugen noch Blinkleuchten für rotes Licht zulässig und vorhanden sind, darf das Warnblinklicht an der Rückseite durch 2 zusätzlich angebrachte Leuchten für gelbes Licht abgestrahlt werden. Statt einer Warnblinkanlage dürfen Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind, Springlicht im Sinne des § 53a Abs. 2 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) haben, jedoch nur bis zu einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage. Das Springlicht darf schon vor dem Anhalten des Fahrzeugs einschaltbar sein, jedoch muß dem Fahrzeugführer durch eine auffällige Kontrolleuchte für rotes Licht angezeigt werden, daß das Springlicht eingeschaltet ist.

§ 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 1994 weiter verwendet werden.

§ 53b Abs. 5 (Kenntlichmachung von Hubladebühnen)

ist spätestens ab 1. Januar 1993 anzuwenden.

§ 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. 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. 4 (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für die von diesem Tage an erstmals in Verkehr kommenden Kraftomnibusse und am 1. Juli 1986 für die übrigen Kraftomnibusse.

§ 54 Abs. 4 Nr. 5 (zusätzliche Blinkleuchten an den Längsseiten von mehrspurigen Fahrzeugen)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden.

§ 54a Abs. 2 (Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege von Kraftomnibussen)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden.

§ 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.

§ 55a (Funkentstörung von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr kommen, gilt auch § 55a in der vor dem 1. Dezember 1984 geltenden Fassung.

Entstörmittel in Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1962 erstmals in den Verkehr gekommen sind, brauchen nicht mit dem Funkschutzzeichen gekennzeichnet zu sein.

§ 55a (Funkentstörung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1989 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 56 Abs. 2 Nr. 2 (Außenspiegel auf der rechten Seite)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 56 Abs. 1 Nr. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anzuwenden.

§ 56 Abs. 2 Nr. 5 (ein Rückspiegel)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf Mofas anzuwenden.

§ 56 Abs. 2 Nr. 6 (zweiter Rückspiegel)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krafträder anzuwenden. Bei Krafträdern, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt ein Rückspiegel.

§ 56 Abs. 3 Nr. 1 (Anfahrspiegel)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden.

§ 56 Abs. 3 Nr. 2 (großwinkliger Außenspiegel)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden.

§ 56 Abs. 5 (Anbringungsstelle, Einstellung, Sichtfelder)

ist nicht auf die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 57 Abs. 1 Satz 1 (Geschwindigkeitsmesser und Wegstreckenzähler)

ist nicht auf die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommenen Mofas anzuwenden.

§ 57 Abs. 2 Nr. 1 (Abweichungen der Anzeige von Geschwindigkeitsmessern vom Sollwert)

Bei Geschwindigkeitsmessern, die vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf die Anzeige vom Sollwert in den letzten beiden Dritteln des Anzeigebereichs um 0 bis plus 7 vom Hundert des Skalenendwerts abweichen.

§ 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. 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.

§ 60 Abs. 1 (Größe der Kennzeichenschilder an Krafträdern)

An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 1958 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1959) erstmals in den Verkehr gekommen sind, deren Hubraum 50 ccm übersteigt und bei denen das vorschriftsmäßige Anbringen und Beleuchten der Kennzeichen nach Muster b der Anlage V außergewöhnlich schwierig ist, dürfen Kennzeichen nach Muster a der Anlage V verwendet werden.

§ 60 Abs. 1 Satz 2 (grüne amtliche Kennzeichen)

Soweit Kraftomnibusse, die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden, amtliche Kennzeichen führen, deren Beschriftung grün auf weißem Grund ist, kann es dabei verbleiben, bis aus anderem Anlaß die Kennzeichen zu ändern sind.

§ 60 Abs. 1a (Einführung reflektierender Kennzeichen)

ist ab 29. September 1989 auf Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger anzuwenden, die von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommen oder aus anderem Anlaß mit einem neuen Kennzeichen ausgerüstet werden.

Vor dem 1. Oktober 1976 abgestempelte Kennzeichen, die § 1 Abs. 1 der Siebzehnten Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 4. März 1971 (BGBl. I S. 161) in der vor dem 20. September 1975 geltenden Fassung entsprechen, bleiben gültig; entsprechendes gilt für die an zulassungsfreien Anhängern nach § 60 Abs. 5 zu führenden Wiederholungskennzeichen, wenn sie vor dem 1. Oktober 1976 erstmals in den Verkehr gebracht wurden.

DIN-Prüf- und Überwachungszeichen mit der zugehörigen Registernummer, die nach Abschnitt 7 und 8 des Normblatts DIN 74069, Ausgabe September 1975, erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam; auf dieser Grundlage hergestellte Kennzeichen, die bis zum vorgenannten Ablaufdatum abgestempelt werden, bleiben gültig; entsprechendes gilt für die an zulassungsfreien Anhängern nach § 60 Abs. 5 zu führenden Wiederholungskennzeichen, wenn sie vor dem 1. August 1991 erstmals in den Verkehr gebracht werden.

§ 60 Abs. 2 Satz 5 (Mindestabstand der hinteren Kennzeichen von der Fahrbahn)

An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 1958 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1959) erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf der Abstand des unteren Randes des hinteren Kennzeichens von der Fahrbahn wenn nötig bis auf 150 mm verringert werden. Bei Fahrrädern mit Hilfsmotor, die vor dem 1. März 1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf der untere Rand des hinteren Kennzeichens nicht weniger als 270 mm über der Fahrbahn liegen.

§ 60 Abs. 2 Satz 7 (größte Anbringungshöhe des hinteren Kennzeichens)

tritt in Kraft am 1. Januar 1983 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 60a Abs. 1a (reflektierende Versicherungskennzeichen)

ist ab 1. März 1990 anzuwenden.

§ 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.

§ 66a Abs. 4 (Rückstrahler)

tritt in Kraft am 1. Januar 1981 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und am 1. Januar 1985 für andere Fahrzeuge, jedoch müssen sie bis zu diesem Zeitpunkt an der Rückseite mit mindestens einem Rückstrahler ausgerüstet sein; im übrigen gilt § 66a Abs. 2 entsprechend.

§ 67 Abs. 3 (Zusätzliche weiße Rückstrahler)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden.

§ 67 Abs. 4 (Zusätzliche rote Rückstrahler "Z")

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden.

§ 67 Abs. 7 (seitliche Kenntlichmachung)

tritt in Kraft am 1. Januar 1982 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrräder und am 1. Januar 1986 für andere Fahrräder. Bis zum 1. Januar 1989 dürfen an den Seiten vorhandene weiße rückstrahlende Mittel weiterverwendet werden. Die in die Reifen einvulkanisierten retroreflektierenden weißen Streifen dürfen weiter verwendet werden.

Abschnitt "Ergänzungsbestimmungen" der Anlage V (Kennzeichen in fetter Engschrift)

Absatz 3 Satz 2 in der Fassung der Verordnung vom 30. Juli 1974 (BGBl. I S. 1629) tritt in Kraft am 1. Januar 1975, jedoch nur für Kennzeichen, die von diesem Tage ab erstmals verwendet werden.

Anlage VIII Abschnitt 2.1.2.1 (erste Hauptuntersuchung bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen)

tritt in Kraft am 1. Oktober 1982. Für Personenkraftwagen, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt Anlage VIII in der vor dem 1. Juli

1982 geltenden Fassung.

Anlage VIII Abschnitt 2.1.6 (Zeitabstand der Untersuchungen)

Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 2,8 t, die sich bereits im Verkehr befinden, ist die vom 1. Februar 1980 an geltende Untersuchungsfrist erst nach Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung anzuwenden.

Anlage VIII Abschnitt 2.1.8 (Bremsensonderuntersuchungen)

Die erstmalige Bremsensonderuntersuchung bei den in 2.1.8 genannten Kraftfahrzeugen - ausgenommen Krankenkraftwagen - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6 t ist nicht erforderlich, wenn am 1. Mai 1980 die Frist für die Anmeldung zur nächstfälligen Hauptuntersuchung kürzer als 3 Monate ist.

Anlage VIII Abschnitt 2.1.8 (Behinderten-Transportfahrzeuge)

Die für Krankenkraftwagen geltenden Untersuchungsfristen sind spätestens ab 1. November 1988 auch auf Behinderten-Transportfahrzeuge anzuwenden.

Anlage IX (Prüfplakette)

Die Darstellung der Zahlen entgegen dem Uhrzeigersinn braucht erst bei Prüfplaketten vom Anmeldejahr 1983 an vorhanden zu sein. Prüfplaketten, die dem Muster in der vor dem 1. Februar 1980 geltenden Fassung entsprechen, dürfen längstens für den Anmeldemonat Dezember 1982 angebracht 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.

Muster 1 (Führerschein)

(1) Gültig bleiben

1. Führerscheine, die vor dem 1. Januar 1961 nach den vor dem 1. August 1960 im Saarland geltenden Vorschriften von saarländischen Verwaltungsbehörden ausgefertigt worden sind,
2. Führerscheine, die vor dem 1. April 1957 nach dieser Verordnung von deutschen Verwaltungsbehörden außerhalb des Bundesgebiets ausgefertigt worden sind.

(2) Führerscheinvordrucke, die dem Muster 1 in der vor dem 1. Januar 1981 geltenden Fassung entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 1981 aufgebraucht werden. Führerscheine, die bis zu diesem Tage ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.

Führerscheinvordrucke, die dem Muster 1 in der vor dem 1. April 1986 geltenden Fassung entsprechen, dürfen vom 1. April 1986 an nicht mehr verwendet werden, ausgenommen bei Prüfaufträgen, die vor diesem Tage erteilt worden sind. Führerscheine, die auf Grund des vor dem 1. April 1986 geltenden Rechts ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.

(3) Führerscheine, die dem Muster 1 in der vor dem 1. Januar 1989 geltenden Fassung entsprechen und vor diesem Tage ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.

Muster 1a (Bundeswehrführerschein)

Führerscheine, die vor dem 1. Oktober 1960 von Dienststellen der Bundeswehr nach Muster 1a dieser Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. März 1956 (BGBl. I S. 271) ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.

Führerscheinvordrucke, die von Muster 1a in der ab 1. April 1980 geltenden Fassung abweichen, dürfen aufgebraucht werden; die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klassen 4 und 5 ist entsprechend dem Muster 1a zu vermerken.

Muster 1b (ehemals Führerschein Klasse 5)

Führerscheinvordrucke, die dem Muster 1b in der vor dem 1. Januar 1981 geltenden Fassung entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 1981 aufgebraucht werden. Führerscheine, die bis zu diesem Tage ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.

Muster 1c (Führerschein zur Fahrgastbeförderung)

Führerscheinvordrucke, die von Muster 1c in der ab 1. April 1986 geltenden Fassung abweichen, dürfen aufgebraucht werden.

Muster 1e (Mofa-Prüfbescheinigung)

Vordrucke, die dem Muster 1e in der vor dem 1. Oktober 1985 geltenden Fassung entsprechen, dürfen aufgebraucht werden. Mofa-Prüfbescheinigungen, die bis zu diesem Tage ausgestellt worden sind, bleiben gültig.

Muster 2a und Muster 2b (Fahrzeugscheine)

Kraftfahrzeugscheine und Anhängerscheine, die

1. den Mustern 2, 2a, 2b, 3 und 3a in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) oder
2. den Mustern 2a, 2b und 3 in der Fassung der Verordnung vom 21. Juli 1969 (BGBl. I S. 845)

entsprechen, dürfen weiter verwendet werden. Scheine nach den in Nummer 2 genannten Mustern dürfen noch bis zum 31. Dezember 1973 ausgefertigt werden. Fahrzeugscheine mit dem Format DIN A 5, deren Vorderseite dem Muster 2a in der Fassung dieser Bekanntmachung*) entspricht, deren Rückseite jedoch die Seiten 2 und 3 der in Nummer 2 genannten Muster enthält, sind zulässig.

Fahrzeugscheine nach den Mustern 2a und 2b der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3195) sind ebenfalls zulässig. Fahrzeugscheine in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung dürfen weiter verwendet werden. Solche Scheine dürfen noch bis zum 30. September 1989 ausgefertigt werden.

*) Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193)

Anlage XV (zu § 47 Abs. 2)

Harmonisierte Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren (Kompressionszündungsmotoren) zum Antrieb von Fahrzeugen

(Inhalt: nicht darstellbare Abbildungen, Formeln bzw. Tabellen mit nicht erfaßtem Text einschl. der Anhänge I bis X,

Fundstelle: BGBl. I 1988, 1921 - 1935 - wegen der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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 XX (§ 49 Abs. 2)

Zulässiger Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Krafträdern bis 50 km/h und Leichtkrafträdern

< Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1988, 1953 >

0 Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage gelten die technischen Anforderungen der Anhänge I und II der in § 49 Abs. 2 Nr. 3 genannten Richtlinie mit folgenden Abweichungen:

1 Abweichend von Anhang I Abschnitt 2.1.1.1 darf der Geräuschpegel der nach-

folgend genannten Fahrzeugklassen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:
1.1 Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von
mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 50 km/h

72 dB(A)

1.2 Leichtkrafträder (§ 18 Abs. 2 Nr. 4a)

75 dB(A)

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

70 dB(A)

2

Anhang I Abschnitt 2.1.4.3.1 gilt mit folgenden Änderungen:

2.1 Fahrzeuge mit Eingriffsmöglichkeiten in die Kraftübertragung Das Fahrzeug
nähert sich der Linie AA' mit gleichförmiger Anfangsgeschwindigkeit (ohne
Bremsung), dabei muß

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

2.2 Fahrzeuge ohne Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung
Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Anfangs-
geschwindigkeit, dabei entspricht die Drehzahl des Motors 75 % der
Nennleistungsdrehzahl.

Anlage XXI (§ 49 Abs. 3)
Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge

(Inhalt: Nicht darstellbare Abbildungen bzw. nicht erfaßter Text,
Fundstelle: BGBl. I 1988, 1954 - 1956)

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 wäh-
rend 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 emissionsmin-

- dernden und emissionsrelevanten Bauteile des Fahrzeugtyps, für den die Betriebslaubnis 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 Gesamtschwingmassen 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 NOx-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 >

- 1 Bedingungen für die Einstufung als bedingt schadstoffarmes Kraftfahrzeug
- 1.1 Anwendungsbereich
Diese Anlage regelt die Anforderungen hinsichtlich der Emissionen luftverunreinigender Gase, die Personenkraftwagen 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 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:
 Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe, gemessen nach Europa-Fahrzyklus des Anhangs I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates

1.5.1.1

Bezugsmasse Pr (kg)	I Summe		I NOx	
	I CH + NOx	I	I	I
	(g/Test)		(g/Test)	
Pr ≤ 1.250	I	12,75	I	6
Pr > 1.250	I		I	15
				I 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 Typprüfungsgrenzwerte 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

- 1.5.1.2.3 Warmlaufphase entsprechend Abschnitt 1.5.1.2.2.1 zu überprüfen. 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 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 NOx-Emission des Prüffahrzeugs mit eingebautem Abgasreinigungssystem muß um mindestens 30% geringer sein als die NOx-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-Typprüfgrenzwert 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-Typprüfgrenzwert 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 Typprüfgrenzwerte 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 Typprüfgrenzwerte 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 Prüfungsstelle 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)	
	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 Regelbereiche)	
	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, Temperatursensoren, Drosselklappenansteller usw.)
	Leerlaufeinstellung und -sicherung	Beschreibung und Skizzen Eingriffs-
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 Schließenanlage 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. Luftmengen- messer * Steuergerät * Mengenteiler * Warmlaufregler * Thermozeitschalter * Kaltstartventil * Kraftstoff- Förderpumpe (Typ angeben) Systemdruck (Druck angeben) 3) Ein- griffssicherung ** * Kennzeichnung angeben ** Beschreibung und Skizzen z.B. Einspritzung in den Ansaug- krümmer/Vorkammer/Wirbelkammer; Direkteinspritzung falls nicht in 3.2.2 enthalten
	Arbeitsweise	
3.2.2.1	Einspritzpumpe	
3.2.2.1.1	Marke)	
3.2.2.1.2	Typ)	
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)	ggf.
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.
-

4	Ventilsteuerzeiten oder gleichwertige Daten	
4.1	Maximale Ventilhub- 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-	Angabe von Einlaß/Auslaß-Spiel be-

	reiche 2)	
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 Herstellers (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: BGBI. I 1988, 2033 - 2036 >

1 Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die zulässigen Emissionen luftverunreinigender Gase von Personenkraftwagen mit Fremd- oder mit Selbstzündungsmotoren, mit mindestens 4 Rädern, höchstens 9 Sitzplätzen einschließlich des Führersitzes, 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 (in ccm)	L1 (g je Prüfung)	L2 (g je Prüfung)	L3 (g je Prüfung)
C > 2.000	25	6,5	3,5
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".

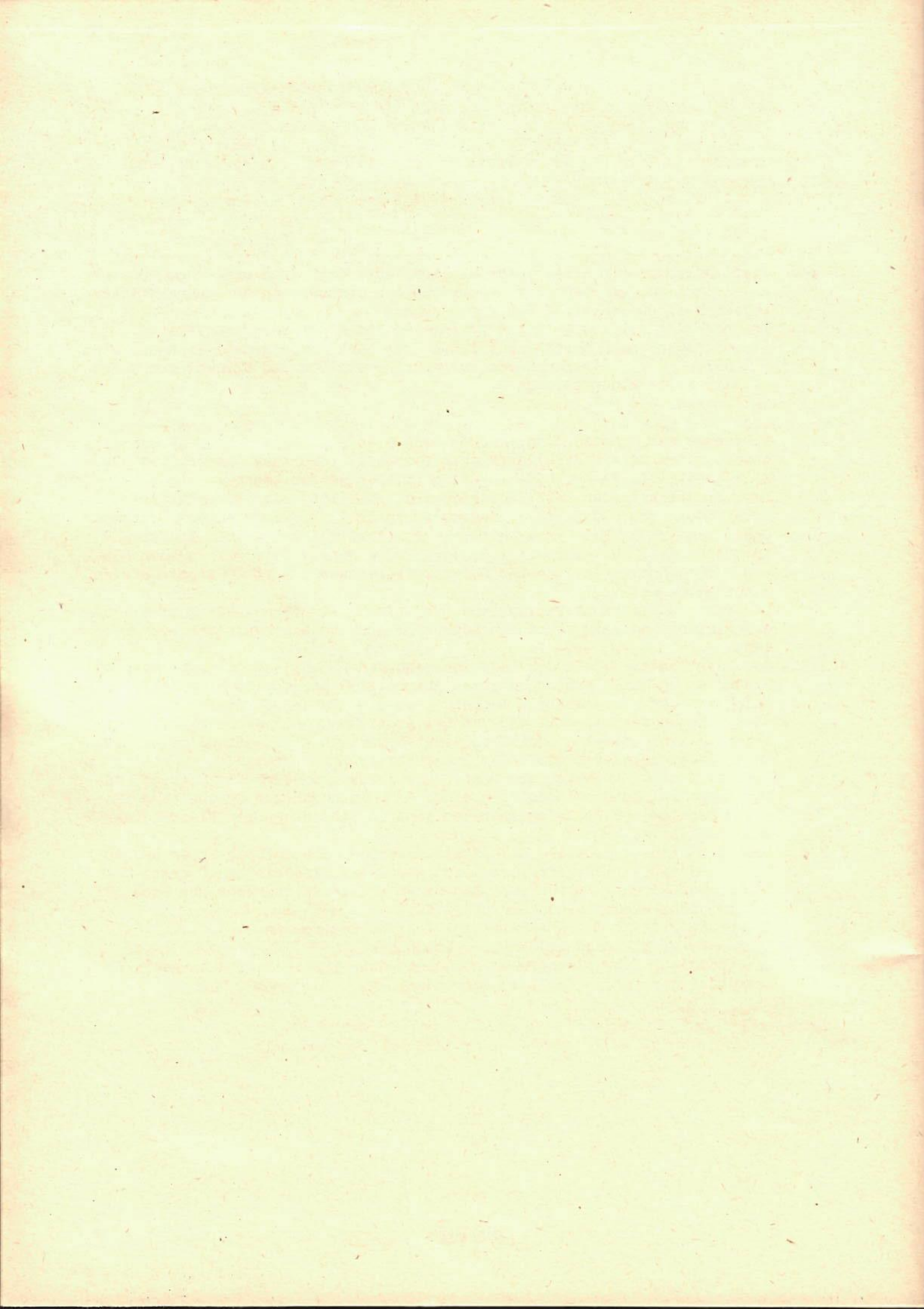
4.1.4 In Abschnitt 7.1.1.1 gelten als zulässige Grenzwerte:

Hubraum	Kohlenmonoxid-	Summe der Massen	Stickoxidmasse
---------	----------------	------------------	----------------

C (in ccm)	masse der Kohlenwasser- stoffe und Stick- oxide		
	L1 (g je Prüfung)	L2 (g je Prüfung)	L3 (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.





+

22 NOV 00 +

Senatsbibliothek Berlin

N11<

43201686

109

Zentral- und Landesbibliothek Berlin



Strasse des 17. Juni 112, 10623 Berlin

Herausgeber: Amt des Ministerpräsidenten – Redaktion Gesetzblatt – Verlag: Staatsverlag der DDR – Reg.-Nr. 751 –
Gesamtherstellung: Nationales Druckhaus, Berlin (Rollenoffsetdruck)

EVP: 4,40 DM