

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Seit Jahren ist ein Anstieg der Zahl an bestimmten, z. B. die zulassungsrechtlichen Grenzen besonders überschreitenden, Großraum- und Schwertransporten (Sondertransporte), die aus Gründen der Gewährleistung eines sicheren und geordneten Straßenverkehrs eine Begleitung durch Polizeikräfte erforderlich machen, festzustellen. Beispiele sind der Transport von Bauteilen für Windkraftanlagen oder Brückenbauteilen. Zugleich haben sich die Verkehrsdichte im Straßennetz deutlich erhöht und die gesamten Rahmenumstände der Infrastruktur, insbesondere die Brückenstabilität, verschlechtert. Das Aufgabenfeld bindet mittlerweile eine Vielzahl von Ressourcen bei den Polizeidienststellen der Länder, die insoweit in Amtshilfe für die Straßenverkehrsbehörden der Länder handeln, die aber anderweitig (z. B. bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs an Unfallschwerpunkten oder bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit) dringend benötigt würden. In vielen Fällen werden dabei Fahrtwege von Großraum- und Schwertransporten über die Grenzen der jeweiligen Zuständigkeit der Polizeidienststellen im einzelnen Bundesland, aber auch der Bundesländer hinaus erlaubt bzw. genehmigt. Dies erfordert aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten nach Landesrecht eine Übergabe der Transportbegleitung an den jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen, was darüber hinaus zu unnötigen Störungen des Verkehrsflusses durch geparkte Großraum- und Schwertransportfahrzeuge während der Übergabephase führt. Ferner werden Polizeibeamte oft zu akuten Einsätzen gerufen und sind damit gezwungen, den Transport vorläufig zu verlassen. Damit gehen zusätzliche, nicht absehbare Wartezeiten von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum einher. Dies kann sich in Einzelfällen verkehrssicherheitsgefährdend auswirken.

B. Lösung

Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung, mit der die Begleitung von Sondertransporten durch beliebige Private mit Anordnungsbefugnis an Stelle der Polizei ermöglicht wird.

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Regelungen mit den verbundenen Belastungen für die Länderpolizeien oder Ausbau der Instrumentarien der Verwaltungshilfe mit gleichzeitiger erheblicher Mehrbelastung der Straßenverkehrsbehörden der Länder, die dann vorab sämtliche möglichen Unwägbarkeiten mit Verkehrszeichenanordnungen präventiv zusätzlich belegen müssten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Insgesamt beträgt der einmalige Erfüllungsaufwand für die Erbringung der Nachweispflichten durch die beliebigen Unternehmen ca. 3,1 Mio. Euro (3.008 Tsd. Euro + 30 Tsd. Euro + 34 Tsd. Euro + 9 Tsd. Euro = 3.081 Tsd. Euro) für Personalkosten und 44,8 Mio. Euro für Sachkosten. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich insgesamt um ca. 2,4 Mio. Euro (2.406 Tsd. Euro – 10 Tsd. Euro = 2.396 Tsd. Euro).

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Für den Bund entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Die Entlastung der Polizei aufgrund der verringerten Anzahl an Begleitungen beträgt insgesamt ca. 16 Mio. Euro an Personalkosten jährlich. Die jährliche Mehrbelastung für Personal der nach Landesrecht zuständigen Behörden beträgt insgesamt ca. 28 Tsd. Euro (6 Tsd. Euro für die Verlängerung der Benennung und 22 Tsd. Euro für die Überwachung der beliebigen Unternehmen).

Der einmalige Erfüllungsaufwand durch einen höheren Personalaufwand für die Betreuung der Praktikanten durch die Polizei beträgt ca. 140 Tsd. Euro. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden haben insgesamt eine einmalige Belastung i. H. v. 382 Tsd. Euro zu tragen. Dabei wurde der einmalige Aufwand aufgrund der Benennung (56 Tsd. Euro) der Schulungen (186 Tsd. Euro) und der Betreuung der Praktikanten (140 Tsd. Euro) berücksichtigt.

F. Weitere Kosten

Für die Beantragung der Führungszeugnisse fallen je Transportbegleiter Gebühren i. H. v. 13 Euro an. Insgesamt belaufen sich die Gebühren für die Führungszeugnisse einmalig auf ca. 10 Tsd. Euro (13 Euro * 800 Transportbegleiter = 10.400 Euro) und jährlich auf ca. 2 Tsd. Euro (13 Euro * 800 Transportbegleiter / 5 Jahre = 2.080 Euro).

Sollten Gebühren für die Benennung erhoben werden, so können diese aus den Berechnungen des Erfüllungsaufwands der Verwaltung abgeleitet werden. Für die Benennung könnten einmalig Gebühren i. H. v. ca. 56 Tsd. Euro und jährlich i. H. v. ca. 6 Tsd. Euro anfallen, welche von den beliebigen Unternehmen zu tragen sind.

Zudem entsteht eine Gebührenbelastung in Folge der theoretischen und praktischen Schulungen. Analog der Berechnungen zum Erfüllungsaufwand der Verwaltung können die daraus folgenden Gebühren grob abgeschätzt werden. Für die 100stündige Schulung fallen ca. 186 Tsd. Euro an, für die praktische Begleitung bei der Polizei ca. 140 Tsd. Euro und für das Praktikum bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde ca. 140 Tsd. Euro. Die abgeleiteten Gebühren betragen somit insgesamt ca. 466 Tsd. Euro (186 Tsd. Euro + 140 Tsd. Euro + 140 Tsd. Euro = 466 Tsd. Euro). Die tatsächlich zu leistenden Gebühren können jedoch von dieser Kalkulation abweichen, da beispielsweise die einzelnen Gebührenordnungen der Behörden von den hier verwendeten Kostensätzen abweichende Gebühren pro Stunde vorsehen.

Durch die Reduzierung von polizeilichen Begleitungen von GST sinken die Gebührenaussgaben für die Wirtschaft (antragstellende Unternehmen/ Transportunternehmen). Werden zukünftig, wie angenommen, 128.000 polizeilich begleitete Transporte durch eine private Begleitung (beliebige Unternehmen) ersetzt, so entfallen die Gebühren für eine polizeiliche Begleitung für diese Fälle. Bei einer angenommenen Gebühr von durchschnittlich 220 Euro je polizeilicher Begleitung, belaufen sich die Gebühren auf ca. 28,16 Mio. Euro (220 Euro Gebühr für eine polizeiliche Begleitung * 128.000 Transporte = 28.160.000 Euro). Dieser Betrag stellt auf Seiten der Polizei eine Verringerung der Gebühreneinnahmen und auf Seiten der Unternehmen eine Verringerung der Gebührenbelastung dar.

In den Fällen, in denen das antragstellende Unternehmen/ Transportunternehmen die polizeiliche Begleitung durch ein beliebiges Unternehmen ersetzt, kann dies Auswirkungen auf die Kosten im Verhältnis zu den Gebühren für die polizeiliche Begleitung haben. Dies unterliegt jedoch der freien Preisbildung. Ob dieser Preis gleich hoch sein wird, wie die Gebühren für eine polizeiliche Begleitung (wie dargestellt durchschnittlich ca. 220 Euro), kann nicht abgeschätzt werden. Die beliebigen Unternehmen benötigen Begleitfahrzeuge, welche beschafft werden müssen und in der Preiskalkulation zu berücksichtigen sind. Sollten die Marktpreise für die private Begleitung eines Transportes über den Gebühren liegen, so wird davon ausgegangen, dass dieser Betrag durch die damit einhergehende zeitliche Planungssicherheit, die Flexibilisierung und kürzeren Transportzeiten für die Transportunternehmen und andere Unternehmen als Auftraggeber von Transporten mindestens kompensiert werden.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Satzteil vor Buchstabe c und Absatz 7 Satz 1 und 4 in Verbindung mit Satz 3 und des § 26a Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 3 Satzteil vor Buchstabe c und § 26a Absatz 1 Nummer 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 und 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind und § 6 Absatz 7 Satz 1, 3 und 4 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)

§ 1

Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann auf Antrag durch Beleihung einem Unternehmen im Einzelfall oder allgemein die Befugnis übertragen, zum Zweck der Begleitung von Transporten, die nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung der Erlaubnis oder nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der Genehmigung bedürfen (Sondertransporte), Anordnungen nach § 3 zur Regelung des Verkehrs zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung der Sondertransporte zu erlassen (Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis).
- (2) Ein beliehenes Unternehmen nach Satz 1 kann die Anordnungsbefugnis nur dann ausüben, wenn der Inhaber der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung oder der Genehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der nach Landesrecht zuständigen Behörde mindestens 24 Werktagsstunden vor Fahrtantritt mitteilt, dass das Unternehmen den Sondertransport begleitet. Auf diese Voraussetzung ist im Beleihungsakt hinzuweisen.
- (3) Wird die Anordnungsbefugnis im Einzelfall übertragen, so ist der betroffene Sondertransport im Beleihungsakt zu bezeichnen. Wird die Anordnungsbefugnis allgemein übertragen, so ist die Übertragung entsprechend dem in § 5 genannten Zeitraum zu befristen. Die Übertragung hat mit den Nebenbestimmungen zu erfolgen, die erforderlich sind, eine ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben durch das Unternehmen zu gewährleisten; Auflagen können auch nachträglich erteilt werden.

§ 2

Anforderungen an die Übertragung

- (1) Die Übertragung nach § 1 Absatz 1 darf nur erfolgen, wenn das Unternehmen, dem die Anordnungsbefugnis übertragen werden soll,
 1. zur Transportbegleitung jederzeit und stets über Personen verfügt, die
 - a) fachlich geeignet und
 - b) zuverlässigsind (Begleitpersonen),
 2. finanziell leistungsfähig ist,
 3. unabhängig von den Interessen sonstiger an Sondertransporten beteiligter Personen ist,
 4. über eine hinreichende Zahl geeigneter Begleitfahrzeuge und die erforderliche Ausstattung für die Begleitpersonen verfügt,
 5. eine Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe entstandenen Schäden nach Maßgabe des Absatzes 6 nachweist und
 6. die Freistellung der für die Übertragung und Aufsicht nach Landesrecht zuständigen Behörden von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, welche durch das Unternehmen verursacht werden, nachweist.

- (2) Die fachliche Eignung im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe a setzt für jede Begleitperson voraus:
 1. eine theoretische Schulung im Umfang von mindestens 100 Stunden bei einer nach Landesrecht bestimmten Ausbildungsstätte, die durch eine schriftliche und mündliche Prüfung erfolgreich abgeschlossen wurde,
 2. die Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Sondertransporten durch die Polizei im Umfang von mindestens 70 Stunden,
 3. ein Praktikum bei einer nach Landesrecht zuständigen Behörde von mindestens 30 Stunden,
 4. die Vollendung des 21. Lebensjahres,
 5. eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse B und
 6. umfassende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift.

- (3) Die theoretische Schulung nach Absatz 2 Nummer 1 hat sich auf folgende Inhalte zu erstrecken:
 1. umfassende Kenntnisse über das Straßenverkehrsrecht, insbesondere zu zulässigen Verkehrsregelungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung,
 2. Fahrzeugtechnik,
 3. Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln von Wissenschaft und Technik,
 4. Straßen- und Brückenbautechnik,
 5. Baustatik,
 6. Grundzüge des Allgemeinen Verwaltungsrechts, des Polizei- und Ordnungsrechts der Länder, des Verkehrsstrafrechts, des Rechts der Ordnungswidrigkeiten,
 7. Verkehrstechnik,
 8. Verkehrstopographie,
 9. Verkehrspsychologie und
 10. Schadensersatzrecht, insbesondere Amtshaftung.

- (4) Die Zuverlässigkeit im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b liegt insbesondere dann nicht vor, wenn eine Begleitperson

1. rechtskräftig
 - a) wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist oder
 - b) wegen sonstiger Gewalt- oder Verkehrsdelikte zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 180 Tagessätzen verurteilt worden ist, wenn seit Eintritt der Rechtskraft fünf Jahre noch nicht verstrichen sind oder
2. nicht die Gewähr dafür bietet, dass sie jederzeit für die freiheitlich-demokratische Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes eintritt.

Das Unternehmen darf zur Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis eine Begleitperson erstmals nur einsetzen, wenn der zuständigen Behörde spätestens 14 Tage vor dem ersten Einsatz für diese Person ein Führungszeugnis im Sinne des § 30a Absatz 1 Nummer 1 des Bundeszentralregistergesetzes nach Maßgabe des § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes vorgelegen hat, das nicht älter als drei Monate sein darf.

- (5) Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmens im Sinne des Absatzes 1 Nummer 2 ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet ist.
- (6) Für den Nachweis nach Absatz 1 Nummer 5 ist eine Versicherung mit einer Versicherungssumme für Personen-, Sach- und Vermögensschäden in Höhe von mindestens 20 Millionen Euro für die Dauer der Beleihung vorzulegen.
- (7) Die Landesregierungen regeln durch Rechtsverordnungen die näheren Einzelheiten zur Ausgestaltung
 1. der theoretischen Schulung einschließlich der Prüfung,
 2. der Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Sondertransporten durch die Polizei und
 3. des Praktikums bei einer zuständigen Behörde des Landes.

§ 3

Anordnungsbefugnisse

- (1) Unternehmen nach § 1 Absatz 1 haben zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Sondertransports die Befugnis, den Verkehr durch die eingesetzten Begleitpersonen
 1. durch Verkehrszeichen an Stelle der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach Maßgabe des § 45 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 und 9 Satz 1 bis 3 der Straßenverkehrs-Ordnung und
 2. durch Zeichen, Weisungen oder Betätigung von Lichtzeichenanlagen nach Maßgabe des § 36a und des § 44 Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung zu regeln.
- (2) Verkehrszeichen werden durch am Begleitfahrzeug angebrachte lichttechnische Wechselverkehrszeichengeber bekannt gegeben. Solche Verkehrszeichen gehen ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.
- (3) Der Vorrang der Zeichen und Weisungen der Polizei nach § 36a Satz 3 in Verbindung mit § 36 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt unberührt.

§ 4
Begleitfahrzeug und Bekleidung

- (1) Begleitfahrzeuge müssen entsprechend dem Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten vom 29. Mai 2015 (VkB1. 2015 S. 404) ausgestattet sein.
- (2) Die zur Begleitung eines Sondertransportes eingesetzten Personen müssen auffällige Warnkleidung in fluoreszierendem Gelb, die den an Warnkleidung für Personen nach § 35 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung gestellten Anforderungen entspricht, tragen. Die Warnkleidung muss zudem mit der Aufschrift „Eskorte mit Weisungsrecht“ sowie einem Wappen des Landes, in dem die Übertragung stattgefunden hat, versehen sein.

§ 5
Dauer der Übertragung

Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1, mit der die Anordnungsbefugnis allgemein übertragen worden ist, gilt längstens für einen Zeitraum von fünf Jahren. Sie kann auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden, wenn die Anforderungen des § 2 weiterhin erfüllt sind.

§ 6
Verwaltungshilfe

Die nach Landesrecht zuständige Behörde oder das Unternehmen nach § 1 Absatz 1 kann sich zur Sichtbarmachung verkehrsrechtlicher Anordnungen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs eines Sondertransportes einer natürlichen oder juristischen Person des Privatrechts bedienen (Verwaltungshilfe). Diese Person verfügt über keine Anordnungsbefugnis.

§ 7
Verfahren

- (1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können vor einer Übertragung nach § 1 Absatz 1 bei den zuständigen Behörden der übrigen Ländern Informationen im Hinblick auf das Erfüllen der Anforderungen des § 2, insbesondere zur Frage der Zuverlässigkeit, einholen, wenn tatsächlich Anhaltspunkte dafür bestehen, dass in einem anderen Bundesland einschlägige Erkenntnisse vorliegen, die Zweifel an dem Erfüllen der Anforderungen des § 2 aufkommen lassen.
- (2) Eine nach Landesrecht zuständige Behörde, die eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 ausspricht, hat die zuständigen Behörden der übrigen Länder unverzüglich über die Übertragung zu unterrichten.

§ 8

Überwachung

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde überwacht die Unternehmen nach § 1 Absatz 1 und Verwaltungshelfer nach § 6 sowie die jeweils eingesetzten Begleitpersonen. Sie kann sich dabei geeigneter Personen und Stellen nach Landesrecht bedienen.
- (2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob
 1. die Begleitfahrzeuge dem aktuellen technischen Standard entsprechen,
 2. die Begleitpersonen ausreichend aus- und fortgebildet sind und
 3. die sonstigen Pflichten aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes und der auf ihm im Zusammenhang mit Sondertransporten beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt werden.Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung die näheren Einzelheiten zu der Überwachung nach Satz 1 bestimmen.
- (3) Kontrollen der zuständigen Polizeibehörden bleiben unberührt.

§ 9

Rücknahme und Widerruf einer Übertragung

- (1) Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 ist durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zurückzunehmen, wenn der Antragsteller die Übertragung
 1. durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung oder
 2. durch eine falsche oder irreführende Angabe in Bezug auf die Anforderungen nach § 2, auf Grund derer die Übertragung erteilt wurde,erwirkt hat. Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über die Rücknahme von Verwaltungsakten unberührt.
- (2) Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 soll widerrufen werden, wenn das Unternehmen wiederholt Verpflichtungen nach dieser Verordnung oder der Straßenverkehrs-Ordnung nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt. Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten unberührt.

§ 10

Zusammenwirken der zuständigen Behörden bei der Überwachung

Die nach Landesrecht zuständigen Polizeibehörden sowie die für die Übertragung oder für die Überwachung der Transportbegleitung nach Landesrecht zuständigen Behörden haben Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der fachlichen Eignung und Zuverlässigkeit einer Begleitperson schließen lassen, den jeweils nach Landesrecht zuständigen Behörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Übertragung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist. Gleiches gilt bei gravierenden Mängeln eines Begleitfahrzeuges. Soweit die mitgeteilten Informationen für die Beurteilung der Übertragung nicht mehr erforderlich sind, sind die Unterlagen unverzüglich zu vernichten.

§ 11
Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert bis zum 31. Dezember 2028 diese Verordnung.

Artikel 2
Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 36 wird folgender § 36a eingefügt:

„§ 36a
Zeichen und Weisungen bei Transportbegleitung
mit Anordnungsbefugnis

Den Zeichen und Weisungen nach § 3 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung von Begleitpersonen eines Sondertransportes, die diese zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Sondertransportes in entsprechender Anwendung des § 36 Absatz 1 bis 4 geben, ist in gleicher Weise wie den Zeichen und Weisungen der Polizei Folge zu leisten. Zeichen und Weisungen der Polizei gehen den Zeichen und Weisungen von Personen nach Satz 1 vor.“

2. Nach § 44 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Unternehmen nach § 1 Absatz 1 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung dürfen hoheitliche Befugnisse nach Maßgabe des § 3 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung ausüben.“

3. Nach § 49 Absatz 3 Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. entgegen § 36a Satz 1 einem Zeichen oder einer Weisung einer Begleitperson eines Sondertransportes nicht Folge leistet,“.

Artikel 3
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Abschnitt I der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549; 2018 I S. 53) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach der laufenden Nummer 128 wird die folgende laufende Nummer 128.1 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
----------	------------	--------------------------------	--

„128.1	Weisung einer Begleitperson eines Sondertransportes nicht befolgt	§ 36a, § 36 Absatz 3, § 49 Absatz 3 Nummer 1a	20 €“.
--------	---	---	--------

2. Nach der laufenden Nummer 129 wird die folgende laufende Nummer 129.1 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„129.1	Zeichen einer Begleitperson eines Sondertransportes nicht befolgt	§ 36a, § 36 Absatz 2, Absatz 4 § 49 Absatz 3 Nummer 1a	50 €“.

Artikel 4 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Andreas Scheuer

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Seit Jahren ist ein Anstieg der Zahl an bestimmten, z. B. die zulassungsrechtlichen Grenzen besonders überschreitenden, Großraum- und Schwertransporten, die aus Gründen der Gewährleistung eines sicheren und geordneten Straßenverkehrs eine Begleitung durch Polizeikräfte erforderlich machen, festzustellen. Beispiele sind der Transport von Bauteilen für Windkraftanlagen oder Brückenbauteilen. Zugleich haben sich die Verkehrsdichte im Straßennetz deutlich erhöht und die gesamten Rahmenumstände der Infrastruktur, insbesondere die Brückenstabilität, verschlechtert. Das Aufgabenfeld bindet mittlerweile eine Vielzahl von Ressourcen bei den Polizeidienststellen der Länder, die insoweit in Amtshilfe für die Straßenverkehrsbehörden der Länder handeln, die aber anderweitig (z. B. bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs an Unfallschwerpunkten oder bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit) dringend benötigt würden. In vielen Fällen werden dabei Fahrwege von Großraum- und Schwertransporten über die Grenzen der jeweiligen Zuständigkeit der Polizeidienststellen im einzelnen Bundesland, aber auch der Bundesländer hinaus erlaubt bzw. genehmigt. Dies erfordert aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten nach Landesrecht eine Übergabe der Transportbegleitung an den jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen, was darüber hinaus zu unnötigen Störungen des Verkehrsflusses durch geparkte Großraum- und Schwertransportfahrzeuge während der Übergabephase führt. Ferner werden Polizeibeamte oft zu akuten Einsätzen gerufen und sind damit gezwungen, den Transport vorläufig zu verlassen. Damit gehen zusätzliche, nicht absehbare Wartezeiten von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum einher. Dies kann sich in Einzelfällen verkehrssicherheitsgefährdend auswirken.

Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

In Ausfüllung der im Straßenverkehrsgesetz geschaffenen Ermächtigung (Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. November 2016, BGBl. I S. 2722): Erlass einer Artikel-Verordnung zur Regelung der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch beliehene Unternehmen – Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) – sowie Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), um die Verkehrssicherheit im bundesweiten Straßennetz zu verbessern. Gefahrensituationen durch Übergaben eines Großraum- oder Schwertransportes können so künftig im öffentlichen Straßenraum vermieden werden, Parkraum für die Übergabe an überfüllten Parkplätzen muss nicht mehr unnötig in Anspruch genommen werden, und Informationsdefizite über den Transport, die zwangsläufig bei mehreren Übergaben an neue Transportbegleiter entstehen können, werden künftig unwahrscheinlich.

Die Verordnung schafft die nötigen Gestaltungsmöglichkeiten für die Länder, um ein Unternehmen durch Beleihung als Transportbegleiter mit Anordnungsbefugnissen auszustatten, damit deren Beschäftigte hoheitliche Anordnungen vor Ort ausüben können. Innerhalb der Erlaubnis oder Genehmigung des Großraum- und Schwertransportes dürfen die eingesetzten Begleitpersonen selbständige Entscheidungen treffen.

Daneben können die Länder Verwaltungshelfer für diesen Bereich einsetzen. Diese setzen die Verkehrszeichenanordnungen der Straßenverkehrsbehörden der Länder oder der Beschäftigten des zur Transportbegleitung eingesetzten beliehenen Unternehmens vor Ort ohne eigene Ermessensentscheidung um.

Den Ländern wird damit eine umfassende Möglichkeit eröffnet, auf diese Weise mittelfristig die Polizei von der Aufgabe der Transportbegleitung vollständig zu entlasten. Bedarf es

zunächst noch der Ausbildung der Begleitpersonen durch die Polizei, soll dies mittelfristig entfallen können. Die Polizei kann sich nach einiger Zeit aus der Ausbildung zurückziehen, wenn genügend Multiplikatoren, die sich fortlaufend auf den neuesten Stand durch Fortbildung zu bringen haben, vorhanden sind, um selbst die Ausbildung übernehmen zu können.

Ferner ist eine Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung erforderlich, um den Beliehenen die entsprechenden Befugnisse gegenüber den Verkehrsteilnehmern einräumen zu können und den Verstoß gegen solche Anordnungen entsprechend bußgeldrechtlich belegen zu können.

Durch den Wegfall des Austausches von Begleitpersonal beim Zuständigkeitswechsel der Polizeidienststellen und des damit verbundenen Übergabeprozesses entsteht für die freie Wirtschaft der Vorteil, dass Transporte in einem Zuge durchgehend begleitet und auf diese Weise ein spürbarer Zeitgewinn und damit Kostenvorteile erzielt werden können. Ferner sind solche Transporte zeitlich besser disponierbar.

Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Regelungen mit den verbundenen Belastungen für die Länderpolizeien oder Ausbau der Instrumentarien der Verwaltungshilfe mit gleichzeitiger erheblicher Mehrbelastung der Straßenverkehrsbehörden der Länder, die dann vorab sämtliche möglichen Unwägbarkeiten mit Verkehrszeichenanordnungen präventiv zusätzlich belegen müssten.

Gesetzesfolgen

Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

Erfüllungsaufwand

Darstellung der Fallzahlen

Gemäß einer Länderabfrage AG VPA vom 13.10.2015 betrug die Anzahl an polizeilich begleiteten GST im Jahr 2014 in Deutschland 136.377. Die Werte in den einzelnen Ländern sind dabei nicht vergleichbar, da bspw. in Baden-Württemberg derzeit ausschließlich die Anzahl der erlassenen Gebührenbescheide erfasst wird. Bei Dauererlaubnissen bzw. -genehmigungen bzw. einer Vielzahl von GST-Begleitungen des gleichen Unternehmers werden z. T. die verschiedenen Transportbegleitungen in einem Gebührenbescheid zusammengefasst. Die tatsächliche Anzahl der polizeilich begleiteten Transporte liegt somit höher als die der erlassenen Gebührenbescheide. Da langfristig mit einem Anstieg an zu begleitenden Schwertransporten um ca. 15 % bis 20 % gegenüber 2014 gerechnet wird, kann die Gesamtzahl an jährlichen Transporten mit ca. 160.000 angenommen werden.

Die Zahl der zukünftig von Beliehenen übernommenen Begleitungen, welche bisher durch die Polizei durchgeführt wurden, wird hier mit 80 % angenommen. Im Einklang der Berechnungen zum Erfüllungsaufwand im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO; Bundesrat Drucksache 85/17 vom 26.01.2017) werden weiterhin annahmegemäß 20 % der polizeilich begleiteten Transporte von Verwaltungshelfern begleitet. Es wird somit davon ausgegangen, dass zukünftig keine GST mehr polizeilich begleitet werden. Die Berechnungen basieren auf Einschätzungen eines Polizeiverwaltungsamtes, der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und eigenen Abschätzungen.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Gemäß einer Länderabfrage AG VPA vom 13.10.2015 betrug die Gesamtsumme der geleisteten Einsatzstunden für begleitete GST für acht Länder (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Sachsen-Anhalt) 198.046 Stunden. Die Summe der polizeilichen Begleitungen dieser acht Bundesländer beträgt 55.823. Dementsprechend kann die Summe aller polizeilich geleisteten Arbeitsstunden in Deutschland approximativ berechnet werden: $198.046 \text{ Einsatzstunden} / 55.823 \text{ polizeilich begleitete Transporte} = 3,55 \text{ Einsatzstunden pro Transport}$. $3,55 * 160.000 \text{ Transporte deutschlandweit} = 568.000 \text{ polizeiliche Einsatzstunden pro Jahr in Deutschland}$. Unter der Annahme, dass ein 80 %iger Rückgang der Anzahl an polizeilich begleiteten GST auch einen 80 %igen Rückgang der Einsatzstunden zur Folge hat, kann für Deutschland die Stundenzahl beispielhaft ermittelt werden. Es ergäbe sich deutschlandweit ein Einsparpotential von 454.400 Einsatzstunden ($568.000 \text{ Stunden} * 80 \% = 454.400 \text{ Stunden}$). Bei einem angenommenen Einsatz von Polizeibeamten im gehobenen Dienst entspricht dies jährlichen Kosten i. H. v. von ca. 16 Mio. Euro ($35,10 \text{ Euro/Std.} * 454.400 \text{ Stunden} = 15.949.440 \text{ Euro}$, die Personalkosten je Stunde basieren auf standardisierten Werten für 2011, Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand). Das zeitliche Einsparpotential an polizeilichen Einsatzstunden für GST und den damit einhergehenden Kosten beläuft sich somit auf 454.400 Stunden und Einsparungen in Höhe von ca. 16 Mio. Euro jährlich.

Der Einsatz von beliebigen Unternehmen bedarf zunächst deren Benennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Im Zuge der Benennung entsteht Erfüllungsaufwand bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden und aufgrund von verschiedenen Nachweispflichten Erfüllungsaufwand auf Seiten der Wirtschaft.

Neben der Fallzahl sind die damit einhergehenden Zeitaufwendungen und Kosten in den jeweiligen Behörden (länderspezifisch) zu erheben. Aufgrund eines unverhältnismäßig hohen Erhebungsaufwands wird nachfolgend eine deutschlandweite, aggregierte Betrachtungsweise angewendet.

Die Bearbeitungsdauer für die Prüfung der Nachweise bzw. der Unterlagen und die anschließende Benennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde beträgt je zu beliehendem Unternehmer durchschnittlich ca. 10 Stunden. Die Anzahl an beliebigen Unternehmen wird dabei mit 160 abgeschätzt ($160.000 \text{ Transporte} * 80 \% * 20 \text{ Stunden durchschnittliche Arbeitszeit je Transport} = 2.560.000 \text{ Stunden pro Jahr}$; $2.560.000 \text{ Stunden} / (1.600 \text{ Stunden zur Verfügung stehende Arbeitszeit je Mitarbeiter} * 10 \text{ Mitarbeiter je Unternehmen}) = 160 \text{ Unternehmen}$). Werden Mitarbeiter des gehobenen Dienstes eingesetzt, so beläuft sich der einmalige Erfüllungsaufwand auf ca. 56 Tsd. Euro ($35,10 \text{ Euro/Std.} * 10 \text{ Stunden} * 160 \text{ beliehene Unternehmen} = 56.160 \text{ Euro}$). Da eine Voraussage über die jährliche zukünftige Beantragung derzeit nicht möglich ist, wird diese nur insofern berücksichtigt, dass die Beantragung der Verlängerung der Benennung alle fünf Jahre erfolgt und auf eine jährliche Betrachtungsweise umgelegt wird. Wird angenommen, dass die erneute Überprüfung der Anforderungen ca. 5 Stunden dauert, so belaufen sich die jährlichen Kosten auf ca. 6 Tsd. Euro ($160 \text{ beliehene Unternehmen} * 5 \text{ Stunden} * 35,10 \text{ Euro/Std.} / 5 \text{ Jahre} = 5.616 \text{ Euro}$). Zudem fallen Kosten für die Überwachung der beliebigen Unternehmen an. Wird eine Überprüfung der beliebigen Unternehmen während der fünfjährigen Gültigkeitsdauer der Benennung durchschnittlich einmal je beliehenem Unternehmen durchgeführt, so wird angenommen dass die Überprüfung der Begleitfahrzeuge, des Ausbildungsstandes des Personals sowie von sonstigen Pflichten je beliehenem Unternehmen ca. 20 Stunden dauert. Daraus folgen Kosten i. H. v. ca. 22 Tsd. Euro jährlich ($160 \text{ beliehene Unternehmen} * 20 \text{ Stunden} * 35,10 \text{ Euro/Std.} / 5 \text{ Jahre} = 22.464 \text{ Euro}$).

Zur Erbringung des Nachweises der fachlichen Eignung des Personals der beliebigen Unternehmen kann Aufwand für die theoretische Schulung entstehen. Unter der Annahme, dass die Schulungen des Personals der beliebigen Unternehmen durch die öffentliche Verwaltung durchgeführt werden, fällt Erfüllungsaufwand für die Verwaltung an.

Demgegenüber stehen Gebühren, welche von den beliebigen Unternehmen zu entrichten sind. Unter der Annahme, dass durchschnittlich 5 Transportbegleiter je beliebigem Unternehmen auszubilden sind, beläuft sich die Anzahl insgesamt auf 800 Mitarbeiter (5 Transportbegleiter * 160 Unternehmen = 800 Mitarbeiter). Wird von einer durchschnittlichen Klassengröße von 25 Personen ausgegangen, so beträgt die Anzahl an Klassen 32. Da für die Schulung insgesamt 100 Stunden vorgesehen sind werden Lehrkräfte (z.B. Polizeibeamte, Fahrlehrer, Verkehrspsychologen) für 3.200 Stunden (32 Klassen * 100 Stunden = 3.200 Stunden) benötigt. Werden Lehrkräfte auf Landesebene im höheren Dienst eingesetzt, ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand i. H. v. ca. 186 Tsd. Euro (58,10 Euro/Std. * 3.200 Stunden = 185.920 Euro). Da eine Voraussage über den zukünftigen jährlichen Bedarf an neu zu schulenden Mitarbeitern derzeit nicht möglich ist, werden diese nicht berücksichtigt.

Neben der Schulung müssen die Transportbegleiter sowohl ein Praktikum bei der Polizei (praktische Teilnahme an polizeilichen Begleitungen von GST) als auch in den nach Landesrecht zuständigen Behörden absolvieren. Die angehenden Transportbegleiter sollen mindestens 70 Stunden an polizeilich begleiteten GST teilnehmen. Da sich am grundsätzlichen Ablauf eines GST nichts ändert und die Polizei eine gebührenfähige Leistung erbringt, darf nur der Mehraufwand i. H. v. 5 Stunden je Praktikant berücksichtigt werden. Bei erwarteten 800 Praktikanten beläuft sich der einmalige Erfüllungsaufwand bei der Polizei auf ca. 140 Tsd. Euro (35,10 Euro/Std. * 5 Stunden * 800 Praktikanten = 140.400 Euro). Da die Polizei mittelfristig voraussichtlich keine GST mehr begleiten wird, müssen die Praktikanten zukünftig von den bereits ausgebildeten Transportbegleitern der beliebigen Unternehmen betreut werden. Daher entsteht kein jährlicher Erfüllungsaufwand für die Betreuung der Praktikanten bei der Polizei. Auch für das Praktikum der Transportbegleiter bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden entsteht Erfüllungsaufwand. Der Betreuungsaufwand wird hier auf 5 Stunden je 30 stündigem Praktikum abgeschätzt. Daraus folgt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in den nach Landesrecht zuständigen Behörden i. H. v. ca. 140 Tsd. Euro (35,10 Euro/Std. * 5 Stunden * 800 Praktikanten = 140.400 Euro).

Die Entlastung der Polizei aufgrund der verringerten Anzahl an Begleitungen beträgt insgesamt ca. 16 Mio. Euro an Personalkosten jährlich. Die jährliche Mehrbelastung für Personal der nach Landesrecht zuständigen Behörden beträgt insgesamt ca. 28 Tsd. Euro (6 Tsd. Euro für die Verlängerung der Benennung und 22 Tsd. Euro für die Überwachung der beliebigen Unternehmen).

Der einmalige Erfüllungsaufwand durch einen höheren Personalaufwand für die Betreuung der Praktikanten durch die Polizei beträgt ca. 140 Tsd. Euro. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden haben insgesamt eine einmalige Belastung i. H. v. 382 Tsd. Euro zu tragen. Dabei wurde der einmalige Aufwand aufgrund der Benennung (56 Tsd. Euro), der Schulungen (186 Tsd. Euro) und der Betreuung der Praktikanten (140 Tsd. Euro) berücksichtigt.

Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Auch für die Wirtschaft entsteht im Rahmen der Benennung aufgrund von verschiedenen Nachweispflichten Erfüllungsaufwand. Ausgehend von angenommenen 160 zu beliehenden Unternehmen und 800 Transportbegleitern entstehen Kosten für die Beantragung der Benennung einschließlich der Nachweispflichten sowie die Herstellung und den Nachweis der fachlichen Eignung der Mitarbeiter.

Dabei sind Nachweise über nachfolgende Bedingungen zu erbringen:

- a) fachlich geeignete Begleitpersonen,
- b) zuverlässige Begleitpersonen,
- c) finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens,
- d) Unabhängigkeit von den Interessen sonstiger an Sondertransporten beteiligter Personen,

- e) hinreichende Zahl geeigneter Begleitfahrzeuge und erforderliche Ausstattung für das Personal,
- f) Haftpflichtversicherung.

Zu a): Um die fachliche Eignung des Personals sicherzustellen, bedarf es nach § 2 Absatz 2 StTbV der theoretischen Schulung (100 Stunden), der Teilnahme an praktischen Begleitungen bei der Polizei (70 Stunden) und eines Praktikums bei einer nach Landesrecht zuständigen Behörde (30 Stunden). Insgesamt belaufen sich die einmaligen Personalkosten auf ca. 3 Mio. Euro (200 Stunden * 800 Transportbegleiter * 18,80 Euro/Std. = 3.008.000 Euro; die Personalkosten je Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei (niedriges Qualifikationsniveau) basieren auf standardisierten Werten für 2011, Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Zu b): Für die Beantragung eines Führungszeugnisses werden je Transportbegleiter zwei Stunden angesetzt. Daraus folgen einmalige Personalkosten i. H. v. ca. 30 Tsd. Euro (2 Stunden * 800 Transportbegleiter * 18,80 Euro/Std. = 30.080 Euro) und eine Gebührenbelastung (siehe weitere Kosten).

Zu c) bis f): Zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, der Unabhängigkeit, der hinreichenden Anzahl an geeigneten Begleitfahrzeugen und der erforderlichen Anzahl an Mitarbeitern und der Haftpflichtversicherung werden insgesamt 4,25 Stunden angenommen. Daraus ergeben sich einmalige Kosten i. H. v. ca. 34 Tsd. (4,25 Stunden * 160 beliehene Unternehmen * 49,60 Euro/Std. = 33.728 Euro; die Personalkosten je Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei (hohes Qualifikationsniveau) basieren auf standardisierten Werten für 2011, Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand). Zusätzlich müssen geeignete Begleitfahrzeuge von den Unternehmen beschafft werden. Da in einzelnen Regelplänen (für Verwaltungshelfer) mindestens vier Begleitfahrzeuge erforderlich sind, wird eine Anzahl von 4 Fahrzeugen je beliehenem Unternehmen angenommen. Bei geschätzten 70.000 Euro Anschaffungskosten je Begleitfahrzeug belaufen sich die einmaligen Sachkosten insgesamt auf ca. 44,8 Mio. Euro (70.000 Euro * 4 Begleitfahrzeuge * 160 Unternehmen = 44.800.000 Euro). Hinzu kommen weitere Personalkosten für das Zusammenstellen und Versenden der erforderlichen Unterlagen. Diese können grob mit zwei Stunden je Unternehmen abgeschätzt werden. Insgesamt betragen die Kosten einmalig ca. 9 Tsd. Euro (2 Stunden * 160 beliehene Unternehmen * 27,20 Euro/Std. = 8.704 Euro die Personalkosten je Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei (mittleres Qualifikationsniveau) basieren auf standardisierten Werten für 2011, Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Da eine Voraussage über die jährliche zukünftige Beantragung derzeit nicht möglich ist, wird diese nur insofern berücksichtigt, dass die Beantragung der Verlängerung der Benennung alle fünf Jahre erfolgt und auf eine jährliche Betrachtungsweise umgelegt wird. Es wird davon ausgegangen, dass alle fünf Jahre die Nachweispflichten formell erbracht werden. Für die Erbringung der Nachweispflichten werden 8,25 Stunden angesetzt (4,25 Stunden für c) bis f) + 2 Stunden für die Beantragung von Führungszeugnissen + 2 Stunden für das Zusammenstellen und Versenden der Unterlagen = 8,25 Stunden). Die Kosten für die Verlängerung der Benennung alle 5 Jahre betragen ca. 303 Euro je beliehenem Unternehmen (4,25 Stunden * 49,60 Euro/Std. + 2 Stunden * 18,80 Euro/Std. + 2 * 27,20 Euro/Std. = 302,80 Euro). Insgesamt ergeben sich jährliche Kosten i. H. v. ca. 10 Tsd. Euro (302,80 Euro * 160 Unternehmen / 5 Jahre = 9.689,60 Euro).

Es wird davon ausgegangen, dass die Begleitung durch beliehene Unternehmen erhöhte Planungssicherheit, eine zeitliche Flexibilisierung und kürzeren Transportzeiten zur Folge hat. Die damit einhergehenden zeitlichen Einsparungen für die Transportunternehmen und andere Unternehmen als Auftraggeber von Transporten werden mit ca. 0,5 Stunden je Transport abgeschätzt. Die daraus resultierende jährliche Reduzierung des Erfüllungsaufwandes beträgt insgesamt 2,4 Mio. Euro (0,5 Stunden Zeitersparnis * 2 Mitarbeiter * 18,80 Euro/Std. * 128.000 Transporte jährlich = 2.406.400 Euro).

Insgesamt beträgt der einmalige Erfüllungsaufwand für die Erbringung der Nachweispflichten durch die beliebigen Unternehmen ca. 3,1 Mio. Euro (3.008 Tsd. Euro + 30 Tsd. Euro + 34 Tsd. Euro + 9 Tsd. Euro = 3.081 Tsd. Euro) für Personalkosten und 44,8 Mio. Euro für Sachkosten. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich insgesamt um ca. 2,4 Mio. Euro (2.406 Tsd. Euro – 10 Tsd. Euro = 2.396 Tsd. Euro).

Weitere Kosten

Für die Beantragung der Führungszeugnisse fallen je Transportbegleiter Gebühren i. H. v. 13 Euro an. Insgesamt belaufen sich die Gebühren für die Führungszeugnisse einmalig auf ca. 10 Tsd. Euro (13 Euro * 800 Transportbegleiter = 10.400 Euro) und jährlich auf ca. 2 Tsd. Euro (13 Euro * 800 Transportbegleiter / 5 Jahre = 2.080 Euro).

Sollten Gebühren für die Benennung erhoben werden, so können diese aus den Berechnungen des Erfüllungsaufwands der Verwaltung abgeleitet werden. Für die Benennung könnten einmalig Gebühren i. H. v. ca. 56 Tsd. Euro und jährlich i. H. v. ca. 6 Tsd. Euro anfallen, welche von den beliebigen Unternehmen zu tragen sind.

Zudem entsteht eine Gebührenbelastung in Folge der theoretischen und praktischen Schulungen. Analog der Berechnungen zum Erfüllungsaufwand der Verwaltung können die daraus folgenden Gebühren grob abgeschätzt werden. Für die 100stündige Schulung fallen ca. 186 Tsd. Euro an, für die praktische Begleitung bei der Polizei ca. 140 Tsd. Euro und für das Praktikum bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde ca. 140 Tsd. Euro. Die abgeleiteten Gebühren betragen somit insgesamt ca. 466 Tsd. Euro (186 Tsd. Euro + 140 Tsd. Euro + 140 Tsd. Euro = 466 Tsd. Euro). Die tatsächlich zu leistenden Gebühren können jedoch von dieser Kalkulation abweichen, da beispielsweise die einzelnen Gebührenordnungen der Behörden von den hier verwendeten Kostensätzen abweichende Gebühren pro Stunde vorsehen.

Durch die Reduzierung von polizeilichen Begleitungen von GST sinken die Gebührenaussgaben für die Wirtschaft (antragstellende Unternehmen/Transportunternehmen). Werden zukünftig, wie angenommen, 128.000 polizeilich begleitete Transporte durch eine private Begleitung (beliebige Unternehmen) ersetzt, so entfallen die Gebühren für eine polizeiliche Begleitung für diese Fälle. Bei einer angenommenen Gebühr von durchschnittlich 220 Euro je polizeilicher Begleitung, belaufen sich die Gebühren auf ca. 28,16 Mio. Euro (220 Euro Gebühr für eine polizeiliche Begleitung * 128.000 Transporte = 28.160.000 Euro). Dieser Betrag stellt auf Seiten der Polizei eine Verringerung der Gebühreneinnahmen und auf Seiten der Unternehmen eine Verringerung der Gebührenbelastung dar.

In den Fällen, in denen das antragstellende Unternehmen/Transportunternehmen die polizeiliche Begleitung durch ein beliebiges Unternehmen ersetzt, kann dies Auswirkungen auf die Kosten im Verhältnis zu den Gebühren für die polizeiliche Begleitung haben. Dies unterliegt jedoch der freien Preisbildung. Ob dieser Preis gleich hoch sein wird, wie die Gebühren für eine polizeiliche Begleitung (wie dargestellt durchschnittlich ca. 220 Euro), kann nicht abgeschätzt werden. Die beliebigen Unternehmen benötigen Begleitfahrzeuge, welche beschafft werden müssen und in der Preiskalkulation zu berücksichtigen sind. Sollten die Marktpreise für die private Begleitung eines Transportes über den Gebühren liegen, so wird davon ausgegangen, dass dieser Betrag durch die damit einhergehende zeitliche Planungssicherheit, die Flexibilisierung und kürzeren Transportzeiten für die Transportunternehmen und andere Unternehmen als Auftraggeber von Transporten mindestens kompensiert werden.

5. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen: Die Verordnung bietet keine Grundlage für versteckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung

tradiert Rollen. Die Tätigkeit als Beliehener oder als Mitarbeiter von Beliehenen ist beiden Geschlechtern gleichermaßen eröffnet.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu § 1

Basierend auf der Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes ermöglicht die Vorschrift den zuständigen Landesbehörden, einem Unternehmen auf dessen Antrag hin die Befugnis zu übertragen, Großraum- oder Schwertransporte (Sondertransporte) mit Anordnungsbefugnis zu begleiten. Eine Übertragung auf natürliche Personen des Privatrechts wird dadurch nicht ermöglicht. Die weite Fassung der Ermächtigungsgrundlage wird mit dieser Vorschrift auf die Begleitaufgabe beschränkt. Das Recht, Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu treffen, steht nach § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung grundsätzlich nur den Straßenverkehrsbehörden und – eingeschränkt – der Polizei zu. Für den Spezialfall der Begleitung von Sondertransporten wird damit eine Sonderregelung getroffen, nach der Anordnungen zur Regelung des Verkehrs im Hinblick auf die Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung der Sondertransporte auch von beliehenen Privaten getroffen werden können (§ 3). Diese Befugnis kann nicht auf weitere Bereiche oder Tätigkeiten übertragen werden. Insbesondere ist nicht vorgesehen, dass der Beliehene bei der Anhörung oder der Erstellung des Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheides mitwirkt.

Ein beliehenes Unternehmen darf die Transportbegleitung im konkreten Einzelfall nur dann ausführen, wenn es vom Inhaber der Erlaubnis bzw. Genehmigung zuvor rechtzeitig bei der nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörde als Begleiter des Transports benannt wurde. Dies ist erforderlich, damit die Behörde Kenntnis darüber erlangt, wer den Transport tatsächlich begleitet. Insbesondere in Haftungsfragen ist diese Kenntnis von Bedeutung, aber auch zur Kontaktaufnahme im Bedarfsfall. Zudem wird verhindert, dass Unternehmen ohne Kenntnis der Behörde oder des Erlaubnisinhabers in den Verkehr eingreifen und ggf. den Transportablauf behindern. Es können jedoch bei einem Transport auch mehrere Unternehmen gleichzeitig als Transportbegleitung gemeldet werden und aktiv werden, etwa wenn sie zur Durchführung eines Auftrags aus Effizienzgründen kooperieren möchten. Die Begleitung kann durch fachlich geeignetes (§ 2) Personal des Unternehmens erfolgen.

Die Übertragung der Befugnis stellt einen Beleihungsakt durch Verwaltungsakt dar. Sie kann allgemein für eine unbestimmte Zahl von Transporten oder im Einzelfall für einen konkreten Transport erfolgen. In letzterem Fall ist der konkrete Sondertransport in der Befugnis zu bezeichnen. Das Personal des beliehenen Unternehmens, nicht das beliehene Unternehmen selbst, handelt in Ausübung der Befugnis verfahrensrechtlich als Behörde im Sinne des § 1 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz, da es bei der Transportbegleitung Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt. Die Befristung der allgemeinen Befugnisübertragung nach Maßgabe des § 5 auf einen Zeitraum von längstens fünf Jahren ist nicht rein deklaratorisch, sondern stellt eine selbstständige Nebenbestimmung im Sinne des § 36 Absatz 2 Nummer 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes dar. Sie kann auch für einen kürzeren Zeitraum als 5 Jahre erfolgen. Bei Einzelfallbefugnissen hängt die Befristung von der Dauer der Erlaubnis des betreffenden Sondertransports ab.

Es bleibt der Organisationshoheit jedes Bundeslandes überlassen, ob es von diesem Instrumentarium der Beleihung selbst Gebrauch macht und welche Landesbehörde diese Entscheidung trifft.

Zu § 2

Damit gewährleistet ist, dass das Unternehmen die Transportbegleitung ordnungsgemäß durchführen kann, sind gewisse Anforderungen zu stellen, die für die Übertragung der

Befugnis nach § 1 zwingend erfüllt sein müssen und die das Unternehmen bei der Antragstellung nachweisen muss. Diese betreffen sowohl das vorhandene Personal als auch die Unabhängigkeit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens selbst. Auf die Begleitung durch die Polizei kann nur verzichtet werden, wenn die Begleitung durch Beliehene hinsichtlich der Verfügbarkeit wie auch der Erfüllung von Qualitätsstandards mindestens gleichwertig ist.

Das Unternehmen muss finanziell leistungsfähig sein und über die notwendige – nicht näher quantifizierte – Ausstattung an Sachmitteln und Personal verfügen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Transportbegleitung gewährleisten zu können. Als Auslegungshilfe für die finanzielle Leistungsfähigkeit kann die Regelung aus dem GüKG und Art. 7 der VO 1071/1009 herangezogen werden. Das Unternehmen weist anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass es jedes Jahr über ein Eigenkapital und Reserven in Höhe von mindestens 9 000 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügt. Es muss unabhängig von den Interessen sonstiger an Sondertransporten beteiligter Personen sein, da bei Interessenskonflikten, etwa bei einer Verbindung zum Auftraggeber des Transports, Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung aufkommen könnten. Das Unternehmen muss zudem den Nachweis über eine Haftpflichtversicherung erbringen. Die Mindestversicherungssumme von 20 Mio. € orientiert sich zum einen an den berechtigten Sicherheitsinteressen des beleihenden Landes zum Schutz der Infrastruktur des betroffenen Baulasträgers z. B. vor Beschädigungen aufgrund von fehlerhaften Anweisungen der Begleitpersonen und zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile bei der Beschädigung oder Zerstörung von Ladung oder von Eigentum Dritter als auch an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Beliehenen und der Belastung durch die hierfür erforderlichen Versicherungsprämien. In diesem Umfang müssen die nach Landesrecht zuständigen Behörden von Ansprüchen Dritter freigestellt werden.

Das Unternehmen muss für die Transportbegleitung jederzeit über durchgängig zugleich fachlich geeignete und zuverlässige Begleitpersonen verfügen. Nicht das gesamte Personal des Unternehmens muss diese Anforderungen erfüllen, sondern nur diejenigen Personen, die die Transportbegleitung auch tatsächlich durchführen sollen, diese jedoch vollständig. Das Unternehmen darf somit keine Begleitpersonen einsetzen, die die Voraussetzungen nicht erfüllen. Eine Mindestanzahl an verfügbaren Begleitpersonen wird nicht festgelegt.

Die fachliche Eignung der Begleitpersonen bestimmt sich nach Absatz 2. Neben den fachlichen Kenntnissen im engeren Sinne muss jede Begleitperson eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen sowie über umfassende Kenntnisse der deutschen Sprache verfügen, um sich sowohl mit den übrigen an der Transportdurchführung beteiligten Personen als auch mit anderen Verkehrsteilnehmern und (Kontroll-)Behördenpersonal verständigen zu können. Um die zur Transportbegleitung notwendigen Fachkenntnisse im engeren Sinne zu erwerben, muss eine umfassende, sowohl theoretische als auch praktische Ausbildung absolviert worden sein. Die theoretische Schulung ist mit einer erfolgreich abgelegten schriftlichen und mündlichen Prüfung abzuschließen. Umfang und Inhalt der theoretischen Ausbildung bestimmen sich nach Absatz 3. Die nähere Ausgestaltung bleibt den Bundesländern überlassen. Insbesondere ist es zulässig, für Beliehene des eigenen Bundeslandes höhere Maßstäbe zu setzen. Ausbildung und Prüfung der Begleitpersonen können nach Bestimmung des jeweiligen Bundeslandes auf geeignete – auch private – Ausbildungs- und Prüfungseinrichtungen übertragen werden. Die Ausbildung und Prüfung kann auch bundeslandübergreifend organisiert werden. Zur praktischen Teilnahme an Transportfahrten gehört auch die Überprüfung des Transports vor Abfahrt auf Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen. Dieser Ausbildungsteil soll mindestens 20 Stunden der praktischen Tätigkeit der Transportbegleitung umfassen. Die Auszubildenden sollen einen Teil der praktischen Ausbildung auch bei Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (mindestens 10 Stunden) und bei im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren anzuhörenden Behörden, insbesondere der Straßenbauverwaltung ableisten. Den Bewerbern sollen vor allem das Zustandekommen und der Zweck der jeweiligen Auflagen vermittelt werden. Die Polizei soll sich sukzessive aus dem praktischen

Teil der Ausbildung (Absatz 2 Nummer 2) zurückziehen und die praktische Ausbildung auf geeignete Beliehene als Multiplikatoren übertragen, sobald hierfür seitens der beliehenen Unternehmen ausreichend Personen zur Verfügung stehen. Sobald diese Möglichkeit besteht, kann der Verordnungstext entsprechend angepasst werden.

Die Zuverlässigkeit der Begleitpersonen wird durch die Negativbeispiele in Absatz 4 näher bestimmt. Neben einem Mindestmaß an Treue zur Rechtsordnung wird von den hierfür vorgesehenen Personen auch verlangt, dass sie wegen der Ausübung der hoheitlichen Tätigkeit auch für die Grundwerte der Verfassung eintreten. Wurde die Person in der Vergangenheit rechtskräftig wegen eines Verbrechens verurteilt, so scheidet die Zuverlässigkeit im Sinne dieser Vorschrift dauerhaft aus, auch wenn die Verurteilung bereits einige Jahre zurückliegt. Dies liegt darin begründet, dass die Transportbegleitung die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben darstellt und die Begleitperson bei der Durchführung dieser Aufgabe nach außen die öffentliche Hand repräsentiert. Sobald eine vorgesehene Begleitperson des Unternehmens die Anforderungen nicht erfüllt, darf die Befugnis nicht übertragen werden. Die Länder entscheiden im Verwaltungsverfahren selbst, ob neben dem Führungszeugnis weitere Unterlagen vorgelegt werden müssen.

Zu § 3

Absatz 1 führt abschließend die Befugnisse auf, die auf die beliehenen Unternehmen – ausschließlich zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Transports – übertragen werden. Nummer 1 nennt die Regelung des Verkehrs durch Verkehrszeichen an Stelle der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Das beliehene Unternehmen wird demnach stets für die jeweils örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde tätig – dies können bei einem Transport auch mehrere Straßenverkehrsbehörden sein, wenn der Transport durch mehrere Zuständigkeitsbereiche führt und sämtliche betroffene Behörden das Unternehmen beliehen haben oder die Beleihung anerkennen. Nummer 1 wird in Absatz 2 präzisiert. Danach hat die Regelung durch Verkehrszeichen durch am Begleitfahrzeug (BF3-/BF4-Fahrzeug) angebrachte lichttechnische Wechselverkehrszeichengeber zu erfolgen. Für die Darstellung von Verkehrszeichen am Begleitfahrzeug stehen dem beliehenen Unternehmen bzw. den Begleitpersonen alle amtlichen im Verkehrszeichenkatalog veröffentlichten Zeichen zur Verfügung. Dass diese Verkehrszeichen den ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vorgehen, entspricht der Regelung in § 39 Absatz 6 StVO. Nach § 45 Absatz 9 Satz 1 bis 3 StVO gilt auch für Unternehmen nach § 1, ein Übermaß an Verkehrszeichen zu vermeiden.

Absatz 1 Nummer 2 nennt die Regelung des Verkehrs durch Zeichen, Weisungen oder Betätigung von Lichtzeichenanlagen an Stelle der Polizei. Es wird auf den neu eingefügten § 36a StVO verwiesen, nach dem den Zeichen und Weisungen der Beliehenen bzw. ihrer Begleitpersonen wie denen von Polizisten Folge zu leisten ist. Hinsichtlich der Zeichen und Weisungen gelten die Regelungen für die Polizei in § 36 Absatz 1 - 4 StVO entsprechend. Rein deklaratorisch erfolgt der Hinweis auf § 36a Satz 3 StVO, dass Zeichen und Weisungen der Polizei denen der Beliehenen bzw. der Begleitpersonen in jedem Fall vorgehen.

Die Befugnisse des Beliehenen bzw. der Begleitpersonen umfassen sowohl die im Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheid angeordneten Maßnahmen, eigene Sicherheitsmaßnahmen für den Großraum- und Schwertransport als auch Eingriffe in den Straßenverkehr durch eigene Ermessensentscheidungen. Da die zuständige Behörde nur ihre eigenen, auf ihre örtliche Zuständigkeit beschränkten Befugnisse nach § 1 auf ein Unternehmen übertragen kann, gilt die Befugnis nach dieser Verordnung räumlich nur für den Bereich der übertragenden Behörde. Für eine weitergehende Befugnis sind Vereinbarungen der Länder, etwa zur gegenseitigen Anerkennung der Beleihung, erforderlich. Die nähere Ausgestaltung dieser Vereinbarungen bleibt den Ländern überlassen.

Zu § 4

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes ist eine bundesweit eindeutig erkennbare Farbgebung von Beliehenem, Begleitpersonen und Begleitfahrzeug erforderlich. Neben dem Schutz der Begleitpersonen dient die auffällige Warnkleidung auch der Erkennbarkeit der hoheitlichen Tätigkeit. Es muss bundesweit für jeden Verkehrsteilnehmer erkennbar sein, dass diese Personen berechtigt hoheitliche Aufgaben im Straßenverkehr ausüben. Dabei muss die Warnkleidung bei allen Witterungs- und Sichtverhältnissen deutlich erkennbar sein. Zur Eigensicherung und besseren Erkennbarkeit ist eine Signalfarbe erforderlich, die ebenso auffällig wie die Arbeitskleidung im Straßenbau ist. Daher wird neben einer einheitlichen Aufschrift als Farbe fluoreszierendes Gelb vorgeschrieben und im Übrigen auf die Anforderungen des § 35 Absatz 6 StVO verwiesen. Länderwappen sollen erkennen lassen, in welchem Land das Unternehmen beliehen wurde. Die Ausrüstung der Begleitfahrzeuge ist bereits im Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten umfassend geregelt, hierauf wird verwiesen.

Zu § 5

Der gesetzliche Geltungszeitraum für die allgemeine Befugnis von höchstens 5 Jahren mit Verlängerungsmöglichkeit erlaubt eine gesicherte Kalkulation des Beliehenen, schafft aber auch ein entsprechendes Potenzial für die Verwaltung, erforderliche Anpassungen an Geschäftsprozesse durchzuführen und die Vorhaltung von qualifizierten Begleitpersonen auf Dauer zu sichern. Die Einzelfallbefugnis gilt nur für einen konkreten Sondertransport und ist daher an die Gültigkeitsdauer dessen Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbescheids gebunden. Die Vorschriften über Rücknahme und Widerruf der Übertragung nach § 9 bleiben unberührt.

Die Verlängerung um weitere jeweils höchstens 5 Jahre muss beantragt werden und ist beliebig oft möglich. Voraussetzung ist, dass die Anforderungen des § 2 zum Zeitpunkt der Verlängerung weiterhin erfüllt sind. Dies muss das Unternehmen bei der Antragstellung für die Verlängerung erneut nachweisen.

Zu § 6

Mit dieser Verordnung soll das bisher etablierte System der Verwaltungshilfe im Bereich der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten nicht angetastet werden. Es wird den Ländern allerdings die Möglichkeit eingeräumt, neue Elemente der Verwaltungshilfe im Bereich des Großraum- und Schwerverkehrs zu schaffen. Im Übrigen können Verwaltungshelfer wie bisher nach Rn. 122 f. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 StVO eingesetzt werden. Auch das beliehene Unternehmen nach § 1 kann Verwaltungshelfer einsetzen, wenn entweder Ermessensentscheidungen vor Ort nicht nötig sind und das Unternehmen im Vorhinein eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Strecke getroffen hat oder wenn – bei einem kombinierten Einsatz von anordnungsbefugten Begleitpersonen und Verwaltungshelfern – das befugte Begleitpersonal den Verwaltungshelfern vor Ort Anweisungen gibt. Verwaltungshelfer verfügen über keine eigene Anordnungsbefugnis. Sie können lediglich die von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder von den nach § 1 befugten Unternehmen getroffenen Anordnungen umsetzen. Der Einsatz von Verwaltungshelfern im Rahmen von Sondertransporten, die nicht von einem nach § 1 befugten Unternehmen begleitet werden, bleibt unberührt.

Zu § 7

Die Bundesländer regeln das Verfahren zur Beleihung und Anerkennung sowie zur Überwachung grundsätzlich selbst. Die Verordnung trifft nur Bestimmungen über die Zusammenarbeit über die Grenzen der Bundesländer hinaus. Die Regelung in Absatz 1 dient zur Verwaltungsvereinfachung, um flächendeckende Standardabfragen an Behörden aller Bundesländer ohne konkrete Anhaltspunkte für Bezüge außerhalb des Beleihungslandes zu

vermeiden. Ein gegenseitiger Informationsaustausch nach Absatz 2 zwischen den Behörden der Länder ist erforderlich, damit die übrigen Länder Kenntnis über die Beleihung erlangen. Dies kann relevant sein, wenn das betroffene Unternehmen auch in anderen Ländern einen Antrag auf Beleihung nach § 1 gestellt hat. Detailregelungen des Datenaustausches (z. B. Meldewege, Formblätter etc.) können zwischen Bund und den einzelnen Ländern auf Verwaltungsebene abgestimmt werden.

Zu § 8

Zu Absatz 1

Zur Erreichung einer größtmöglichen Flexibilität und Effektivität der Überwachung können die Überwachungsbehörden auf Grund einer Landesentscheidung auch geeignete Dritte mit der Durchführung der Überwachung oder bestimmter Teilbereiche beauftragen. Diese werden jedoch nicht in eigener Zuständigkeit, sondern stets für die Behörde aktiv.

Zu Absatz 2

Diese Verordnung setzt Mindeststandards bei den Überwachungsfeldern, die einer landesrechtlichen Ausgestaltung bedürfen.

Zu Absatz 3

Es wird klargestellt, dass Verkehrskontrollen der Polizei weiterhin jederzeit möglich und von der behördlichen Überwachung unabhängig sind. Wie nach dem weit auszulegenden materiellen Polizeibegriff in § 35 Absatz 1 StVO ist hier auch das Bundesamt für Güterverkehr erfasst, soweit es sich um eine polizeiliche Aufgabenwahrnehmung handelt. Dies ist bei Kontrollen im Straßenverkehr nach dem Güterkraftverkehrsgesetz oder Bundesfernstraßenmautgesetz der Fall.

Zu § 9

Zu Absatz 1

Lagen zum Zeitpunkt der Übertragung die Voraussetzungen dieser Verordnung, insbesondere die des § 2, nicht vor, stellt sie einen rechtswidrigen begünstigenden Verwaltungsakt dar. Hat der Antragsteller durch eine der in Satz 1 genannten Handlungen die Übertragung erwirkt, so normiert die Vorschrift eine Pflicht der Behörde, die Übertragung zurückzunehmen. Dies gilt nur, wenn die Handlung des Antragstellers kausal für die Übertragung durch die Behörde war. Satz 1 der Vorschrift geht als speziellere Regelung den allgemeinen Regeln über die Rücknahme von rechtswidrigen Verwaltungsakten nach § 48 VwVfG vor. Er stellt die Rücknahme der Übertragung in diesen Fällen nicht in das Ermessen der Behörde, sondern verpflichtet sie zur Rücknahme. Dies liegt in der besonderen Stellung des Beliehenen begründet, der nach außen hin als ein Organ des Staates auftritt und an die Stelle der Polizei tritt. Eine auf diese Weise erlangte Befugnis darf nicht fortbestehen. Im Übrigen bleiben die allgemeinen Regelungen nach § 48 VwVfG anwendbar. Zu beachten ist § 48 Absatz 3 i. V. m. Absatz 2 Satz 3 VwVfG, wonach aufgrund des fehlenden Vertrauensschutzes bei Bösgläubigkeit des Antragstellers ein Ausgleich eines eventuellen Vermögensnachteils durch die Rücknahme nicht erfolgt. Die Ausschlussfrist des § 48 Absatz 4 VwVfG wird in Fällen des § 9 Absatz 1 Satz 1 keine Wirkung entfalten, da die Behörde, sobald sie gesicherte Kenntnis über den Rücknahmegrund hat, aufgrund der zwingenden Wirkung der Vorschrift verpflichtet ist, die Übertragung so schnell wie möglich zurückzunehmen.

Neben den Fällen des Satzes 1 sind Rücknahmen nach den allgemeinen Vorschriften (§ 48 VwVfG) möglich. Dies betrifft insbesondere Fälle, in denen der Verwaltungsakt ohne eine Handlung des Antragstellers nach Satz 1 rechtswidrig ist. In diesen Fällen steht es im Ermessen der Behörde, ob sie die Übertragung zurücknimmt. Hierbei kann u. a. eine Rolle spielen, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Übertragung inzwischen erfüllt sind.

Die Rücknahme kann nach § 48 Absatz 4 VwVfG nur innerhalb eines Jahres ab Kenntniserlangung der Behörde über die maßgeblichen Tatsachen erfolgen. Diese Jahresfrist dient der Rechtssicherheit und dem Rechtsfrieden sowie dem Vertrauensschutz des beliehenen Unternehmers. Er muss darauf vertrauen können, dass die Übertragung, wenn die Behörde trotz Kenntnis der relevanten Umstände eine gewisse Zeit lang nicht tätig wurde, bestehen bleibt. Die Behörden werden dadurch auch angehalten, zügig zu handeln und das Verfahren nicht zu verschleppen. Zu Anwendbarkeit und Berechnung der Jahresfrist gelten die allgemeinen Grundsätze zu § 48 Absatz 4 VwVfG.

Sind die Voraussetzungen des § 2 erst nach der Übertragung entfallen, so gilt, auch wenn der Antragsteller die Behörde zu einem späteren Zeitpunkt über ihr Vorliegen arglistig täuscht, Absatz 2.

Zu Absatz 2

Absatz 2 betrifft Fälle, in denen die Übertragung nicht von Anfang an rechtswidrig war. Als Spezialfall wird der wiederholte Verstoß gegen Verpflichtungen nach dieser Verordnung oder der StVO genannt. Tritt dies ein, soll die Beleihung widerrufen werden (intendiertes Ermessen). Gleichwohl kommt es stets auf die konkreten Umstände an, insbesondere die Art und Schwere der Pflichtverletzung. Daneben sind die allgemeinen Gründe in § 49 VwVfG anwendbar, bei deren Vorliegen die Beleihung widerrufen werden kann. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine Anforderung des § 2 nicht erfüllt wird, sodass zu diesem späteren Zeitpunkt die Befugnis nicht übertragen werden dürfte. Dies erfüllt den Tatbestand des § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 VwVfG; die dort verlangte Gefährdung des öffentlichen Interesses wird angesichts der hoheitlichen Aufgaben des Beliehenen dann stets vorliegen. Auch die Nichterfüllung einer mit der Übertragung nach § 1 verbundenen Nebenbestimmung kann einen Widerrufsgrund nach § 49 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 VwVfG darstellen. Der Widerruf ist nach § 49 Absatz 2 Satz 2 i. V. m. § 48 Absatz 4 VwVfG nur innerhalb eines Jahres nach Kenntniserlangung der Behörde über die Tatsachen, die den Widerruf rechtfertigen, möglich. Zu Anwendbarkeit und Berechnung der Jahresfrist gelten wie zu Absatz 1 die allgemeinen Grundsätze zu § 48 Absatz 4 VwVfG.

In geeigneten Fällen des Absatzes 2 kann als milderer Mittel von der zuständigen Behörde statt des Widerrufs zunächst eine nachträgliche Auflage erlassen werden, die dem Beliehenen Gelegenheit gibt, innerhalb einer gewissen Frist den Fehler zu beheben oder eine Auflage oder Verpflichtung zu erfüllen. Erfolgt dies innerhalb der gesetzten Frist nicht, so kann die Behörde anschließend den Widerruf aussprechen. Da die Übertragung nach § 1 auf ein Unternehmen erfolgt, der Widerrufsgrund aber auch im Begleitpersonal des Unternehmens begründet liegen kann, wäre ein sofortiger Widerruf der Übertragung für das gesamte Unternehmen häufig unverhältnismäßig. Dem Unternehmen kann je nach Fallkonstellation vielmehr eine gewisse Zeit gegeben werden, den Widerrufsgrund (etwa durch Schulung oder Austausch von Begleitpersonen) zu beseitigen. Welche Frist für die Beseitigung des Widerrufsgrundes anzusetzen ist, steht im Ermessen der Behörde. Sie darf jedoch nicht über den Gültigkeitszeitraum der Übertragung (§ 5) hinausgehen, wenn eine Anforderung des § 2 nicht erfüllt ist, da in diesem Fall eine Verlängerung nicht zulässig ist.

Zu § 10

Auch nach erfolgter Übertragung sollen die Länder durch gegenseitigen Datenaustausch in den genannten Fällen zusammenarbeiten, um bundesweit durch eine effektive Überwachung die erforderliche Qualität bei der Transportbegleitung zu gewährleisten. Dies soll die zuständige Behörde in die Lage versetzen, bei Bedarf Maßnahmen nach § 9 ergreifen zu können. Ob die genannten Mängel nur vorübergehender oder dauerhafter Natur sind, hängt vom konkreten Einzelfall ab. In der Praxis werden sich hierzu Erfahrungswerte entwickeln. Auf welche Weise der Datenaustausch erfolgt, etwa über eine den Behörden zugängliche elektronische Datenbank, bleibt den Ländern überlassen. Die Daten dürfen nicht länger als zwingend erforderlich aufbewahrt werden. Wurden etwa die Mängel (beispielsweise an den Begleitfahrzeugen) behoben, sind die Unterlagen unverzüglich zu vernichten.

Zu § 11

Zweck der Evaluation dieser Verordnung ist es u. a., die Auswirkungen der Verordnung zu analysieren und dabei insbesondere zu überprüfen, ob die gewünschten Effekte (Entlastung der Polizei sowie der Wirtschaft) nach Erlass der Verordnung eingetreten sind. Hierbei ist zu untersuchen, ob das neu eingeführte System der Beleihung von Privaten zum Zwecke der Transportbegleitung in der Praxis effektiv umgesetzt wurde, ob also zum Zeitpunkt der Evaluierung die weit überwiegende Zahl der Sondertransporte, die zuvor eine Polizeibegleitung erforderten, nunmehr von privaten Beliehenen nach dieser Verordnung begleitet werden. Bedeutender Aspekt der Evaluierung soll die Prüfung sein, ob die Begleitung durch Private tatsächlich zu einer finanziellen Entlastung der Wirtschaft entsprechend den Berechnungen im Rahmen des Erfüllungsaufwandes dieser Verordnung geführt hat. Auch ist zu prüfen, ob durch die Verordnung mittelfristig eine Entlastung der Polizei der Länder eingetreten ist, sodass die Polizeikräfte vermehrt ihre ureigenen Aufgaben erfüllen können. In diesem Zusammenhang ist auch zu untersuchen, ob inzwischen eine ausreichend hohe Anzahl an privaten Transportbegleitern nach dieser Verordnung zur Verfügung steht, um die Polizei auch von der Aufgabe der praktischen Ausbildung der Beliehenen entbinden zu können. Die in § 2 Absatz 2 Nummer 2 geforderte Teilnahme an Begleitungen durch die Polizei als Bestandteil der Ausbildung kann und muss mittelfristig auf Begleitungen durch Beliehene verlagert werden. Im Rahmen der Evaluierung soll festgestellt werden, ob eine entsprechende Rechtsänderung inzwischen angezeigt ist. Auch der Bedarf weiterer Änderungen des Verordnungstextes soll überprüft werden. Der Zeitrahmen für die Evaluierung ist bewusst lang gewählt, weil es nach Auffassung des zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses StVO voraussichtlich mindestens 5 Jahre dauern wird, bis sich das System der Beleihung nach dieser Verordnung in der Praxis derart etabliert hat, dass eine tatsächliche Entlastung der Polizei erstmals festgestellt werden kann. Daher wird an diesen Zeitraum anschließend ein weiterer Rahmen von 4 Jahren für die Evaluierung angesetzt, um mit hoher Wahrscheinlichkeit fundierte Ergebnisse erlangen zu können.

Zu Artikel 2

Zu § 36a StVO

Für eine ordnungsgemäße Durchführung des Sondertransports ist es erforderlich, dass die Zeichen und Weisungen der befugten Begleitpersonen von den übrigen Verkehrsteilnehmern in gleicher Weise wie die der Polizei beachtet werden. Dementsprechend wird eine Verpflichtung der Verkehrsteilnehmer eingefügt, nach der diesen Zeichen und Weisungen wie solchen der Polizei Folge zu leisten ist. Sie gehen allen übrigen Anordnungen und Regeln vor, nicht jedoch den Zeichen und Weisungen der Polizei. Letztere haben Vorrang, sollte es zu einem Zusammenstoßen beider kommen. Für die Zeichen der Begleitpersonen gelten dieselben Regeln wie für die der Polizei (§ 36 Absatz 2 StVO).

Zu § 44 Absatz 2a

Da § 44 StVO die sachliche Zuständigkeit zur Ausführung der StVO umfassend regelt, wird ein Verweis auf die Befugnis des beliehenen Unternehmens aus § 3 StTbV aufgenommen.

Zu § 49 Absatz 1a

Diese Norm schafft die Ermächtigungsgrundlage für die Bußgeldbewehrung bei Nichtbefolgung der Zeichen und Weisungen der befugten Begleitpersonen. Dies ist erforderlich, um die Befolgung der Anordnungen der Begleitpersonen zu gewährleisten.

Zu Artikel 3

Die Missachtung von Weisungen der eingesetzten Begleitpersonen der anordnungsbefugten Unternehmen wird in gleicher Weise geahndet wie bei Polizeibeamten. Bei der Missachtung von Zeichen der eingesetzten Begleitpersonen wird der Regelsatz mit 50 € etwas unter dem entsprechenden bei Zeichen und Haltgebot von Polizeibeamten (70 €) angesetzt. Dies ist durch den bei Polizeibeamten weiteren Tatbestand bedingt, der einen tiefergreifenden Eingriff in den Verkehr darstellt.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Artikelverordnung.