



BAU INDUSTRIE



Gemeinsame Stellungnahme

BSK Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.

BGL Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

VDMA Verkehr

zum

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

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

(Entwurfs-Stand: 24. März 2022)

Vorbemerkungen:

Wir danken für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Verbändeanhörung zum Entwurf der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung StTbV.

Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK) ist die mitgliederstärkste Vereinigung in Europa, wenn es um Großraum- und Schwergüter geht. Zu ihren Mitgliedern gehören Unternehmen aus den Bereichen der Großraum- und Schwertransporte, Fahrzeugkrane, Montage und Begleitunternehmen zur Absicherung der Transporte wie auch Dienstleister, die sich auf entsprechende Branchenlösungen spezialisiert haben. Als Competence Center Schwergut im BGL agiert die BSK eng verzahnt mit dem Spitzenverband der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft BGL.

Großraum- und Schwertransporte sind logistische Dienstleistungen, die im Wesentlichen für die beiden größten Wirtschaftsbereiche in Deutschland erbracht werden: den Maschinen- und Anlagenbau sowie die Bauwirtschaft. Jeder Transport erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Auftraggeber, der letztendlich auch die Kosten trägt. Diese Stellungnahme wird deshalb mitgetragen vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und dem VDMA.

Angesichts der knappen Bearbeitungs- und Antwortfrist, die innerhalb der 4 Wochen auch die Osterperiode umfasst, hätten wir uns eine längere Zeitspanne gewünscht.

Wir stellen überdies fest, dass seit dem letzten Entwurf der StTbV aus 2018 und der damaligen Stellungnahme von BSK und BGL kein weiterer diesbezüglicher Austausch oder Dialog mit dem Ordnungsgeber entstanden ist. Wir bedauern dies außerordentlich.



BAUINDUSTRIE



Die Motivation zur Erarbeitung der StTbV liegt in der angestrebten Verlagerung von Aufgaben der Polizei an Private. Ein vorbereitender Dialog dazu fand leider nicht statt. Leider hat das BMDV damit die Gelegenheit ausgelassen, sich im Vorfeld des Neuentwurfs mit der maßgeblich betroffenen Branche, der Großraum- und Schwergutlogistik, wie auch der transportauftraggebenden Wirtschaft inhaltlich und konstruktiv auszutauschen.

Die StTbV hat für die Großraum- und Schwergutlogistik, die traditionell mit einer Vielfalt von länderspezifischen Regelungen für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten konfrontiert ist, eine herausragende Bedeutung. Der Ansatz einer bundesweit einheitlichen Regelung durch die StTbV wird von uns sehr begrüßt. Gleichwohl geht in vielen Einzelpunkten des Entwurfs der bundeseinheitliche Ansatz nicht weit genug, da den Ländern viel Freiräume zur individuellen Ausgestaltung gegeben werden. Es droht ein neuer Flickenteppich.

Die Branche benötigt dringend bundeseinheitliche Regeln. Die Vielfalt von länderspezifischen Regelungen für Großraum- und Schwertransporte gilt es daher weitestmöglich zu minimieren.

Wir möchten daher das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eindringlich motivieren, für eine möglichst einheitliche Umsetzung der StTbV moderierend voranzuschreiten und im Konsens mit den Ländern einheitliche Umsetzungsstrategien zu entwerfen.

Vorab dürfen wir den Blick darauf lenken, dass die StTbV zwar ein Grobgerüst für einen bundeseinheitlichen Rahmen vorgibt, sich daraus aber umgehend ein Bedarf herleitet an Konkretisierungen zur bundeseinheitlichen Anwendung/Auslegung. Diese Konkretisierungen sollten entweder noch in die StTbV oder alternativ in die VwV-StVO oder eine eigenständige Richtlinie oder eine VwV-StTbV eingearbeitet werden. Die betrifft u.a.:

- § 2 Absatz 3 Nebenbestimmungen
- § 5 Absatz 1 Ziffer 5. Nachweisverfahren für Sprachniveau B 2
- Nachweis der Streckenkenntnis
- § 7 Absatz 1 Einheitliche Farbe für die Begleit-Fahrzeuge
- § 7 Absatz 4 Ausweis des Transportbegleiters

Zur Ausgestaltung der noch nötigen Konkretisierungen zur bundeseinheitlichen Anwendung/Auslegung stellen wir unsere Expertise gerne zur Verfügung und bieten hierfür unsere Gesprächsbereitschaft an.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns an die seit langem überfällige Überarbeitung der RGST 2013 zu erinnern.

Im Anschreiben des Entwurfs wird unter „E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ ein Betrag in Höhe von ca. 56 Mio. € genannt, der sich uns als betroffene Wirtschaft nicht erschließt. Die in der Begründung unter „3. Erfüllungsaufwand“ skizzierten Daten geben nur unzureichend den Umfang der Kosten für die Wirtschaft wieder. Wir skalieren den Umfang deutlich, d.h. um ein Mehrfaches, höher. Es wird zudem bei den Begründungen auf Einschätzungen der BSK e.V. verwiesen. Wie eingangs bereits dargestellt, hat das BMDV seit der letzten Entwurfsfassung des Jahres 2018 auf



BAUINDUSTRIE



einen inhaltlichen Austausch mit der BSK e.V. verzichtet, so dass davon ausgegangen werden muss, dass die genannten Einschätzungen nicht aktuell sein können.

Wir empfehlen, bei der Abschätzung von Kosten auf Seiten der Wirtschaft vor allem auf die Expertise der Wirtschaft zurück zu greifen und nicht auf die Einschätzungen eines einzelnen Polizeiverwaltungsamtes.

Im Einzelnen nehmen wir zum Inhalt der StTbV wie folgt Stellung:

§ 1 Begriffsbestimmungen:

§ 1 Ziffer 1.: Großraum- oder Schwertransporte

Der Begriff „Großraum- oder Schwertransporte“ wird im Entwurf nicht einheitlich verwendet. Mal mit „oder“, mal mit „und“. Wir empfehlen, analog zur Formulierung „Großraum- und/oder Schwerverkehr“ in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) die Formulierung „**Großraum- und/oder Schwertransporte**“ zu verwenden. Dies dann auch einheitlich über das ganze Dokument.

§ 1 Ziffer 6.: Transportbegleiter

Hier sollte ein gendergerechter Begriff gewählt und einheitlich in der Verordnung verwendet werden.

§ 2 Übertragung der Anordnungsbefugnis bei der Transportbegleitung

Zu Absatz 1: Die derzeitige Formulierung lässt den Schluss zu, dass pro Bundesland nur EINEM Unternehmen die Anordnungsbefugnis übertragen werden kann.

Vorschlag: Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann einem **oder mehreren** Unternehmen für die Transportbegleitung die Anordnungsbefugnis übertragen.

Zu Absatz 2: Transportbegleitungsunternehmen sind oftmals Personengesellschaften und fallen durch das angegebene Raster, da diese weder in das Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister eingetragen werden. Eine Ergänzung um das Transparenzregister heilt diese Lücke.

Vorschlag: ... bei der eine Pflicht zur Eintragung in das **Transparenz-,** Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister besteht.



BAUINDUSTRIE



§ 3 Ausübung der Anordnungsbefugnis

Zu Absatz 1: Hier ist unklar, ob grundsätzlich mehrere Transportbegleiter einzusetzen sind. Möglich ist auch der Einsatz eines einzelnen Transportbegleiters.

Vorschlag: „... die Befugnis, den Verkehr durch **den oder** die eingesetzten Transportbegleiter vor Ort zu regeln.“

Zu Absatz 2: hinsichtlich der Weisung durch den Transportbegleiter ist die **Ausstattung mit einer Winkerkelle** unabdingbar. Idealerweise in rot/weiß, bei Bedarf auch mit individueller Aufschrift.

Vorschlag: Die Ausstattung des Transportbegleiters um eine Winkerkelle ergänzen.

Zu Absatz 3: Zeiträume zur Unterrichtung der Polizei

Vorschlag redaktionell: „Transportbegleiter sind verpflichtet **die** Polizeidienststellen, **welche** in der Erlaubnis ... zu unterrichten.“

Das Bedürfnis der Polizei, mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf informiert zu werden, ist plausibel. Die Vorgabe einer exakten Vorlaufzeit von 2 Stunden 00 Minuten 00 Sekunden lässt sich aber in der Praxis nicht einhalten. Sinnvoller ist eine Vorgabe, dass im Normalfall mindestens 2 Stunden vorher die Meldung erfolgen soll.

Vorschlag: Transportbegleiter sind verpflichtet die Polizeidienststellen, ..., **rechtzeitig, in der Regel** zwei Stunden vor dem geplanten Beginn eines Transportes und **rechtzeitig, in der Regel** zwei Stunden vor dem geplanten Erreichen des Zuständigkeitsbereichs ... zu unterrichten.

In diesem Zusammenhang gehen wir davon aus, dass die erforderlichen Kontaktdaten der Polizeidienststellen mit Telefonnummer und E-Mail-Adresse zukünftig vollständig für den genehmigten Fahrtweg im Genehmigungsbescheid aufgelistet werden.

Zu Absatz 4: „Das Transportbegleitungsunternehmen darf die Anordnungsbefugnis nur ausüben, wenn es unabhängig von den Interessen sonstiger am jeweiligen Großraum- oder Schwertransport beteiligter Personen oder Unternehmen ist.“

Die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten (GST) erfolgt heute sowohl durch eigenständige Begleitfirmen und auch durch Begleitfahrzeuge, die zu den Transportunternehmen gehören (Eigenbegleitung). Sollte eine Eigenbegleitung mit Anordnungsbefugnis nicht mehr möglich sein, führt dies zu erheblichem Mehraufwand bei den Transportunternehmen, die auch eigene Begleitfahrzeuge einsetzen. Entweder müssten diese ergänzend externe Transportbegleiter einkaufen oder selbständige Transportbegleitungsunternehmen gründen. Dies bedeutet einen erheblichen Mehraufwand und eine einseitige Begünstigung für Begleitfirmen.



BAUINDUSTRIE



Die Intention ist unter Compliance-Gesichtspunkten nachvollziehbar, geht in der praktischen Umsetzung aber deutlich zu weit.

Wie ist die Unabhängigkeit zu belegen und wie wird der Nachweis geführt? Es geht doch im Wesentlichen darum zu regeln, dass der Mitarbeiter unabhängig von den Weisungen des Arbeitgebers ist. Dieser Sachverhalt ist z.B. in anderen Rechtsgebieten bereits vorbildlich gelöst, so z.B. in der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) bei den Regelungen zu dem Gefahrgutbeauftragten.

Wir fordern bei Schwertransportunternehmen beschäftigte Transportbegleiter auch für eigene Transporte einzusetzen zu können, aber mit der Vorgabe der oben formulierten Unabhängigkeit von Weisungen des Arbeitgebers.

§ 4 Voraussetzungen der Übertragung

Zu Absatz 1 Ziffer 2. a): der ausschließliche Bezug auf ein Arbeitsverhältnis des Transportbegleiters mit dem Unternehmen entspricht nicht der Lebenswirklichkeit. Weit verbreitet sind Dienstverträge, was hier entsprechend zu ergänzen ist.

Vorschlag: „... im Rahmen eines Arbeits- **oder Dienst**verhältnisses mit dem Unternehmen beschäftigt sind“

Zu Absatz 2, Ziffer 2. b): Zur Zuverlässigkeit eines Mitglieds der Geschäftsführung eines Transportbegleitungsunternehmens oder eines Transportbegleiters:
die Vorgaben zu den Delikten sind zu eng gefasst. Fahrlässige Gewalt- und Verkehrsdelikte sollten nicht zu einem Verlust der Zuverlässigkeit des Unternehmens führen. Dies sollte nur für vorsätzliche Delikte gelten.

Vorschlag: ... Geldstrafe von mindestens 180 Tagessätzen wegen sonstiger **vorsätzlicher** Gewalt- oder Verkehrsdelikte, wenn ...

Zu Absatz 3, Ziffer 2: Zuverlässigkeit eines Transportbegleitungsunternehmens:
bei Insolvenzverfahren kommt es regelmäßig vor, dass diese bereits nach kurzer Zeit wieder eingestellt oder zurückgenommen werden. Wenn hierzu keine Berücksichtigung vorgesehen ist, kann dies dem Unternehmen erheblich schaden.

Vorschlag: liegt nicht vor, wenn ... ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet ist. **Ein innerhalb von 60 Tagen eingestelltes oder zurückgenommenes Insolvenzverfahren führt nicht zu einer nachteiligen Beurteilung der Zuverlässigkeit.**



BAUINDUSTRIE



Zu Absatz 5: Versicherungsumfang: hier wird für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ein Umfang von jeweils mindestens 20 Millionen € vorgegeben. Für Sach- und Vermögensschäden ist dies akzeptabel, für Personenschäden ist dieser Betrag jedoch deutlich zu hoch. In Europa ist das Personenrisiko nicht in dieser Höhe versicherbar. Derzeit beträgt am Markt die maximale Versicherungssumme für Personenschäden 7,5 Mio. €/Person. Dies sollte entsprechend übernommen werden.

Vorschlag: ist eine Versicherung mit einer Versicherungssumme **von 7,5 Millionen Euro für Personenschäden und jeweils mindestens 20 Millionen Euro für Sach- und Vermögensschäden** für die Dauer der Übertragung vorzulegen.

§ 5 Fachliche Eignung der Transportbegleiter; Rechtsverordnungen der Landesregierungen

Allgemein:

Die Angaben zu Inhalt und Umfang der theoretischen und praktischen Schulung sind sehr allgemein gehalten und bieten breiten Interpretationsspielraum, vor allem aufgrund der vorgesehenen länderindividuellen Ausgestaltung. Wir fordern im Sinne einer bundeseinheitlichen Lösung die Vorgabe eines BUNDESEINHEITLICHEN Lehrplans, der alle wesentlichen Eckdaten enthält. Ein bundesweiter Schulungstourismus aufgrund unterschiedlicher länderspezifischer Anforderungsniveaus bei den unterschiedlichen Ausbildungsstätten ist dringend zu vermeiden.

Es wird im Entwurf zudem unterschieden zwischen einer umfassenden Kenntnisvermittlung für die Inhalte 1. und 2., sowie Grundkenntnisvermittlung für die Inhalte 3. bis 10.

Wie drückt sich das in der Aufteilung der Zeiteinheiten aus? Umfassende Kenntnisse 50 % und Grundkenntnisse 50 %? Ein einheitlicher Verteilungsschlüssel ist dringend vonnöten für eine bundeseinheitliche Ausgestaltung der Ausbildungsinhalte.

Der Umfang der theoretischen Schulung ist auf 10 Themengebiete unterteilt. Wir empfehlen zur praktischen Umsetzung das bewährte Verfahren der Berufskraftfahrerausbildung, bei der die Ausbildung in Kenntnisbereichen erfolgt, welche individuell absolviert werden können. Dieses Verfahren kommt der Zielgruppe sehr entgegen, da es eine weitgehende Flexibilität bei der Terminplanung zulässt. Vorteilhaft wäre zudem, dass dann die anerkannten Ausbildungsstätten nicht alle 10 Kenntnisbereiche komplett anbieten müssten. Sehr spezielle Bereiche wie Fahrzeugtechnik, Straßen- und Brückenbautechnik mit Baustatik oder Verkehrspsychologie könnten so auch von anderen Ausbildungsstätten, welche nur für diese Module anerkannt sind, erledigt werden.

Vorschlag: wir empfehlen für die praktische Umsetzung der Schulungen die Zusammenfassung in Kenntnisbereiche mit 10 Modulen analog zur Systematik der Berufskraftfahrerausbildung.



BAUINDUSTRIE



Zu Absatz 1, Ziffer 2.: Wir begrüßen, dass die praktische Schulung (Teilnahme an Transportbegleitung) nicht nur durch die Polizei, sondern auch durch die Transportbegleiter durchgeführt werden kann. Aufgrund der weiter abnehmenden Kapazitäten auf Seiten der Polizei droht ansonsten ein einschneidender Engpass. Hier ist zu beachten, dass der Transportbegleiter aber nur schulen kann, was zu seinem Aufgabenbereich gehört:

„die Teilnahme an ... oder von mindestens 20 durchgeführten unter Aufsicht von Polizeibeamten oder Transportbegleitern begleiteten Großraum- oder Schwertransporten mit Abfahrtskontrollen“

Die Abfahrtskontrollen sind hier nicht weiter definiert und es stellt sich die Frage wie weit die Ausbildung über den eigentlichen Tätigkeitsbereich des Transportbegleiters hinausgehen soll. Die Durchführung der Abfahrtskontrolle gemäß Rd. Nr. 126 der VwV zu §29 Absatz 3 StVO erscheint hierbei angemessen, d.h. die Überprüfung der im Erlaubnisbescheid festgelegten Abmessungen. Eine Überprüfung gemäß Rd. Nr. 127 jedoch (Einsatz eines Sachverständigen bei Transporten über 100 t mit Nachweis durch ein Gutachten) geht weit über den Tätigkeitsbereich des Transportbegleiters hinaus.

Vorschlag: „... oder von mindestens 20 durchgeführten unter Aufsicht von Polizeibeamten oder Transportbegleitern begleiteten Großraum- oder Schwertransporten mit **Abfahrtskontrollen zur Prüfung der festgelegten Abmessungen.**“

Vorschlag ergänzend redaktionell: ... durch die Polizei oder Transportbegleiter (Transportbegleiter ohne „-n“)

Zu Absatz 1, Ziffer 4.: erforderliche Fahrerlaubnis

Neben der erforderlichen Fahrerlaubnis für das eingesetzte Begleitfahrzeug, sollte der Fahrzeugführende auch über eine Schulungsbescheinigung für BF3 Fahrzeuge und Streckenkenntnis verfügen.

Vorschlag: Ziffer 4. sollte wie folgt gefasst werden:

4. eine für das Führen von dem Transportbegleitungsunternehmen eingesetzten Begleitfahrzeugen erforderliche gültige Fahrerlaubnis, den Besitz eines Berechtigungsausweises nach dem Muster VkB1. 1992, S. 478 mit einjähriger Fahrpraxis sowie Streckenkenntnis. Soweit eine Streckenkenntnis nicht gegeben ist, kann diese z. B. durch zeitlich vor dem Transport durchgeführte Streckenerkundungen kompensiert werden.

Zu Absatz 1, Ziffer 5: Sprachniveau B 2

Wie wird das Sprachniveau B 2 nachgewiesen?

Wie erfolgt der Nachweis bei Personen, deren Muttersprache Deutsch ist? Müssen diese ebenfalls B 2 nachweisen?



BAUINDUSTRIE



Zu Absatz 2 Ziffer 1: Der Umfang der Kenntnisse sollte um die StVZO ergänzt werden, da diese die Vorschriften der Fahrzeugtechnik abdeckt.

Vorschlag: Kenntnisse über das Straßenverkehrsrecht, insbesondere **der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** und der Verkehrsregelungen der Straßenverkehrs-Ordnung ...

Zu Absatz 3: Modus der Weiterbildung:

Es ist vorgesehen, dass die Weiterbildung im Abstand von 5 Jahren zu wiederholen ist. Es ist davon auszugehen, dass mit Einführung der StTbV eine Welle von Schulungen eintreten wird, die dann zeitversetzt alle 5 Jahre wieder auftritt und zu extremen Auslastungsengpässen bei den Ausbildungsstätten führen wird. Eine Entzerrung wäre hier für alle Beteiligten sehr hilfreich. Als vorbildliches Modell verweisen wir auf die Regelungen aus dem Gefahrgutrecht, wonach die anstehende Weiterbildung bereits deutlich vor Ablauffrist der 5 Jahre durchgeführt werden kann (maximal ein Jahr vor Ablauf), der Gültigkeitszeitraum der Weiterbildung sich aber dennoch erst nach Ablauf anschließt. Dadurch verteilt sich die Nachfrage nach Schulungen besser und die Transportbegleiter „verlieren“ keine Gültigkeitszeit.

Vorschlag:

(3) Fünf Jahre nach dem Abschluss der theoretischen Schulung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 hat ein Transportbegleiter eine Weiterbildung im Umfang von mindestens 40 Unterrichtseinheiten abzuschließen, um die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten.

Die Schulungsbescheinigung wird erneuert, wenn der Transportbegleiter die Teilnahme an einer Weiterbildung nachweist:

- a) **Innerhalb von zwölf Monaten** vor Ablauf der Schulungsbescheinigung. Die zuständige Behörde stellt eine neue, für eine Dauer von fünf Jahren gültige Schulungsbescheinigung aus, deren Geltungsdauer mit dem Datum des Ablaufs der vorherigen Bescheinigung beginnt.
- b) **Vor der Frist von zwölf Monaten** vor Ablauf der Schulungsbescheinigung. Die zuständige Behörde stellt eine neue, für eine Dauer von fünf Jahren gültige Schulungsbescheinigung aus, deren Geltungsdauer mit dem Datum beginnt, an dem die Weiterbildung abgeschlossen wurde.

Zu Absatz 4: Landesspezifische Verordnungen:

Wir fordern hier sehr eindringlich ein bundeseinheitlich abgestimmtes Verfahren. Die Chance, mit der StTbV einen einheitlichen Maßstab zu setzen, sollte von allen Ländern angenommen und mit Augenmaß im Sinne der Branche umgesetzt werden. Ein Flickenteppich von Ländern mit und ohne Rechtsverordnungen oder mit unterschiedlichen Regelungen ist unbedingt zu vermeiden.

Zu Absatz 4 Ziffer 1: für alle Ausbildungsstätten müssen klare Anforderungen bestehen, d.h. für Einrichtungen der Länder wie auch für private Ausbildungsstätten. Dies ist zwingend nötig zur



BAUINDUSTRIE



Sicherstellung einheitlicher Standards. Die einfache Bestimmung einer nach Landesrecht bestehenden Bildungseinrichtung als Ausbildungsstätte könnte zu einer Wettbewerbsverzerrung führen. Auch die nach Landesrecht bestehenden Bildungseinrichtungen sollten das Anerkennungsverfahren durchlaufen.

Vorschlag: die **Anerkennung** von nach Landesrecht bestehenden Bildungseinrichtungen als Ausbildungsstätte;

Zu Absatz 4 Ziffer 3: hier wurden die Transportbegleiter vergessen, die nach § 5 Absatz 1 Ziffer 2, die praktische Schulung durchführen können.

Vorschlag: die näheren Einzelheiten zur Ausgestaltung der theoretischen Schulung einschließlich der schriftlichen und mündlichen Prüfung und der Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Großraum- und/oder Schwertransporten durch die Polizei **oder Transportbegleiter**.

§ 6 Dauer der Übertragung und Geltungsbereich

Zu Absatz 2: Wir gehen davon aus, dass es nicht vorgesehen ist, dass die Transportbegleitunternehmen selbst auch Großraum- und/oder Schwertransporte durchführen.

Vorschlag: Die Übertragung berechtigt es dem Transportbegleitungsunternehmen, im gesamten Bundesgebiet **Transportbegleitungen von Großraum- und/oder Schwertransporten** durchzuführen.

§ 7 Begleitfahrzeug und Bekleidung; Ausweis; Rechtsverordnungen der Länder

Zu Absatz 1: Der Verweis auf die Merkblätter der Jahre 1992, 2003 und 2015 in Bezug auf die Fahrzeugausstattung ist zwar richtig, schließt aber keine zukünftigen Änderungen ein.

Vorschlag: Ergänzung z.B. „in der jeweils gültigen Fassung“.

Zu Absatz 2: Warnkleidung

Die Vorgabe der Aufschrift „Transportbegleitung mit Weisungsrecht“ ist für die Praxis wenig hilfreich, da die Verkehrsteilnehmer mit dem Begriff nichts anzufangen wissen. Eine Beschriftung mit dieser langen Bezeichnung ist aufgrund der zwangsläufig kleinen Schrift schlecht lesbar. Wir empfehlen einen plakativen Begriff wie etwa „Transportbegleiter“, „Hilfspolizei“ oder alternativ ein Verzicht auf sperrige Beschriftungs-Wortungetüme.



BAUINDUSTRIE



Zu Absatz 4: Ausweis

Die Landesregierungen können die Gestaltung und Ausstellung des Ausweises durch Rechtsverordnung regeln.

Wir wiederholen hier unseren eindringlichen Appell **für bundesweit einheitliche Regelungen**. Dies betrifft vor allem auch einen einheitlichen Ausweis für die Transportbegleiter. Ein länderspezifischer Flickenteppich ist hier unbedingt zu vermeiden. Es ist nicht zumutbar, eine Sammlung von bis zu 16 Länder-Ausweisen mit sich zu führen oder individuell kennen zu müssen.

§ 8 Einsatz von weiteren Helfern

Zu Absatz 1: Auch der Einsatz von BF3 Fahrzeugen sollte dem Transportbegleitungsunternehmen ermöglicht werden, um einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Vorschlag: Folgender Satz sollte ergänzt werden:

Weiterhin kann das Transportbegleitungsunternehmen BF3 Fahrzeuge einsetzen, bei dem der Fahrzeugführende im Besitz eines Berechtigungsausweises nach dem Muster VkB1. 1992, S. 478 ist.

§ 10 Überprüfung

Zu Absatz 2 Ziffer 1.: Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob ... die Begleitfahrzeuge den Anforderungen nach § 7 Absatz 1 genügen, ...

Die Überprüfung der Begleitfahrzeuge durch Behördenvertreter verursacht vermeidbaren Aufwand und zusätzliche Kosten. Wir empfehlen hier die Überprüfung durch die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO berechtigten Personen oder durch akkreditierte Sachverständige von amtlich anerkannten Überwachungsorganisation, die sich durch Effizienz und Sachkunde auszeichnen.

Vorschlag: Die regelmäßige Prüfung der Begleitfahrzeuge sollte durch die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO berechtigten Personen oder durch akkreditierte Sachverständige von amtlich anerkannten Überwachungsorganisation durchgeführt werden, vorzugsweise im Rahmen der Hauptuntersuchung.

Zu Absatz 2 Ziffer 2: „Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob ... die Transportbegleiter ausreichend aus- und weitergebildet sind und ...“



BAUINDUSTRIE



Der Begriff „ausreichend“ ist hier irreführend, da der Schulungsbedarf in § 5 Absatz 3 StTbV klar geregelt ist. Eine qualitative Einstufung der Aus- oder Weiterbildung ist in der Verordnung nirgends vorgesehen. Insofern kann es nur eine Unterscheidung zwischen „geschult“ und „nicht geschult“ geben.

Vorschlag: Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob ... die Transportbegleiter **gemäß § 5 Absatz 3** aus- und weitergebildet sind ...“

Frankfurt am Main, den 13. April 2022