

02.06.23**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - In

zu **Punkt ...** der 1034. Sitzung des Bundesrates am 16. Juni 2023

**Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-
Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßen-
verkehrsrechtlicher Vorschriften**

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat,

der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe
folgender Änderungen zuzustimmen:Vk 1. Zu Artikel 1 (§ 3 Absatz 1 Nummer 1 StTbV)

In Artikel 1 § 3 Absatz 1 Nummer 1 sind die Wörter „Absatz 3 und 9 Satz 1
bis 3“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 und Absatz 9 Satz 1 bis 3“ zu
ersetzen.

Begründung:

Die Verweisung ist ungenau. § 45 Absatz 3 enthält in Satz 2 und 3 Regelungen
zur Aufstellung von Verkehrszeichen durch die Straßenbaubehörden, die im
Fall der Transportbegleitung nicht einschlägig sind, da die von den Transport-
begleitern angeordneten Verkehrszeichen auf den Wechselverkehrszeichen-
gebern der Begleitfahrzeuge angezeigt werden.

...

Vk 2. Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 6 Satz 2 StTbV)

In Artikel 1 § 4 Absatz 6 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Durch die Streichung wird ein angemessenes Verhältnis hergestellt zwischen dem Interesse des Transportbegleitungsunternehmens an der Versicherbarkeit möglicher Schäden und dem Interesse des beleihenden Landes, vom Transportbegleitungsunternehmen verursachte Schäden nicht selbst tragen zu müssen. Durch eine Begrenzung der Mindestversicherungssumme auf 10 Millionen Euro je Schadensereignis in § 4 Absatz 6 Satz 1 StTbV wird bereits sichergestellt, dass die Versicherungsprämien für das Transportbegleitungsunternehmen bezahlbar bleiben. Eine Beschränkung der Jahresleistung des Versicherers in § 4 Absatz 6 Satz 2 StTbV würde dagegen bedeuten, dass das beleihende Land im Wege der Amtshaftung über die Jahresversicherungsleistung hinausgehende Schäden letztlich selbst zu tragen hätte, wenn es das Transportbegleitungsunternehmen aus der Freistellungserklärung nicht in Anspruch nehmen kann. Der Versicherer kann sich durch ein vertragliches Kündigungsrecht nach jedem Schadensereignis selbst gegen eine übermäßige Inanspruchnahme absichern.

In 3. Zu Artikel 1 (§ 5 Absatz 3 Satz 1 StTbV)

In Artikel 1 § 5 Absatz 3 Satz 1 ist das Wort „fünf“ durch das Wort „zweieinhalb“ zu ersetzen.

Als Folge ist

in § 6 Absatz 1 Satz 1 und 2 jeweils das Wort „fünf“ durch das Wort „zweieinhalb“ zu ersetzen.

Begründung:

Aufgrund vorliegender Erfahrungen bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Hilfspolizeibeamtinnen und -beamte zum Beispiel in Niedersachsen wird angeregt, die Erhaltungsfortbildungen/Nachschulungen der Transportbegleitenden in kürzerem Intervall stattfinden zu lassen. Gesetzesänderungen, technische Entwicklungen und die damit einhergehende Digitalisierung im Transportgewerbe lassen dies als notwendig erscheinen.

Sofern das Intervall für die Erhaltungsfortbildung/Nachschulungen für die Transportbegleitenden aus § 5 Absatz 3 StTbV wie vorgeschlagen verkürzt wird, müsste folglich auch die Übertragung der Berechtigung sowie die auf Antrag mögliche Verlängerung auf dieses Intervall angepasst werden.

- Vk 4. Zu Artikel 1 (§ 7 Absatz 3,
Absatz 4,
Absatz 5 StTbV) und
Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die Verordnung ist wie folgt zu ändern:

- a) In Artikel 1 ist § 7 wie folgt zu ändern:

- aa) Absatz 3 und 4 sind wie folgt zu fassen:

„(3) Die Transportbegleiter haben bei der Begleitung eines Großraum- oder Schwertransportes

1. den Nachweis der nach § 2 erteilten Anordnungsbefugnis durch eine – auch digitale – Kopie des Bescheides über die Übertragung der Anordnungsbefugnis an das Unternehmen, für das die Transportbegleiter tätig sind, und

2. den gültigen Ausweis über ihre jeweilige Aus- oder Fortbildung mitzuführen und den zu einer Kontrolle Berechtigten oder den von einer Anordnung Betroffenen auf Verlangen vorzulegen.

(4) Der Ausweis nach Absatz 3 Nummer 2 ist auf Antrag durch die nach Landesrecht zuständige Behörde auszustellen. Für den Ausweis ist ein Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.“

- bb) Absatz 5 ist aufzuheben.

- b) Artikel 4 ist aufzuheben.

Begründung:Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

Die Änderung dient der Entbürokratisierung. § 7 Absatz 4 sieht bislang vor, dass die Transportbegleiter ihre Aus- und Fortbildung sowie deren Gültigkeit durch die Eintragung einer Schlüsselzahl 300 gemäß Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung in den Kartenführerschein nachweisen, soweit ein deutscher Kartenführerschein ausgestellt werden kann. Die Nachweisführung der Aus- und Weiterbildung mittels Schlüsselzahl stellt einen hohen bürokratischen Aufwand dar. Der Führerschein des Transportbegleiters müsste alle fünf Jahre erneut ausgestellt werden. Dies verursacht sowohl bei den Fahrerlaubnisbehörden einen zusätzlichen Aufwand wie auch einen Zeit- und Kostenaufwand bei den Transportbegleitern. Zudem wäre eine Eintragung der Schlüsselzahl 300 bei Transportbegleitern mit ausländischem Führerschein nicht möglich (siehe hierzu § 7 Absatz 5 in der bisherigen Fassung).

Zur Verwaltungsvereinfachung sollen daher nach Absatz 3 Nummer 2 und Absatz 4 Satz 1 – neu – die Transportbegleiter den Nachweis über ihre Aus- oder Fortbildung durch ein von den nach Landesrecht zuständigen Behörden ausgestelltes Dokument erbringen. Zur Rechtsklarheit soll zudem der bisher gesondert in § 7 Absatz 3 enthaltene Nachweis der Anordnungsbefugnis in Absatz 3 Nummer 1 – neu – aufgenommen werden.

Die bisherigen Absätze 3 und 4 können zusammengefasst werden.

Um eine Einheitlichkeit der Ausweise nach Absatz 3 Nummer 2 – neu – im Interesse einer wirksamen Kontrolle sicherzustellen, wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung der obersten Landesbehörden ein Muster im Verkehrsblatt bekanntgeben.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Durch einen einheitlichen Ausweis über die Aus- oder Fortbildung in Absatz 3 Nummer 2 – neu – fällt zudem die Differenzierung zwischen Transportbegleitern mit deutschen oder ausländischen Führerscheinen weg. Dies führt zu einem geringeren Verwaltungsaufwand. Daher kann die in der bisherigen Fassung des § 7 Absatz 5 insoweit vorgesehene Verordnungsermächtigung mangels Regelungsbedürfnis entfallen.

Zu Buchstabe b

Die bisher in Artikel 4 vorgesehene Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung muss entfallen, da der Eintrag der Schlüsselzahl 300 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht mehr vorgesehen ist.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk) und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** (In)

empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende Entschließung zu fassen:

- Vk 5. a) Der Bundesrat begrüßt den Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung. Damit wird eine Grundlage geschaffen für die Beileitung von Privaten zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten. Durch den Einsatz privater Transportbegleiter werden die Polizeien der Länder entlastet, so dass Ressourcen freiwerden, die anderweitig genutzt werden können.
- b) Der Bundesrat bedauert die Übertragung der Verordnungsermächtigung auf die Länder. Der Bund beschränkt sich darauf, einen groben Rahmen für die Transportbegleitung zu setzen und überlässt den Ländern die Ausfllung desselben. Das sorgt für eine erhebliche Verzögerung, bis Großraum- und Schwertransporte im Bundesgebiet von Privaten begleitet werden können.
- c) Auch aus rechtlichen Gründen sieht der Bundesrat die Übertragung der Verordnungsermächtigung auf die Länder kritisch. Er regt eine Überprüfung der zitierten Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 9 des Straßenverkehrsgesetzes an.

Begründung:

Am Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung besteht ein großes Interesse, um die Polizeien der Länder von der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten.

Dass der bundeseinheitliche Ansatz in der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung nicht weit genug geht, führt zu einer nicht unerheblichen Verzögerung des Prozesses. Zwar listet die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung die Voraussetzungen auf, die eine Person erfüllen muss, um Großraum- und Schwertransporte begleiten zu dürfen. Unter anderem hat der Transportbegleiter nachzuweisen, dass er an einer theoretischen Schulung bei einer nach Landesrecht bestimmten oder anerkannten Ausbildungsstätte teilgenommen und eine schriftliche und mündliche Prüfung

bestanden hat. Die Bestimmung von nach Landesrecht bestehenden Bildungseinrichtungen als Ausbildungsstätten, die Regelung der Voraussetzungen und des Verfahrens für die Anerkennung von Ausbildungsstätten und die Ausgestaltung von Schulung und Prüfung werden jedoch den Ländern überlassen.

Somit kann auch nach dem Inkrafttreten der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung kein privater Transportbegleiter eingesetzt werden. Eine Transportbegleitung setzt vielmehr voraus, dass auf Landesebene von der Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht und landesrechtlich entweder eine Bildungseinrichtung als Ausbildungsstätte bestimmt oder das Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungsstätten sowie das Schulungs- und Prüfungswesen geregelt wird, um Transportbegleiter ausbilden und prüfen zu können.

Enthielte die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung selbst die Regelungen zur Ausbildung und Prüfung, die sie auf die Länder überträgt, könnten Transportbegleiter unmittelbar nach Bestimmung beziehungsweise Anerkennung von Ausbildungsstätten und Festlegung der Stellen, die die Prüfung abnehmen, geschult und geprüft werden. Ein Durchlaufen landesrechtlicher Verordnungsgebungsverfahren wäre (über die Bestimmung der nach Landesrecht zuständigen Stellen hinaus) entbehrlich.

Auch aus formellen Gründen wird die Übertragung der Verordnungsermächtigung auf die Länder kritisch gesehen. Eine verfassungsrechtliche Überprüfung wird angeregt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr stützt sich auf § 6 Absatz 9 des Straßenverkehrsgesetzes. Danach setzt die Übertragung der Ermächtigung auf die Landesregierungen voraus, dass besonderen regionalen Bedürfnissen angemessen Rechnung getragen wird. Die Darlegung dieser besonderen regionalen Bedürfnisse findet sich weder in der Verordnung selbst noch in der Begründung. Im Übrigen sind besondere regionale Bedürfnisse, denen durch die Übertragung der Verordnungsermächtigung auf die Länder angemessen Rechnung getragen würde, bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten aus Sicht des Bundesrates nicht erkennbar.

- In
6. a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die vorliegende Verordnung, da so nunmehr ein einheitlicher Rahmen zur Beleihung von Transportbegleitern zwecks Begleitung von Großraum- und Schwertransporten geschaffen wird. Auf diese Weise werden die aktuell noch zuständigen Länderpolizeien von diesen Aufgaben entlastet und können die freiwerdenden Kapazitäten zur Erfüllung ihrer originären Aufgaben nutzen.
 - b) Der Bundesrat hält es jedoch zur Unterstützung der schon bestehenden Auskunfts- und Unterrichtungspflichten aus § 9 StTbV für erforderlich, ein bundeseinheitliches Register zu schaffen, um einen bundeseinheitlichen übereinstimmenden Sachstand abbilden zu können und so zu ermöglichen, dass

Daten der Unternehmen zu jeder Tageszeit abgefragt werden können. Insofern bittet er die Bundesregierung, die Verordnung entsprechend anzupassen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Vor allem aus polizeilicher Sicht besteht ein hohes Interesse am Erlass der vorliegenden Verordnung, da in vielen anderen Ländern die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch die Länderpolizeien vollzogen wird. Auch aufgrund der zu erwartenden Zunahme an Großraum- und Schwertransporten durch den verstärkten Ausbau der Windkraft an Land unterstützt die vorliegende Verordnung nicht nur diese Entwicklung, sondern wird auch zu einer signifikanten Entlastung der Länderpolizeien führen.

In § 9 StTbV sind bereits jetzt ein Informationsrecht und eine Unterrichtungspflicht der Länder untereinander vorgesehen. Ebenso sind in den folgenden Paragraphen Maßgaben zur Überprüfung der Übertragung und zu damit einhergehenden Dokumentations- und Übermittlungsvorgaben festgehalten.

Vor dem Hintergrund, dass es auch in anderen Bereichen wie beispielsweise „Digitales Kontrollgerät-neu“ (DiKo-neu) oder der Technischen Unterwegskontrolle Schwierigkeiten mit einem länderübergreifenden Informationsaustausch oder der Übermittlung von Daten an den Bund gibt, sind hier bereits mit der Verordnung entsprechende Vorkehrungen zu treffen, damit sich dies im vorliegenden Fall nicht wiederholt. Insbesondere um einen bundeseinheitlichen übereinstimmenden Sachstand abbilden und Unternehmen zu jeder Tageszeit abfragen zu können, ist auch die Einführung eines Bundesregisters erforderlich. Dieses sollte den Kontrollorganen des Bundes und der Länder in einem einheitlichen Dateiformat zur Verfügung gestellt werden und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zentral betrieben werden.

Der Inhalt des Bundesregisters sollte sich an dem in § 9 Absatz 1 StTbV bereits vorgesehenen Informationsrecht und an der in Absatz 2 vorgesehenen Unterrichtungspflicht orientieren. Auch erscheint es sachdienlich, über ein solches Register Informationen zur Zuverlässigkeit einzelner Transportbegleiter auszutauschen. Darüber hinaus erscheint es auch grundsätzlich möglich, über ein solches Register die Aus- und Fortbildung der Transportbegleiter und deren Gültigkeit einzutragen, was eine Eintragung einer entsprechenden Schlüsselzahl in den Führerschein gemäß § 8 Absatz 4 StTbV überflüssig machen könnte.