

29.03.23

Vk - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

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

A. Problem und Ziel

Seit Jahren ist ein Anstieg an Großraum- oder 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 von Brückenbauteilen. Zugleich hat sich die Verkehrsdichte im Straßennetz deutlich erhöht. Das Aufgabenfeld bindet eine Vielzahl von Ressourcen bei den Polizeidienststellen der Länder, die aber anderweitig (zum Beispiel bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs an Unfallschwerpunkten oder bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit) dringend benötigt werden. Daneben werden Fahrwege von Großraum- oder Schwertransporten über die Grenzen der jeweiligen Zuständigkeit der Polizeidienststellen im einzelnen Bundesland, aber auch über die Grenzen der Bundesländer hinaus erlaubt bzw. genehmigt. Dies erfordert aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten nach Landesrecht eine Übergabe der Transportbegleitung an den jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen. Die dadurch entstehende Übergangsphase führt zu unnötigen Störungen des Verkehrsflusses durch geparkte Großraum- oder Schwertransportfahrzeuge. 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- oder Schwertransportfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum einher.

B. Lösung, Nutzen

Der Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung, mit der die Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten durch beliebige Private mit An-

ordnungsbefugnis an Stelle der Polizei ermöglicht wird, kann dem Problem entgegenwirken. Durch den Einsatz von Transportbegleitungsunternehmen werden die Polizeidienststellen der Länder entlastet. Die dadurch entstehenden Kapazitäten kann die Länderpolizei für prioritäre Aufgaben nutzen. Außerdem entsteht ein Zeit- und Organisationsgewinn für Transportunternehmen, da Transporte ohne Zuständigkeitswechsel und durchgehend begleitet werden können. Davon profitieren auch der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit, da Störungen durch geparkte Großraum- oder Schwertransportfahrzeuge wegen des Wegfalls der Zuständigkeitswechsel der Länderpolizei bzw. wegen des Wegfalls des Abrufens der Transportbegleitung für andere Aufgaben entfallen. Im Zusammenhang mit der Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung sind Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung, der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlich.

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Regelungen mit den damit verbundenen Belastungen für die Länderpolizeien oder Ausbau der Instrumentarien der Verwaltungshilfe mit gleichzeitiger erheblicher Mehrbelastung der Straßenverkehrsbehörden der Länder. Diese müssten vorab sämtliche mögliche Unwägbarkeiten mit Verkehrszeichenanordnungen präventiv zusätzlich aufzeigen.

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 ca. 56 Mio. Euro. Dem steht eine jährliche Entlastung von ca. 3,3 Mio. Euro gegenüber. Die jährlichen Bürokratiekosten für Informationspflichten betragen ca. 23.000 Euro (im Erfüllungsaufwand enthalten).

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Für den Bund entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Länderverwaltung beträgt insgesamt ca. 61.000 Euro. Dabei entfällt eine jährliche Entlastung in Höhe von ca. 18,6 Mio. Euro auf die Landespolizeistellen, welche einer Belastung der beliebigen Transportbegleitungsunternehmen in Höhe von 18,6 Mio. Euro gegenübersteht. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt ca. 642.000 Euro.

F. Weitere Kosten

Für die Beantragung der Führungszeugnisse fallen je Geschäftsführer und Transportbegleiter Gebühren in Höhe von ca. 13 Euro an. In diesem Zusammenhang etwaige weitere von den Ländern erhobene Gebühren sind nicht Regelungsbestandteil dieses Rechtsaktes.

29.03.23

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

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

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 29. März 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

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

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

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

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b, c und d, Nummer 2 und 9 Buchstabe b in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe a, Nummer 5 und 7, mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und mit Absatz 9 und des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176), an denen §§ 6 und 26a Absatz 1 durch Artikel 1 Nummer 6 und 16 des Gesetzes vom Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

Artikel 1

Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)

§ 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Großraum- oder Schwertransport: ein Transport, der nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung der Erlaubnis oder nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der Ausnahmegenehmigung bedarf;
2. Transportbegleitung: die Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten;
3. Anordnungsbefugnis: die Befugnis, bei einer Transportbegleitung Anordnungen zur Regelung des Verkehrs nach Maßgabe des § 3 zu erlassen;
4. Übertragung: die Übertragung der Anordnungsbefugnis auf ein Unternehmen durch eine nach Landesrecht zuständige Behörde;
5. Transportbegleitungsunternehmen: ein Unternehmen mit Anordnungsbefugnis;

6. Transportbegleiter: die von Transportbegleitungsunternehmen eingesetzte Person zur Transportbegleitung, die im Auftrag des Unternehmens Anordnungsbefugnisse ausübt;
7. Unterrichtseinheit: Unterrichtseinheit je 45 Minuten und
8. Polizei: die nach Bundes- oder Landesrecht für die Wahrnehmung von Aufgaben nach dieser Verordnung oder anderweitigem Recht zuständige Behörde, Polizei oder Verkehrspolizei.

§ 2

Übertragung der Anordnungsbefugnis bei der Transportbegleitung

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann einem Unternehmen für die Transportbegleitung die Anordnungsbefugnis übertragen.
- (2) Die Übertragung erfolgt auf Antrag und ist nach Maßgabe des § 6 Absatz 1 zu befristen. Der Antrag ist bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes zu stellen, in dem der Antragsteller
 1. seinen Sitz hat oder
 2. eine Zweigniederlassung hat, bei der eine Pflicht zur Eintragung in das Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister besteht.
- (3) Die Übertragung hat mit den Nebenbestimmungen zu erfolgen, die erforderlich sind, um eine ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben durch das Transportbegleitungsunternehmen zu gewährleisten.
- (4) Auf die in § 3 Absatz 3 und 4 genannten Pflichten ist im Übertragungsbescheid hinzuweisen.

§ 3

Ausübung der Anordnungsbefugnis

- (1) Ein Transportbegleitungsunternehmen hat zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung eines Großraum- oder Schwertransportes die Befugnis, den Verkehr durch die eingesetzten Transportbegleiter vor Ort zu regeln:

1. durch Verkehrszeichen nach Maßgabe des § 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 3 und 9 Satz 1 bis 3 der Straßenverkehrs-Ordnung und
2. durch Zeichen, Weisungen oder durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen nach Maßgabe der §§ 36a und 44 Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung.

(2) Verkehrszeichen sind durch lichttechnische Wechselverkehrszeichengeber bekanntzugeben, die am Begleitfahrzeug angebracht sind. Sie gehen den Anordnungen der ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.

(3) Transportbegleiter sind verpflichtet, die jeweilige Polizeidienststelle zwei Stunden vor dem geplanten Beginn eines Transportes und zwei Stunden vor dem geplanten Erreichen des jeweiligen Zuständigkeitsbereichs über den Zeitpunkt des Transportbeginns oder das Erreichen des jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zu unterrichten und die voraussichtliche Durchfahrtszeit anzugeben.

(4) Das Transportbegleitungsunternehmen darf die Anordnungsbefugnis nur ausüben, wenn es selbst und seine eingesetzten Transportbegleiter unabhängig von den Interessen sonstiger am jeweiligen Großraum- oder Schwertransport beteiligter Personen oder Unternehmen sind. Das Transportbegleitungsunternehmen muss dies vor jeder Transportbegleitung gegenüber der für den jeweiligen Transport zuständigen Behörde schriftlich oder elektronisch erklären.

(5) Der Vorrang der Zeichen und Weisungen der Polizei nach § 36a Satz 2 in Verbindung mit § 36 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt unberührt.

§ 4

Voraussetzungen für die Übertragung

(1) Die Übertragung darf nur erfolgen, wenn das Unternehmen, dem die Anordnungsbefugnis übertragen werden soll,

1. selbst zuverlässig ist und über eine zuverlässige Geschäftsführung verfügt;
2. über eine für die Aufgabenwahrnehmung hinreichende Zahl an Transportbegleitern verfügt, die
 - a) im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses mit dem Unternehmen beschäftigt sind,

- b) fachlich geeignet sind und
 - c) zuverlässig sind;
3. über eine für die Aufgabenwahrnehmung hinreichende Zahl geeigneter Begleitfahrzeuge und die für die Aufgabenwahrnehmung erforderliche Ausstattung für die Transportbegleiter verfügt;
 4. eine Versicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe entstehenden Schäden nach Maßgabe des Absatzes 6 nachweist und
 5. erklärt, dass es den Rechtsträger der für die Übertragung und Aufsicht nach Landesrecht zuständigen Behörden von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, die durch das Unternehmen, dessen eingesetzte Transportbegleiter oder dessen weitere Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen schuldhaft verursacht oder im Falle einer gesetzlichen verschuldensunabhängigen Haftung verursacht werden, freistellt.

(2) Die Zuverlässigkeit eines Mitglieds der Geschäftsführung eines Transportbegleitungsunternehmens im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 oder eines Transportbegleiters im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 Buchstabe c liegt insbesondere nicht vor:

1. bei einer Eintragung im Fahreignungsregister von mehr als drei Punkten;
2. bei einer rechtskräftigen Verurteilung
 - a) zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr wegen einer Straftat, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind, oder
 - b) zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 180 Tagessätzen wegen eines Gewalt- oder Verkehrsdeliktes, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind;
3. wenn eine Person nicht die Gewähr dafür bietet, dass sie für die freiheitlich-demokratische Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes eintritt, insbesondere wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass sie einzeln oder als Mitglied einer Vereinigung Bestrebungen und Tätigkeiten im Sinne des § 3 Absatz 1 des Bundesverfassungsschutzgesetzes vom 20. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2954, 2970), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2021 (BGBl. I S. 2274) geändert worden ist, verfolgt oder unterstützt oder in den letzten fünf Jahren verfolgt oder unterstützt hat.

(3) Die Zuverlässigkeit eines Transportbegleitungsunternehmens im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 liegt ferner insbesondere nicht vor, wenn

1. das Transportbegleitungsunternehmen gesetzlichen Pflichten, insbesondere seinen steuerrechtlichen oder sozialrechtlichen Verpflichtungen, nicht nachkommt oder
2. ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet ist.

(4) Die zuständige Behörde hat zur Durchführung der jeweiligen Zuverlässigkeitsprüfung bei einem Mitglied der Geschäftsführung eines Transportbegleitungsunternehmens oder einem Transportbegleiter einzuholen:

1. ein Führungszeugnis im Sinne des § 30a Absatz 1 Nummer 1 des Bundeszentralregistergesetzes nach Maßgabe des § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes und
2. eine Auskunft beim Fahreignungsregister.

Die zuständige Behörde hat die Daten nach Satz 1 Nummer 1 und 2

1. hinsichtlich eines Mitglieds der Geschäftsführung eines Transportbegleitungsunternehmens an dem Tag unverzüglich zu löschen, an dem
 - a) dieses Mitglied der Geschäftsführung eines Transportbegleitungsunternehmens seine Tätigkeit bei diesem Unternehmen beendet oder
 - b) die dem Transportbegleitungsunternehmen übertragene Anordnungsbefugnis bei der Transportbegleitung rechtswirksam endet,
2. hinsichtlich eines Transportbegleiters unverzüglich zu löschen
 - a) an dem Tag, an dem die dem Transportbegleitungsunternehmen übertragene Anordnungsbefugnis bei der Transportbegleitung rechtswirksam endet, oder
 - b) am Tag der Beendigung seiner Tätigkeit bei diesem Transportbegleitungsunternehmen.

Das Transportbegleitungsunternehmen hat der zuständigen Behörde den Tag der Beendigung der Tätigkeit hinsichtlich eines Mitglieds der Geschäftsführung oder eines Transportbegleiters bei diesem Transportbegleitungsunternehmen unverzüglich mitzuteilen.

(5) Das Transportbegleitungsunternehmen darf einen Transportbegleiter erstmals einsetzen, wenn der nach Landesrecht für die Übertragung zuständigen Behörde spätestens 14 Tage vor dem ersten Einsatz für diese Person die Informationen nach Absatz 4 Satz 1 vorgelegt werden. Die Informationen dürfen zum Zeitpunkt der Vorlage nicht älter als drei Monate sein.

(6) Für die Versicherung nach Absatz 1 Nummer 4 ist eine solche mit einer Mindestversicherungssumme für Personen- und Sachschäden und für sich daraus ergebende Vermögensschäden je Schadensereignis von 10 Millionen Euro für die Dauer der Übertragung nachzuweisen. Die Leistungen des Versicherers für alle innerhalb eines Versicherungsjahres verursachten Schäden können auf den doppelten Betrag der Mindestversicherungssumme begrenzt werden.

§ 5

Fachliche Eignung der Transportbegleiter, Rechtsverordnungen der Landesregierungen

(1) Die fachliche Eignung im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b setzt für Transportbegleiter voraus:

1. den Nachweis über eine theoretische Schulung im Umfang von mindestens 160 Unterrichtseinheiten bei einer nach Landesrecht bestimmten oder anerkannten Ausbildungsstätte, die durch eine schriftliche und mündliche Prüfung abgeschlossen wurde;
2. die Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Großraum- oder Schwertransporten durch die Polizei oder Transportbegleiter im Umfang von mindestens 95 Unterrichtseinheiten oder von mindestens 20 unter Aufsicht von Polizeibeamten oder Transportbegleitern begleiteten Großraum- oder Schwertransporten, davon mindestens 10 mit Abfahrtskontrolle;
3. die Vollendung des 21. Lebensjahres;
4. eine für das Führen von durch das Transportbegleitungsunternehmen eingesetzten Begleitfahrzeugen erforderliche gültige Fahrerlaubnis, die seit mindestens zwei Jahren besteht, und
5. das Sprachniveau B 1 des gemeinsamen Referenzrahmens für Sprache der deutschen Sprache in Wort und Schrift.

(2) Die theoretische Schulung nach Absatz 1 Nummer 1 hat sich auf folgende Inhalte zu erstrecken:

1. Straßenverkehrsrecht, insbesondere der Verkehrsregelungen der Straßenverkehrs-Ordnung, die in Bezug auf die sichere und geordnete Durchführung von Großraum- oder Schwertransporten erforderlich sind;

2. Verfahren zur Erteilung der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung und der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung, einschließlich der zugehörigen Verwaltungsvorschriften und ergänzenden Regelwerke;
3. Allgemeines Verwaltungsrecht, Polizei- und Ordnungsrecht der Länder, Verkehrsstrafrecht, Recht der Ordnungswidrigkeiten;
4. Schadensersatzrecht, insbesondere Amtshaftung;
5. Fahrzeugtechnik;
6. Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik;
7. Straßen- und Brückenbautechnik;
8. Baustatik;
9. Verkehrstechnik und
10. Verkehrspsychologie.

Zu den in Satz 1 Nummer 1 und 2 genannten Inhalten sind umfassende Kenntnisse zu vermitteln. Zu den in Satz 1 Nummer 3 bis 10 genannten Inhalten sind Grundkenntnisse zu vermitteln, soweit diese Kenntnisse in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der sicheren und geordneten Durchführung von Großraum- oder Schwertransporten stehen. In der schriftlichen und mündlichen Prüfung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ist der Erwerb der Kenntnisse nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 und 3 nachzuweisen.

(3) Spätestens fünf Jahre nach dem Abschluss der theoretischen Schulung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 hat ein Transportbegleiter eine Fortbildung im Umfang von mindestens 40 Unterrichtseinheiten bei einer nach Landesrecht bestimmten oder anerkannten Ausbildungsstätte abzuschließen, um die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten. Die Fortbildung ist im Abstand von jeweils höchstens fünf Jahren zu wiederholen.

(4) Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung regeln:

1. die Bestimmung von nach Landesrecht bestehenden Bildungseinrichtungen als Ausbildungsstätte;
2. die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung von Ausbildungsstätten und

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

(5) Die zuständigen Aus- oder Fortbildungsstätten haben den Transportbegleitern einen Nachweis über die Aus- oder Fortbildung mit Angabe des Gültigkeitszeitraums auszustellen, welcher im gesamten Bundesgebiet gilt.

§ 6

Dauer der Übertragung und Geltungsbereich

(1) Eine Übertragung gilt längstens für einen Zeitraum von fünf Jahren. Sie kann auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden, wenn die Anforderungen an die Übertragung nach den §§ 4 und 5 erfüllt sind.

(2) Die Übertragung berechtigt das Transportbegleitungsunternehmen, im gesamten Bundesgebiet Großraum- oder Schwertransporte zu begleiten.

§ 7

Begleitfahrzeug und Bekleidung, Nachweis, Rechtsverordnungen der Landesregierungen

(1) Für die Transportbegleitung einzusetzende Begleitfahrzeuge des Transportbegleitungsunternehmens müssen ausgestattet sein nach Maßgabe:

1. des Merkblatts zur Ausrüstung von firmeneigenen Begleitfahrzeugen mit Wechselverkehrszeichenanlage (VkBl. 1992, S. 218),
2. des Merkblatts über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten (VkBl. 2003, S. 786) und
3. des Merkblatts über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten (VkBl. 2015, S. 404).

(2) Die Transportbegleiter müssen bei der Begleitung eines Großraum- oder Schwertransportes auffällige Warnkleidung in fluoreszierendem Gelb tragen, die den Anforderungen

entspricht, die an Warnkleidung für Personen nach § 35 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung gestellt werden. Die Warnkleidung muss auf Seite des Rückens mit der Aufschrift „Transportbegleitung“ versehen sein.

(3) Die Transportbegleiter haben bei der Begleitung eines Großraum- oder Schwertransportes einen gültigen Nachweis mitzuführen und Berechtigten zur Kontrolle auszuhändigen, mit dem sie nachweisen, dass sie bei der Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten über die entsprechende Anordnungsbefugnis verfügen.

(4) Die Transportbegleiter müssen ihre Aus- oder Fortbildung und deren Gültigkeit durch den Eintrag der Schlüsselzahl 300 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung nachweisen, soweit ein deutscher Führerschein erteilt werden kann. Der Eintrag der Schlüsselzahl erfolgt durch die für die Erteilung von Fahrerlaubnissen zuständige Behörde, wenn mit einem Nachweis nach § 5 Absatz 5 dargelegt wird, dass die jeweilige Aus- oder Fortbildung erworben wurde.

(5) Die Landesregierungen können die Gestaltung und Ausstellung eines Nachweises für Transportbegleiter mit ausländischem Führerschein durch Rechtsverordnung regeln.

§ 8

Einsatz von weiteren Helfern

(1) Das Transportbegleitungsunternehmen kann sich zum Sichtbarmachen verkehrsrechtlicher Anordnungen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs eines Großraum- oder Schwertransportes der Mitwirkung einer natürlichen oder juristischen Person des Privatrechts bedienen, die über keine Anordnungsbefugnis verfügt.

(2) Der Einsatz von Verwaltungshelfern der Straßenverkehrsbehörde bleibt unberührt.

§ 9

Länderübergreifende Information

(1) Soweit eine nach Landesrecht zuständige Behörde Anhaltspunkte für Zweifel an dem Erfüllen der Voraussetzungen für die Übertragung durch ein Transportbegleitungsunternehmen hat, kann sie die zuständigen Behörden der anderen Länder um Informationen bitten, ob Erkenntnisse im Hinblick auf das Erfüllen der Voraussetzungen nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 bis 5, Absatz 2 Nummer 3, Absatz 3 Nummer 1 und § 5 Absatz 1 bis 3 für die Übertragung vorliegen.

(2) Eine nach Landesrecht zuständige Behörde, die eine Übertragung ausspricht oder verlängert, hat die zuständigen Behörden der anderen Länder danach unverzüglich über diese Übertragung oder Verlängerung zu unterrichten. Die Unterrichtungspflicht besteht auch im Fall einer Rücknahme nach § 11 oder eines Widerrufs nach § 12. § 13 gilt entsprechend.

§ 10

Überprüfung, Rechtsverordnungen der Landesregierungen

(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde überprüft und beaufsichtigt die Transportbegleitungsunternehmen sowie die eingesetzten Transportbegleiter.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat in regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob

1. die Begleitfahrzeuge den Anforderungen nach § 7 Absatz 1 genügen,
2. die Transportbegleiter ausreichend aus- und fortgebildet sowie zuverlässig sind und
3. die sonstigen Pflichten auf Grund dieser Verordnung und der auf ihr beruhenden Rechtsverordnungen des jeweiligen Landes erfüllt werden.

(3) Die Landesregierungen können die näheren Einzelheiten zu der Prüfung nach Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 durch Rechtsverordnung regeln.

(4) Allgemeine Kontrollen der Polizeien bleiben unberührt.

§ 11

Rücknahme einer Übertragung

Eine Übertragung ist durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zurückzunehmen, wenn das Transportbegleitungsunternehmen die Übertragung erwirkt hat:

1. durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung oder
2. durch eine falsche oder irreführende Angabe in Bezug auf das Erfüllen der Anforderungen nach den §§ 4 und 5 Absatz 1 bis 3, auf Grund derer die Übertragung erteilt wurde.

Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Rücknahme von Verwaltungsakten unberührt.

§ 12

Widerruf einer Übertragung

Eine Übertragung soll durch die nach Landesrecht zuständige Behörde widerrufen werden, wenn das Unternehmen wiederholt Verpflichtungen nach dieser Verordnung oder anderen auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen nicht ordnungsgemäß erfüllt. Dies gilt auch bei einem einmaligen groben Verstoß gegen die genannten Verordnungen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten unberührt.

§ 13

Verfahren der zuständigen Behörden bei der Überprüfung

(1) Die nach Landesrecht zuständigen Polizeibehörden sowie die für die Übertragung oder für die Überprüfung und Beaufsichtigung der Transportbegleitungsunternehmen nach Landesrecht zuständigen Behörden haben die in § 4 Absatz 4 und § 5 Absatz 1 bis 3 genannten Informationen einschließlich Adressdaten, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der fachlichen Eignung und der Zuverlässigkeit des Transportbegleiters nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b und c schließen lassen, den jeweils nach Landesrecht für die Übertragung, die Überprüfung der Übertragung und die Beaufsichtigung nach § 10 Absatz 1 zuständigen Behörden zu übermitteln, soweit diese Informationen für die Prüfung der Rücknahme nach § 11 oder des Widerrufs nach § 12 aus der Sicht der übermittelnden Stelle im Einzelfall jeweils erforderlich sind.

(2) Im Fall eines erheblichen Mangels eines Begleitfahrzeuges können die nach Landesrecht zuständigen Polizeibehörden sowie die für die Übertragung oder für die Überprüfung und Beaufsichtigung der Transportbegleitungsunternehmen nach Landesrecht zuständigen Behörden den Mangel, das Kennzeichen des Begleitfahrzeugs und das betroffene Transportbegleitungsunternehmen erfassen und den jeweils nach Landesrecht für die Übertragung, die Überprüfung der Übertragung und die Beaufsichtigung nach § 10 Absatz 1 zuständigen Behörden übermitteln.

(3) Die nach Landesrecht für die Rücknahme oder den Widerruf zuständigen Behörden dürfen die Informationen nach Absatz 1 und 2 erheben, speichern und bis zum rechtskräftigen Abschluss der Prüfung der Rücknahme oder des Widerrufs bezüglich einer Übertragung nach § 2 verwenden, soweit dies im Einzelfall hierfür jeweils erforderlich ist. Soweit die nach Absatz 1 übermittelten Informationen für die Überprüfung nicht mehr erforderlich sind, sind diese Informationen jeweils einschließlich personenbezogener Daten von den zuständigen Behörden unverzüglich

1. bei Speicherung in Papierform zu vernichten und
2. bei Speicherung in elektronischer Form zu löschen.

§ 14

Evaluierung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr evaluiert die Regelungen dieser Verordnung bis zum 31. Dezember ... [einsetzen: Jahreszahl des fünften auf das Inkrafttreten folgende Kalenderjahr].

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

„§ 36a

Zeichen und Weisungen bei Transportbegleitung
mit Anordnungsbefugnis

Die Zeichen und Weisungen eines Transportbegleiters nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung, die dieser in entsprechender Anwendung des § 36 Absatz 1 bis 4 gibt, sind zu befolgen. Zeichen und Weisungen der Polizei gehen den Zeichen und Weisungen eines Transportbegleiters vor.“

2. In § 44 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Transportbegleiter nach § 1 Nummer 6 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung sind befugt, den Verkehr nach Maßgabe des § 3 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung zu regeln.“

3. § 49 Absatz 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. entgegen § 36 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3 oder 4, oder entgegen § 36 Absatz 5 Satz 4 oder § 36a Satz 1 ein Zeichen, eine Weisung oder eine Anweisung nicht befolgt,“.

Artikel 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

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

„128a	Weisung eines Transportbegleiters bei einem Großraum- oder Schwertransport nicht befolgt	§ 36a Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 1	20 €“.
-------	--	--------------------------------------	--------

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

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„129a	Zeichen eines Transportbegleiters bei einem Großraum- oder Schwertransport nicht befolgt	§ 36a Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 1	70 €“.

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Der Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist, wird folgende laufende Nummer 28 angefügt:

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
„28	300. Transportbegleiter, der Inhaber eines Nachweises über eine Aus- oder Fortbildung nach der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung ist, für den Gültigkeitszeitraum des Nachweises (zum Beispiel: 300.01.01.2028)“.

Artikel 5
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Seit Jahren ist ein Anstieg an Großraum- oder 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 von Brückenbauteilen. Zugleich hat sich die Verkehrsdichte im Straßennetz deutlich erhöht. Das Aufgabenfeld bindet eine Vielzahl von Ressourcen bei den Polizeidienststellen der Länder, die aber anderweitig (zum Beispiel bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs an Unfallschwerpunkten oder bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit) dringend benötigt werden. Daneben werden Fahrtwege von Großraum- oder Schwertransporten über die Grenzen der jeweiligen Zuständigkeit der Polizeidienststellen im einzelnen Bundesland, aber auch über die Grenzen der Bundesländer hinaus erlaubt bzw. genehmigt. Dies erfordert aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten nach Landesrecht eine Übergabe der Transportbegleitung an den jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen. Die dadurch entstehende Übergangsphase führt zu unnötigen Störungen des Verkehrsflusses durch geparkte Großraum- oder Schwertransportfahrzeuge. 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- oder Schwertransportfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum einher.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dieser Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden in Ausfüllung der im Straßenverkehrsgesetz (StVG) geschaffenen Ermächtigung (Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021, BGBl. I S. 3091) die Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten durch beliehene Unternehmen ermöglicht (Artikel 1) und durch Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung (Artikel 2) sowie der Bußgeldkatalog-Verordnung (Artikel 3) die Verkehrssicherheit im bundesweiten Straßennetz verbessert. Gefahrensituationen durch Übergaben eines Großraum- oder Schwertransportes zwischen den Polizeidienststellen können so künftig im

öffentlichen Straßenraum vermieden, Parkraum für die Übergabe an überfüllten Parkplätzen muss nicht mehr unnötig in Anspruch genommen und Informationsdefizite über den Transport, die bei wechselnden Transportbegleitern entstehen können, werden verringert. Darüber hinaus entsteht für die Transportwirtschaft der Vorteil, dass Transporte in einem Zuge durchgehend begleitet und auf diese Weise ein spürbarer Zeitgewinn und damit verbundene Kostenvorteile erzielt werden können. Zusätzlich sind solche Transporte zeitlich besser disponierbar.

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

Daneben können die Länder Verwaltungshelfer für diesen Bereich einsetzen. Diese setzen während des Transportes die Verkehrszeichenanordnungen der Straßenverkehrsbehörden oder des Transportbegleiters vor Ort ohne eigene Ermessensentscheidung um. Den Ländern wird damit eine umfassende Möglichkeit eröffnet, die Polizei von der Aufgabe der Transportbegleitung vollständig zu entlasten.

Dafür ist weiterhin eine Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung erforderlich, um den Transportbegleitern die entsprechenden Befugnisse gegenüber den Verkehrsteilnehmern einräumen zu können und den Verstoß gegen solche Anordnungen bußgeldrechtlich belegen zu können. Die Eintragung des Nachweises der Aus- oder Fortbildung eines Transportbegleiters in seinen Führerschein erfordert zudem eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (Artikel 4).

III. Alternativen

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

IV. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

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

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

3.1. Darstellung der Fallzahlen

Gemäß einer Länderabfrage der AG VPA vom 13. Oktober 2015 betrug die Anzahl an polizeilich begleiteten Großraum- oder Schwertransporten im Jahr 2014 in Deutschland 136.377. Die Werte in den einzelnen Ländern sind dabei nicht vergleichbar, da zum Beispiel in Baden-Württemberg ausschließlich die Anzahl der erlassenen Gebührenbescheide erfasst wird. Bei Dauererlaubnissen, Dauergenehmigungen sowie einer Vielzahl von Großraum- oder Schwertransportbegleitungen des gleichen Unternehmens werden teilweise die verschiedenen Transportbegleitungen in einem Gebührenbescheid zusammengefasst. Die tatsächliche Anzahl der polizeilich begleiteten Transporte liegt somit höher als die der erlassenen Gebührenbescheide. Die Gesamtzahl der bei VEMAGS (VErfahrensMANagement für Großraum- oder Schwertransporte) eingegangenen Anträgen lag im Jahr 2014 bei 380.045. In Relation zu den erhobenen polizeilich begleiteten Großraum- oder Schwertransporten im Jahr 2014 in Deutschland von 136.377 machen diese ca. 36 % aus. Das Niveau der Anträge hat sich nach einem extremen Anstieg im Jahr 2017 auf ein Niveau von ca. 420.000 pro Jahr eingependelt.

Die Zahl der zukünftig von Transportbegleitungsunternehmen übernommenen Begleitungen, welche bisher durch die Polizei durchgeführt wurden, wird hier mit 80 % angenommen. Im Einklang mit den Berechnungen zum Erfüllungsaufwand im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO; BAnz AT 15.11.2021 B1) werden weiterhin annahmegoß 20 % der ursprünglich polizeilich begleiteten Transporte von Verwaltungshelfern be-

gleitet. Es wird somit davon ausgegangen, dass zukünftig keine Großraum- oder Schwertransporte mehr polizeilich begleitet werden. Vor diesem Hintergrund werden künftig ca. 160 Transportbegleitungsunternehmen und ca. 800 Transportbegleiter tätig sein.

Die Berechnungen basieren auf Einschätzungen eines Polizeiverwaltungsamtes, der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. und eigenen Abschätzungen.

3.2. Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Für die Wirtschaft beträgt der einmalige Erfüllungsaufwand ca. 56 Mio. Euro; zudem besteht eine jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes von ca. 3,3 Mio. Euro.

3.2.1. Einmaliger Erfüllungsaufwand

3.2.1.1. Ausbildung des Transportbegleitpersonals

Um die fachliche Eignung des Personals sicherzustellen, bedarf es der theoretischen Schulung (mindestens 120 Stunden/160 Unterrichtseinheiten) und der Teilnahme an praktischen Begleitungen bei der Polizei (mindestens 71,25 Stunden/95 Unterrichtseinheiten oder an mindestens 20 Großraum- oder Schwertransporten mit Abfahrtskontrolle). Insgesamt belaufen sich die einmaligen Personalkosten auf ca. 4,2 Mio. Euro ($191,25 \text{ Stunden} \times 800 \text{ Begleitpersonen} \times 27,50 \text{ Euro/Std.}$). Dabei wird der Lohnkostensatz mittleres Qualifikationsniveau für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei angesetzt (Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand 2018).

Zudem entstehen einmalige Sachkosten in Folge der theoretischen und praktischen Schulungen. Für die 120-stündigen Schulungen fallen einmalig insgesamt ca. 290.000 Euro an und für die praktische Begleitung bei der Polizei einmalig ca. 163.000 Euro an.

3.2.1.2. Zuverlässigkeit des Transportbegleitungsunternehmens und der Transportbegleitperson (Informationspflichten)

Für die Beantragung eines Führungszeugnisses werden je Geschäftsführer und Transportbegleiter zwei Stunden angesetzt. Daraus folgen einmalige Personalkosten in Höhe von ca. 64 Tsd. Euro ($(2 \text{ Stunden} \times 800 \text{ Transportbegleiter}) \times 27,50 \text{ Euro/Std.} + (2 \text{ Stunden} \times 160 \text{ Geschäftsführer} \times 63,40 \text{ Euro/Std.})$). Dabei wird der Lohnkostensatz mittleres Qualifikationsniveau für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei angesetzt.

3.2.1.3. Beschaffung der Transportbegleitungsfahrzeuge

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 Transportbegleitungsunternehmen angenommen. Bei geschätzten 80.000 Euro Anschaffungskosten je Begleitfahrzeug belaufen sich die einmaligen Sachkosten insgesamt auf ca. 51,2 Mio. Euro ($80.000 \text{ Euro} \times 4 \text{ Begleitfahrzeuge} \times 160 \text{ Unternehmen}$).

3.2.1.4. Weitere Nachweise hinsichtlich der Transportbegleitungsfahrzeuge und der Transportbegleiter (Informationspflichten)

Zum Nachweis der hinreichenden Anzahl an geeigneten Begleitfahrzeugen und der erforderlichen Anzahl an Mitarbeitern, der Versicherung sowie der Freistellung von Ansprüchen Dritter werden insgesamt 4,25 Stunden je Unternehmen angenommen. Daraus ergeben sich einmalige Personalkosten in Höhe von ca. 43 Tsd. Euro ($4,25 \text{ Stunden} \times 160 \text{ beliehene Unternehmen} \times 63,40 \text{ Euro/Std.}$); Personalkosten je Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei (hohes Qualifikationsniveau).

Hinzu kommen weitere einmalige Personalkosten in Höhe von ca. 8.800 Euro für das Zusammenstellen und Versenden der erforderlichen Unterlagen. Diese können grob mit zwei Stunden je Unternehmen geschätzt werden ($2 \text{ Std.} \times 160 \text{ Transportbegleitungsunternehmen} \times 27,50 \text{ Euro/Std.}$); Personalkosten je Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei (mittleres Qualifikationsniveau).

Der Beschluss des Staatssekretärs-Ausschusses zur besseren Rechtssetzung und zum Bürokratieabbau vom 26. November 2019 (insbesondere hinsichtlich der Anschaffung oder Nachrüstung von Maschinen, Anlagen, Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen) wurde berücksichtigt.

3.2.2. Jährlicher Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft (Transportbegleitungsunternehmen und Transportunternehmen) beträgt die jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes 3,3 Mio. Euro. Diese resultiert im Wesentlichen aus folgenden Vorgaben:

3.2.2.1. Bundesweite Begleitung der Transportunternehmen

Die Möglichkeit, private Transportbegleitungsunternehmen in Anspruch zu nehmen, erhöht die Planungssicherheit für die Transportunternehmen. Die Transportbegleitungsunternehmen sind zeitlich flexibler und effizienter, da sie keine weiteren Aufgaben erfüllen müssen und ein möglicher Zuständigkeitswechsel entfällt. Außerdem können sie die Transporte bundesweit begleiten. 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 ca. 3,5 Mio. Euro für Personal ($0,5 \text{ Stunden Zeitersparnis} \times 2 \text{ Mitarbeiter} \times 27,50 \text{ Euro/Std.} \times 128.000 \text{ Transporte jährlich}$).

3.2.2.2. Fortbildung der Transportbegleiter

Alle fünf Jahre nach Abschluss der theoretischen Schulung der Transportbegleiter erfolgt eine Fortbildung im Umfang von mindestens 40 Unterrichtseinheiten. Für die Fortbildung belaufen sich die jährlichen Personalkosten auf ca. 132 Tsd. Euro ($30 \text{ Stunden} \times 800 \text{ Begleitpersonen} \times 27,50 \text{ Euro/Std.} \div 5 \text{ Jahre}$). Außerdem fallen für die Fortbildung jährlich ca. 15 Tsd. Euro an Sachkosten an.

3.2.2.3. Verlängerung der Anordnungsbefugnis (Informationspflichten)

Die Anordnungsbefugnis ist auf höchstens fünf Jahre befristet und kann verlängert werden. Für die Erbringung der Nachweispflichten werden 2 Stunden für die Beantragung von Führungszeugnissen, 4,25 Stunden zum Nachweis der hinreichenden Anzahl an geeigneten Begleitfahrzeugen und der erforderlichen Anzahl an Mitarbeitern, der Bereitschaftserklärung, der Versicherung sowie der Freistellung von Ansprüchen Dritter sowie 2 Stunden für das Zusammenstellen und Versenden der Unterlagen angenommen. Die Kosten für die Verlängerung der Beleihung alle 5 Jahre betragen ca. 730 Euro je beliehenem Unternehmen; damit ergeben sich jährliche Personalkosten in Höhe von 23.000 Euro ($730 \text{ Euro} \times 160 \text{ Transportbegleitungsunternehmen} \div 5 \text{ Jahre}$).

Bei Berücksichtigung der „One in, one out-Regel“ wird die unmittelbare Entlastung der Wirtschaft von der Belastung in Abzug gebracht, sodass hinsichtlich dieses Vorhabens ein „Out“ von ca. 3,3 Mio. Euro besteht.

3.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung (Länder und Kommunen)

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beträgt ca. 642.000 Euro und der jährliche Erfüllungsaufwand ca. 61.000 Euro.

3.3.1. Einmaliger Erfüllungsaufwand

3.3.1.1. Prüfung der Nachweise und Unterlagen für die Übertragung der Anordnungsbefugnis

Die Bearbeitungsdauer für die Prüfung der Nachweise bzw. der Unterlagen und die anschließende Übertragung der Anordnungsbefugnis durch die nach Landesrecht zuständige Behörde beträgt je zu beleihendem Unternehmer durchschnittlich ca. 20 Stunden. Werden Mitarbeiter des gehobenen Dienstes eingesetzt, so beläuft sich der einmalige Personalaufwand auf ca. 131 Tsd. Euro (Personalkosten (40,80 Euro/Std. $\times$ 20 Stunden $\times$ 160 Transportbegleitungsunternehmen).

3.3.1.2. Zuverlässigkeitsprüfung der Transportbegleiter

Für die Prüfung der Zuverlässigkeitskriterien, wie zum Beispiel das Vorliegen einer Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe, wird eine Stunde Arbeitsaufwand von Beamten im gehobenen Dienst der nach Landesrecht zuständigen Behörden angenommen. Bei angenommenen 800 Begleitpersonen mit Anordnungsbefugnissen entsteht ein einmaliger Personalaufwand in Höhe von ca. 33 Tsd. Euro mit einem zeitlichen Aufwand in Höhe von ca. 800 Stunden (800 Begleitpersonen $\times$ 1 Stunde/Zuverlässigkeitsprüfung $\times$ 40,80 Euro/Std.).

3.3.1.3. Theoretische Schulung der Transportbegleiter

Unter der Annahme, dass die Schulungen des Personals der beliebigen Unternehmen durch die öffentliche Verwaltung durchgeführt werden, fällt Erfüllungsaufwand für die Verwaltung an. Bei 800 Transportbegleitern wird von einer durchschnittlichen Klassengröße von 20 Personen ausgegangen und damit von 40 Klassen. Da für die Schulung insgesamt 120 Stunden vorgesehen sind, werden Lehrkräfte (zum Beispiel Polizeibeamte, Fahrlehrer, Verkehrspsychologen) für 4.800 Stunden (40 Klassen $\times$ 120 Stunden = 4.800 Stunden) benötigt. Werden Lehrkräfte auf Landesebene im höheren Dienst eingesetzt, ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 290 Tsd. Euro (60,50 Euro/Std. $\times$ 4.800 Stunden).

3.3.1.4. Praktische Schulung der Transportbegleiter

Zum Nachweis der fachlichen Eignung müssen die Transportbegleiter-Bewerberinnen und -Bewerber an einer praktischen Transportbegleitung von Großraum- oder Schwertransporten durch die Polizei oder Transportbegleiter im Umfang von mindestens 95 Unterrichtseinheiten oder von mindestens 20 unter Aufsicht von Polizeibeamten oder Transportbegleitern begleiteten Großraum- oder Schwertransporten, davon 10 mit Abfahrtskontrolle, teilnehmen. Da sich am grundsätzlichen Ablauf eines Großraum- oder Schwertransportes nichts ändert und die Polizei eine gebührenfähige Leistung erbringt, darf nur der Mehraufwand in Höhe von 5 Stunden je Bewerber berücksichtigt werden. Bei erwarteten 800 Begleitpersonen beläuft sich der einmalige Personalaufwand bei der Polizei auf ca. 163 Tsd. Euro mit einem zeitlichen Aufwand in Höhe von ca. 4.000 Stunden ($40,80 \text{ Euro/Std.} \times 5 \text{ Stunden} \times 800 \text{ Begleitpersonen}$).

3.3.1.5. Eintragung der Aus- oder Fortbildung in den Führerschein

Bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden entsteht ein erhöhter Aufwand. Dieser hängt vom jeweiligen Verfahren vor Ort ab. Außerdem ist die Anzahl der Transportbegleiter mit inländischem Führerschein nicht bekannt. Daher lässt sich der Gesamtaufwand derzeit nicht beziffern. Es wird derzeit von einer maximalen Fallzahl in Höhe von 400 ausgegangen.

3.3.2. Jährlicher Erfüllungsaufwand

3.3.2.1. Transportbegleitung

Gemäß einer Länderabfrage der AG VPA vom 13. Oktober 2015 betrug die Gesamtsumme der geleisteten Einsatzstunden für begleitete Großraum- oder Schwertransporte 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 Länder betrug 55.823. Dementsprechend kann die Summe aller polizeilich geleisteten Arbeitsstunden in Deutschland approximativ berechnet werden: $198.046 \text{ Einsatzstunden} \div 55.823 \text{ polizeilich begleitete Transporte} = 3,55 \text{ Einsatzstunden pro Transport}$ ($3,55 \text{ Stunden} \times 160.000 \text{ Transporte deutschlandweit} = 568.000 \text{ polizeiliche Einsatzstunden pro Jahr in Deutschland}$). Unter der Annahme, dass deutschlandweit durch die Beleihung die polizeiliche Transportbegleitung um 128.000 Transporte (80 %) zurückgeht, beträgt die zeitliche Einsparung auf Seiten der Polizei insgesamt 454.400 Stunden ($3,55 \text{ Std.} \times 128.000 \text{ Transporte}$). Hieraus ergibt sich praktisch Einsparpotenzial an polizeilichen

Einsatzstunden mit einer jährlichen Entlastung von rund 18,6 Mio. Euro ($454.400 \text{ Std.} \times 40,80 \text{ Euro}$) auf der Seite der Landespolizei.

Die Aufgabe zur Begleitung der Großraum- oder Schwertransporte wird durch die nach Landesrecht zuständige Behörde auf die beliehenen Unternehmen übertragen. Der Erfüllungsaufwand der beliehenen Unternehmen zur Aufgabenwahrnehmung der Transportbegleitung ist demnach weiterhin der Länderverwaltung zuzuordnen. Die Polizeidienststellen werden zwar praktisch entlastet, der jährliche Erfüllungsaufwand auf der Seite der Verwaltung bleibt jedoch insgesamt unverändert.

3.3.2.2. Prüfung der Nachweise und Unterlagen für die Verlängerung der Beleihung

Da eine Voraussage über die jährliche zukünftige Beantragung derzeit nicht möglich ist, wird diese nur insofern berücksichtigt, dass die Beantragung der Verlängerung der Beleihung alle fünf Jahre erfolgt und auf eine jährliche Betrachtungsweise umgelegt wird. Wird angenommen, dass die erneute Überprüfung der Anforderungen ca. 10 Stunden dauert, so belaufen sich die jährlichen Personalkosten auf ca. 13 Tsd. Euro ($160 \text{ beliehene Unternehmen} \times 10 \text{ Stunden} \times 40,80 \text{ Euro/Std.} \div 5 \text{ Jahre}$).

3.3.2.3. Zuverlässigkeitsprüfung der Transportbegleiter

Es wird angenommen, dass die erneute Zuverlässigkeitsprüfung ebenfalls ca. 1 Stunde dauert; daher belaufen sich die jährlichen Personalkosten auf ca. 7 Tsd. Euro ($800 \text{ Begleitpersonen} \times 1 \text{ Stunde/Zuverlässigkeitsprüfung} \times 40,80 \text{ Euro/Std.} \div 5 \text{ Jahre}$).

3.3.2.4. Überprüfung der Transportbegleitungsunternehmen

Zudem fallen Kosten für die Überprüfung der Transportbegleitungsunternehmen an. Wird eine Überprüfung der Transportbegleitungsunternehmen während der fünfjährigen Gültigkeitsdauer der Beleihung 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 in Höhe von ca. 26 Tsd. Euro jährlich ($160 \text{ beliehene Unternehmen} \times 20 \text{ Stunden} \times 40,80 \text{ Euro/Std.} \div 5 \text{ Jahre}$).

3.3.2.5. Fortbildung der Transportbegleiter

Da eine Voraussage über den zukünftigen jährlichen Bedarf an neu zu schulenden Mitarbeitern derzeit nicht möglich ist, werden die jährlichen Kosten der theoretischen Schulung nur insofern berücksichtigt, dass alle fünf Jahre nach Abschluss der theoretischen Schulung eine Fortbildung im Umfang von mindestens 40 Unterrichtseinheiten (entspricht 30 Stunden) erfolgen muss. Für die Fortbildung belaufen sich die jährlichen Personalkosten auf ca. 15 Tsd. Euro ($40 \text{ Klassen} \times 30 \text{ Stunden} \times 60,50 \text{ Euro/Std.} \div 5 \text{ Jahre}$).

4. Weitere Kosten

Für die Beantragung der Führungszeugnisse fallen je Geschäftsführer und Transportbegleiter Gebühren in Höhe von ca. 13 Euro an. Insgesamt belaufen sich die Gebühren für die Führungszeugnisse einmalig auf ca. 12 Tsd. Euro ($13 \text{ Euro} \times (160 \text{ Geschäftsführer} + 800 \text{ Transportbegleiter})$) und jährlich auf ca. 2 Tsd. Euro ($13 \text{ Euro} \times (160 \text{ Geschäftsführer} + 800 \text{ Transportbegleiter}) \div 5 \text{ Jahre}$).

5. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für versteckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen. Die Tätigkeit als Beliehener oder als Mitarbeiter von Beliehenen ist allen Geschlechtern gleichermaßen eröffnet.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV))

Zu § 1

Die Vorschrift definiert die in den Folgenormen verwendeten Begriffe.

Zu § 2

Zu Absatz 1

Basierend auf der Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b, c und d, Nummer 2 und 9 Buchstabe b in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe a, Nummer 5 und 7, mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und mit Absatz 9, § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 des StVG in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), jeweils auch in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des

Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176), von denen § 6 und § 26a Absatz 1 durch Artikel 1 Nummer 6 und 16 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden sind, ermöglicht § 2 den zuständigen Landesbehörden, einem Unternehmen auf dessen Antrag hin die Befugnis zu übertragen, Großraum- oder Schwertransporte 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 Transportbegleitaufgabe beschränkt. Verkehrsrechtliche Anordnungen des Transportbegleiters mit Anordnungsbefugnissen sind nur bei der Abfahrtskontrolle und während des Transportes möglich. Das Recht, Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu treffen, steht nach den §§ 44 und 44a der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) grundsätzlich nur den Straßenverkehrsbehörden und – eingeschränkt – der Polizei zu. Für den Spezialfall der Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten wird damit eine Sonderregelung getroffen, nach der Anordnungen zur Regelung des Verkehrs im Hinblick auf die Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung der Großraum- oder Schwertransporte auch von Transportbegleitungsunternehmen getroffen werden können (§ 3). Diese Befugnis kann nicht auf weitere Bereiche oder Tätigkeiten übertragen werden. Insbesondere ist nicht vorgesehen, dass die Transportbegleitungsunternehmen bei der Anhörung oder der Erstellung des Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheides mitwirken.

Zu Absatz 2 und 3

Die Übertragung der Anordnungsbefugnis stellt einen Beleihungsakt durch Verwaltungsakt dar. Das Personal des Transportbegleitungsunternehmens handelt in Ausübung der Befugnis verfahrensrechtlich als Behörde im Sinne des § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), da es bei der Transportbegleitung Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt. Die Befristung der Befugnisübertragung nach Maßgabe des § 6 Absatz 1 auf einen Zeitraum von längstens fünf Jahren ist nicht rein deklaratorisch, sondern stellt eine selbstständige Nebenbestimmung im Sinne des § 36 Absatz 2 Nummer 1 VwVfG dar. Sie kann auch für einen kürzeren Zeitraum als fünf Jahre erfolgen.

Es bleibt grundsätzlich der Organisationshoheit jedes Landes überlassen, ob es von dem Instrumentarium der Beleihung Gebrauch macht bzw. welche Landesbehörde diese Entscheidung trifft. Damit der Sinn und Zweck der Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverord-

nung, die Begleitung von Großraum- oder Schwertransporten durch dieselben Transportbegleiter durch das gesamte Bundesgebiet, nicht unterlaufen wird, sollte die Möglichkeit des Nichtgebrauchs restriktiv angewendet werden.

Zu Absatz 4

Auf die in § 3 Absatz 3 und 4 genannten Pflichten der Transportbegleiter (vorherige Kontaktaufnahme mit der zuständigen Leitstelle der Verkehrspolizei und Vermeidung von Interessenkollisionen) ist bei der Übertragung hinzuweisen.

Zu § 3

Zu Absatz 1 und 2

Absatz 1 führt abschließend die Befugnisse auf, die auf die Transportbegleitungsunternehmen – ausschließlich zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Transportes – übertragen werden. Bei der sicheren und geordneten Durchführung des Transportes sind die Belange der Allgemeinheit und des allgemeinen Verkehrs zu berücksichtigen. Nummer 1 nennt die Regelung des Verkehrs durch Verkehrszeichen an Stelle der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Nummer 1 wird in Absatz 2 präzisiert. Danach hat die Regelung durch Verkehrszeichen durch am Begleitfahrzeug (BF4) angebrachte lichttechnische Wechselverkehrszeichengeber zu erfolgen. Für die Darstellung von Verkehrszeichen am Begleitfahrzeug stehen dem Transportbegleitungsunternehmen bzw. den Transportbegleitern alle für das Begleitfahrzeug Stufe 4 oder höhere Stufen freigegebenen 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 Transportbegleitungsunternehmen bzw. deren Transportbegleiter, ein Übermaß an Verkehrszeichen zu vermeiden.

Absatz 1 Nummer 2 nennt die Regelung des Verkehrs durch Zeichen, Weisungen oder Bedienung von Lichtzeichenanlagen an Stelle der Polizei. Es wird auf den durch Artikel 2 dieser Verordnung neu eingefügten § 36a StVO verwiesen, nach dem den Zeichen und Weisungen der Transportbegleitpersonen wie denen von Polizisten Folge zu leisten ist. Hinsichtlich der Zeichen und Weisungen gelten die Regelungen für die Polizei in § 36 Absatz 1 bis 4 StVO entsprechend.

Zu Absatz 3

Um zu vermeiden, dass zwei oder mehrere Transporte gleichzeitig an einer problematischen Stelle ankommen (zum Beispiel einer Baustelle auf der Autobahn), muss der Transportbegleiter mit Anordnungsbefugnissen rechtzeitig (spätestens zwei Stunden) vor Erreichen des jeweiligen Zuständigkeitsraums bei der zuständigen Leitstelle der Verkehrspolizei (Einsatzzentrale usw.) den Transport melden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Fahrtablauf im jeweiligen Einzelfall noch koordiniert werden kann.

Zu Absatz 4

Die Transportbegleitungsunternehmen und die eingesetzten Transportbegleiter müssen unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten des Großraum- oder Schwertransportes sein, da bei Interessenkonflikten Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung der Transportbegleitung aufkommen könnten.

Hintergrund dieser Regelung ist, dass sich Interessenkonflikte des Transportbegleitungsunternehmens oder der eingesetzten Transportbegleiter auf deren Entscheidungen und somit verkehrswirksam auswirken könnten. Insbesondere müssen die Transportbegleitungsunternehmen oder die Transportbegleiter weisungsunabhängig von den sonstigen an dem Großraum- oder Schwertransport beteiligten natürlichen und juristischen Personen sein. Dies gilt nur für den jeweiligen Großraum- oder Schwertransport, so dass es grundsätzlich möglich ist, dass ein Transportunternehmen auch Transportbegleitungen mit Anordnungsbefugnis durchführt. Um einen konkreten Großraum- oder Schwertransport begleiten zu können, darf das Transportbegleitungsunternehmen nicht mit den an dem konkreten Transport beteiligten Unternehmen verbunden sein (etwa im Sinne des § 15 des Aktiengesetzes).

Zu Absatz 5

Die Befugnisse des Transportbegleitungsunternehmens bzw. der Transportbegleiter umfassen sowohl die im Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheid angeordneten Maßnahmen, eigene Sicherungsmaßnahmen für den Großraum- oder Schwertransport, als auch Eingriffe in den Straßenverkehr durch eigene Ermessensentscheidungen. Der Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheid wird durch die Transportbegleitung nicht berührt. Dort vorgesehene Auflagen und Bedingungen sind auch von den Transportbegleitern zu beachten; von ihnen darf nur abgewichen werden, wenn die konkreten Umstände vor Ort dies erfordern.

Rein deklaratorisch erfolgt der Hinweis auf § 36a Satz 2 StVO, dass Zeichen und Weisungen der Polizei denen der Transportbegleitungsunternehmen bzw. der Transportbegleitpersonen in jedem Fall vorgehen.

Zu § 4

Zu Absatz 1 Nr. 1 bis 3

Um die ordnungsgemäße Durchführung der Transportbegleitung zu gewährleisten, werden zwingende Voraussetzungen an die Übertragung der Anordnungsbefugnis gestellt. Diese betreffen sowohl das vorhandene Personal als auch die Unabhängigkeit und Zuverlässigkeit des Unternehmens selbst und müssen von den Unternehmen bereits bei der Antragstellung nachgewiesen werden. Auf die Begleitung durch die Polizei kann nur verzichtet werden, wenn die Begleitung durch Transportbegleitungsunternehmen hinsichtlich der Verfügbarkeit wie auch der Erfüllung von Qualitätsstandards mindestens gleichwertig ist.

Das Unternehmen muss über die notwendige – in der Verordnung nicht näher zu quantifizierende – Ausstattung an Sachmitteln und Personal verfügen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Transportbegleitung gewährleisten zu können. Die Begleitfahrzeuge müssen nicht im Eigentum des Transportbegleitungsunternehmens stehen. In der Regel dürfte eine Anzahl von vier Fahrzeugen dem Erfordernis der notwendigen Ausstattung genügen.

Das Unternehmen muss für die Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnissen jederzeit über fachlich geeignete und zuverlässige Transportbegleiter verfügen. Nicht das gesamte Personal des Unternehmens muss diese Anforderungen erfüllen, sondern nur diejenigen Personen, die die Transportbegleitung auch tatsächlich durchführen sollen. Eine Mindestanzahl an verfügbaren Transportbegleitern wird nicht festgelegt.

Zu Absatz 1 Nr. 4 und 5

Bei der erforderlichen Versicherung nach Absatz 1 Nummer 4 handelt es sich um die Betriebshaftpflichtversicherung des Transportbegleitungsunternehmens, nicht etwa um die Kfz-Haftpflichtversicherung. Das versicherte Risiko schließt dabei auch die Freistellung nach Absatz 1 Nummer 5 ein. Weiterhin muss das Unternehmen den Nachweis über eine Versicherung erbringen. Von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, welche durch das Transportbegleitungsunternehmen verursacht werden, müssen die Rechtsträger der nach

Landesrecht zuständigen Behörden freigestellt werden. Die Haftung des Transportbegleitungsunternehmens wird, mit Ausnahme einer im Gesetz vorgesehenen verschuldensunabhängigen Haftung, auf schuldhaft verursachte Schäden begrenzt. Die Nachweispflicht bzw. die Möglichkeit der Exkulpation richtet sich dabei nach dem Gesetz.

Zu Absatz 2

Die Zuverlässigkeit der Transportbegleiter wird durch die Negativbeispiele in Absatz 2 näher bestimmt. In straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht kommt den Transportbegleitern ein hohes Maß an Verantwortung bei der Aufgabe der Transportbegleitung zu. Dies setzt im Vergleich zum durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer auch höhere Ansprüche an das eigene Verhalten im Straßenverkehr voraus. Absatz 2 Nummer 1 soll daher sicherstellen, dass zuverlässige Transportbegleiter sich auf Dauer unter dem Niveau der Maßnahmenschwelle von 4 Punkten nach dem Fahreignungsbewertungssystem (§ 4 Absatz 5 StVG) bewegen. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass sie die Gewähr dafür bieten, dass sie die Gefahren von nicht rechtskonformem Verhalten im Straßenverkehr verinnerlicht haben und auch bereit sind, rechtskonformes Verhalten im Straßenverkehr gegenüber anderen Beteiligten des Großraum- oder Schwertransportes und sonstigen Verkehrsteilnehmern durchzusetzen. Durch diese Grenze wird gleichzeitig sichergestellt, dass ein einmaliger, gravierender Verstoß gegen die Verkehrsregeln, wie zum Beispiel ein Bußgeldbescheid mit Fahrverbot im privaten Bereich, nicht in unverhältnismäßiger Weise zu einem Berufsverbot für die Dauer der Tilgungsfrist führt. Durch regelmäßige Kontrollen zu Beginn der Tätigkeit und bei der Überprüfung und Beaufsichtigung der Unternehmen wird sichergestellt, dass ein gravierendes Fehlverhalten im Straßenverkehr auch dazu führen kann, dass ein Transportbegleiter nicht mehr als solcher eingesetzt werden kann.

Die Nummer 2 Buchstabe a nimmt Bezug auf die Definition von Verbrechen aus § 12 Absatz 1 des Strafgesetzbuches und auf die Länge der Frist aus § 46 Absatz 1 Nummer 1 des Bundeszentralregistergesetzes. Die Nummer 2 Buchstabe b nimmt Bezug auf die Länge der Frist aus § 46 Absatz 1 Nummer 2 des Bundeszentralregistergesetzes. Wurde die Person in der Vergangenheit rechtskräftig wegen eines Verbrechens verurteilt, gilt sie für 10 Jahre als unzuverlässig. Dies liegt darin begründet, dass die Transportbegleitung die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben ist und ein Transportbegleiter bei der Durchführung dieser Aufgabe nach außen die öffentliche Hand repräsentiert. Sobald ein vorgesehener Transportbegleiter des Transportbegleitungsunternehmens die Anforderungen nicht erfüllt, darf die Anordnungs-

befugnis nicht übertragen werden. Die Nummer 3 soll gewährleisten, dass Transportbegleiter keine Bestrebungen gegen die verfassungsrechtliche Grundordnung durchführen. 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.

Zu Absatz 3

Absatz 3 bestimmt die Zuverlässigkeit der Transportbegleitungsunternehmen durch Negativbeispiele näher. Da die Beleihung widerrufen werden kann, wenn ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet ist, darf bereits keine Beleihung ausgesprochen werden, wenn ein solches Verfahren beantragt oder eröffnet ist.

Zu Absatz 4 und 5

Die Länder entscheiden im Verwaltungsverfahren selbst, ob neben dem Führungszeugnis und dem Auszug aus dem Fahreignungsregister weitere Unterlagen vorgelegt werden müssen. Bei der Befugnisnorm zum Abrufen der Daten aus dem Fahreignungsregister gemäß Satz 1 Nummer 2 handelt es sich um § 28 Absatz 2 Nummer 4 und § 30 Absatz 1 StVG, da dort Gesetze im materiellen Sinn gemeint sind und somit auch eine Verordnung erfasst ist. Dies ergibt sich zunächst aus dem Wortlaut, welcher nicht auf förmliche Gesetze begrenzt ist. Des Weiteren folgt dies aus der Systematik und der Normenhierarchie der dort genannten Ermächtigungen (Gesetz, Satzung und Vertrag). Der Gesetzgeber wollte möglichst viele Rechtsakte von vielen Akteuren erfassen (Bundes- bis Kommunalrechtsetzung) und keine Rechtsform ausschließen.

Im Übrigen werden die Löschfristen für die Auszüge aus dem Fahreignungsregister bei den zuständigen Behörden konkretisiert (Absatz 4 Satz 2); dies wird von einer Mitteilungspflicht begleitet (Absatz 4 Satz 3).

Absatz 5 stellt klar, dass die in Absatz 1 genannten Nachweise vor der Übertragung der Anordnungsbefugnis zunächst durch das Transportbegleitungsunternehmen beantragt und vorgelegt werden müssen. Das Führungszeugnis muss spätestens 14 Tage vor dem ersten Einsatz vorgelegt werden und darf nicht älter als drei Monate sein.

Zu Absatz 6

Die Vorschrift regelt den Nachweis für die Versicherungspflicht nach Absatz 1 Nummer 4. Die Mindestversicherungssumme von 10 Mio. Euro orientiert sich zum einen an den berechtigten Sicherungsinteressen des beleihenden Landes zum Schutz der Infrastruktur des betroffenen Baulastträgers, zum Beispiel vor Beschädigungen aufgrund von fehlerhaften Anweisungen der Transportbegleitpersonen, und zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile bei der Beschädigung oder Zerstörung von Ladung oder von Eigentum Dritter. Sie orientiert sich zum anderen auch an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Transportbegleitungsunternehmens und der Belastung durch die hierfür erforderlichen Versicherungsprämien.

Zu § 5**Zu Absatz 1 und 2**

Die fachliche Eignung der Transportbegleiter bestimmt sich nach § 5 Absatz 1.

Neben den fachlichen Kenntnissen im engeren Sinne muss jeder Transportbegleiter eine für das Führen von Begleitfahrzeugen gültige Fahrerlaubnis besitzen. Ferner muss er über umfassende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift verfügen, um sowohl die Regelungen in der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO bzw. der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 StVO im Verkehrsraum umsetzen zu können. Außerdem muss er sich sowohl mit den übrigen an der Transportdurchführung beteiligten Personen als auch mit anderen Verkehrsteilnehmern und (Kontroll-)Behördenpersonal verständigen können. Dieses Kriterium ist in der Regel erfüllt, wenn ein Nachweis über das Sprachniveau B1 vorliegt. Um die zur Transportbegleitung notwendigen Fachkenntnisse im engeren Sinne zu erwerben, muss eine umfassende, sowohl theoretische als auch praktische Ausbildung absolviert werden. Die theoretische Schulung ist mit einer erfolgreich abgelegten schriftlichen und mündlichen Prüfung abzuschließen.

Inhalt und Umfang der theoretischen Ausbildung bestimmen sich nach Absatz 2. Die nähere Ausgestaltung bleibt den Ländern überlassen, wobei auch den besonderen Belangen auf Autobahnen Rechnung zu tragen ist. Insbesondere ist es zulässig, für Beliehene des eigenen Landes höhere Maßstäbe zu setzen. Ausbildung und Prüfung der Transportbegleiter können nach Bestimmung des jeweiligen Landes auf geeignete – auch private – Ausbildungs- und Prüfungseinrichtungen übertragen werden. Die Ausbildung und Prüfung können zudem länderübergreifend organisiert werden. Zur praktischen Teilnahme an Transportfahrten gehört auch die Überprüfung des Transportes vor Abfahrt auf Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen. Dieser Ausbildungsteil soll mindestens 10 Stunden der praktischen Tätigkeit der

Transportbegleitung umfassen oder zumindest bei 10 Transporten durch den Kandidaten unter Aufsicht durchgeführt werden. Im Rahmen der praktischen Ausbildung soll der Kandidat unter Aufsicht der Ausbilder mehr und mehr selbstständige Maßnahmen treffen. Den Kandidaten sollen vor allem das Zustandekommen und der Zweck der jeweiligen Auflagen vermittelt werden.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift regelt die Zeitabstände und den Inhalt von Fortbildungen von Transportbegleitern.

Zu Absatz 4

Die Vorschrift schafft die rechtliche Grundlage für die Länder, die erforderlichen Ausbildungsstätten für Aus- und Fortbildung zu schaffen.

Zu § 6

Zu Absatz 1

Der gesetzliche Geltungszeitraum für die Befugnis von längstens fünf Jahren mit Verlängerungsmöglichkeit erlaubt eine gesicherte Kalkulation des Transportbegleitungsunternehmens, schafft aber auch ein entsprechendes Potenzial für die Verwaltung, erforderliche Anpassungen an Geschäftsprozesse durchzuführen und die Vorhaltung von qualifizierten Transportbegleitern auf Dauer zu sichern. Die Vorschriften über Rücknahme und Widerruf der Übertragung nach den §§ 11 und 12 bleiben unberührt.

Die Verlängerung um weitere jeweils längstens 5 Jahre muss beantragt werden und ist mehrmals möglich. Voraussetzung ist, dass die Anforderungen der §§ 4 und 5 zum Zeitpunkt der Verlängerung weiterhin erfüllt sind. Dies muss das Unternehmen bei der Antragstellung für die Verlängerung erneut nachweisen, insbesondere hinsichtlich einer Fortbildung der Transportbegleiter.

Zu Absatz 2

Die Befugnisse des Transportbegleiters sind im gesamten Bundesgebiet wirksam. Zwar ist ein Land in seiner Verwaltungshoheit grundsätzlich auf sein eigenes Gebiet beschränkt. Es liegt aber im Wesen des landeseigenen Vollzugs von Bundesverordnungen, dass der zum

Vollzug einer Bundesverordnung ergangene Hoheitsakt eines Landes grundsätzlich im ganzen Bundesgebiet Geltung hat. Dies gilt auch bei einer Beleihung auf Grundlage einer Bundesverordnung durch eine Landesbehörde. Durch die Geltung der Beleihung im gesamten Verordnungsgebiet erübrigt sich ein verwaltungsaufwändiges Anerkennungsverfahren in anderen Ländern und beim Bund. Die Länder sollen untereinander einheitliche Aus- und Fortbildungsstandards vereinbaren.

Zu § 7

Zu Absatz 1

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes ist eine bundesweit eindeutig erkennbare Farbgebung von Transportbegleitungsunternehmen bzw. Transportbegleitern und Begleitfahrzeug erforderlich. Es wird auf die Merkblätter über den Einsatz von Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- oder Schwertransporten verwiesen, welche die Ausrüstung der Begleitfahrzeuge umfassend regeln.

Zu Absatz 2

Neben dem Schutz der Transportbegleiter dient die auffällige Warnkleidung auch der Erkennbarkeit der hoheitlichen Tätigkeit. Es muss bundesweit für jeden Verkehrsteilnehmer erkennbar sein, dass diese Personen berechtigt sind, hoheitliche Aufgaben im Straßenverkehr auszuüben. 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.

Zu Absatz 3

Der Absatz 3 regelt die Pflicht, zu einen gültigen Nachweis mitzuführen, um eine effektive Kontrolle zu ermöglichen.

Zu Absatz 4

Um die Einheitlichkeit und damit auch die Übersichtlichkeit der Kontrollen des Aus- und Fortbildungsstandes der Transportbegleiter zu gewährleisten, werden diese in deutsche Führerscheine eingetragen.

Zu Absatz 5

Der Absatz 5 schafft eine Ermächtigung für die Landesregierungen hinsichtlich des Nachweises bei ausländischen Führerscheinen.

Zu § 8

Zu Absatz 1

Die Transportbegleitungsunternehmen können weitere Personen, die keine Transportbegleiter sind und somit über keine Anordnungsbefugnis verfügen, zur Durchführung einer Transportbegleitung einsetzen. Eine Unterbeleihung ist unzulässig.

Zu Absatz 2

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

Zu § 9

Die Länder regeln das Verfahren zur Beleihung und Anerkennung von Ausbildungsstellen sowie zur Überprüfung grundsätzlich selbst. Diese Verordnung trifft nur Bestimmungen über die Zusammenarbeit über die Grenzen der Länder hinaus. Die Regelung in Absatz 1 dient der Verwaltungsvereinfachung. Flächendeckende Standardabfragen an Behörden aller Länder ohne konkrete Anhaltspunkte für Bezüge außerhalb dessen sollen vermieden werden. Ein gegenseitiger Informationsaustausch nach Absatz 2 zwischen den Behörden der Länder

ist erforderlich, damit die übrigen Länder Kenntnis über die Beleihung erlangen. Dabei verweist § 9 Absatz 1 auf einen Datenkatalog aus den §§ 4 und 5. Die anderen benötigten Daten aus den §§ 4 und 5 sind für die Behörden selbstständig einsehbar. Dies kann entscheidend sein, wenn das betroffene Unternehmen auch in anderen Ländern einen Antrag auf Übertragung der Anordnungsbefugnis gestellt hat. Detailregelungen zu den technischen Anforderungen des Datenaustausches (zum Beispiel Meldewege, Formblätter) können zwischen den Ländern auf Verwaltungsebene abgestimmt werden.

Zu § 10

Zu Absatz 1 bis 3

Die zuständigen Landesbehörden überprüfen und beaufsichtigen das Vorliegen der Voraussetzungen für die Übertragung der Anordnungsbefugnis auf die Transportunternehmen. Diese Verordnung setzt Mindeststandards für die Überprüfungsfelder, welche einer landesrechtlichen Ausgestaltung, wie beispielsweise durch die Transportbegleitungsunternehmen zu erstellende jährliche Berichte an die zuständige Landesbehörde, bedürfen.

Zu Absatz 4

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

Zu § 11

Lagen zum Zeitpunkt der Übertragung die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht vor, stellt die Übertragung 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. 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 der Transportbegleiter begründet, welche nach außen als ein Organ des Staates auftreten und an die Stelle der Polizei treten.

Im Übrigen bleiben die allgemeinen Regelungen nach § 48 VwVfG anwendbar. Zu beachten ist § 48 Absatz 3 in Verbindung mit 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 § 11 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 (Satz 2). 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 Transportbegleitungsunternehmens. 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 der §§ 4 und 5 erst nach der Übertragung entfallen oder wenn der Antragsteller die Behörde zu einem späteren Zeitpunkt über ihr Vorliegen arglistig täuscht, gilt § 12.

Zu § 12

§ 12 betrifft Fälle, in denen die Übertragung nicht von Anfang an rechtswidrig war. Als Spezialfall werden der wiederholte Verstoß und ein einmaliger grober 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 wi-

derrufen werden kann. Der Tatbestand des § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 VwVfG ist insbesondere erfüllt, wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine Anforderung der §§ 4 und 5 nicht erfüllt wird, sodass zu diesem späteren Zeitpunkt die Anordnungsbefugnis nicht übertragen werden dürfte. Die in § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 VwVfG verlangte Gefährdung des öffentlichen Interesses wird angesichts der hoheitlichen Aufgaben des Transportbegleitungsunternehmen dann stets vorliegen. Der Widerruf ist nach § 49 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 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 § 11 die allgemeinen Grundsätze zu § 48 Absatz 4 VwVfG.

In geeigneten Fällen des § 12 kann als milderer Mittel von der zuständigen Behörde statt des Widerrufs zunächst eine nachträgliche Auflage erlassen werden, die dem Transportbegleitungsunternehmen 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 auf ein Unternehmen erfolgt, der Widerrufsgrund aber auch im Transportbegleitpersonal 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 Transportbegleitpersonen) 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 (§ 6) hinausgehen, wenn eine Anforderung der §§ 4 und 5 nicht erfüllt ist, da in diesem Fall eine Verlängerung nicht zulässig ist.

Zu § 13

Zu Absatz 1 und 3

Auch nach erfolgter Übertragung sollen die Länder durch gegenseitigen Informationsaustausch in den genannten Fällen zusammenarbeiten, um bundesweit durch eine effektive Überprüfung die erforderliche Qualität bei der Transportbegleitung zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden sollen in die Lage versetzt werden, bei Bedarf Maßnahmen nach den §§ 11 oder 12 ergreifen zu können. Ob die genannten Mängel hinsichtlich der fachlichen

Eignung und Zuverlässigkeit eines Transportbegleiters nur vorübergehender oder dauerhafter Natur sind, hängt vom konkreten Einzelfall ab. So wäre beispielsweise das Fehlen eines Nachweises über eine Schulung von vorübergehender Natur, da die Schulung nachgeholt werden bzw. der Nachweis kurzfristig zu beschaffen sein kann. Die fehlende Voraussetzung des Mindestalters, der erforderlichen Sprachkenntnisse oder die erforderliche Fahrerlaubnis dürfte in den meisten Fällen nicht kurzfristig zu beheben sein. In der Praxis werden sich hierzu Erfahrungswerte entwickeln. Auf welche Weise der Informationsaustausch erfolgt, etwa über eine den Behörden zugängliche elektronische Datenbank, bleibt den Ländern überlassen.

Zu Absatz 2

Der Absatz 2 regelt hinsichtlich der Informationen (Absatz 1) insbesondere Erhebungs-, Speicherungs- und Verwendungsbefugnisse sowie die Vernichtung und Löschung.

Zu § 14

Zweck der Evaluierung der Regelungen 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 Anzahl der Großraum- oder Schwertransporte, die zuvor eine Polizeibegleitung erforderten, nunmehr von privaten Transportbegleitungsunternehmen 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. Auch der Bedarf an etwaigen Änderungen des Verordnungstextes soll überprüft werden. Dafür werden die zuständigen Landesbehörden und Transportunternehmen befragt. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung die entsprechenden Länderregelungen geschaffen sind und die ersten Transportbegleiter mit Anordnungsbefugnissen daran anschließend sehr zeitnah ihre Aufgabe übernehmen können. Ein Beobachtungszeitraum von fünf Jahren ist ausreichend, um Aussagen zu den Erfahrungen mit der Umsetzung dieser Verordnung treffen zu können. Sollte sich jedoch im Rahmen der Umsetzung

der Verordnung deutlich abzeichnen, dass die oben genannten Ziele nicht erreicht werden, wird die Evaluierung vorgezogen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (§ 36a StVO)

Für eine ordnungsgemäße Durchführung des Großraum- oder Schwertransportes ist es erforderlich, dass die Zeichen und Weisungen der Transportbegleiter 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. Die Zeichen und Weisungen der Transportbegleiter gehen allen übrigen Anordnungen und Regeln vor, nicht jedoch den Zeichen und Weisungen der Polizei. Letztere haben Vorrang, sollte es zu einem Zusammentreffen beider kommen. Für die Zeichen der Transportbegleiter gelten dieselben Regeln wie für diejenigen der Polizei (§ 36 Absatz 2 StVO).

Zu Nummer 2 (§ 44 Absatz 2a)

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

Zu Nummer 3 (§ 49 Absatz 3 Nummer 1)

Die Norm schafft die Ermächtigungsgrundlage für die Bußgeldbewehrung bei Nichtbefolgung der Zeichen und Weisungen des Transportbegleiters. Dies ist erforderlich, um die Befolgung der Anordnungen des Transportbegleiters zu gewährleisten.

Die grundsätzliche Anpassung der Vorschrift erfolgt aufgrund der heute üblichen Darstellung der Bewehrung im Nebenstrafrecht. In Bußgeldvorschriften des Nebenstrafrechts werden sprachlich gleiche Bewehrungen zusammengefasst, hier das Befolgen von Zeichen oder Weisungen. § 36 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 StVO haben keinen bewehrungsfähigen Inhalt, da sie kein menschliches Verhalten verbindlich vorgeben (Handlungsgebot) bzw. verbieten. Sie umschreiben lediglich Zustände bzw. Feststellungen.

Bei § 36 Absatz 3 und 4 StVO handelt es sich um eine sogenannte Ausdehnungsvorschrift; d. h. sie dehnt eine bestimmte Rechtspflicht (§ 36 Absatz 1 Satz 1 StVO) auf andere Sachverhalte aus. Die Bewehrung erfolgt in diesen Fällen mittels der Wendung „auch in Verbindung mit“. Durch die akzessorische Anknüpfung mittels der Wendung „entgegen“ wird die bewehrte verwaltungsrechtliche Vorschrift vollinhaltlich in Bezug genommen. Es ist daher nicht notwendig, den Text der bewehrten Vorschrift zu wiederholen. Eine knappe Wiedergabe des eigentlich zu bewehrenden Handlungsgebots genügt hier.

Zu Artikel 3 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Die Missachtung von Weisungen der eingesetzten Transportbegleiter der anordnungsbefugten Unternehmen wird in gleicher Weise geahndet wie bei Polizeibeamten (20 Euro). Bei der Missachtung von Zeichen des eingesetzten Transportbegleiters wird der Regelsatz wie bei entsprechenden Zeichen und Haltgeboten von Polizeibeamten (70 Euro) angesetzt, da der Verkehrsteilnehmer Zeichen durch eine Person mit Hoheitsrechten erhält.

Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die Eintragung des Nachweises der Aus- oder Fortbildung eines Transportbegleiters in seinen Führerschein erfordert eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung. Dabei soll der Nachweis der Aus- oder Fortbildung mittels einer Kennzahl und deren Gültigkeitszeitraum durch dessen Ablaufdatum erfolgen.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-G

Entwurf einer Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 4541)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens mit folgendem Ergebnis geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung): <i>davon aus Informationspflichten:</i> Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund - 3,5 Mio. Euro rund 24.000 Euro rund 56,1 Mio. Euro
Verwaltung (Länder und Kommunen) Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 65.000 Euro rund 677.000 Euro
Weitere Kosten - Wirtschaft einmalig: im Einzelfall: jährlich:	Die Wirtschaft trägt die weiteren Kosten. Auf Seiten der Transportbegleitungsunternehmen fallen Gebühren für Führungszeugnisse an. rund 12.000 Euro 13 Euro 2.000 Euro
‘One in one out’-Regel	Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein ‚Out‘ von rund 3,5 Mio. Euro dar.
Evaluierung Ziele:	Die Neuregelung wird fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten evaluiert. • Entlastung der Landespolizei • Entlastung der Transportwirtschaft

Kriterien/Indikatoren: Datengrundlage:	• Anzahl der Großraum- oder Schwertransporte, die von privaten Transportbegleitungsunternehmen begleitet werden und zuvor eine Polizeibegleitung erforderten • Zeitliche Entlastung durch die Begleitung durch Private • Daten von Landesbehörden • Daten von Transportunternehmen
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens wie folgt beschrieben: • Nutzen freigewordener Kapazitäten bei der Länderpolizei für prioritäre Aufgaben • Zeit- und Organisationsgewinn für Transportunternehmen • Positive Auswirkung auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit, da Störungen durch geparkte Großraumfahrzeuge aufgrund des Zuständigkeitswechsel entfallen
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Regelungsvorhaben

Für bestimmte Großraum- und/oder Schwertransporte (z.B. für den Transport von Bauteilen für Windkraftanlagen oder von Brückenbauteilen) ist derzeit eine Begleitung durch Polizeikräfte vorgeschrieben. Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben ermöglicht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dass diese Begleitung auch durch beliebige externe Unternehmen durchgeführt werden kann. Die Ermächtigungsgrundlage hierzu ist im Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt. Die Länder können demnach Unternehmen mit Anordnungsbefugnissen für eine bundesweite Transportbegleitung ausstatten, damit deren Beschäftigte hoheitliche Anordnungen vor Ort ausüben können. Das etablierte System der Verwaltungshilfe im Bereich der Begleitung von Großraum- und/oder Schwertransporten bleibt unberührt. Somit sollen auch die beliebigen Unternehmen sogenannte Verwaltungshelfer einsetzen können.

Das BMDV erwartet Zeitersparnisse auf Seiten der Transportwirtschaft, da Transporte bundesweit durchgehend – ohne mögliche Zuständigkeitswechsel der Polizeidienststellen der Länder – begleitet werden können. Gleichzeitig können die Polizeidienststellen anderweitige Aufgaben wahrnehmen.

III.1. Erfüllungsaufwand

Das BMDV hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar und methodengerecht ermittelt und dargestellt. Die Angaben zu den Fallzahlen basieren auf Einschätzungen eines Polizeiverwaltungsamtes, der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. und Abschätzungen des BMDV. Das Ressort geht von künftig ca. 160 beliebigen Unternehmen und ca. 800 Begleitpersonen mit Anordnungsbefugnissen aus. Die Anzahl der jährlich zukünftig von Transportbegleitungsunternehmen begleiteten Transporte schätzt es auf 128.000.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Das BMDV schätzt für die Wirtschaft einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 56,1 Mio. Euro sowie eine jährliche Entlastung von Erfüllungsaufwand um rund 3,5 Mio. Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Der einmalige Erfüllungsaufwand von rund 56,1 Mio. Euro resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- Ausbildung des Begleitpersonals

Zur Sicherstellung der fachlichen Eignung des Personals sind theoretische Schulungen (mind. 120 Std.) und die Teilnahme an praktischen Begleitungen bei der Polizei (mind. 71,25 Std.) notwendig. Insgesamt belaufen sich die einmaligen Personalkosten auf rund 4,36 Mio. Euro (191,25 Std. x 800 Begleitpersonen x 28,50 Euro¹).

Zudem entstehen einmalige Sachkosten von insgesamt rund 453.000 Euro für Teilnahmeentgelte für die Lehrkräfte der theoretischen und praktischen Schulungen (z. B. für Polizeibeamte, Fahrlehrer, Verkehrspsychologen). Für die 120stündigen Schulungen fallen einmalig insgesamt rund 290.000 Euro an und für die praktische Begleitung bei der Polizei einmalig rund 163.000 Euro.

- Beschaffung der Begleitfahrzeuge

Die Unternehmen müssen geeignete Begleitfahrzeuge beschaffen. Das Ressort geht von vier Fahrzeugen je beliebigem Unternehmen aus. Die einmaligen Sachkosten für die Anschaffung belaufen sich demnach auf rund 51,2 Mio. Euro (80.000 Euro Anschaffungskosten je Fahrzeug x 4 Fahrzeuge x 160 Unternehmen). Das Ressort hat bei seiner Schätzung

¹ Lohnkostensatz mittleres Qualifikationsniveau für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei.

die Konzeption zur Transparenz und Begrenzung von Erfüllungsaufwand berücksichtigt.

- Zuverlässigkeit des beliehenen Unternehmens und der Begleitpersonen

Für die Beantragung eines Führungszeugnisses erwartet das Ressort je Geschäftsführer und Transportbegleiter zwei Stunden. Daraus folgen einmalige Personalkosten in Höhe von rund 66.000 Euro (2 Std. x 160 Geschäftsführer x 65,20 Euro²) + (2 Std. x 800 Transportbegleiter x 28,50 Euro).

- Nachweise für die Beleihung

Zum Nachweis der hinreichenden Anzahl an geeigneten Begleitfahrzeugen mit der erforderlichen Anzahl an Mitarbeitern, der Bereitschaftserklärung, der Versicherung sowie der Freistellung von Ansprüchen Dritter werden insgesamt 4,25 Stunden je Unternehmen angenommen. Daraus ergeben sich einmalige Personalkosten von rund 44.000 Euro (4,25 Std. x 160 Unternehmen x 65,20 Euro).

Für das Zusammenstellen und Versenden der erforderlichen Unterlagen werden etwa zwei Stunden je Unternehmen geschätzt. Dies entspricht einmaligen Personalkosten von rund 9.000 Euro (2 Std. x 160 Unternehmen x 28,50 Euro).

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Das BMDV prognostiziert für die Wirtschaft (Transportunternehmen und Transportbegleitunternehmen) im Saldo eine jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwands in Höhe von rund - 3,5 Mio. Euro. Diese resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- Bundesweite Begleitung der Transportunternehmen

Die beliehenen Unternehmen können die Transporte durchgehend bundesweit begleiten, sodass die bisher notwendigen Zuständigkeitswechsel der Polizeidienststellen der Bundesländer entfallen. Das Ressort geht davon aus, dass die Begleitung durch beliehene Unternehmen erhöhte Planungssicherheit, eine zeitliche Flexibilisierung und kürzere Transportzeiten für die Transportunternehmen zur Folge hat. Es schätzt eine zeitliche Einsparung von ca. 0,5 Stunden je Transport. Bei 128.000 Transporten im Jahr und zwei Mitarbeitern je Transport beträgt die jährliche Entlastung von Erfüllungsaufwand rund 3,65 Mio. Euro (0,5 Std. Zeitersparnis x 2 Mitarbeiter x 28,50 Euro x 128.000 Transporte).

- Fortbildung des Begleitpersonals

² Lohnkostensatz hohes Qualifikationsniveau für den Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei.

Alle fünf Jahre nach Abschluss der theoretischen Schulung ist eine Fortbildung der Begleitpersonen von mindestens 30 Stunden erforderlich. Die jährlichen Personal- und Sachkosten hierfür betragen rund 152.000 Euro.

- Verlängerung der Anordnungsbefugnis (Informationspflicht)

Die Anordnungsbefugnis ist auf maximal fünf Jahre befristet. Für eine Verlängerung fallen je beliehenem Unternehmen alle fünf Jahre Personalkosten von rund 750 Euro an. Diese resultieren insbesondere aus der Beantragung von Führungszeugnissen, der Nachweispflicht hinsichtlich Begleitfahrzeuge, Begleitpersonal sowie der Versicherung. Insgesamt ergeben sich jährliche Personalkosten in Höhe von rund 24.000 Euro (750 Euro x 160 Unternehmen / 5 Jahre)

Verwaltung (Länder)

Das BMDV schätzt für die Verwaltung einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 677.000 Euro sowie einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 65.000 Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

- Prüfung der Nachweise und Unterlagen für die Beleihung

Für die Prüfung der Nachweise und Unterlagen und die anschließende Beleihung schätzt das BMDV ca. 20 Stunden Bearbeitungszeit je Unternehmen. Bei geschätzten 160 Unternehmen beläuft sich der einmalige Personalaufwand auf rund 140.000 Euro (43,90 Euro x 20 Std. x 160 Unternehmen).

- Zuverlässigkeitsprüfung der Begleitpersonen

Das Ressort schätzt den zeitlichen Aufwand für die Zuverlässigkeitsprüfung der Begleitpersonen auf eine Stunde je Begleitperson. Bei angenommenen 800 Begleitpersonen entsteht ein einmaliger Personalaufwand in Höhe von rund 35.000 Euro (800 Begleitpersonen x 1 Std. x 43,90 Euro).

- Theoretische Schulung des Begleitpersonals

Unter der Annahme, dass die Schulungen des Personals der beliehenen Unternehmen durch die öffentliche Verwaltung durchgeführt werden, fällt Erfüllungsaufwand für die Verwaltung an. Bei 800 zu schulenden Personen mit einer durchschnittlichen Klassengröße von 20 Personen, beträgt die Anzahl an Klassen 40. Da für die Schulung insgesamt 120 Stunden vorgesehen sind, werden Lehrkräfte (z. B. Polizeibeamte, Fahrlehrer, Verkehrspsychologen) für insgesamt 4.800 Stunden (40 Klassen x 120 Std.) benötigt. Dies

ergibt einen einmaligen Personalaufwand in Höhe von rund 313.000 Euro ($65,20 \text{ Euro}^3 \times 4.800 \text{ Stunden}$).

- Praktische Schulung des Begleitpersonals

Zum Nachweis der fachlichen Eignung müssen die Begleitpersonen neben der Schulung an einer praktischen Transportbegleitung durch die Polizei oder durch Transportbegleiter mit Anordnungsbefugnissen teilnehmen. Da sich dabei am Ablauf eines Großraum- und/ oder Schwertransportes nichts ändert und die Polizei eine gebührenfähige Leistung erbringt, darf nur der Mehraufwand von fünf Stunden je Begleitperson berücksichtigt werden. Bei erwarteten 800 Begleitpersonen beläuft sich der einmalige Personalaufwand bei der Polizei demnach auf rund 176.000 Euro ($43,90 \text{ Euro} \times 5 \text{ Stunden} \times 800 \text{ Begleitpersonen}$)

- Eintragung in den Führerschein und Ausstellung von Nachweisen

Für die Eintragung der Schlüsselzahl in einen inländischen Führerschein sowie für die Ausstellung gesonderter Nachweise zu ausländischen Führerscheinen sind unterschiedliche Verfahren denkbar, die jeweils unterschiedliche Aufwände hervorrufen. Das Resort setzt durchschnittlich einen Zeitaufwand von 30 Minuten je Fall an. Bei 800 Begleitpersonen erwartet es demnach einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 13.000 Euro ($0,5 \text{ Std.} \times 33,70^4 \text{ Euro} \times 800 \text{ Begleitpersonen}$).

Jährlicher Erfüllungsaufwand

- Transportbegleitung (Ablösung der Polizei durch beliehene Unternehmen)

Für polizeilich begleitete Transporte beträgt die durchschnittliche Einsatzzeit 3,55 Einsatzstunden pro Transport. Unter der Annahme, dass deutschlandweit durch die Beileihung die polizeiliche Transportbegleitung um 128.000 Transporte (80%) zurückgeht, beträgt die zeitliche Einsparung auf Seiten der Polizei insgesamt 454.400 Stunden ($3,55 \text{ Std.} \times 128.000 \text{ Transporte}$). Hieraus ergibt sich Einsparpotenzial an polizeilichen Einsatzstunden mit einer jährlichen Entlastung von rund 19,9 Mio. Euro ($454.400 \text{ Std.} \times 43,90 \text{ Euro}^5$).

Die Aufgabe zur Begleitung der Großraum- und/ oder Schwertransporte wird auf die beliehenen Unternehmen übertragen. Bei der Kostenfolgenderstellung gelten Beliehene als Verwaltung. Die Polizeidienststellen werden zwar entlastet, der jährliche Erfüllungsaufwand auf Seiten Verwaltung bleibt jedoch insgesamt unverändert.

³ Lohnkostensatz höherer Dienst der Länder.

⁴ Lohnkostensatz mittlerer Dienst der Länder.

⁵ Lohnkostensatz gehobener Dienst der Länder.

- Prüfung der Nachweise und Unterlagen für die Verlängerung der Beleihung

Für die Bearbeitung der Verlängerung der Beleihung erwartet das Ressort zehn Stunden Bearbeitungszeit je Unternehmen. Die Verlängerung erfolgt alle fünf Jahre. Demnach ergeben sich jährliche Personalkosten in Höhe von rund 14.000 Euro (160 beliehene Unternehmen x 10 Stunden x 43,90 Euro / 5 Jahre).

- Zuverlässigkeitsprüfung der Begleitpersonen

Alle fünf Jahre erfolgt die erneute Zuverlässigkeitsprüfung der Begleitpersonen. Der jährliche Personalaufwand hierfür beläuft sich auf rund 7.000 Euro (800 Begleitpersonen x 1 Stunde x 43,90 Euro / 5 Jahre).

- Überprüfung der beliehenen Unternehmen

Das Ressort schätzt, dass für jedes beliehene Unternehmen während der fünfjährigen Gültigkeitsdauer der Beleihung durchschnittlich einmal eine Überprüfung durchgeführt wird. Die Überprüfung betrifft die Begleitfahrzeuge, den Ausbildungsstand des Personals sowie die sonstigen Pflichten der beliehenen Unternehmen. Das BMDV geht von ca. 20 Stunden je Überprüfung aus. Daraus ergibt sich ein jährlicher Personalaufwand von rund 28.000 Euro (160 Unternehmen x 20 Std. x 43,90 Euro / 5 Jahre)

- Weiterbildung des Begleitpersonals

Unter der Annahme, dass alle fünf Jahre nach Abschluss der theoretischen Schulung eine Weiterbildung im Umfang von mindestens 30 Stunden erfolgen muss, beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand hierfür auf rund 16.000 Euro (40 Klassen x 30 Std. x 65,20 Euro / 5 Jahre).

III.2. Weitere Kosten

Das BMDV rechnet nachvollziehbar mit einem Gebührenaufkommen für die Wirtschaft von einmalig rund 12.000 Euro und jährlich rund 2.000 Euro.

Für die Beantragung der Führungszeugnisse fallen je Geschäftsführer und Transportbegleiter Gebühren von rund 13 Euro an. Daraus ergeben sich insgesamt einmalige Gebühren in Höhe von rund 12.000 Euro (13 Euro x (160 Geschäftsführer + 800 Transportbegleiter) und jährliche Gebühren in Höhe von rund 2.000 Euro (13 Euro x (160 Geschäftsführer + 800 Transportbegleiter) ÷ 5 Jahre).

III.3 ,One in one out'-Regel

Im Sinne der ,One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein ,Out' von rund 3,5 Mio. Euro dar.

IV. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin