

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

71. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Januar 2017

Heft 2

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2017	Seite
Grundsatzangelegenheiten			
9	03. 01. 2017	Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie)	42
10	05. 01. 2017	Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen	46
Landverkehr			
11	30. 01. 2017	Bekanntmachung der Änderung der Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	52
12	09. 01. 2017	Elfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21. Dezember 2016	52
13	09. 01. 2017	Zweites Gesetz des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 13. Dezember 2016	73
14	09. 01. 2017	Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Dezember 2016	83
Straßenbau			
15	12. 01. 2016	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2016 Sachgebiet 14: Straßenrecht 14.5: Planung und Planfeststellung;	94
16	22. 12. 2016	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2016 Sachgebiet 05: Brücken- und Ingenieurbau 05.7: Überwachung, Prüfung	96

Nr.	Datum	VkBl. 2017	Seite
17	03. 01. 2017	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2017 Sachgebiet 05: Brücken- und Ingenieurbau 05.2: Grundlagen	99
Wasserstraßen, Schifffahrt			
18	01. 01. 2017	Veröffentlichung nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) Liste der Fundstellen neuer, seit dem 1. Januar 2016 veröffentlichter schiffsbezogener Sicherheitsregelungen und -standards(Stand: 30. 12. 2016).	101
19	09. 01. 2017	Bekanntmachung einer Ergänzung der Übersicht über amtliche Berechtigungsscheine und Befähigungsnachweise nach § 13 Absatz 2 Nummer 4 der Sportbootführerscheinverordnung-See	104
20	27. 01. 2017	Bekanntmachung über die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg vom 22.12. 2016 für die Errichtung und den Betrieb des Offshore-Windenergieparks „Gode Wind III“ in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee nebst den dazugehörigen planfestgestellten Unterlagen	105
21	05. 01. 2017	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, in deutscher Sprache	106

Aufgebote

21a	31. 01. 2017	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	111
-----	--------------	--	-----

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen			118
-------------------------------------	--	--	-----

AMTLICHER TEIL

Grundsatzangelegenheiten

Nr. 9 **Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie)**

Berlin, den 03. Januar 2017
G 22/3141.1/1

Nachstehend gebe ich die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen vom 21. Dezember 2016 bekannt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Gerhard Schulz

Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie)

vom 21.12.2016
G 22/3141.1/1

1 Gegenstand der Förderung und Förderziel

- 1.1 Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) Zuwendungen für die Errichtung, die Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen, soweit sie zur Erreichung des Ziels der Förderung erforderlich sind. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.
- 1.2 Übergeordnete Zielsetzung der Förderung ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von der Straße auf den Verkehrsträger Schiene. Konkretes Ziel der Gleisanschlussförderrichtlinie ist es, durchschnittlich mit je 1 Mio. Euro Fördermittel 31.000 LKW-Fahrten zu vermeiden.
- 1.3 Ein privater Gleisanschluss im Sinne dieser Richtlinie ist eine Schienenanlage, die im Eigentum eines Unternehmens in privater Rechtsform steht. Diese Schienenanlage muss die direkte oder indirekte Verbindung an das Netz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens herstellen. Eine indirekte Verbindung besteht z.B. dann, wenn die Schienenanlage als Nebenanschluss über einen Hauptanschluss an das Netz angebunden ist.
- 1.4 Im Rahmen dieses Förderprogramms werden Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse und zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen finanziell gefördert.

Ausbau ist sowohl die Erweiterung als auch die kapazitative Ertüchtigung der Infrastruktur eines in Betrieb befindlichen Gleisanschlusses für zusätzliche Verkehre. Bei der Reaktivierung wird ein stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschluss wieder in Betrieb genommen.

- 1.5 Zuständige Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt¹ (EBA).

2 Zuwendungsvoraussetzungen

- 2.1 Zuwendungsempfänger/-in ist der Antragsteller/die Antragstellerin. Antragsberechtigt sind Unternehmen in Privatrechtsform. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind von Zuwendungen nach dieser Richtlinie ausgeschlossen.
- 2.2 Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist, erhalten keine Zuwendungen nach dieser Richtlinie. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802 c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder die eine Vermögensauskunft abgegeben haben. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 c ZPO oder § 284 AO treffen.
- 2.3 Voraussetzung für die Förderung ist, dass
 - 2.3.1 eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führen würde,
 - 2.3.2 das Vorhaben vor Erlass des Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen wurde; als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten,
 - 2.3.3 über den Gleisanschluss mindestens für den Zeitraum des Nachweises der Verkehre (vgl. Nummer 4.1) Gütertransporte abgewickelt werden, die ohne den Gleisanschluss nicht auf der Schiene stattfinden würden. Innerbetriebliche Transporte am Standort der Schienenanbindung werden hierbei nicht berücksichtigt.
- 2.4 Sofern der Gleisanschluss für den Umschlag von normten Ladeeinheiten² genutzt werden soll und sich dieser im verkehrlich relevanten Umkreis einer Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs befindet, muss der Antragsteller glaubhaft machen, dass über den Gleisanschluss zusätzliche Mengen verlagert

¹ Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn

² Container, Wechselaufbauten von mind. 20 Fuß Länge, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, Lastkraftwagen, Anhänger

oder zusätzliche Verlagerungseffekte erzielt werden (siehe Anlage 1 Nummer 1).

2.5 Der Antragsteller hat das Güterverkehrsvolumen, das über den Gleisanschluss abgewickelt werden soll, unter Angabe des zu erwartenden Verkehrsaufkommens (Tonnen pro Jahr) und der zu erwartenden Verkehrsleistung auf dem Schienennetz, getrennt nach Deutschland und europäischem Ausland (Tonnenkilometer³ pro Jahr) darzustellen. Ist das Gewicht im Verhältnis zum Volumen gering („leichte Güter“), kann das Güterverkehrsvolumen alternativ in Güterwagen und Güterwagenkilometern⁴ angegeben werden. Bei der Erweiterung der Infrastruktur (vgl. Nummer 1.5) muss der Antragsteller das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung, bei leichten Gütern zusätzlich die Güterwagen und Güterwagenkilometer der letzten zwei Kalenderjahre angeben und eine entsprechende Bestätigung der/des Eisenbahnverkehrsunternehmen/s beifügen. Bei der kapazitiven Ertüchtigung vorhandener Infrastruktur (vgl. Nummer 1.5) muss der Antragsteller das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung, bei leichten Gütern zusätzlich die Güterwagen und Güterwagenkilometer der letzten fünf Kalenderjahre angeben und eine entsprechende Bestätigung der/des Eisenbahnverkehrsunternehmen/s beifügen. In begründeten Ausnahmefällen kann das EBA von der Vorlage eines Nachweises absehen.

2.6 Der Antragsteller hat zum Nachweis der Anbindung an das öffentliche Schienennetz und zum Nachweis der Bedienung des Gleisanschlusses vorzulegen

2.6.1 einen Vertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturanschlussvertrag) mit auf mindestens fünf Jahre garantierter Netzanbindung und

2.6.2 eine Erklärung darüber, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen den Anschluss bedient oder beabsichtigt, diesen zu bedienen. Sofern die Unterlagen bei Antragstellung noch nicht vorliegen, können diese nachgereicht werden. Die Bewilligung von Fördermitteln erfolgt erst, wenn die Unterlagen dem EBA vollständig vorliegen.

2.7 Der Förderbetrag muss mindestens 15.000 € (Bagatellgrenze) betragen.

3 Art und Umfang der Zuwendungen

3.1 Es erfolgt eine Projektförderung auf Ausgabenbasis im Wege der Anteilfinanzierung. Die Umsatzsteuer ist nicht zuwendungsfähig.

3.2 Von den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben werden bei Neu-, Ausbau und Reaktivierung eines Gleisanschlusses bis zu 50 Prozent als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Die Zuwendung wird bei

der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Sofern von anderer Stelle eine weitere Förderung mit öffentlichen Mitteln erfolgt, sind diese anzurechnen.

3.3 Zur Gewährleistung einer effizienten Förderung dürfen die eingesetzten Fördermittel nicht außer Verhältnis zum damit erzielten zusätzlichen Schienengüterverkehrsvolumen stehen.

3.3.1 Zu diesem Zweck wird bei Zuwendungen als Höchstwert je Tonne erzielter Schienengüterverkehrsaufkommen bis zu 8 €/Tonne pro Jahr oder – alternativ – je 1.000 Tonnenkilometer erzielter Schienengüterverkehrsleistung auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland bis zu 32 €/1.000 Tonnenkilometer pro Jahr festgelegt. Auf Eisenbahnstrecken des europäischen Auslands erbrachte Tonnenkilometer sind zu maximal 50 % zu berücksichtigen. Es handelt sich hierbei jeweils um Höchstwerte, die nicht überschritten werden dürfen.

3.3.2 Bei leichten Gütern wird die Zuwendung auf 220 € je Güterwagen bei der Angabe des Transportaufkommens und auf 90 € je 100 Güterwagenkilometer bei Zugrundelegung der Transportleistung begrenzt.

3.3.3 Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann die Höchstwerte an die tatsächliche Entwicklung anpassen. Das EBA kann von den Höchstwerten im Einzelfall zur Vermeidung einer unbilligen Härte abweichen.

3.4 Förderfähig sind entsprechend Anlage 2

3.4.1 Ausgaben für die zur Betriebsabwicklung erforderlichen eisenbahntechnischen Anlagen des Gleisanschlusses,

3.4.2 Ausgaben für die ausschließlich für die Be- und Entladung von Güterwaggons nutzbaren erforderlichen Anlagen und Geräte,

3.4.3 bei entsprechendem Nachweis auch die nicht ausschließlich für die Be- und Entladung von Güterwaggons nutzbaren Anlagen und Geräte im Verhältnis zum Nutzen anteilig, förderfähig sind hier maximal 60 Prozent der Gesamtkosten der Anlagen und Geräte,

3.4.4 Ausgaben für Planung (10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten).

3.5 Soweit Gleisanschlussanlagen sowohl für innerbetriebliche Transporte als auch für den Zugang zum öffentlichen Netz genutzt werden, kann auf Grundlage eines Bedarfs- und Nutzungsnachweises der Anteil der jeweiligen Verkehre ermittelt und entsprechend dieser Zuordnung eine anteilige Förderung bewilligt bzw. die Förderung auf Teile der Anlage begrenzt werden.

4 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

4.1 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet nachzuweisen, dass mit dem geförderten Gleisanschluss mindestens das dem Zuwendungsbescheid zugrun-

³ Tonnenkilometer = Beförderung einer Tonne Fracht über eine Entfernung von einem Kilometer

⁴ Als Güterwagenkilometer gelten die auf dem Schienennetz gefahrenen Kilometer

de liegende neue bzw. das bisherige und zusätzliche Transportvolumen gemessen am Güterverkehrsaufkommen (Tonnen pro Jahr) oder an der Güterverkehrsleistung (Tonnenkilometer pro Jahr) abgewickelt wird. Bei leichten Gütern ist dieser Nachweis über die Anzahl der Güterwagen oder der Güterwagenkilometer zu erbringen. Der Nachweiszeitraum beginnt am 1. Januar des auf die Inbetriebnahme folgenden Jahres und beträgt höchstens zehn Jahre. Innerhalb dieses Zeitraums ist in fünf Jahren die Erreichung der eingegangenen Verpflichtung zur jährlichen Transportverlagerung nachzuweisen, das heißt für fünf Jahre muss jeweils mindestens das der Förderung zugrunde liegende Jahresmittel erreicht werden.

- 4.2 Das EBA überwacht die Einhaltung dieser Transportverpflichtung. Hierzu sind ihm die Daten über das jährliche Schienengüterverkehrsaufkommen und über die jährliche Schienengüterverkehrsleistung (vgl. Nummer. 4.1) jeweils bis zum 31. März der auf die Inbetriebnahme folgenden Jahre zu übermitteln.⁵
- 4.3 Das EBA erstellt nach Ablauf des Nachweiszeitraums für den gesamten Zeitraum eine Bilanz über das mit dem Gleisanschluss erbrachte Schienengüterverkehrsvolumen. Soweit danach die Transportverpflichtung nicht eingehalten wurde, ist die Förder-summe zurückzuzahlen. Hierzu wird in Relation zur Transportverpflichtung ein Erfüllungsgrad errechnet, der die Höhe der anteilmäßigen oder vollständigen Rückzahlung bestimmt.
- 4.4 Der Antragsteller hat vor der ersten Mittelinanspruchnahme eine Sicherheit zur Absicherung seiner möglichen Rückzahlungsverpflichtung beizubringen. Als Sicherheit für die Rückzahlungsverpflichtung ist es ausreichend, wenn dem Bund für die Grundstücke, auf denen der Gleisanschluss errichtet, ausgebaut oder reaktiviert wird, eine erstrangige dingliche Sicherung im Form einer Grundschuld eingeräumt wird. Wird der Gleisanschluss auf Grundstücken errichtet, ausgebaut oder reaktiviert, die im Wege eines Erbbaurechts genutzt werden, ist eine erstrangige dingliche Sicherung des Bundes in Form einer Grundschuld am Erbbaurecht in gleicher Weise ausreichend, wenn das Erbbaurecht zum Zeitpunkt der Bewilligung der Förderung noch für mindestens 15 Jahre besteht. Als Nachweis für die Grundschuld genügt die Eintragung einer entsprechenden Vormerkung in das Grundbuch. Kann diese nicht beigebracht werden, hat der Zuwendungsempfänger eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine gleichwertige selbstschuldnerische Bürgschaft eines Dritten zur Absicherung seiner Rückzahlungsverpflichtung in vollständiger Höhe der Zuwendung vorzulegen.

5 Verfahren

- 5.1 Der Förderantrag⁶ ist schriftlich zu stellen. Dem Antrag sind die in Anlage 1 aufgeführten Unterlagen bei-

zufügen. Der Antrag ist in dreifacher Form vorzulegen.

- 5.2 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), die §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.
- 5.3 Das Ergebnis der Prüfung des Förderantrags soll dem Antragsteller frühestmöglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorliegen aller zur Entscheidung erforderlichen Unterlagen mitgeteilt werden.
- 5.4 Der Zuwendungsempfänger trifft geeignete Maßnahmen, um eine Zweckentfremdung der Mittel und die Beeinflussung des Geschäftsbetriebs durch Korruption zu vermeiden. Bei Anhaltspunkten auf Veruntreuung von Geldern, Korruptionsstraftaten oder anderen Verstößen gegen die Zweckbestimmung der Zuwendung hat er das EBA zu informieren und ihm die erforderlichen Prüfungen zu ermöglichen. Im Übrigen ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, die vom EBA zur Verfügung gestellte Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden.

6 Subventionserheblichkeit

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches. Die Angaben, von denen die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig ist, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Dem EBA sind unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind (§ 3 des Subventionsgesetzes). Vor Bewilligung einer Zuwendung ist der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen zu belehren und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufzuklären.

7 Geltungsdauer

- 7.1 Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Verkündung im Verkehrsblatt in Kraft.
- 7.2 Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft.

⁵ Vordruck wird vom EBA zur Verfügung gestellt.

⁶ Vordruck wird vom EBA elektronisch zur Verfügung gestellt.

Anlage 1

Antragsunterlagen zum Förderantrag

	Antragsunterlagen	Hinweise/Erläuterungen
1	Erläuterungsbericht	Darstellung der derzeitigen Situation
		Darstellung der geplanten Lösung
		Darstellung der untersuchten Varianten, insbesondere auch bei Abwicklung der Transporte auf der Straße
		Wirtschaftlichkeitsnachweis entsprechend Nummer 2.3.1
		Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme
		Darlegung, dass – sofern der Gleisanschluss einschließlich der sonstigen Be- und Entladeeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 vorrangig dem Umschlag von genormten Ladeeinheiten dienen soll – über den Gleisanschluss zusätzliche Mengen verlagert oder zusätzliche Verlagerungseffekte erzielt werden.
		Zusätzliche Verlagerungseffekte entstehen, wenn betroffene Umschlaganlagen die Transportmengen, die über den Gleisanschluss abgewickelt werden sollen, ohne wirtschaftliche Nachteile kompensieren können.
		Darstellung des jährlichen Schienengüterverkehrsaufkommens in Tonnen und der jährlichen Schienengüterverkehrsleistung in Tonnenkilometer und bei leichten Gütern zusätzlich in Güterwagen und Güterwagenkilometern entsprechend Nummer 2.5
		Beschreibung und Begründung der Anlagenteile (anlagenbezogene Darstellung)
2	Übersichtsplan zur durchzuführenden Maßnahme	M 1:2.500 oder 1:5.000
3	Lagepläne	M 1:1.000 oder 1:500
4	Querschnitte, Sonderpläne	
5	Ausgabenzusammenstellung und Finanzierungskonzept der durchzuführenden Maßnahme	
6	Erklärung, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen worden ist	
7	Vorlage der Vormerkung in das Grundbuch oder Bürgschaft entsprechend Nr. 4.4	
8	Verträge, Nachweise	Vertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturanschlussvertrag) mit auf mindestens fünf Jahre garantierter Netzanbindung (gegebenenfalls unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung)
		Erklärung, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen den Anschluss bedient oder beabsichtigt, diesen zu bedienen (gegebenenfalls unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung)

	Antragsunterlagen	Hinweise/Erläuterungen
		Nachweis, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist
		Nachweis der technischen Eignung und Wirtschaftlichkeit bei Einsatz von Sonderkonstruktionen
9	Versicherung, dass keiner der unter Nummer 2.2 genannten Punkte vorliegt	

Anlage 2

Zuwendungsfähige Anlagen
(Förderung nur, soweit die Notwendigkeit nachgewiesen ist)

Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Baufeldfreimachung		
Gleisanlagen		soweit zur Betriebsabwicklung und zur Be- und Entladung der Güterwaggons notwendig einschließlich Anschlussweiche, auch soweit diese nicht im Eigentum des Gleisanschließers verbleibt
Tiefbau	Leitungsumlegung	
	Kabeltiefbau	
Erdbau	Erdbau allgemein	für die Dekontamination verunreinigter Böden ist der Verursacher zuständig, soweit dieser feststellbar ist
	Bodenaustausch	
	Untergrundverbesserungen	
Sonstige Anlagen	Rampen und sonstige Be- und Entladeeinrichtungen	soweit zur Be- und Entladung der Güterwaggons notwendig
Ausrüstung (ggfs. im Einzelfall mit besonderer Begründung)	Oberleitung	
	Signaltechnik	
	Energieversorgung	
	Beleuchtung	
Begleitmaßnahmen (bei Neubau und wesentlichen Ausbaumaßnahmen)	Umweltschutz	
	Landschaftspflege	
	Regenrückhaltebecken	

(VkBl. 2017 S. 42)

Nr. 10 Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen

Berlin, den 05. Januar 2017
G 22/3141.4/1

Nachstehend gebe ich die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen vom 04. Januar 2017 bekannt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Gerhard Schulz

Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen

vom 04.01.2017
G 22/3141.4/1

1 Gegenstand der Förderung und Förderziel

- 1.1 Der Bund gewährt auf Antrag außerhalb des Anwendungsbereichs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Maßgabe dieser Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) sowie den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) Zuwendungen für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV), soweit sie zur Erreichung des Ziels der Förderung unbedingt erforderlich sind. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.
- 1.2 Übergeordnete Zielsetzung der Förderung ist es, durch den KV die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Das Ziel kann dabei sowohl durch die direkte Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße als auch durch einen Schiene-/Schiene- bzw. Wasserstraße/Wasserstraße-Umschlag erreicht werden.
- 1.3 Konkretes Ziel der Bundesförderung ist es, in der Gesamtbetrachtung mit je einer Mio. Euro Fördermitteln die technische Umschlagkapazität in Deutschland um durchschnittlich 9.000 Ladeeinheiten zu erweitern.
- 1.4 Als Kombinierte Verkehr im Sinne dieser Richtlinie gilt der Transport von Gütern in ein und derselben genormten Ladeeinheit (Container oder Wechselaufbau von mindestens 20 Fuß Länge, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, Lastkraftwagen, Anhänger), wobei die Ladeeinheit einschließlich des Gutes den Verkehrsträger wechselt. Der Vor- und Nachlauf auf der Straße erfolgt zur bzw. von der nächstgelegenen geeigneten KV-Umschlaganlage. Der übrige Teil der

Transportstrecke wird auf der Schiene und/oder der Binnenwasserstraße zurückgelegt.

2 Zuwendungsvoraussetzungen

- 2.1 Zuwendungsempfänger/-in ist der Antragsteller/die Antragstellerin. Antragsberechtigt sind Unternehmen in Privatrechtsform. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind von Zuwendungen nach dieser Richtlinie ausgeschlossen.
- 2.2 Voraussetzungen der Förderung sind, dass
 - 2.2.1 eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der KV-Umschlaganlage führen würde;
 - 2.2.2 die auszubauende oder neu zu errichtende KV-Umschlaganlage diskriminierungsfrei zugänglich ist;
 - 2.2.3 der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird;
 - 2.2.4 das Vorhaben vor Erlass eines Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen wurde; als Vorhabenbeginn gilt grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Liefer- oder Leistungsvertrages;
 - 2.2.5 eine geplante KV-Umschlaganlage und ihre Einzelkomponenten nach Prüfung durch die zuständige Bewilligungsbehörde als förderfähig anerkannt werden;
 - 2.2.6 der mittels Kapitalwertmethode (Anlage 3, Nummer 9) unter Berücksichtigung eines Kalkulationszinssatzes errechnete Kapitalwert ohne Förderung negativ ist; der Kapitalwert mit Förderung muss null betragen;
 - 2.2.7 der Betrag der durchschnittlichen Umschlagkosten pro Ladeeinheit in Folge der Förderung um höchstens 33 Euro, bei seehafennahen KV-Umschlaganlagen um höchstens 15 Euro sinkt (Förderintensität);
 - 2.2.8 der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens erbracht ist (Anlage 3, Nummer 10); der volkswirtschaftliche Nutzen soll mindestens das Vierfache der Fördermittel betragen; in begründeten Einzelfällen kann dieser Wert unterschritten werden; ist der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln kleiner als eins, erfolgt keine Förderung;
 - 2.2.9 die KV-Umschlaganlage auf Grundstücken ausgebaut oder errichtet wird, die sich im Eigentum des Zuwendungsempfängers befinden; wenn der Zuwendungsempfänger über ein Erbbaurecht oder einen Pachtvertrag für die Grundstücke für die Dauer des Vorhaltezeitraums (vgl. Nummer 4.1) verfügt, ist dies dem Eigentum gleichgestellt;
 - 2.2.10 die KV-Umschlaganlage so an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist, dass jede Beeinträchtigung der Abwicklung des KV ausgeschlossen ist.

- 2.3 Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist, erhalten keine Zuwendungen nach dieser Richtlinie. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

3 Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

- 3.1 Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung.
- 3.2 Von den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben (einschl. einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent) werden bei Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen bis zu 80 Prozent als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Die Zuwendung wird bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Im Falle einer Kumulierung mit anderen Zuwendungen darf die maximale Förderquote in Höhe von 80 Prozent nicht überschritten werden.
- 3.3 Zuwendungsfähig sind entsprechend Anlage 1 die Investitionsausgaben für
- 3.3.1 den Erwerb von Grundstücken, soweit sie unmittelbar für den Umschlag und den damit direkt zusammenhängenden Verkehr notwendig sind. Dem Grunderwerb gleichgestellt sind die Bestellung eines Erbbaurechts und der Abschluss eines Pachtvertrags, sofern deren Dauer mindestens dem Vorhaltezeitraum gem. Nummer 4.1 entspricht. Grunderwerb und gleichgestellte Maßnahmen werden nicht gefördert, wenn der Veräußerer der Grundstücke, der Erbbaurechtsgeber oder der Verpächter an der Gesellschaft des Antragstellers mehrheitlich beteiligt ist oder unmittelbar oder mittelbar beherrschenden Einfluss auf sie ausüben kann. Gleiches gilt für den Fall, dass der Antragsteller mehrheitlich am Veräußerer der Grundstücke, dem Erbbaurechtsgeber oder am Verpächter beteiligt ist oder auf diesen unmittelbar oder mittelbar beherrschenden Einfluss ausüben kann;
- 3.3.2 die Durchführung von auf diesen Grundstücken für den Umschlag notwendigen und ggf. behördlich angeordneten Infrastrukturmaßnahmen;
- 3.3.3 die Errichtung von Hochbauten, soweit sie zur Abwicklung von Tätigkeiten erforderlich sind, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem KV-Umschlag stehen;
- 3.3.4 die Beschaffung von terminalgebundenen Umschlageinrichtungen.

- 3.4 Die Umsatzsteuer ist nicht zuwendungsfähig.

- 3.5 In bestehenden, nach den Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ab 2002 geförderten KV-Umschlaganlagen, können innerhalb des im Zuwendungsbescheid festgelegten Vorhaltezeitraums gemäß Nummer 4.1 alle Maßnahmen im Sinne der Anlage 1 zuwendungsfähig sein, die nachträglich aufgrund von öffentlich-rechtlichen Vorschriften (insbesondere im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten) erforderlich werden, sofern die Notwendigkeit der Förderung gesondert nachgewiesen wird.

- 3.6 In bestehenden, nach den Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ab 2002 geförderten KV-Umschlaganlagen, ist innerhalb des im Zuwendungsbescheid festgelegten Vorhaltezeitraums gemäß Nummer 4.1 der bis zu zweimalige Ersatz von nach diesen Richtlinien geförderten mobilen Umschlaggeräten zuwendungsfähig. Die Förderquote entspricht derjenigen, mit der das zu ersetzende Umschlaggerät gefördert worden ist, jedoch höchstens der in der aktuell geltenden Richtlinie zulässigen Förderquote. Der jeweilige Restwert der zu ersetzenden Umschlaggeräte ist dabei in Ansatz zu bringen.

4 Pflichten des Zuwendungsempfängers

- 4.1 Der Zuwendungsempfänger hat dafür zu sorgen, dass die geförderte KV-Umschlaganlage bei einem Eigenmittelanteil an den zuwendungsfähigen Ausgaben in Höhe von unter 50 Prozent für die Dauer von 20 Jahren, ab 50 Prozent für die Dauer von 10 Jahren betriebsbereit vorgehalten wird.
- 4.2 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, während des Vorhaltezeitraums nach Nummer 4.1 die Verpachtung der Anlage oder einzelner Teile, ihre Vermietung oder ihren Verkauf von der Übernahme aller Rechte und Pflichten aus dem Zuwendungsverhältnis durch einen anderen Pächter, Mieter oder Käufer abhängig zu machen. Der Vertrag bedarf der Zustimmung der Bewilligungsbehörde.
- 4.3 Eine Änderung der Beteiligungsverhältnisse am Zuwendungsempfänger ist der Bewilligungsbehörde anzuzeigen. Eine Beteiligung des Betreibers der Anlage am Zuwendungsempfänger soll höchstens 50 Prozent betragen.
- 4.4 Werden die Anlagen und Gebäude vor Ablauf des Vorhaltezeitraums nach Nummer 4.1 stillgelegt, zweckentfremdet, nicht entsprechend Nummer 4.2 veräußert, verpachtet, vermietet oder nicht betriebsbereit vorgehalten, so ist der Zuwendungsempfänger zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung einschließlich Verzinsung verpflichtet, anteilig nach dem noch nicht abgelaufenen Vorhaltezeitraum gemäß Nummer 4.1. Gleiches gilt für Anlagen, die wegen Auftragsmangel mehr als drei Jahre den Betrieb eingestellt haben. Der Erstattungsbeitrag ist mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB jährlich zu verzinsen.
- 4.5 Geförderte Bau- und Lieferleistungen sind gemäß Nummer 3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) in der jeweils gültigen Fassung auszuschreiben.

- 4.6 Beim Neubau einer KV-Umschlaganlage ist bei einer Förderquote in Höhe von über 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben der Betrieb auszu-schreiben. Der Zuwendungsempfänger oder an ihm beteiligte natürliche oder juristische Personen können sich an der Betreibergesellschaft mit höchstens 50 Prozent beteiligen. Für den Fall, dass sich nachträglich die Betreibergesellschaft oder an ihr beteiligte natürliche oder juristische Personen mit mehr als 50 Prozent am Zuwendungsempfänger beteiligen (vgl. Nummer 4.3), soll der Betrieb neu ausgeschrieben werden.
- 4.7 Der Zuwendungsempfänger hat vor der ersten Mit-telinanspruchnahme eine Sicherheit zur Absiche-rung seiner möglichen Rückzahlungsverpflichtung beizubringen. Als Sicherheit für die Rückzahlungs-verpflichtung in vollem Umfang ist es ausreichend, wenn für die Grundstücke, auf denen die geförder-te KV-Umschlaganlage errichtet bzw. ausgebaut wird, dem Bund eine erstrangige dingliche Siche-rung in Form einer Grundschuld eingeräumt wird. Wird die KV-Umschlaganlage auf Grundstücken errichtet bzw. ausgebaut, die im Wege eines Erb-baurechts genutzt werden, ist eine erstrangige dingliche Sicherung des Bundes in Form einer Grundschuld am Erbbaurecht in gleicher Weise ausreichend, wenn das Erbbaurecht zu Beginn der Vorhaltefrist gemäß Nr. 4.1 von 10 Jahren für min-destens weitere 25 Jahre und zu Beginn der Vor-haltefrist von 20 Jahren für mindestens weitere 50 Jahre besteht. Als Nachweis für die genannten dinglichen Sicherungen genügt die Eintragung einer entsprechenden Vormerkung in das Grund-buch. Kann eine erstrangige dingliche Sicherung nicht beigebracht werden, hat der Zuwendungs-empfänger eine selbstschuldnerische Bankbürg-schaft oder eine gleichwertige selbstschuldneri-sche Bürgschaft eines Dritten zur Absicherung seiner Rückzahlungsverpflichtung in vollständiger Höhe der Zuwendung vorzulegen.
- 4.8 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, wäh-rend der Bauphase jeweils zum 31. Juli und 31. Ok-tober eines jeden Jahres eine verbindliche Vor-schau für die bis zum Jahresende erforderlichen Bundesmittel vorzulegen.
- 4.9 Der Zuwendungsempfänger oder der Erwerber, Pächter oder Mieter der KV-Umschlaganlage nach Nummer 4.2 ist während des Vorhaltezeitraums nach Nummer 4.1 verpflichtet, der zuständigen Be-willigungsbehörde jeweils zum 15. September eines jeden Jahres ein aktualisiertes Stammdaten-blatt auf dem von der Bewilligungsbehörde zur Ver-fügung gestellten Vordruck zu übersenden.
- 4.10 Der Bewilligungsbehörde sind auf Verlangen weite-re Auskünfte über umschlagrelevante Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit der Anlage zu erteilen.
- 5. Verfahren**
- 5.1 Bewilligungsbehörden sind für Anlagen des KV Schie-ne/Straße und Schiene/Schiene das Eisenbahn-Bun-desamt (EBA)¹, für Anlagen des KV Wasserstraße/ Straße und Wasserstraße/Wasserstraße die General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)². Die GDWS ist zudem Bewilligungsbehörde für trimodale Anlagen (Wasserstraße/Schiene/Straße) mit einem Schwerpunkt der Investition in die Wasserstraßen-infrastruktur. Das EBA ist Bewilligungsbehörde bei trimodalen Anlagen mit einem Schwerpunkt der In-vestition in die Schieneninfrastruktur.
- 5.2 Die erforderlichen Anträge nach Maßgabe dieser Richtlinie sind schriftlich bei der zuständigen Be-willigungsbehörde einzureichen. Sie entscheidet sowohl über den Antrag auf Standortklärung als auch über den Förderantrag (vgl. Nummer 1.1).
- 5.3 Die zuständige Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor Antragstellung und im Bewilligungsverfahren.
- 5.4 Die Bewilligungsbehörde prüft zunächst den Antrag auf Standortklärung. Die erforderlichen Unterlagen ergeben sich aus Anlage 2.
- 5.5 Der Antragsteller hat in seinem Antrag auf Stand-ortklärung nachvollziehbar zu begründen,
- 5.5.1 wie der wirtschaftliche Betrieb der KV-Um-schlaganlage sichergestellt wird,
- 5.5.2 ob bzw. welche Verlagerungseffekte er-wartet werden und wie sich das Vorhaben auf die Wettbewerbssituation im Einzugs-gebiet auswirken wird. Auf Verlangen der Bewilligungsbehörde ist hierzu ein qualifi-ziertes Gutachten vorzulegen.
- 5.6 Im Anschluss an die Klärung der Standortfrage prüft die Bewilligungsbehörde den Förderantrag. Der Antragsteller hat hierzu die Unterlagen gemäß Anlage 3 einzureichen und zu erklären, dass
- 5.6.1 keine der unter Nummer 2.3 genannten Einschränkungen vorliegen,
- 5.6.2 mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde (vgl. Nummer 2.2.3) und
- 5.6.3 die Anlage diskriminierungsfrei vorgehal-ten wird.
- 5.7 Der Antragsteller hat
- 5.7.1 einen Nachweis darüber zu erbringen, dass die Gesamtfinanzierung des Vorha-bens gesichert ist und
- 5.7.2 auf dem von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellten Vordruck die Erklä-rung zu subventionserheblichen Tatsachen abzugeben.
- 5.8 Die Bewilligungsbehörde prüft die Vollständigkeit der Anträge nach Nummern 5.4 und 5.6 innerhalb eines Monats.
- 5.9 Gelangt die Bewilligungsbehörde zu der Auffas-sung, dass eine KV-Umschlaganlage, für die eine Förderung beantragt wird, zwar in vollem Umfang

¹ Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstr. 6, 53175 Bonn

² Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 Münster

förderfähig ist, es jedoch wegen des mittelfristig zu erwartenden Umschlagvolumens sinnvoll sein kann, sie in Teilschritten zu realisieren, bewilligt sie Fördermittel für das Vorhaben nach Anhörung des Antragstellers entsprechend.

- 5.10 Liegen der Bewilligungsbehörde zwei oder mehr Anträge für dasselbe Einzugsgebiet vor, in dem keine ausreichenden Mengen für alle KV-Umschlaganlagen, für die eine Förderung beantragt wird, zu erwarten sind, bemüht sie sich mit den Antragstellern um eine einvernehmliche Lösung. Sie kann dabei auch andere Betroffene hinzuziehen, insbesondere Betreiber konkurrierender KV-Umschlaganlagen. Lässt sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums kein Einvernehmen herstellen, entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen über die Anträge.

- 5.11 Das Ergebnis der Prüfung des Förderantrags nach Nummer 5.6 soll dem Antragsteller frühestmöglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorliegen aller zur Entscheidung erforderlichen Unterlagen mitgeteilt werden.

- 5.12 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung, die Aufhebung des Zuwendungsbescheides, die Rückforderung der gewährten Zuwendungen und die Verzinsung gelten die §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung, die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die ANBest-P sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

- 5.13 Den diskriminierungsfreien Zugang zu den Anlagen überwachen die zuständige Bewilligungsbehörde und die Bundesnetzagentur.

- 5.14 Der Zuwendungsempfänger trifft geeignete Maßnahmen, um eine Zweckentfremdung der Mittel und die Beeinflussung des Geschäftsbetriebs durch Korruption zu vermeiden. Bei Anhaltspunkten auf Veruntreuung von Geldern, Korruptionsstraftaten oder anderen Verstößen gegen die Zweckbestimmung der Zuwendung hat er die zuständige Bewilligungsbehörde zu informieren und ihr Prüfungen zu ermöglichen. Im Übrigen ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, die von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellte Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden.

6 Subventionserheblichkeit

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und

über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufgeklärt.

7 Geltungsdauer

- 7.1 Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2017 in Kraft.
7.2 Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2021 außer Kraft.

Anlage 1

Zuwendungsfähige Anlagen (Förderung nur, soweit die Notwendigkeit nachgewiesen ist)

Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Grundstück	reiner Grunderwerb	Ein vorhandenes Grundstück kann als Eigenmittelanteil gewertet werden.
	Erbbaurecht	Zur Gleichbehandlung mit dem Grunderwerb sind beim Erbbaurecht a) im Falle einer Sicherung durch eine Grundschuld – bei einem Vorhaltezeitraum von 10 Jahren das 5-fache, – bei einem Vorhaltezeitraum von 20 Jahren das 10-fache des Erbbauzinses des ersten Jahres, b) im Falle, dass keine Grundschuld erbracht werden kann, – bei einem Vorhaltezeitraum von 10 Jahren das 7,5-fache, – bei einem Vorhaltezeitraum von 20 Jahren das 15-fache des Erbbauzinses des ersten Jahres zuwendungsfähig. Die vollständige Auszahlung erfolgt zum Zeitpunkt der ersten fälligen Zahlung gemäß Erbbauvertragsvertrag.
	Pachtvertrag	Zur Gleichbehandlung mit dem Grunderwerb sind beim Pachtvertrag – bei einem Vorhaltezeitraum von 10 Jahren das 7,5-fache und – bei einem Vorhaltezeitraum von 20 Jahren das 15-fache des Pachtzinses des ersten Jahres zuwendungsfähig. Die vollständige Auszahlung erfolgt zum Zeitpunkt der ersten fälligen Zahlung gemäß Pachtvertrag.
	Baufeldfreimachung	

Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Tiefbau	Leitungsumlegungen	
	Kabeltiefbau	
	Wasserver- und -entsorgung	
Erdbau	Erdbau allgemein	Abtrag, Auftrag
	Bodenaustausch	
	Untergrundverbesserung	
	Planumsschutzschicht	
Kaianlagen	Spundwand	steile oder schräge Böschung
	Landgänge	senkrecht oder Böschungstreppe
	Anlegepfähle/Dalben	
	Roll on-/Roll off-Brücken	
Gleisanlagen (nach Möglichkeit Einbau altbrauchbarer Stoffe)	Zuführungsgleis	soweit dieses ausschließlich der Anbindung der KV-Umschlaganlage an das öffentliche Schienennetz dient
	Ein-/Ausfahrgleise	entsprechend Produktionskonzept
	Umschlaggleise	entsprechend Produktionskonzept
	Umfahrungsgleis	entsprechend Produktionskonzept
	Ausziehgleis	entsprechend Produktionskonzept
	Vorrats-/Schadwagengleis	für 1 Schadwagen/Zugpaar
	Abstellgleise	entsprechend Produktionskonzept
	Weichen	ferngestellt in Zug-/Rangierfahrstraßen, sonst ortsgestellt
Straßenanlagen	Zuführungsstraße	soweit diese ausschließlich der Anbindung der KV-Umschlaganlage an das öffentliche Straßennetz dient
	Verkehrs- und Vorstauflächen	ausreichende Fahrspuren außerhalb der Umschlagfläche, einschließlich Park-/Stauraum im Gatebereich
	Umschlagfläche (Fahr-/Lade-/Abstellspuren)	Fahr- und Ladespur und je Umschlaggleis regelmäßig eine Abstellspur entsprechend Produktionskonzept
	Abstellflächen	soweit für umschlagbedingte Verweildauer der KV-Sendungen entsprechend dem Transportprogramm erforderlich
	Pkw-Parkplätze für Kunden und Mitarbeiter	soweit sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Umschlagfunktion der Anlage stehen

Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Hochbau	Ein-/Ausfahrschalter	einschließlich Schranken im Ein- und Ausfahrbereich
	Büroräume	soweit für umschlagbezogene Tätigkeiten erforderlich
	Sozialräume	soweit für umschlagbezogenes Betriebspersonal erforderlich
Umschlag-einrichtungen	Schienenkrane	geeignet für Umschlag aller Ladeeinheiten des KV
	mobile und sonstige Umschlaggeräte	terminalgebunden; geeignet für Umschlag aller Ladeeinheiten des KV
	straßengebundene Zustellfahrzeuge (z. B. Zugmaschinen)	nur terminalgebundene Fahrzeuge, die zur Abwicklung des Umschlagbetriebs zwingend erforderlich sind
	Einrichtungen für Horizontalumschlag	nur terminalgebundene Anlagen
	Auffahrvorrichtungen für nicht-kranbare Sattelaufleger	soweit terminalgebunden
Ausrüstung und Begleitmaßnahmen	Oberleitung	Zuführungsgleis, Ein-/Ausfahrgleise bei elektrifizierten Strecken; Spitzenüberspannung im Gleismodul, soweit Direktausfahrten geplant und sinnvoll sind
	Signaltechnik	im Bereich der Zug-/Rangierfahrstraßen
	Energieversorgung	für die Umschlaganlagen sowie den 50-Hz-Bereich, sofern damit umschlagbezogene Anlagen versorgt werden
	Beleuchtung	
	Weichenheizung	nur im Bereich der Zug-/Rangierfahrstraßen
	Bremsprobeanlage	nur für KV-Umschlaganlagen mit Direktausfahrmöglichkeit
	Betriebsfunk	
	Betriebsleitsystem	IT-Ausstattung (Hardware und Computer-Betriebssysteme) für zuwendungsfähige Arbeitsplätze, Datenübertragung zwischen Gate und Kran
	Geräte zur automatischen Sendungserfassung	stationäre Geräte im Straßen-, Schienen- bzw. Schiffszulauf
	Tankanlage	für terminalgebundene Fahrzeuge
	Abstellplatz für Gefahrgut, mobile Leckagewanne	soweit nach gefahrgutrechtlichen Vorschriften und zum Zwecke des Umschlags erforderlich
	Schallschutz	soweit nach geltendem Recht erforderlich
	Landschaftspflege	nach Maßgabe der jeweils geltenden Vorschriften
	Regenrückhaltebecken	sofern erforderlich

Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
sonstige Maßnahmen	Ausbau Wasserstraße	soweit für Lade-/Löschstelle erforderlich
	Ölsperren	
	Elektranten	soweit zum Zweck des Umschlags erforderlich

Verkaufserlöse, insbesondere von anderweitig freiwerdenden Grundstücken, sind den Vorhaben gutzuschreiben.

Anlage 2

Antragsunterlagen zur Standortklärung

	Antragsunterlagen	Hinweise/Erläuterungen
1	Erläuterungsbericht	Begründung und Erläuterung der Notwendigkeit des Vorhabens
		Begründung der Standortwahl
		Beschreibung und Erläuterung der geplanten Anlagenkonfiguration
		Erläuterung der verkehrlichen Erschließung der Anlage
2	Übersichtsplan des Wirtschaftsraums	M 1:200.000 (Generalkarte)
		mit Darstellung bereits vorhandener Standorte von KV-Umschlaganlagen
3	Lageplan des Terminalstandorts	M 1:5.000
		schienen-, straßen- und wasserseitige Anbindung müssen erkennbar sein
4	Umschlag- erwartungen	Darstellung der erwarteten Umschlagmengen und Prognose der Mengenentwicklung für den Zeitraum der geplanten Nutzung der KV-Umschlaganlage jeweils in Ladeeinheiten (LE) und Twenty Foot Equivalent Unit (TEU), aufgeschlüsselt nach verkehrlichen Relationen (Angabe der Herkunfts- und Zielorte).
		Darstellung der prognostizierten Verkehrsverlagerung von der Straße in Tonnen, Tonnenkilometern und LE
5	Effekterwartungen	Beschreibung der Auswirkungen auf andere, bereits bestehende KV-Umschlaganlagen (einschließlich Angabe dazu, ob konkurrierende Anlagen diskriminierungsfrei zugänglich sind und an welche Verkehrsträger diese angeschlossen sind). Bei grenznahen Projekten sind auch die Auswirkungen auf Anlagen im Nachbarland zu berücksichtigen.

Anlage 3

Antragsunterlagen zum Förderantrag

	Antragsunterlagen	Hinweise/Erläuterungen
1	Erläuterungsbericht	Darstellung der derzeitigen Situation
		Beschreibung der Maßnahme und Begründung der Notwendigkeit
		Darstellung der untersuchten Varianten
		Beschreibung der Auswirkungen auf andere, bereits bestehende KV-Umschlaganlagen. Bei grenznahen Projekten sind auch die Auswirkungen auf Anlagen im Nachbarland zu berücksichtigen
		Erläuterung des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens in Ladeeinheiten (LE) und Twenty-Foot-Equivalent-Unit (TEU) für den Vorhalbezeitraum
		prognostizierte Verkehrsverlagerung von der Straße in Tonnen, Tonnenkilometern und Ladeeinheiten mit Angaben zur Herkunft und zu den Relationen dieser Verkehre sowie zur Methode der Ableitung (z. B. Erhebung, Befragung)
		Erläuterung des Produktionskonzeptes:
		– Organisation (z. B. Personalplanung, 2-/3-Schichtbetrieb), – Transportprogramm (Herkunft/Ziel der Verkehre, Verkehrstage, Ankunfts-/Abfahrtszeit, Verweildauer in der KV-Umschlaganlage), – Betriebsprogramm (Gleisbelegung, Rangier- und Lkw-Bewegungen, Container-Handling innerhalb der KV-Umschlaganlage)
2	Übersichtsplan	Erläuterung der technisch-wirtschaftlichen Realisierbarkeit der schienen- bzw. wasserstraßenseitigen Bedienung (z. B. durch – je nach Umfang – mindestens einer Absichtserklärung von KV-Operateuren, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Reedereien)
		Beschreibung und Begründung der Anlagenteile (anlagenbezogene Darstellung unter besonderer Berücksichtigung ggf. vorgesehener Ausbaustufen)
3	Lagepläne	M 1:1.000
4	Regelquerschnitte	
5	Höhenpläne	
6	Hochbaupläne	mit Hervorhebung der Räume für umschlagbezogenes Personal
7	Sonderpläne	falls notwendig
8	Ausgabenzusammenstellung	

	Antragsunterlagen	Hinweise/Erläuterungen
9	Datenblatt für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Kapitalwertmethode	mit zugrundeliegenden Berechnungen (Übersendung als Excel-Tabelle) ³
10	Datenblatt für die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens für den Vorhaltezzeitraum	Zur Berechnung müssen Daten zur gesamten Straßenentfernung bis zum Ziel-/Ursprungsort der Ladeeinheiten vorgelegt werden, soweit diese auf die Verkehrsträger Zug oder Binnenschiff verlagert wird. Dabei soll die Länge der inländischen bzw. der ausländischen Streckenanteile separat ausgewiesen werden (Übersendung als Excel-Tabelle). ³ In die Berechnung der Förderung fließen die deutschen Streckenanteile sowie 50 % der Streckenanteile im europäischen Ausland ein.
11	Bauzeitenplan	mit geplanter Mittelinanspruchnahme
12	Finanzierungsplan	entsprechend VW Nr. 3.2.1 zu § 44 BHO
13	Stellungnahme des Landes	
14	Nachweis der technischen Eignung und der Wirtschaftlichkeit beim Einsatz von Sonderkonstruktionen	
15	Erklärungen und Nachweise	nach Nummer 5.6 der Richtlinie ³
16	Terminalstammdatenblatt	bei Ausbau einer vorhandenen Anlage ³
17	Vorlage der Eintragung einer Vormerkung der Grundschild bzw. Zusage einer selbstschuldnerischen Bürgschaft (vgl. Nummer 4.7 der Richtlinie)	

(VkBl. 2017 S. 46)

Landverkehr

Nr. 11 Bekanntmachung der Änderung der Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Bonn, den 30. Januar 2017
LA 20/7342.12/00

Die Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2014 (VkBl. 2014, Heft 5, S. 174), wird wie folgt geändert:

³ Vorlage wird von den Bewilligungsbehörden zur Verfügung gestellt

Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Anwendungsbereich, Übergangsbestimmungen

Diese Richtlinie gilt für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen im Rahmen der wiederkehrenden Untersuchungen nach § 29 StVZO.

Die Richtlinie ist spätestens ab dem 01.01.2018 an Systemen zur Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer anzuwenden.

Die „Richtlinie für die Einstellung und die Prüfung der Einstellung von Scheinwerfern an Kraftfahrzeugen“ in der Fassung der Veröffentlichung im VkBl. 1987, Heft 16, S. 563 mit Berichtigung im Heft 22, S. 759 wird zum 01.01.2018 aufgehoben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Christian Theis

(VkBl. 2017 S. 52)

Nr. 12 Elfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21. Dezember 2016

Bonn, den 09. Januar 2017
LA21/7323.2/00-06

Nachstehend gebe ich die Elfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21. Dezember 2016 mit Begründung bekannt. Die Verordnung wurde am 27. Dezember 2016 im Bundesgesetzblatt I S. 3083 verkündet. Ihre Regelungen sind am 28. Dezember 2016 und am 1. Januar 2017 in Kraft getreten.

Mit der beigefügten Verordnung werden insbesondere Regelungen zur richtlinienkonformen Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG (3. EU-Führerscheinrichtlinie) getroffen und eine Regelung für den nationalen Einschluss von Trikes in die Klasse B getroffen. Zudem erfolgt eine Anpassung der Anforderungen an die Fahreignung bei Herz- und Gefäßkrankheiten an den aktuellen wissenschaftlichen Stand und die Optimierung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen. Im Übrigen wird mit der Verordnung Arabisch wieder in den Katalog der Fremdsprachen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung aufgenommen.

Änderungen, die der Bundesrat zum ursprünglichen Verordnungsentwurf der BR-Drucksache 253/16 vorgenommen hat, sind im Rahmen der Begründung kenntlich gemacht.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Renate Bartelt-Lehrfeld

**Elfte Verordnung
zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften***

Vom 21. Dezember 2016

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis e, g, h, j, k, m, o, q, r und v bis y und Nummer 3 Buchstabe c, des § 6e Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b, des § 26a, des § 30c Absatz 1 Nummer 1 und des § 63 Nummer 4 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe k zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe w zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe x zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 26a zuletzt durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2007 (BGBl. I S. 1460), § 30c Absatz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748) und § 63 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind,
- auf Grund des § 6 Absatz 3 des Fahrerlärergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), der zuletzt durch Artikel 473 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist:

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18), der Richtlinie 2014/85/EU der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 194 vom 2.7.2014, S. 10) und der Richtlinie (EU) 2015/653 der Kommission vom 24. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 107 vom 25.04.2015, S. 68) und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

Artikel 1

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2920) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird in der Angabe zu § 5 das Wort „Kleinkraftträdern“ durch das Wort „Kraftfahrzeugen“ ersetzt.
2. In § 3 Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Mofa“ durch die Wörter „Mofa nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 oder ein Kraftfahrzeug nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b“ ersetzt.
3. § 4 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird das Komma und das Wort „einsitzige“ gestrichen.
 - b) Nummer 1b wird wie folgt gefasst:

„1b. zweirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L1e-B und dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L2e-P und L2e-U nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52), wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn auf höchstens 25 km/h beschränkt ist,“.
4. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Kleinkraftträdern“ durch das Wort „Kraftfahrzeugen“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Kleinkrafttrad“ durch das Wort „Kraftfahrzeug“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „zur Mofa-Ausbildung“ durch die Wörter „zu der Ausbildung“ ersetzt.
 - d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „der Mofa-Ausbildung“ durch die Wörter „der Ausbildung im Sinne des Absatzes 2 Satz 1“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Mofa-Ausbildungskurs“ durch das Wort „Ausbildungskurs“ ersetzt.
 - e) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Mofa-Prüfbescheinigung“ durch das Wort „Prüfbescheinigung zum Führen von Mofas und zwei- und dreirädriger Kraftfahrzeuge bis 25 km/h“ ersetzt.

- bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Mofas“ die Wörter „nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 oder eines Kraftfahrzeugs nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b“ angefügt.
- f) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
- „(5) Wer die Prüfung noch nicht abgelegt hat, darf ein Mofa nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 oder ein Kraftfahrzeug nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b auf öffentlichen Straßen führen, wenn er von einem zur Ausbildung berechtigten Fahrlehrer beaufsichtigt wird; der Fahrlehrer gilt als Führer des Fahrzeugs.“
5. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Die Klasse A2 wird wie folgt gefasst:
- „Klasse A2: Krafträder (auch mit Beiwagen) mit
- a) einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und
 - b) einem Verhältnis der Leistung zum Gewicht von nicht mehr als 0,2 kW/kg,
- die nicht von einem Kraftrad mit einer Leistung von über 70 kW Motorleistung abgeleitet sind.“
- bb) In Klasse C1 werden die Wörter „der Klassen AM, A1, A2 und A“ durch die Wörter „der Klassen AM, A1, A2, A, D1 und D“ ersetzt.
- cc) In Klasse C werden die Wörter „der Klassen AM, A1, A2, A“ durch die Wörter „der Klassen AM, A1, A2, A, D1 und D“ ersetzt.
- dd) In Klasse D1 werden die Wörter „mehr als acht, aber“ gestrichen.
- b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 6 werden die Wörter „D1E, sofern der Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D1 berechtigt ist, und“ gestrichen.
- bb) In Nummer 9 werden die Wörter „sowie C1E, sofern der Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse C1 berechtigt ist“ gestrichen.
- cc) In Nummer 10 werden die Wörter „Klassen D1E, BE sowie C1E, sofern der Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse C1 berechtigt ist“ durch die Wörter „Klassen D1E und BE“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:
- „(3a) Die Fahrerlaubnis der Klasse B wird auch erteilt zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen im Inland, im Falle eines Kraftfahrzeugs mit einer Motorleistung von mehr als 15 kW jedoch nur, soweit der Inhaber der Fahrerlaubnis mindestens 21 Jahre alt ist.“
- d) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:
- „(4a) Eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, aber nicht mehr als 7 500 kg, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind mit insbesondere folgender, für die Genehmigung der Fahrzeugtypen maßgeblicher, besonderer Zweckbestimmung:
1. Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr,
 2. Einsatzfahrzeuge der Polizei,
 3. Einsatzfahrzeuge der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste,
 4. Einsatzfahrzeuge des Technischen Hilfswerks,
 5. Einsatzfahrzeuge sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes,
 6. Krankenkraftwagen,
 7. Notarzteinsatz- und Sanitätsfahrzeuge,
 8. Beschussgeschützte Fahrzeuge,
 9. Post, Funk- und Fernmeldefahrzeuge,
 10. Spezialisierte Verkaufswagen,
 11. Rollstuhlgerichte Fahrzeuge,
 12. Leichenwagen und
 13. Wohnmobile.
- Satz 1 gilt für die Fahrerlaubnis der Klassen C1E, C und CE entsprechend.“
- e) In Absatz 6 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Satz 1 gilt für Fahrerlaubnisse im Sinne des Absatzes 3a entsprechend.“
6. § 10 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden in der Nummer 9 der Tabelle in der Spalte Mindestalter in Buchstabe c Doppelbuchstabe bb nach dem Wort „Ausbildung“ die Wörter „und Prüfung“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „vor Erteilung der ersten Fahrerlaubnis“ durch die Wörter „vor erstmaliger Erteilung einer Fahrerlaubnis“ ersetzt.
7. § 11 Absatz 10 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

- b) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:
- „3. der Betroffene nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis ist und“.
- c) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.
8. Dem § 20 wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung kann frühestens sechs Monate vor Ablauf einer Sperre
1. nach § 2a Absatz 5 Satz 3 oder § 4 Absatz 10 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes oder
 2. nach § 69 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 69a Absatz 1 Satz 1 oder § 69a Absatz 1 Satz 3 in Verbindung mit Satz 1 des Strafbgesetzbuches
- bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragt werden.“
9. § 21 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 werden nach dem Wort „Anschrift“ die Wörter „, Staatsangehörigkeit und Art des Ausweisdokumentes“ eingefügt.
- b) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Die Erteilung einer Fahrerlaubnis kann frühestens sechs Monate vor Erreichen des für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse nach § 10 vorgeschriebenen Mindestalters bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragt werden.“
10. In § 22a Absatz 2 Nummer 3 werden die Wörter „und Ausweisnummer“ gestrichen.
11. In § 23 Absatz 1 wird Satz 2 wie folgt gefasst:
- „Die Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE wird längstens für fünf Jahre erteilt.“
12. Dem § 24 wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Die Verlängerung einer Fahrerlaubnis kann frühestens sechs Monate vor Ablauf ihrer Geltungsdauer bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragt werden.“
13. § 24a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 2 wird das Wort „Geltungsdauer“ durch das Wort „Gültigkeit“ ersetzt.
- bb) Folgender Satz 4 wird angefügt:
- „Abweichend von den Sätzen 2 und 3 ist bei der Ausstellung eines Ersatzdokuments und bei der Ausfertigung eines neuen Führerscheins wegen Erweiterung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder wegen Änderung der Angaben auf dem Führerschein Satz 1 anzuwenden.“
- b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
- „(4) Die Gültigkeit eines Führerscheins, der ab dem 1. Januar 1999 als Kartenführerschein ausgestellt worden ist, kann durch die nach Landesrecht zuständige Behörde durch die Anbringung eines mit einer bestimmten Frist versehenen Gültigkeitsaufklebers mit Sicherheitsdesign der Bundesdruckerei nachträglich befristet werden, soweit der Antragsteller dies zusammen mit der Erteilung eines neuen Führerscheins beantragt und zum Zeitpunkt der Antragstellung keine Gründe gegen die sofortige Ausstellung eines neuen Führerscheins bestehen. Ein nach Satz 1 befristeter Führerschein dient nur im Inland als Nachweis der Fahrberechtigung. Er verliert seine Gültigkeit mit Zustellung des neuen Führerscheins, Ablauf der Frist oder wenn der Gültigkeitsaufkleber entfernt oder beschädigt wurde.“
14. In § 25 Absatz 5 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:
- „Auf Wunsch des Inhabers der Fahrerlaubnis kann dieser den bisherigen Führerschein behalten. Hierzu ist der Führerschein durch die nach Landesrecht zuständige Behörde sichtbar und dauerhaft zu entwerfen. In Falle der Vorlage eines nach dem 1. Januar 1999 als Kartenführerschein ausgestellten Führerscheins ist der Führerschein durch eine Lochung in der unteren rechten Ecke der Vorderseite zu entwerfen.“
15. In § 28 Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „oder – bei den Klassen C1 und C1E – der Inhaber das 50. Lebensjahr bereits vollendet hat“ gestrichen.
16. § 48 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 4 wird die Nummer 2a wie folgt gefasst:
- „2a. durch Vorlage eines nach Maßgabe des § 30 Absatz 5 Satz 1 des Bundeszentralregistergesetzes ausgestellten Führungszeugnisses und durch eine auf Kosten des Antragstellers eingeholte aktuelle Auskunft aus dem Fahreignungsregister nachweist, dass er die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird,“.
- b) In Absatz 5 wird die Nummer 3 wie folgt gefasst:
- „3. er durch Vorlage der Unterlagen nach Absatz 4 Nummer 2a nachweist, dass er die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird.“
17. § 57 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlernamen, Doktorgrad, Tag und Ort der Geburt, An-

schrift, Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Art des Ausweisdokumentes,“.

18. In § 66 Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort „vorliegen“ die Wörter „oder bei Verstößen gegen Auflagen nach Absatz 3“ eingefügt.

19. § 74 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung genehmigen.“

20. § 75 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „oder § 76 Nummer 2“ werden gestrichen.

bb) Das Wort „Mofa“ wird durch die Wörter „Mofa nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, ein Kraftfahrzeug nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b“ ersetzt.

b) In Nummer 6 wird das Wort „Mofa-Ausbildung“ durch das Wort „Ausbildung“ ersetzt.

21. § 76 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. § 5 Absatz 1 (Prüfung für das Führen von Mofas nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 oder eines Kraftfahrzeugs nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b) gilt nicht für Führer der in § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 1b bezeichneten Fahrzeuge, die vor dem 1. April 1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben.“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. § 5 Absatz 2 (Berechtigung eines Fahrlehrers zur Ausbildung für Kraftfahrzeuge nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 1b)

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

c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 6a eingefügt:

„6a. § 6 Absatz 1 zu Klasse A2 Inhaber einer ab dem 19. Januar 2013 bis zum Ablauf des 27. Dezember 2016 erteilten Berechtigung zum Führen von Krafträdern (auch mit Beiwagen) mit einer Motorleistung von nicht

mehr als 35 kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,2 kW/kg nicht übersteigt, sind im Inland auch zum Führen von Krafträdern berechtigt, deren Leistung von über 70 kW Motorleistung abgeleitet ist.“

d) Nach Nummer 8 werden folgende Nummern 8a bis 8d eingefügt.

„8a. § 6 Absatz 3 zu Klasse C1 und C:

Inhaber einer bis zum 18. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C sind auch berechtigt, Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer gebaut sind, zu führen.

8b. § 6 Absatz 3 zu Klasse CE:

Inhaber einer bis zum 18. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse CE sind auch berechtigt, Fahrzeuge der Klasse D1E zu führen, sofern sie zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D1 berechtigt sind.

8c. § 6 Absatz 3 zu Klasse D1E:

Inhaber einer bis zum 18. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse D1E sind auch berechtigt, Kraftfahrzeuge der Klasse C1E zu führen, sofern sie zum Führen von Fahrzeugen der Klasse C1 berechtigt sind.

8d. § 6 Absatz 3 zu Klasse DE:

Inhaber einer bis zum 18. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse DE sind auch berechtigt, Kraftfahrzeuge der Klasse C1E zu führen, sofern sie zum Führen von Fahrzeugen der Klasse C1 berechtigt sind.“

e) Die bisherige Nummer 8a wird Nummer 8e.

f) In Nummer 9 Satz 13 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und die Wörter „§ 6 Absatz 3 Nummer 6 bleibt unberührt.“ angefügt.

g) Nach Nummer 12b wird folgende Nummer 12c eingefügt:

„12c. § 23 Absatz 1 Satz 2 (Geltungsdauer der Fahrerlaubnis)

Die Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E, die nach dem 31. Dezember 1998 und vor dem 19. Januar 2013 erteilt worden ist, endet mit Vollendung des 50. Lebensjahres des Inhabers der Fahrerlaubnis.“

h) In Nummer 17 wird die Angabe „30. April 2017“ durch die Angabe „31. Dezember 2018“ ersetzt.

22. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A wird wie folgt geändert:

aa) In Unterabschnitt I wird die laufende Nummer 14 wie folgt gefasst:

„14	2 beschränkt auf Kombinationen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs oder eines Lastkraftwagens mit drei Achsen	nach dem 31.12.85	A, A1, AM, B, BE, C1, C1E, C, CE, L	T ¹	C 172, A1 79.03, A1 79.04, A 79.03, A 79.04, BE 79.06, CE 79 (L ≤ 3)“.
-----	---	-------------------	-------------------------------------	----------------	--

bb) Folgender Unterabschnitt III wird angefügt:

„III. Fahrerlaubnisse nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (Erteilungsdatum vom 19. Januar 2013 bis zum Ablauf des 26. Dezember 2016)

Fahrerlaubnisklasse	Weitere Berechtigungen
B	194

“.

b) In Abschnitt C Buchstabe b wird die laufende Nummer 6 wie folgt gefasst:

„6	C1E	A, A1, AM, B, BE, C1, C1E, L	A1 79.03, A1 79.04, A 79.03, A 79.04, BE 79.06“.
----	-----	------------------------------	--

23. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4.1	Herzrhythmusstörungen mit anfallsweiser Bewusstseinstörung oder Bewusstlosigkeit	nein	nein	–	–
	– nach erfolgreicher Behandlung durch Arzneimittel oder Herzschrittmacher	ja	ausnahmsweise ja	regelmäßige Kontrollen	regelmäßige Kontrollen
4.2	Hypertonie (zu hoher Blutdruck)				
4.2.1	Erhöhter Blutdruck mit zerebraler Symptomatik und/oder Sehstörungen	nein	nein	–	–
4.2.2	Blutdruckwerte > 180 mmHg systolisch und/oder > 110 mmHg diastolisch	In der Regel ja	Einzelfallentscheidung	Nachuntersuchungen	Nachuntersuchungen
4.3	Hypotonie (zu niedriger Blutdruck)				
4.3.1	In der Regel kein Krankheitswert	ja	ja	–	–
4.3.2	Selteneres Auftreten von hypotoniebedingten, anfallsartigen Bewusstseinstörungen	ja, wenn durch Behandlung die Blutdruckwerte stabilisiert sind	ja, wenn durch Behandlung die Blutdruckwerte stabilisiert sind	–	–
4.4	Akutes Koronarsyndrom (Herzinfarkt)	ja, bei komplikationslosem Verlauf	Fahreignung kann sechs Wochen nach dem Ereignis gegeben sein	Kardiologische Untersuchung	Kardiologische Untersuchung
	– EF > 35 Prozent				
	– EF ≤ 35 Prozent oder akute dekompensierte Herzinsuffizienz im Rahmen eines akuten Herzinfarktes	Fahreignung kann vier Wochen nach dem Ereignis gegeben sein	In der Regel nein	Kardiologische Untersuchung	
4.5	Herzleistungsschwäche durch angeborene oder erworbene Herzfehler oder sonstige Ursachen			regelmäßige Kontrolle, Nachuntersuchung in individuell zu bestimmenden Fristen.	jährlich kardiologische Kontrolluntersuchungen
	NYHA I (Herzerkrankung ohne körperliche Limitation)	ja	ja, wenn EF > 35 Prozent	Eventuell Beschränkung auf einen Fahrzeugtyp, Umkreis- und Tageszeitbeschränkungen	jährlich kardiologische Kontrolluntersuchungen

	NYHA II (leichte Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit)	ja	ja, wenn EF > 35 Prozent		
	NYHA III (Beschwerden bei geringer körperlicher Belastung)	ja (wenn stabil)	nein		
	NYHA VI (Beschwerden in Ruhe)	nein	nein		
4.6	Periphere arterielle Verschlusskrankheit				Kardiologische Untersuchung“.
	– bei Ruheschmerz	nein	nein		
	– nach Intervention	Fahreignung nach 24 Stunden	Fahreignung nach einer Woche		
	– nach Operation	Fahreignung nach einer Woche	Fahreignung nach vier Wochen		
	Aortenaneurysma, asymptomatisch	Keine Einschränkung	Keine Einschrän- kung bei einem Aortendurchmes- ser bis 5,5 cm. Keine Fahreignung bei einem Aorten- durchmesser > 5,5 cm.		

b) Nummer 11.2 wird wie folgt gefasst:

„11.2	Tagesschläfrigkeit				
11.2.1	Messbare auffällige Tagesschläfrigkeit	nein	nein		
11.2.2	Nach Behandlung	ja, wenn keine messbare auffälli- ge Tagesschläfrig- keit mehr vorliegt	ja, wenn keine messbare auffälli- ge Tagesschläfrig- keit mehr vorliegt	ärztliche Be- gutachtung, regel- mäßige ärztliche Kontrollen	ärztliche Be- gutachtung, regel- mäßige ärztliche Kontrollen
11.2.3	Obstruktives Schlafapnoe Syndrom (OSAS) mittelschwer/schwer [mittelschwer: Apnoe- Hypopnoe-Index zwischen 15 und 29 pro Stunde; schwer: Apnoe-Hypopnoe-Index von mindestens 30 pro Stunde]	ja, unter geeigne- ter Therapie und wenn keine mess- bare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	ja, unter geeigne- ter Therapie und wenn keine mess- bare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	Gutachten mittels schlafmedizinischer oder som- nologischer Qualifikation, regelmäßige ärzt- liche Kontrollen in Abständen von höchstens drei Jahren	Gutachten mittels schlafmedizinischer oder som- nologischer Qualifikation, regelmäßige ärzt- liche Kontrollen in Abständen von höchstens einem Jahr“.

24. Anlage 4a wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach der Angabe „(VkBf. S. 110)“ die Wörter „in der Fassung vom 3. März 2016 (VkBf. S. 185)“ eingefügt.
- b) In Nummer 1 Buchstabe f wird folgender Satz angefügt:
- „Die Empfehlung darf nur gegenüber Personen erfolgen, die zum Zeitpunkt der Begutachtung nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind.“

2009 (ABl. L 223 vom 26.8.2009, S. 31)“ durch die Wörter „Richtlinie (EU) 2014/85 der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 194 vom 2.7.2014, S. 10)“ ersetzt.

- b) In Nummer 1.3 Satz 5 wird nach Buchstabe k der Schlusspunkt gestrichen und folgender Buchstabe l angefügt:

„l) Hocharabisch.“

25. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1.1 werden die Wörter „Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August

- c) In Nummer 2.1.5 wird Buchstabe k wie folgt gefasst:

„k) Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren, Bahnübergängen und in Tunneln,“.

26. In Anlage 8a werden eingangs des Musters des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis die Wörter „Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis (FeV)“ durch die Wörter „Vorläufiger Nachweis der Fahrerlaubnis (VNF)“ ersetzt.

27. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II wird wie folgt geändert:

a) Die laufende Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6	176 Auflage: Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres nur für Fahrten im Inland und im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden“.
----	---

b) Folgende Nummer 24 wird angefügt:

„24	194 Klasse B berechtigt im Inland a) bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A1 b) nach Vollendung des nach Buchstabe a vorgeschriebenen Mindestalters zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A.“
-----	--

c) In der Fußnote ** wird die Angabe „§ 76 Nummer 11b“ durch die Angabe „§ 76 Nummer 11c“ ersetzt.

28. In Anlage 11 wird die Zeile „Namibia“ wie folgt gefasst:

„Namibia¹⁶⁾
A1, A, B, BE, C1¹⁷⁾, C1E, C¹⁷⁾, CE nein nein“.

29. Anlage 12 Nummer 2.1 wird wie folgt gefasst:

„2.1 Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung über

das Rechtsfahrgebot	(§ 2 Absatz 2)
die Geschwindigkeit	(§ 3 Absatz 1, 2a, 3 und 4, § 41 Absatz 2, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2)
den Abstand	(§ 4 Absatz 1, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)
das Überholen	(§ 5, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)
die Vorfahrt	(§ 8 Absatz 2, Anlage 2 zu § 41 Absatz 2)
das Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	(§ 9)

die Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen	(§ 2 Absatz 1, § 18 Absatz 2 bis 5, Absatz 4, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2)
das Verhalten an Bahnübergängen	(§ 19 Absatz 1 und 2, Anlage 1 zu § 40 Absatz 7, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)
das Verhalten an öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen	(§ 20 Absatz 2, 3 und 4, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)
das Verhalten an Fußgängerüberwegen	(§ 26, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)
übermäßige Straßenbenutzung	(§ 29)
das Verhalten an Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt gewähren!) sowie gegenüber Haltzeichen von Polizeibeamten	(§ 36, § 37 Absatz 2, 3, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1) “.

Artikel 2

Weitere Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 52 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.

b) Es wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Gerichte und Staatsanwaltschaften.“

2. In § 59 Absatz 1 Nummer 10 werden die Wörter „so wie der Tag des Ablaufs der Sperrfrist,“ angefügt.

3. Dem § 76 Nummer 5 wird folgender Satz angefügt:

„Prüfbescheinigungen für Mofas, die nach den bis zum 31. Dezember 2016 vorgeschriebenen Mustern ausgefertigt worden sind, bleiben gültig.“

4. In der Überschrift der Anlage 1 werden nach dem Wort „Mofas“ die Wörter „und zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 25 km/h“ angefügt.

5. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden nach dem Wort „Mofas“ die Wörter „und zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 25 km/h“ angefügt.

b) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

aa) In der Überschrift werden nach dem Wort „Mofas“ die Wörter „und zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 25 km/h“ angefügt.

bb) Das Muster der Ausbildungsbescheinigung wird wie folgt gefasst:

Ausbildungsbescheinigung

über die Teilnahme an einer Ausbildung
gemäß § 5 Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Name Vornamen

Geburtsdatum

Anschrift

hat an einem Ausbildungskurs entsprechend den Mindestanforderungen der Anlage 1 zur Fahrerlaubnis-Verordnung teilgenommen. Der Kurs hat mindestens sechs Doppelstunden (zu je 90 Minuten) theoretische Ausbildung und mindestens eine Doppelstunde praktische Ausbildung im Einzelunterricht bzw. zwei Doppelstunden praktische Ausbildung im Gruppenunterricht*) umfasst.

Stempel der Fahrschule/Schule

Datum

.....
(Unterschrift des Fahrlehrers/Lehrers)

.....
(Unterschrift des Bewerbers)

.....
(Unterschrift des Fahrschulinhabers oder verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebes)

*) Nichtzutreffendes streichen

c) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- aa) In der Überschrift wird das Wort „Mofa-Prüfbescheinigung“ durch die Wörter „Prüfbescheinigung für Mofas und zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 25 km/h“ ersetzt.
- bb) Das Muster der Prüfbescheinigung wird wie folgt gefasst:

„(Vordere Außenseite)

(Hintere Außenseite)

Prüfbescheinigung

zum Führen von

Mofas und zwei- und dreirädrigen

Kraftfahrzeugen bis 25 km/h

wird hiermit gemäß § 5 Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung bescheinigt, dass er/sie die zum Führen von Mofas und von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen bis 25 km/h erforderlichen Kenntnisse der Verkehrsvorschriften nachgewiesen hat und mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

....., den

.....

.....

Bescheinigende Stelle

Stempel

.....
Unterschrift

(Linke Innenseite)

(Rechte Innenseite)

Familienname

.....

Vornamen

.....

Geburtsdatum

.....

Anschrift

.....

.....

Lichtbild

Stempel

.....
Unterschrift

“

6. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt I wird wie folgt gefasst:

„I. Schlüsselzahlen der Europäischen Union

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
1	01 Korrektur des Sehvermögens und/oder Augenschutz
2	01.01 Brille
3	01.02 Kontaktlinse(n)
4	01.03 Schutzbrille*
5	01.05 Augenschutz
6	01.06 Brille oder Kontaktlinsen
7	01.07 Spezifische optische Hilfe
8	02 Hörhilfe/Kommunikationshilfe
9	03 Prothese/Orthese der Gliedmaßen
10	03.01 Prothese/Orthese der Arme
11	03.02 Prothese/Orthese der Beine
12	05 Fahrbeschränkung aus medizinischen Gründen:*
13	05.01 Nur bei Tageslicht*
14	05.02 In einem Umkreis von ... km des Wohnsitzes oder innerorts/innerhalb der Region ...*
15	05.03 Ohne Beifahrer/Sozius*
16	05.04 Beschränkt auf eine höchstzulässige Geschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h*
17	05.05 Nur mit Beifahrer, der im Besitz der Fahrerlaubnis ist*
18	05.06 Ohne Anhänger*
19	05.07 Nicht gültig auf Autobahnen*
20	05.08 Kein Alkohol*
21	10 Angepasste Schaltung
22	10.02 Automatische Wahl des Getriebeganges
23	10.04 Angepasste Schalteinrichtungen
24	15 Angepasste Kupplung
25	15.01 Angepasstes Kupplungspedal
26	15.02 Handkupplung
27	15.03 Automatische Kupplung
28	15.04 Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Kupplungspedals zu verhindern
29	20 Angepasste Bremsmechanismen
30	20.01 Angepasstes Bremspedal
31	20.03 Bremspedal, geeignet für Betätigung mit dem linken Fuß
32	20.04 Bremspedal mit Gleitschiene
33	20.05 Bremspedal (Kippedal)
34	20.06 Mit der Hand betätigte Bremse
35	20.07 Bremsbetätigung mit maximaler Kraft von ... N(*) (z.B.: 20.07(300N)*)
36	20.09 Angepasste Feststellbremse
37	20.12 Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Bremspedals zu verhindern

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
38	20.13 Mit dem Knie betätigte Bremse
39	20.14 Durch Fremdkraft unterstützte Bremsanlage
40	25 Angepasste Beschleunigungsmechanismen
41	25.01 Angepasstes Gaspedal
42	25.03 Gaspedal (Kippedal)
43	25.04 Handgas
44	25.05 Mit dem Knie betätigter Gashebel
45	25.06 Durch Fremdkraft unterstützte Betätigung des Gaspedals/-hebels
46	25.08 Gaspedal links
47	25.09 Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Gaspedals zu verhindern
48	30 Angepasste kombinierte Brems- und Beschleunigungsmechanismen*
49	31 Anpassungen und Sicherungen der Pedale
50	31.01 Extrasatz Parallelpedale
51	31.02 Pedale auf der gleichen (oder fast gleichen) Ebene
52	31.03 Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Gas- und des Bremspedals zu verhindern, wenn Pedale nicht mit dem Fuß betätigt werden
53	31.04 Bodenerhöhung
54	32 Kombinierte Beschleunigungs- und Betriebsbremsvorrichtungen
55	32.01 Gas und Betriebsbremse als kombinierte, mit einer Hand betätigte Vorrichtung
56	32.02 Gas und Betriebsbremse als kombinierte, mit Fremdkraft betätigte Vorrichtung
57	33 Kombinierte Betriebsbrems-, Beschleunigungs- und Lenkvorrichtungen
58	33.01 Gas, Betriebsbremse und Lenkung als kombinierte, mit Fremdkraft mit einer Hand betätigte Vorrichtung
59	33.02 Gas, Betriebsbremse und Lenkung als kombinierte, mit Fremdkraft mit zwei Händen betätigte Vorrichtung
60	35 Angepasste Bedieneinrichtungen (Schalter für Licht, Scheibenwischer/-waschanlage, akustisches Signal, Fahrtrichtungsanzeiger usw.)
61	35.02 Gebrauch der Bedieneinrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
62	35.03 Gebrauch der Bedieneinrichtung mit der linken Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
63	35.04 Gebrauch der Bedieneinrichtung mit der rechten Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
64	35.05 Gebrauch der Bedieneinrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung und Beschleunigungs- und Bremsvorrichtungen loszulassen
65	40 Angepasste Lenkung

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
66	40.01 Lenkung mit maximaler Kraft von ... N(*) (z. B.: ,40.01(140N)')
67	40.05 Angepasstes Lenkrad (mit verbreitertem/verstärktem Lenkradteil; verkleinertem Durchmesser usw.)
68	40.06 Angepasste Position des Lenkrads
69	40.09 Fußlenkung
70	40.11 Assistenzeinrichtung am Lenkrad
71	40.14 Andersartig angepasstes, mit einer Hand/einem Arm bedientes Lenksystem
72	40.15 Andersartig angepasstes, mit zwei Händen/Armen bedientes Lenksystem
73	42 Angepasste Einrichtung für die Sicht nach hinten/zur Seite
74	42.01 Angepasste Einrichtung für die Sicht nach hinten
75	42.03 Zusätzliche Innenvorrichtung zur Erweiterung der Sicht zur Seite
76	42.05 Einrichtung für die Sicht in den toten Winkel
77	43 Sitzposition des Fahrzeugführers
78	43.01 Höhe des Fahrersitzes für normale Sicht und in normalem Abstand zum Lenkrad und zu den Pedalen
79	43.02 Der Körperform angepasster Sitz
80	43.03 Fahrersitz mit Seitenstützen zur Verbesserung der Stabilität
81	43.04 Fahrersitz mit Armlehne
82	43.06 Angepasster Sicherheitsgurt
83	43.07 Sicherheitsgurte mit Unterstützung zur Verbesserung der Stabilität
84	44 Anpassungen an Krafträdern (obligatorische Verwendung von Untercode)
85	44.01 Einzeln gesteuerte Bremsen
86	44.02 Angepasste Vorderradbremse
87	44.03 Angepasste Hinterradbremse
88	44.04 Angepasste Beschleunigungsvorrichtung
89	44.05 Angepasste Handschaltung und Handkuppelung*
90	44.06 Angepasster Rückspiegel*
91	44.07 Angepasste Kontrolleinrichtungen*
92	44.08 Sitzhöhe muss im Sitzen die Berührung des Bodens mit beiden Füßen gleichzeitig sowie das Balancieren des Kraftrades beim Anhalten und Stehen ermöglichen
93	44.09 Maximale Betätigungskraft der Vorderradbremse ... N(*) (z. B. ,44.09(140N)')
94	44.10 Maximale Betätigungskraft der Hinterradbremse ... N(*) (z. B. ,44.10(240N)')
95	44.11 Angepasste Fußraste
96	44.12 Angepasster Handgriff
97	45 Kraftrad nur mit Seitenwagen

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
98	46 Nur dreirädrige Kraftfahrzeuge
99	47 Beschränkt auf Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern, die vom Fahrer beim Anfahren, Anhalten und Stehen nicht im Gleichgewicht ausbalanciert werden müssen
100	50 Beschränkung auf ein bestimmtes Fahrzeug/eine bestimmte Fahrgestellnummer (Angabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer)
101	51 Nur ein bestimmtes Fahrzeug (amtliches Kennzeichen)*
102	61 Beschränkung auf Fahrten bei Tag (z. B. eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)
103	62 Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km vom Wohnsitz oder innerorts in .../innerhalb der Region ...
104	63 Fahren ohne Beifahrer
105	64 Beschränkt auf Fahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h
106	65 Fahren nur mit Beifahrer, der im Besitz eines Führerscheins von mindestens der gleichwertigen Klasse sein muss
107	66 Ohne Anhänger
108	67 Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt
109	68 Kein Alkohol
110	69 Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung gemäß EN 50436
111	70 Umtausch des Führerscheins Nummer ..., ausgestellt durch ... (EU-Unterscheidungszeichen, im Falle eines Drittlandes, z. B. ,70.0123456789.NL')
112	71 Duplikat des Führerscheins Nummer ... (EU-Unterscheidungszeichen, im Falle eines Drittlandes, z. B. ,71.987654321.HR')
113	72 Nur Fahrzeuge der Klasse A mit einem Hubraum von höchstens 125 cm ³ und einer Motorleistung von höchstens 11 kW (A1)*
114	73 Nur für vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
115	74 Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7 500 kg (C1)*
116	75 Nur Fahrzeuge der Klasse D mit höchstens 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (D1)*
117	76 Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7 500 kg (C1), die einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 750 kg mitführen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen (C1E)*

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
118	77 Nur Fahrzeuge der Kategorie D mit höchstens 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (D1), die einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitführen, sofern a) die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen und b) der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird (D1E)*
119	78 Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe
120	79 (...) Nur Fahrzeuge, die den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen, bei Anwendung von Artikel 13 der Richtlinie 2006/126/EG
121	79 (C1E > 12 000 kg, L ≤ 3) Beschränkung der Klasse CE auf Grund der aus der bisherigen Klasse 3 resultierenden Berechtigung zum Führen von dreiachsigen Zügen mit Zugfahrzeug der Klasse C1 und mehr als 12 000 kg Gesamtmasse und von Zügen mit Zugfahrzeug der Klasse C1 und zulassungsfreien Anhängern, wobei die Gesamtmasse mehr als 12 000 kg betragen kann und von dreiachsigen Zügen aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger, bei denen die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs übersteigt (nicht durch C1E abgedeckter Teil). Die vorgenannten Berechtigungen gelten nicht für Sattelzüge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t. Der Buchstabe L steht in dieser Schlüsselung für die Anzahl der Achsen.
122	79 (S1 ≤ 25/7 500 kg) Begrenzung der Klassen D und DE auf Kraftomnibusse mit 24 Fahrgastplätzen oder maximal 7 500 kg zulässiger Gesamtmasse, auch mit Anhänger. Die Angabe S1 steht in dieser Schlüsselung für die Anzahl der Sitzplätze, einschließlich Fahrersitz.
123	79 (L ≤ 3) Beschränkung der Klasse CE auf Kombinationen von nicht mehr als drei Achsen. Der Buchstabe L steht in dieser Schlüsselung für die Anzahl der Achsen.
124	79.01 Nur zweirädrige Fahrzeuge mit oder ohne Beiwagen
125	79.02 Nur dreirädrige Fahrzeuge der Klasse AM oder vierrädrige Leichtfahrzeuge der Klasse AM
126	79.03 Nur dreirädrige Fahrzeuge
127	79.04 Nur Fahrzeugkombinationen aus dreirädrigen Fahrzeugen und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg
128	79.05 Krafträder der Klasse A1 mit einem Leistungsgewicht von mehr als 0,1 kW/kg

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl
129	79.06 Fahrzeuge (Fahrzeugkombination) der Klasse BE, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers 3 500 kg übersteigt
130	80 Nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis für dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse A, die das 24. Lebensjahr noch nicht vollendet haben
131	81 Nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis für zweirädrige Krafträder der Klasse A, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben
132	90 Codes, die in Kombination mit Codes für an dem Fahrzeug vorgenommene Anpassungen verwendet werden*
133	95 KraftfahrerIn/Kraftfahrer, die/der InhaberIn/Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht nach dem Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr bis zum ... erfüllt [zum Beispiel: 95(01.01.14)]
134	96 Fahrzeugkombinationen aus Fahrzeugen der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse einer derartigen Kombination mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg beträgt.
135	97 Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates fällt

Artikel 3

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

In § 5 Absatz 3 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1346), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, werden die Wörter „Kontrollgerät nach Anhang I oder I B der Verordnung (EWG) Nummer 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8) in der Fassung der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nummer 3821/85 und (EG) Nummer 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nummer 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1)“ durch die Wörter „Kontrollgerät, dass den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates

* Die Schlüsselzahlen 01.03, 05 bis 05.08, 30, 44.05 bis 44.07, 51, 90 dürfen nur bei der Umstellung von Fahrerlaubnissen, die bis zum 31. Dezember 2016 erteilt worden sind, verwendet werden. Die Schlüsselzahlen 72, 74 bis 77 dürfen nur bei der Umstellung von Fahrerlaubnissen, die bis zum 18. Januar 2013 erteilt worden sind, verwendet werden.“

über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ABl. L 246 vom 23.9.2015, S. 11) entspricht“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

In Anlage 2.5 Nummer 17 Buchstabe e der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, wird die Angabe „3821/85“ durch die Angabe „165/2014“ ersetzt.

Artikel 5

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann jeweils den Wortlaut der Fahrerlaubnis-Verordnung in der seit dem 1. Oktober 2016 und in der vom 1. Januar 2017 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 6

Inkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe b tritt mit Wirkung vom 1. Oktober 2016 in Kraft. Die Artikel 2 und 3 treten am 1. Januar 2017 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 21. Dezember 2016

Der Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur
In Vertretung
Michael Odenwald

Begründung:

I. Allgemeines

Die EU-Kommission hat gegen Deutschland wegen der unvollständigen Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (3. EU-Führerscheinrichtlinie) Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erhoben (C-30/16). Die von der EU-Kommission beanstandeten Punkte werden daher richtlinienkonform umgesetzt. Daneben hat die Kommission mit den Richtlinien 2014/85/EU der Kommission vom 1. Juli 2014 und 2015/653 der Kommission vom 24. April 2015 in der Zwischenzeit einige Anlagen der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in der Zwischenzeit an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

angepasst. Wegen der noch nicht erfolgten Umsetzung liegt zur Richtlinie 2014/85/EU bereits ein Mahnschreiben vor. Ferner wurden die Vorgaben zum Kontrollgerät neu gefasst. Die hierzu ergangenen Richtlinien werden ebenfalls ins deutsche Recht umgesetzt. Schließlich wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, dreirädrige Kraftfahrzeuge in die Klasse B einzuschließen.

Außerdem werden die Anforderungen an die Fahreignung bei Herz- und Gefäßkrankheiten, die nicht mehr den aktuellen wissenschaftlichen Stand darstellen, aktualisiert. Schließlich werden Regelungen zur Optimierung der Fahrerlaubnis-Verordnung getroffen.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden bestehen keine Auswirkungen.

Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

- a) Die Aufnahme dreirädriger Kraftfahrzeuge in den Katalog der fahrerlaubnisfreien Fahrzeuge wird für die entsprechenden Fahrerlaubnisbewerber eine Entlastung mit sich bringen, da sie statt einer Fahrerlaubnis der Klasse AM nur noch eine Prüfbescheinigung erwerben müssen.

Da allerdings der betroffene Personenkreis nicht beziffert werden kann, ist die Gesamthöhe der Entlastung nicht bekannt. Für den Einzelfall bedeutet dies eine Entlastung von 8 Doppelstunden für die theoretische Ausbildung und ggf. eine geringe Entlastung bei der praktischen Ausbildung. Hinzu kommen Einsparungen bei den Ausbildungskosten, die abhängig vom Einzelfall zwischen 650 € und 850 € liegen können.

- b) Durch die Erweiterung der Mitföhrpflicht der Prüfbescheinigung für das Föhren fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand, da es sich bei dieser Regelung lediglich um eine Folgeänderung der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) und dieser Verordnung erfolgten Neudefinition und Erweiterung der fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeuge handelt. Die Föhrer der betroffenen Fahrzeuge mussten zuvor eine Fahrerlaubnis der Klasse AM erwerben und auch hier den Föherschein mitföhren.
- c) Fahrerlaubnisinhaber der Klasse A2 dürfen zukünftig nur noch Krafträder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW föhren, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,2 kW/kg nicht übersteigt „die nicht von einem Motorrad mit einer Leistung von über 70 kW Motorleistung abgeleitet sind“. Es ist nicht abzuschätzen, welche Auswirkungen das Verbot der Ableitung haben wird, da nicht bekannt ist, wie viele Krafträder diese Voraussetzung bereits erfüllen und wie viele Personen künftig diese Klasse erwerben möchten. Zum 01.01.2015 waren 139.115 Fahrerlaubnisse der Klasse A2 beim KBA registriert.

- e) Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 3 500 kg, die zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, benötigen zukünftig eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 oder D (Busklassen) unabhängig davon, für welche Mindestpersonenzahl diese Fahrzeuge ausgelegt sind. Bislang war nach deutschem Recht eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 bzw. C (Lkw-Klassen) ausreichend, sofern die Fahrzeuge zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind. Auch hier lassen sich die Auswirkungen nicht abschätzen, da nicht zu ermitteln ist, wie viele Personen betroffen sein könnten. Für den Einzelfall bedeutet dies zusätzliche Ausbildungsstunden, deren Mindestumfang insbesondere vom Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisklassen abhängig ist. Außerdem ergeben sich im Einzelfall Mehrkosten für die Ausbildung, die zwischen 500 € und 6.000 € liegen können.
- f) Die Änderung der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E hat Folgen für künftige Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E, da diese statt nach 15 Jahren schon nach 5 Jahren ein neues Führerscheindokument beantragen und die gesundheitliche Eignung nachweisen müssen, sofern sie nicht bereits alle 5 Jahre ihre Fahrerlaubnis verlängern müssen (dies ist erst ab dem 45. Lebensjahr der Fall). Seit dem 19.01.2013 wurden in der hier infrage kommenden Kombination 28.458 C1 und/oder C1E Fahrerlaubnisse erworben. Daraus lässt sich ableiten, dass bundesweit jährlich ca. 9.000 Fälle in der hier gesuchten Konstellation auftreten. Mit der Verlängerung der Fahrerlaubnis sind Aufwand und Kosten für die Vorlage der Bescheinigung oder eines Zeugnisses zum Sehvermögen und der Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung verbunden.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Bund:

Für die Einrichtung der Online-Anbindung von Gerichten und Staatsanwaltschaften an das KBA entsteht beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) kein Aufwand, da die erweiterten technischen Möglichkeiten zur Datenübermittlung bereits eingerichtet sind. Auch für die Speicherung und Übermittlung des Ablaufdatums der Sperrfrist entsteht kein zusätzlicher Aufwand.

b) Länder:

Die Einrichtung der Online-Anbindung von Gerichten und Staatsanwaltschaften an das KBA ist bereits für die Datenübermittlung zum Fahreignungsregister des KBA vorgesehen. Der Erfüllungsaufwand durch die Einrichtung neuer Schnittstellen ist geringfügig und wird durch die Ablösung bisheriger papierbasierter Verfahren kompensiert. Den Technischen Prüfstellen entstehen durch die erforderliche Übersetzung des

Fragenkatalogs und erforderliche technische Anpassung Kosten in Höhe von 95.000 €, die allerdings bereits durch die bestehenden Gebühreneinnahmen abgegolten sind, da 1 € der Prüfungsgebühren pro Prüfung durch die technischen Prüfstellen für die Weiterentwicklung der Prüfung verwendet werden muss. Da aufgrund der Änderung der Anlage 9 des VdTÜV Merkblatt 745 „Sicherheitsmaßnahmen bei körperbehinderten Kraftfahrern“ überarbeitet werden muss, entsteht ein geringer einmaliger Umstellungsaufwand.

c) Kommunen:

Den Kommunen entsteht durch die geplanten Neuregelungen grundsätzlich kein wesentlich höherer Verwaltungsaufwand, da es sich teilweise um die Änderung bzw. Optimierung bestehender Verfahren handelt und insbesondere Softwareanpassungen aufgrund von Rechtsänderungen in vielen Fällen in den Wartungs- und Pflegeverträgen mit den Softwareanbietern berücksichtigt sind. Lediglich aufgrund der Änderung der Geltungsdauer der Fahrerlaubnisklassen C1 und C1E ist mit einem höheren Aufwand zu rechnen, der allerdings durch entsprechende Gebühreneinnahmen abgegolten wird.

Weitere Kosten

Für die Auskünfte aus dem Fahreignungsregister müssen Antragsteller für eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung eine Gebühr in Höhe von 3,30 € entrichten. Durch die Aufnahme dreirädriger Kraftfahrzeuge in den Katalog der fahrerlaubnisfreien Fahrzeuge können Antragsteller, die von der neuen Möglichkeit Gebrauch machen, Gebühren für das Verwaltungsverfahren in Höhe von ca. 36 € und für die Prüfung in Höhe von ca. 98 € einsparen. Aufgrund der geänderten Geltungsdauer von Fahrerlaubnissen der Klassen C1 und C1E werden die Gebühren für die Verlängerung in Höhe von 55 € statt alle 15 Jahre alle 5 Jahre erhoben.

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Gleichstellungspolitische Belange

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Nachhaltigkeit

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

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis zu § 5)

Folgeänderung zur Änderung des § 5.

Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1)

Die Änderungen in § 3 sind die Folge der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) und dieser Verordnung erfolgten Aufnahme neuer Kraftfahrzeuge in den Katalog des § 4.

Zu Nummer 3 (§ 4 Absatz 1)**Zu Buchstabe a) (Nummer 1)**

Da die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen nach Nummer 1b neu keine einsitzigen Fahrzeuge vorsieht, wird aus Gründen der Gleichbehandlung auch beim Mofa das Erfordernis der Einsitzigkeit gestrichen.

Zu Buchstabe b) (Nummer 1b)

Die mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) erfolgte Definition von Kleinkraftködern bis 45 km/h der Klasse L1e-B wird an neue europäische Rechtsgrundlagen angepasst. Außerdem wird von der nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG geschaffenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, auch dreirädrige Kraftfahrzeuge unabhängig von ihrer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h von der Klasse AM auszunehmen.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Die Änderungen in § 5 sind die Folge der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) und dieser Verordnung erfolgten Aufnahme neuer Kraftfahrzeuge in den Katalog des § 4.

Zu Nummer 5 a) und b) (§ 6 Absatz 1 und 3) und Nummer 11 (§ 23 Absatz 1 Satz 2)

Die EU-Kommission hat im Klageverfahren C-30/16 geltend gemacht, dass die Bestimmungen der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (3. EU-Führerscheinrichtlinie) nicht vollständig in deutsches Recht übernommen worden seien. Mit dieser Verordnung wird den Beanstandungen Rechnung getragen.

Zu Nummer 5 a) aa) (§ 6 Absatz 1, Fahrerlaubnisklasse A2)

Diese Definition entspricht teilweise dem Wortlaut der 3. EU-Führerscheinrichtlinie. Die EU-Kommission hat den Mitgliedstaaten hierzu eine „Auslegungshilfe“ zur Verfügung gestellt, nach der eine Ableitung von einem Motorrad mit einer Leistung von über 70 kW (statt von der doppelten Motorleistung) ausgeschlossen werden soll.

Zu Nummer 5 a) bb) bis dd) (§ 6 Absatz 1, Fahrerlaubnisklassen C1, C, D1)

Mit dieser Regelung werden die Vorgaben der 3. EU-Führerscheinrichtlinie wortgetreu umgesetzt. Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 3.500 kg, die zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, benötigen eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 oder D unabhängig davon, für welche Mindestpersonenzahl diese Fahrzeuge ausgelegt sind. Bislang war nach deutschem Recht eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 bzw. C erforderlich, sofern die Fahrzeuge zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind.

Zu Nummer 5 b) (§ 6 Absatz 3 Satz 1)

Mit dieser Regelung werden die Vorgaben der 3. EU-Führerscheinrichtlinie wortgetreu umgesetzt.

Zu Nummer 5 c) und e) (§ 6 Absatz 3 Absatz 3a neu und Absatz 6 Satz 2 neu)

Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der 3. EU-Führerscheinrichtlinie ermöglicht den Mitgliedstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet den Einschluss dreirädriger Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW in die Fahrerlaubnis der Klasse B, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis das 21. Lebensjahr vollendet hat. Von dieser Möglichkeit wird hiermit Gebrauch gemacht. Siehe auch Begründung zu Anlagen 3 und 9.

Änderung durch den Bundesrat:

In Nummer 5 wird nach Buchstabe c folgender Buchstabe C1 eingesetzt:

„C1) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, aber nicht mehr als 7.500 kg, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind mit insbesondere folgender, für die Genehmigung der Fahrzeugtypen maßgeblicher, besonderer Zweckbestimmung:

1. Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr,
2. Einsatzfahrzeuge der Polizei,
3. Einsatzfahrzeuge der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste,
4. Einsatzfahrzeuge des Technischen Hilfswerks,
5. Einsatzfahrzeuge sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes,
6. Krankenkraftwagen,
7. Notarzteinsatz- und Sanitätsfahrzeuge,
8. Beschussgeschützte Fahrzeuge,
9. Post, Funk- und Fernmeldefahrzeuge,
10. Spezialisierte Verkaufswagen,
11. Rollstuhlgerichte Fahrzeuge,

12. Leichenwagen und
13. Wohnmobile.

Satz 1 gilt für die Fahrerlaubnis der Klassen C1E, C und CE entsprechend.“

Begründung:

Die europarechtskonformen Definitionen der Fahrerlaubnisklassen C1, D1, C und D beinhalten mehrere technische Eigenschaften (Gewicht, Länge und Personenzahl). Diese technischen Kriterien überschneiden sich weitgehend. Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von 3.500–7.500 kg mit einer Fahrzeuglänge von nicht mehr als acht Meter und ausgelegt und gebaut für maximal acht Personen sind sowohl mit den Kriterien der Klassen C1 als auch der Klasse D1 vereinbar.

Die EU-Kommission hat hierzu die Auffassung vertreten, dass in diesen Fällen eine umfassende Auswertung von Auslegung und Bau des Fahrzeugs sowie seiner vorgesehenen Verwendung die Grundlage für die Prüfung sein muss, ob ein D1 oder C1-Führerschein für ein Fahrzeug, das die grundlegenden technischen Kriterien erfüllt, benötigt wird. Bei dieser Auslegung können viele Aspekte relevant sein.

Nach diesem Ansatz können daher die in dem neuen Absatz 4a aufgeführten Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit besonderer Zweckbestimmung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg, aber nicht mehr als 7.500 kg beträgt, auch zukünftig mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 geführt werden.

Die Zweckbestimmung ergibt sich aus den auf der Grundlage des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG und des Verzeichnisses des KBA zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern erfolgten Eintragungen in Feld „J“ (Fahrzeugklasse) und Nummer „4“ (Art des Aufbaus) der Zulassungsbescheinigung.

Die Ausführungen gelten für die Klassen C1E, C und CE entsprechend.

Zu Nummer 6 a) (§ 10 Absatz 1 Nummer 9)

Es handelt sich hierbei um eine Formalkorrektur, da die Ausbildung mit einer Prüfung abschließt. Siehe auch Wortlaut von Nummer 9 Buchstabe b).

Zu Nummer 6 b) (§ 10 Absatz 2)

In § 10 Absatz 2 wird aufgrund von bestehenden Unsicherheiten bei der Rechtsanwendung klargestellt, dass von Bewerbern, die mehrmals eine Fahrerlaubnis vor Erreichen des Mindestalters beantragen grundsätzlich nur einmal eine MPU gefordert wird.

Zu Nummer 7 (§ 11 Absatz 10)

Zur Klarstellung wird deutlich formuliert, dass nur Personen, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, an diesen Kursen teilnehmen können.

Zu Nummer 8, 9 b) und 12 (§§ 20, 21 Absatz 4, 24)

Diese Regelungen dienen der Schaffung von Transparenz und Rechtsklarheit für die Erteilung, Neuerteilung und Verlängerung einer Fahrerlaubnis und der Verwaltungsökonomie. Damit wird die aktuelle Verwaltungspraxis in das Fahrerlaubnisrecht übernommen.

Zu Nummer 9 a) (§ 21 Absatz 1)

Das Vorlegen der sich aus den Dokumenten ergebenden Informationen ist erforderlich, um in Fällen des fehlenden Vorliegens eines vorgefertigten Kartenführerscheins, den die Fahrerlaubnisprüfung abnehmenden amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen eine Identitätsprüfung zu ermöglichen. Dabei ist es wichtig zu prüfen, ob die zu prüfende Person nicht nur namentlich, sondern auch visuell der antragstellenden Person entspricht.

Zu Nummer 10 (§ 22a Absatz 2)

Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird die Ausweisnummer gestrichen.

Zu Nummer 11 (§ 23 Absatz 1 Satz 2)

Mit dieser Regelung werden die Vorgaben von Artikel 7 Nummer 2b der Richtlinie 2006/126/EG für Fahrerlizenzen, die nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie erteilt werden, wortgetreu umgesetzt.

Zu Nummer 13 a) (§ 24a Absatz 3)

Ursprüngliche Fassung der Nummer 13a

- a) In Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Satz 1 gilt auch für die Ausstellung eines Ersatzdokuments“.

Begründung:

Nach § 24a Absatz 3 Satz 2 und 3 a.F. ist bei der „Verlängerung“ von bereits befristeten Führerscheinen für die Berechnung der 15-Jahresfrist das Datum des Ablaufs dieses Führerscheines entscheidend. Diese Formulierung des § 24a Absatz 3 Satz 2 würde beim Verlust eines bereits befristeten Führerscheins dazu führen, dass das Ersatzdokument auf mehr als 15 Jahre befristet werden müsste. Dies widerspricht den Vorgaben des Art. 7 Absatz 2 Buchst. A der Richtlinie 2006/126/EG. Daher wird eine Regelung für Ersatzdokumente aufgenommen.

Änderung durch den Bundesrat

Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 2 wird das Wort „Geltungsdauer“ durch das Wort „Gültigkeit“ ersetzt.
- bb) Folgender Satz 4 wird angefügt:
- „Abweichend von den Sätzen 2 und 3 ist bei der Ausstellung eines Ersatzdokuments und bei der Ausfertigung eines neuen Führerscheins wegen Erweiterung oder Verlänge-

rung der Fahrerlaubnis oder wegen Änderung der Angaben auf dem Führerschein Satz 1 anzuwenden.“

Begründung:

Die Änderung des § 24a Absatz 3 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) dient der Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten.

Mit der Ergänzung des § 24a Absatz 3 FeV um den Satz 4 wird erreicht, dass es in sämtlichen Fällen des § 25 Absatz 2 und 4 FeV abweichend von § 24a Absatz 3 Satz 2 FeV für die Bemessung der Gültigkeit des Führerscheins ankommt auf die Erteilung des Auftrags zur Herstellung des Führerscheins, unabhängig davon, ob es sich um eine erstmalige Befristung handelt oder der Führerschein bereits verlängert ist. Damit wird verhindert, dass ein Führerschein in Anwendung von § 24a Absatz 3 Satz 2 FeV im Einzelfall auf mehr als 15 Jahre zu befristen ist. Dies widerspricht der Vorgabe des Artikels 7 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein.

Zu Nummer 13b und 14 (§ 24a Absatz 4 neu und § 25 Absatz 5)

Um das Verfahren zur Umstellung von Führerscheinen insbesondere durch die Möglichkeit des Direktversandes (Übersendung des fertigen Führerscheins von der Bundesdruckerei direkt an die Antragsteller) zu erleichtern, wird eine Rechtsgrundlage für die „Entwertung“ der Führerscheine aufgenommen. Die Fahrerlaubnisbehörden sollen die Antragsteller über die Auswirkungen der Befristung informieren.

Zu Nummer 15 (§ 28 Absatz 3)

Hierbei handelt es sich um eine Folge der Änderung des § 23 Absatz 1 Satz 2.

Zu Nummer 16 (§ 48 Absatz 4)

Mit der ergänzenden Forderung nach einem Auszug aus dem Fahreignungsregister wird klargestellt, dass an Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung die gleichen Anforderungen hinsichtlich des Nachweises der Gewähr für eine verantwortungsvolle Beförderung gestellt werden, wie an Bewerber um eine Fahrerlaubnis der D-Klassen (§ 21 Absatz 3 Nummer 6). Die Vorlage eines Führungszeugnisses nach § 30 Absatz 5 Satz 1 Bundeszentralregistergesetz reicht für die Prüfung der besonderen Verantwortung nicht aus. Mit der Änderung in Absatz 5 wird klargestellt, dass diese Unterlagen auch für die Verlängerung vorgelegt werden müssen. Dies entspricht der bisherigen Praxis.

Zu Nummer 17 (§ 48a Absatz 5 Nummer 2)

Ursprüngliche Fassung der Nummer 17

17. In § 48a Absatz 5 Nummer 2 werden die Wörter „muss mindestens seit fünf Jahren Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B oder einer entsprechenden deutschen, einer EU/EWR- oder schweizerischen Fahrerlaubnis sein“ durch die Wörter „muss nachweisen, dass sie seit mindes-

tens zwei Jahren eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis der Klasse B oder eine entsprechende deutsche oder schweizerische Fahrerlaubnis besitzt oder innerhalb der letzten fünf Jahre besessen hat“ ersetzt.

Begründung:

Begleiter müssen nach § 48a Abs. 5 Nr. 2 a. F. seit mindestens 5 Jahren im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis mindestens der Klasse B sein. In der Begründung zu Absatz 5 wird dabei von einem „ununterbrochenen Besitz“ gesprochen. Dies führt im Ergebnis dazu, dass Personen, denen die Fahrerlaubnis wegen Nichteignung (Alkohol, Drogen, Punkte, Straftat etc.) entzogen worden war, auch nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis 5 Jahre lang nicht als Begleiter bei BF17 eingetragen werden können. Gleichwohl haben sie einen Punktestand von Null, da sie ja ihre Fahreignung wieder nachgewiesen haben.

Die derzeitige Splittung zwischen „geeignet zum Fahren“ und „geeignet zum Begleiten“ soll mit dieser Regelung aufgehoben werden. Daher wird hier eine dem § 48 Absatz 4 Nummer 5 vergleichbare Regelung getroffen.

Änderung durch den Bundesrat

Artikel 1 Nummer 17 ist zu streichen.

Begründung:

An der aktuellen Fassung des § 48a Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ist festzuhalten. Danach muss der Begleiter mindestens seit fünf Jahren Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B oder einer entsprechenden deutschen, einer EU/EWR- oder schweizerischen Fahrerlaubnis sein. Eine Änderung im Sinne der BR-Drucksache 253/16 hätte zur Folge, dass auch solche Personen, denen die Fahrerlaubnis wegen Nichteignung (zum Beispiel Alkohol, Drogen, Verkehrsverstöße) entzogen worden ist, unmittelbar nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis auch als Begleiter eingesetzt werden dürfen, vorausgesetzt sie haben innerhalb der letzten fünf Jahre eine Fahrerlaubnis besessen. Das Auseinanderfallen der Anforderungen an den Kraftfahrzeugführer einerseits und die Begleitperson andererseits ist der Vorbildfunktion des Begleiters geschuldet und hat sich bewährt. Ein Herabsetzen der Anforderungen an die begleitende Person würde zudem die aktuellen Bemühungen zur Reduzierung des nach wie vor hohen Fahranfängerrisikos konterkarieren.

Zu Nummer 17 (§ 57 Nummer 1)

Hier werden die Angaben aufgenommen, die nach dem durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl. I, S. 1674) eingefügten § 22a Absatz 2 Nummer 3 Fahrerlaubnis-Verordnung zu übermitteln sind, aufgenommen.

Zu Nummer 18 (§ 66 Absatz 7)

Ein Verstoß gegen Nebenbestimmungen soll ebenfalls Anlass für eine Sonderbegutachtung sein.

Zu Nummer 19 (§ 74 Absatz 1)***Änderung durch den Bundesrat***

In Artikel 1 ist nach Nummer 19 folgende Nummer 19a einzufügen:

„19a. § 74 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung genehmigen.““

Begründung:

Die Änderung dient der Rechtsbereinigung. Nach dem aktuellen Wortlaut des § 74 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung wäre das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zuständig für die Genehmigung von Ausnahmen, wenn sich die Auswirkungen nicht auf das Gebiet eines Landes beschränken und eine einheitliche Entscheidung erforderlich ist. Eine solche Befugnis ist zu streichen, da der Vollzug des Fahrerlaubnisrechts nach der Kompetenzordnung der Artikel 83 und 84 Absatz 1 des Grundgesetzes ausschließlich den Ländern obliegt. Die Befugnis des BMVI für den Erlass von Rechtsverordnungen über allgemeine Ausnahmen ergibt sich bereits aus § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes.

Zu Nummer 20 (§ 75)***Änderung durch den Bundesrat***

In Artikel 1 ist nach Nummer 19a – neu – folgende Nummer 19b einzufügen:

„19b. § 75 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „oder § 76 Nummer 2“ werden gestrichen.
 - bb) Das Wort „Mofa“ wird durch die Wörter „Mofa nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, ein Kraftfahrzeug nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b“ ersetzt.
- b) In Nummer 6 wird das Wort „Mofa-Ausbildung“ durch das Wort „Ausbildung“ ersetzt.“

Begründung:

Die Änderung ist Folge der Aufnahme neuer Kraftfahrzeuge in den Katalog des § 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und damit rein redaktioneller Natur.

Zu Nummer 21 a) und b) (§ 76 Nummer 3 und 4)

Die Änderungen sind die Folge der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) und dieser Verordnung erfolgten Aufnahme neuer Kraftfahrzeuge in den Katalog des § 4.

Zu Nummer 21 c) bis e) (§ 76 Nummer 6a, 8a-8e)

Diese Regelungen dienen der Besitzstandswahrung für Inhaber von Fahrerlaubnissen, die bis zur Umsetzung der

Richtlinie 2006/126/EG zum 19.01.2013 erteilt wurden. Siehe auch Begründung zu § 6 Absatz 1 und 3. Da die Klasse A2 erst seit der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG erteilt werden kann, ist diese Besitzstandsregelung auf das Inland zu beschränken.

Zu Nummer 21 f) (§ 76 Nummer 9 Klasse T)

Nach der Anlage 3 sind Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 2 (alt) (Lkw) berechtigt, Kraftfahrzeuge der Klasse T zu führen. Eine Umstellung des Führerscheins ist hierfür nicht erforderlich (§ 6 Abs. 6 Satz 1). Im Falle des Erlöschens der Fahrerlaubnis der Klasse 2 besitzt der Fahrerlaubnisinhaber jedoch nur noch die Fahrerlaubnis der Klasse 3. Mithin kommt es zum Wegfall der bisherigen, sich aus dem Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse 2 ergebenden Besitzstand, Kraftfahrzeuge der Klasse T führen zu dürfen. Mit dieser Regelung wird gewährleistet, dass beim Erlöschen der Klasse C und CE die Klasse T nicht auch erlischt.

Zu Nummer 21 g) (§ 76 Nummer 12a zu § 23 Absatz 1)

Diese Regelung dient der Besitzstandswahrung.

Zu Nummer 21 h) (§ 76 Nummer 17 zu den §§ 66 und 70)

Die Frist für die Anpassung der Anerkennung wird verlängert, da die nach Anlage 14 Absatz 2 Nummer 7 und Anlage 15 Absatz 2 Nummer 6 Fahrerlaubnis-Verordnung erforderliche Bestätigung durch eine unabhängige Stelle bis zum 30.04.2017 nicht erfolgen kann.

Zu Nummer 22 a) aa) (Anlage 3 Abschnitt A Nummer I lfd. Nummer 14)

Die bis 31.12.1998 erteilte Klasse 2 (alt) beschränkt auf Kombinationen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs oder eines Lastkraftwagens mit drei Achsen beruht auf der 29. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 09.11.1981 (aufgehoben durch Verordnung vom 18.08.1998). Besitzständlern dieser Kategorie aufgrund der Klasse 3 (alt) konnte – nach bisheriger Fassung der Anlage 3 zur Fahrerlaubnis-Verordnung – nicht die unbeschränkte Klasse CE und lediglich auf Antrag die Klasse C und die Klasse CE79 erteilt werden. Hier hat ein Fehler vorgelegen, der in der Weise korrigiert wird, dass die Klasse C von der Spalte „Zuteilung nur auf Antrag“ in die Spalte „Fahrerlaubnisklassen (neu)“ übertragen wird. Die Verschiebung des Eintrags CE79 von der vorletzten in die letzte Spalte verbunden mit der Aufnahme der Klasse CE in die Spalte „Fahrerlaubnisklassen (neu)“ beruht auf der Neufassung des § 76 Nr. 11a Fahrerlaubnis-Verordnung.

Zu Nummer 22 a) bb) (Anlage 3 Abschnitt A Nummer III neu)

Diese Regelung ist eine Folge des nationalen Einschusses von Trikes in die Klasse B für ab dem 19.01.2013 erteilte Fahrerlaubnisse. Für vor dem 19.01.2013 erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse B wird die EU-weite Berechtigung zum Führen von Trikes durch die Schlüsselzahl 79.03 dokumentiert. Siehe auch Begründung zu § 6 Absatz 3a und 6 und Anlage 9.

Zu Nummer 22 b) (Anlage 3 Abschnitt C Buchstabe b) Nummer 1 lfd. Nummer 6)

In Abschnitt C. b) Lfd. Nr. 6 in Spalte „Weitere Berechtigungen oder Einschränkungen“ muss die Angabe „CE 79 (C1E > 12.000 kg, L ≤ 3)“ gestrichen werden. Der Besitzstand CE79 beruht auf der Klasse 3 (alt), die ausschließlich vor dem 1. Januar 1999 erteilt wurde. Eine Neuerteilung der Klasse C1E ab 1. Januar 1999 rechtfertigt diesen Besitzstand nicht mehr. Bundeswehr-Fahrerlaubnisklassen können insoweit keinen weitergehenden Besitzstand gewähren als zivile Fahrerlaubnisklassen (vgl. Anlage 3 Abschnitt A.II. Lfd. Nr. 7). In der amtlichen Begründung zur 10. FeV-Änderungsverordnung vom 16.04.2014 gemäß VkBf. 2014, S. 401, 431 zu Nummer 27 zu c) Buchstabe bb) ist der Änderungsbefehl zwar zutreffend dargestellt, in der Verordnungsfassung wurde er jedoch unzutreffend umgesetzt.

Zu Nummer 23 a) (Anlage 4 Nummer 4)

Die Auflagen bei Herz- und Gefäßkrankheiten in den derzeit gültigen Begutachtungsleitlinien als auch in der Fahrerlaubnis-Verordnung stellen nicht mehr den aktuellen wissenschaftlichen Stand dar. Die überarbeiteten Leitlinien werden sich in Zukunft mehr an einer definierten Risikoeinschätzung für Unfallereignisse orientieren. Siehe auch Änderung der Anlage 4a.

Ursprüngliche Fassung der Nummer 22 a Nummer 4.2.2

4.2.2	Blutdruckwerte > 180 mmHg systolisch und/oder 110 mmHg diastolisch	In der Regel ja	Einzelfallentscheidung	Nachuntersuchungen	Nachuntersuchungen
-------	--	-----------------	------------------------	--------------------	--------------------

Änderung durch den Bundesrat

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe a ist in Anlage 4 FeV Nummer 4.2.2 Spalte 2 wie folgt zu fassen:

„Blutdruckwerte > 180 mmHg systolisch und/oder > 110 mmHg diastolisch“

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 23 b) (Anlage 4 Nummer 11.2)

Aufgrund der Richtlinie (EU) 2014/85 der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 194 vom 2.7.2014, S. 10) sind die Regelungen zur Tages-schläfrigkeit an neue EU-rechtliche Vorgaben anzupassen. Dabei entspricht ein mittelschweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom einer Anzahl von Apnoen und Hypopnoen (Apnoe-Hypopnoe-Index) zwischen 15 und 29 pro Stunde und ein schweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom einem Apnoe-Hypopnoe-Index von mindestens 30, jeweils im Zusammenhang mit übermäßiger Tagesmüdigkeit.

Zu Nummer 24 a) (Anlage 4a Satz 1)

Die Auflagen bei Herz- und Gefäßkrankheiten in den derzeit gültigen Begutachtungsleitlinien als auch in der Fahrerlaubnis-Verordnung stellen nicht mehr den aktuellen wissenschaftlichen Stand dar. Die mit Verkehrsblattverlautbarung vom 03. März 2016 (VkBf. S 185) überarbeiteten Leitlinien werden sich in Zukunft mehr an einer definierten Risikoeinschätzung für Unfallereignisse orientieren. Siehe auch Änderung der Anlage 4 Nummer 4 und Nummer 11.2.

Zu Nummer 24 b) (Anlage 4a Satz 2)

Als Folge der klarstellenden Änderung in § 11 Absatz 10 soll mit dieser Vorgabe sichergestellt werden, dass die Gutachten keine Formulierungen enthalten, die aus rechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden können, da der Betroffene noch Inhaber einer Fahrerlaubnis ist.

Zu Nummer 25 a) und c) (Anlage 7 Nummer 1.1 und 2.1.5 k)

Aufgrund der Richtlinie (EU) 2014/85 der Kommission vom 1. Juli 2014 zur Änderung der der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 194 vom 2.7.2014, S. 10) ist der Katalog der Ziffer 2.1.5 um Fahrten im Tunnel zu ergänzen.

Zu Nummer 25 b) (Anlage 7 Ziffer 1.3)

Um den zahlreichen Flüchtlingen die Integration in Deutschland und die Suche nach einem Arbeitsplatz zu erleichtern, wird Arabisch als Fremdsprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung wieder eingeführt.

Zu Nummer 26 (Anlage 8a Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrberechtigung)

Mit dieser Regelung erfolgt eine Korrektur des mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung 2. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674) eingeführten Musters.

Zu Nummer 27 a) (Anlage 9 B II Nummer 2 laufende Nummer 6)

Mit dieser Regelung wird der Wortlaut der Auflage an die Regelung in § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 angepasst.

Zu Nummer 27 b) (Anlage 9 B II Nummer 2 laufende Nummer 24)

Diese Regelung dient der Dokumentation des nationalen Einschlusses von Trikes in die nach dem 19.01.2013 erteilte Klasse B. Siehe auch Begründung zu § 6 Absatz 3a und 6 und Anlage 3.

Zu Nummer 27 c) (Anlage 9 B II Fußnote)

Durch Art. 1 Nr. 23 g) der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2.10.2015 wurde in den die Tabelle abschließenden Sätzen der Anlage 9 der Verweis auf § 76 Nr. 11a FeV (a. F.) in § 76 Nr. 11b FeV (n. F.) geändert. Durch Art. 1 Nr. 19 c) der gleichen Änderungsverordnung wurde aus dem bisherigen § 76 Nr. 11a Fahrerlaubnis-Verordnung jedoch der neue § 76 Nr. 11c

FeV. § 76 Nr. 11b FeV (n. F.) enthält eine Übergangsregelung zur Weitergeltung von Bescheinigungen über lebensrettende Sofortmaßnahmen und Erste Hilfe. Somit wäre das Zitat auch in der Anlage 9 anzupassen und müsste richtigerweise § 76 Nr. 11c FeV lauten.

Zu Nummer 28 (Anlage 11 Namibia)

Beim Abschluss der Gegenseitigkeitsvereinbarung mit Namibia wurden inkorrekte Codes für die Fahrerlaubnis-klassen verwendet. Dieses wird nun korrigiert.

Zu Nummer 29 (Anlage 12 Nummer 2.1)

Es handelt sich hierbei um eine Folgeänderung zur StVO-Novelle aus dem Jahr 2013.

Zu Artikel 2 Weitere Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung

Zu Nummer 1 (§ 52 Absatz 3)

Gem. § 53 Abs. 1 StVG dürfen den Stellen, denen die Aufgaben nach § 52 StVG obliegen (u. a. sind hier die Stellen genannt, die für die Verfolgung von Straftaten und zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen zuständig sind), die erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) durch Abruf im automatisierten Verfahren (= Online-Verfahren) übermittelt werden.

Nähere Bestimmungen hierzu finden sich in § 52 Fahrerlaubnis-Verordnung: In Absatz 1 wird der für Maßnahmen wegen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten für den Abruf bereitzustellende Datenumfang festgelegt. In Abs. 3 werden die empfangsberechtigten Behörden explizit aufgelistet. Hier sind die Gerichte und Staatsanwaltschaften jedoch nicht genannt. Damit dürfen diesen Stellen die Daten bislang nicht im Online-Verfahren übermittelt werden. Die Datenübermittlung darf hier nur auf Grundlage des § 54 StVG i. V. m. § 53 Fahrerlaubnis-Verordnung in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren (= File-Transfer-Verfahren) erfolgen. Dieses Verfahren verliert zugunsten des Online-Verfahrens immer mehr an Bedeutung, erzeugt einen höheren Verwaltungsaufwand und ist nicht mehr zeitgemäß. Es ist mittelfristig zu erwarten, dass dieses Verfahren ganz eingestellt wird. Im Rahmen der zum 01.05.2014 erfolgten Reform des Verkehrszentralregisters und der Umstellung auf das Fahreignungsregister (FAER) wurde die vergleichbare Restriktion bezüglich der Strafverfolgungsbehörden aufgehoben und das Online-Verfahren für Daten des FAER zugelassen (s. § 30a StVG i. V. m. § 61 FeV).

Es ist daher im Interesse einer zeitgemäßen und unbürokratischen Datenübermittlung sinnvoll und erforderlich – auch im Hinblick auf einheitliche Regelungen im ZFER und FAER – die Auflistung in § 52 Abs. 3 Fahrerlaubnis-Verordnung um Gerichte und Staatsanwaltschaften zu erweitern.

Zu Nummer 2 (§ 59 Absatz 1 Nummer 10)

Nach § 4 Abs. 10 S. 1 StVG darf eine neue Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung erteilt werden, wenn die Fahrerlaubnis nach § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 3 StVG entzogen worden ist. Die sechsmonatige Sperre gilt gemäß § 4 Abs. 10 S. 2 StVG auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis, wenn zum Zeit-

punkt der Wirksamkeit des Verzichtes mindestens zwei Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 oder 3 StVG gespeichert waren.

Der Tag des Ablaufs der Sperrfrist wird aber nach § 59 Abs. 1 Nr. 9 Fahrerlaubnis-Verordnung im Fahreignungsregister nur bei einer Versagung, Entziehung oder Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen oder einer Feststellung über die fehlende Fahrberechtigung durch eine Fahrerlaubnisbehörde gespeichert. Bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis sieht § 59 Abs. 1 Nr. 10 Fahrerlaubnis-Verordnung lediglich die Speicherung des Tages des Zugangs der Verzichtserklärung bei der zuständigen Behörde vor.

Die Regelung zur Speicherung von Daten im Fahreignungsregister in § 59 Fahrerlaubnis-Verordnung ist daher um den Tag des Ablaufs der Sperrfrist bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis im Sinne des § 4 Abs. 10 S. 2 StVG zu ergänzen.

Zu Nummer 3 (§ 76 Nummer 5)

Es handelt sich hierbei um eine Folge der Änderung der Anlage 2. Die Änderung tritt erst zum 01.01.2017 in Kraft, damit bereits bestellte Vordrucke noch aufgebraucht werden dürfen.

Zu Nummer 4 und 5 (Anlagen 1 und 2)

Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Folgeänderung zu der mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) erfolgten Aufnahme der geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkrafträder in § 4 Fahrerlaubnis-Verordnung.

Die Änderung tritt erst zum 01.01.2017 in Kraft, damit bereits bestellte Vordrucke noch aufgebraucht werden dürfen.

Zu Nummer 6 (Anlage 9 Nummer 1)

Die Neufassung dieser Regelung erfolgt zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/653 der Kommission vom 24. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 107 vom 25.04.2015, S. 68).

Zu Artikel 3 und 4 Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz und der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Die Verordnung (EWG) 3821/85 wurde zum 2. März 2016 aufgehoben. EU-rechtliche Grundlage für das Kontrollgerät ist nun die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Ab März 2019 müssen die Kontrollgeräte dann neu zugelassener Fahrzeuge den Vorgaben dieser Verordnung

entsprechen. Für Altfahrzeuge gilt eine Übergangsfrist bis März 2034.

Zu Artikel 5 Bekanntmachungserlaubnis

Auf Grund der hintereinander kurzfristig erfolgten Änderungen ist die Fahrerlaubnis-Verordnung unübersichtlich geworden. Es erscheint daher sinnvoll, den geltenden Rechtszustand in einer konsolidierten Fassung zu dokumentieren.

Zu Artikel 6 Inkrafttreten

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten..

(VkBl. 2017 S. 52)

Nr. 13 Zweites Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 13. Dezember 2016

Bonn, den 09. Januar 2017
LA21/7392.6/4-3

Nachstehend gebe ich das Zweite Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 13. Dezember 2016 mit Begründung bekannt. Das Gesetz wurde am 13. Dezember 2016 im Bundesgesetzblatt I S. 2861 verkündet. Seine Regelungen sind am 14. Dezember 2016 in Kraft getreten.

Mit dem Gesetz soll künftig der Missbrauch bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern im Güter- und Personenverkehr verhindert werden. Die Voraussetzungen zur Anerkennung von Ausbildungsstätten, Überwachung von Ausbildern, Unterrichtsorten, Teilnehmerzahl sowie Mitteilung von Informationen zu geplanten Weiterbildungsveranstaltungen werden daher konkretisiert. Zudem werden Bußgeldtatbestände zur Bekämpfung von Missbrauch erweitert und mit einer strengeren Sanktion versehen. Außerdem erhalten die Länder die Ermächtigung einen Fahrerqualifizierungsnachweis einzuführen.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Renate Bartelt-Lehrfeld

Zweites Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetzes*

Vom 13. Dezember 2016

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das zuletzt durch Artikel 478

der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„2. Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz sind, oder

3. Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz beschäftigt oder eingesetzt werden,“.

bb) Der abschließende Satzteil wird wie folgt gefasst:

„soweit sie die Beförderungen im Güterkraft- und Personenverkehr auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist; für andere Fahrten als Beförderungen gelten Bestimmungen dieses Gesetzes nur, soweit eine Vorschrift dies ausdrücklich so bestimmt.“

b) In Absatz 2 wird im einleitenden Satzteil das Wort „Fahrten“ durch das Wort „Beförderungen“ ersetzt.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1 und 2 werden jeweils im einleitenden Satzteil die Wörter „zu gewerblichen Zwecken“ gestrichen.

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Abweichend von Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a tritt bei Fahrten ohne Fahrgäste an die Stelle des vollendeten 20. Lebensjahres die Vollendung des 18. Lebensjahres.“

3. In § 5 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „zu gewerblichen Zwecken“ gestrichen.

4. § 6 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. die Weiterbildung abschließen

a) im Inland,

b) in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkom-

- mens über den Europäischen Wirtschaftsraum, in dem sie beschäftigt sind, oder
- c) in der Schweiz, wenn sie dort beschäftigt sind.“
5. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
- „Ausbildungsstätten, die nicht nach Satz 1 anerkannt sind, und deren Lehrpersonal dürfen Unterricht nach § 4 Absatz 2 und § 5 Absatz 1 nicht anbieten oder durchführen.“
- b) In Absatz 2 werden die Nummern 3 und 4 wie folgt gefasst:
- „3. geeignete Unterrichtsräume sowie für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts vorhanden sind,
4. eine fortlaufende Fortbildung des Lehrpersonals gewährleistet wird und“.
- c) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:
- „(3) Die staatliche Anerkennung nach Absatz 2 bedarf der Schriftform.
- (4) Ausbildungsstätten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 und deren Lehrpersonal dürfen Unterricht nach § 4 Absatz 2 und § 5 Absatz 1 nur in den ihrer Berechtigung nach dem Fahrlehrergesetz entsprechenden Unterrichtsräumen durchführen. Ausbildungsstätten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 sowie deren Lehrpersonal dürfen Unterricht nur in eigenen Räumen ihrer Betriebsstätte durchführen. Ausbildungsstätten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 dürfen Unterricht nur in den in der staatlichen Anerkennung aufgeführten Unterrichtsräumen durchführen.“
6. Nach § 7 werden die folgenden §§ 7a und 7b eingefügt:

„§ 7a

Untersagung der Tätigkeit, Widerruf der Anerkennung

- (1) Einer Ausbildungsstätte nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 kann die Durchführung des Unterrichts für die beschleunigte Grundqualifikation und für die Weiterbildung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde untersagt werden, wenn durch Handlungen einer verantwortlichen Person in grober Weise gegen die Pflichten dieses Gesetzes oder einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung nach § 8 verstoßen wurde.
- (2) Einer Ausbildungsstätte nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 ist die Durchführung des Unterrichts für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zu untersagen, wenn wiederholt durch eine verantwortliche Person der Ausbildungsstätte Teilnahmebescheinigungen ausgestellt werden, obwohl

1. der Unterricht nicht in der Form oder in dem Umfang stattgefunden hat, wie in der Teilnahmebescheinigung angegeben, oder
2. der in der Teilnahmebescheinigung genannte Teilnehmer nicht in dem Umfang an einem Unterricht teilgenommen hat, wie in der Bescheinigung angegeben.
- (3) Im Falle einer Ausbildungsstätte nach § 7 Absatz 1 Nummer 5 gelten die Absätze 1 und 2 mit der Maßgabe entsprechend, dass unbeschadet der verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten an die Stelle der Untersagung der Widerruf der Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Stelle tritt.
- (4) Verantwortliche Personen sind alle zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Personen sowie alle zur Durchführung von Unterricht eingesetzten Personen.
- (5) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Ausübung von Tätigkeiten nach diesem Gesetz untersagen, wenn Unterrichtsmaßnahmen im Sinne dieses Gesetzes angeboten oder durchgeführt werden, ohne dass die hierfür erforderliche Anerkennung erfolgt ist.
- (6) In Fällen der Absätze 1 bis 3 und 5 haben Widerspruch und Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung.

§ 7b

Überwachung von Ausbildungsstätten

- (1) Die Überwachung der Tätigkeit der Ausbildungsstätten nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 5 obliegt der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Sie kann zu diesem Zweck alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Sie kann insbesondere verlangen, dass ihre Vertreter zu den Büro- und Geschäftszeiten der jeweiligen Ausbildungsstätte Unterrichts- und Geschäftsräume betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen durchführen und am Unterricht teilnehmen können.
- (2) Die Überwachung der Tätigkeit der Ausbildungsstätten nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 obliegt den nach dem Berufsbildungsgesetz für die Berufsbildung in nicht-handwerklichen Gewerbeberufen zuständigen Stellen. Für diese gilt Absatz 1 Satz 2 und 3 entsprechend. Stellt die nach Satz 1 zuständige Stelle in Ausübung ihrer Befugnisse Tatsachen fest, die die Annahme rechtfertigen, dass gegen Pflichten dieses Gesetzes oder einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung nach § 8 zuwidergehandelt wurde, übermittelt sie derartige Feststellungen unverzüglich der nach Landesrecht zuständigen Behörde.
- (3) Die für die Überwachung zuständige Stelle kann sich zur Durchführung der Überwachung nach den Absätzen 1 und 2 geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Eine Überprüfung vor Ort hat mindestens alle zwei Jahre zu erfolgen. Die Über-

prüfung ist bezogen auf den Unterricht ohne vorherige Ankündigung durchzuführen; bezogen auf eine alleinige Überprüfung der Räume ist die Überprüfung mindestens zwei Tage im Voraus anzukündigen. Die in Satz 2 genannte Frist kann von der für die Überwachung zuständigen Stelle auf vier Jahre festgesetzt werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind. Ausbildungsstätten haben bis spätestens fünf Werktage vor Durchführung eines Unterrichts nach § 4 Absatz 2 oder § 5 Absatz 1 folgende Angaben der für die Überwachung zuständigen Stelle schriftlich oder elektronisch anzuzeigen:

1. die Anschrift des Ortes, an dem der Unterricht stattfinden soll,
2. das Datum,
3. den Beginn und das Ende der geplanten Unterrichtseinheiten,
4. den Gegenstand des Unterrichts nach Anlage 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und
5. den verantwortlichen Unterrichtsleiter.

Die Angaben nach Satz 5 sind von der für die Überwachung zuständigen Stelle und von den zur Durchführung der Überwachung beauftragten Personen oder Stellen spätestens sechs Jahre nach Abschluss des Unterrichts zu löschen.“

7. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. die näheren Einzelheiten des Erwerbs der Grundqualifikation und der Weiterbildung, insbesondere über

- a) die Voraussetzungen der Zulassung der Bewerber oder Bewerberinnen, Inhalte von Unterricht und Prüfungen und Anforderungen an Lehrmittel, Unterrichtsräume und Ausbilder,
- b) die Art und Weise des Unterrichts und der Prüfungen und die Ausstellung, Aufbewahrung und Vorlage von Bescheinigungen;“.

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zur Berücksichtigung besonderer regionaler Bedürfnisse hinsichtlich Fahrern, die

1. in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz ihren ordentlichen Wohnsitz haben,
2. in Deutschland beschäftigt sind und
3. in Deutschland ihre Weiterbildung absolvieren

(Grenzgänger) sind, abweichend von den bundesrechtlichen Vorschriften zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster des Anhangs II der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4) vorzusehen und die zur Ausstellung dieses Nachweises erforderlichen Vorschriften, auch zum Verfahren, zu erlassen. Ein auf Grund einer Rechtsverordnung nach Satz 1 ausgestellter Fahrerqualifizierungsnachweis steht einem Nachweis nach den bundesrechtlichen Vorschriften gleich. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.“

8. § 9 wird wie folgt gefasst:

**„§ 9
Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer

1. entgegen § 2 Absatz 3 eine Fahrt anordnet oder zulässt oder
2. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 2 oder Absatz 4 Unterricht anbietet oder durchführt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5, eine Fahrt durchführt,
2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7a Absatz 1, Absatz 2 oder Absatz 5 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 7b Absatz 3 Satz 5 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet oder

4. einer Rechtsverordnung nach

- a) § 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a oder
- b) § 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen der Absätze 1 und 2 Nummer 4 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den

übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

- (4) Soweit eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nummer 1 oder nach Absatz 2 Nummer 1 bei einer Kontrolle des Bundesamtes für Güterverkehr festgestellt wird oder in einem Unternehmen begangen wird, das seinen Sitz im Ausland hat, ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr.“

9. Die folgenden §§ 10 und 11 werden angefügt:

„§ 10

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

§ 11

Übergangsvorschriften

§ 7a Absatz 2, 3 und 5 ist erst ab dem 1. April 2017 anzuwenden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 13. Dezember 2016

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Problem und Ziel der Regelung

Die bestehenden Regelungen für die Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation haben sich in der Praxis als ergänzungsbedürftig herausgestellt. Die Anerkennungs- und Überwachungsbehörden erhalten zunehmend Hinweise auf Unregelmäßigkeiten, denen durch verschärfte Sanktionsmaßnahmen zu begegnen ist.

Auf Grundlage der bisher – auch im Rahmen der Fördermittelbearbeitung des BAG – gewonnenen Erkenntnisse ist Folgendes zu berücksichtigen: Sowohl bei den Ausbildungsstätten nach § 7 Absatz 1 als auch nach § 7 Absatz 2 dieses Gesetzes ergeben sich in unterschiedlichen Konstellationen Hinweise auf Missbrauch im Bereich des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts. Abgerechnete und bestätigte Weiterbildungen werden verschiedentlich trotz vorliegender Bescheinigungen nicht oder nicht gesetzeskonform durchgeführt. Hinweise mehrten sich, dass Teilnahmebescheinigungen für Weiterbildungen erworben werden, ohne dass die Teilnehmer anwesend sind. Folge ist dabei auch ein erheblicher Schaden bei redlichen Anbietern, die aufgrund der härteren Bedingungen im gesetzmäßigen Weiterbildungsverfahren erheblich weniger Kunden finden. Teilweise werden Weiterbildungsträger lediglich in einem Bundesland anerkannt und führen dennoch in anderen Bundesländern ohne dortige Anerkennung Schulungen durch. In einem Bundesland wurden innerhalb von 15 Monaten 600 Fälle geschätzt, in denen die Weiterbildung, die über 35 Stunden laufen muss, entsprechend bestätigt und für 300 Euro pro Tag abgerechnet wurde, ohne dass diese nachweislich stattgefunden hat. Ähnliche Fälle kamen – in geringerer Größenordnung – in mindestens drei anderen Bundesländern vor.

Ziel der Richtlinie ist vorrangig die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs, wodurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit des Fahrers erreicht werden soll (vergleiche Erwägungsgründe (4) und (5) der Richtlinie). Soweit aber gegen die Vorschriften des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts verstoßen wird, konterkariert dies die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Aus- und Weiterbildung und damit können letztendlich die Ziele der Richtlinie nicht bzw. nicht vollumfänglich erreicht werden. Nach Schätzungen ist von einem Schaden für den Bundeshaushalt von mehreren Millionen Euro auszugehen.

Mangels vorliegender Daten ist es schwierig, schnell und effizient den Wahrheitsgehalt von vorgelegten Weiterbildungsbescheinigungen nachzuvollziehen. So gibt es Schwierigkeiten in der Überprüfung der Bescheinigungen, der Transparenz hinsichtlich der anerkannten Ausbilder und der Kenntnis der Kontrollbehörden über alle durchgeführten und durchzuführenden Kurse.

Zum Nachweis einer bestehenden Grundqualifikation innerhalb der EU stellt die Richtlinie zwei Möglichkeiten zur Verfügung, von denen die Mitgliedstaaten Gebrauch machen können:

- 1) der Vermerk des Gemeinschaftscodes 95 auf dem Führerscheindokument.
- 2) die Ausstellung eines nach dem Gemeinschaftsmodell zu erstellenden Fahrerqualifizierungsnachweises, auf dem der Gemeinschaftscode 95 vermerkt wird.

Bei der Umsetzung der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten in Bezug auf den Nachweis der Grundqualifikation unterschiedlich vorgegangen. Hinsichtlich des Nachweises der Grundqualifikation hat sich Deutschland (D) für die o. g. Möglichkeit 1 entschieden. Dies ist allerdings nur möglich, soweit ein deutscher Führerschein erteilt werden kann, was bedeutet, dass die Person ihren ordentlichen

Wohnsitz in D haben muss. Frankreich (F) und einige andere Mitgliedstaaten haben sich für Möglichkeit 2 entschieden.

Obwohl die Richtlinie hinsichtlich des Nachweises der Grundqualifikation in allen Mitgliedstaaten ordnungsgemäß umgesetzt wurde, hat sich gezeigt, dass für die Personengruppe der Grenzgänger bereits in der Richtlinie nicht in allen Konstellationen verbindliche Regelungen in ausreichendem Maße bestehen. Als Grenzgänger werden dabei Personen bezeichnet, wie sie in § 8 Absatz 4 dieses Gesetzes definiert sind.

In der Richtlinie fehlt es an einer Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung von Weiterbildungsbescheinigungen anerkannter Weiterbildungsstätten durch die Mitgliedstaaten und damit einhergehend an einem verbindlichen Muster.

Daraus entsteht für die Personengruppe der Grenzgänger eine Lücke bei der Anwendung der Richtlinie:

In Frankreich kann dem Grenzgänger, der seine Weiterbildung in einer französischen Weiterbildungsstätte absolviert hat, der Nachweis ausgestellt werden. An einen in Frankreich wohnhaften Grenzgänger, der seine Weiterbildung – gemäß der Richtlinie legitim – in Deutschland als Beschäftigungsstaat durchlaufen hat, wird hingegen kein Nachweis in Frankreich erteilt. Denn die deutschen Weiterbildungsnachweise werden von Frankreich nicht als ausreichend für die Ausstellung des französischen Fahrerqualifizierungsnachweises anerkannt. Deutschland kann diesen Grenzgängern bislang keinen Nachweis ausstellen, der den europarechtlichen Vorgaben entspricht, da auf dem französischen Führerschein die in Deutschland zum Nachweis der Weiterbildung vorgesehene Schlüsselzahl „95“ durch die zuständige deutsche Behörde nicht aufgebracht werden darf, weil es sich um ein französisches Dokument handelt und das Ausstellen eines der Richtlinie entsprechenden Fahrerqualifizierungsnachweises durch deutsche Behörden bisher nicht vorgesehen ist.

Durch Beschluss der VMK vom 04./05.10.2012 ist das BMVI gebeten worden, die rechtlichen Grundlagen für den Nachweis nach 2 in Deutschland zu schaffen. Dafür müssen die gemäß Möglichkeit 2 nach „einem Gemeinschaftsmodell zu erstellenden Fahrerqualifizierungsnachweise“ in Deutschland hergestellt und zur Verfügung gestellt werden. Dieser Bitte wird mit Änderung dieses Gesetzes nachgekommen. Insbesondere das Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg – Grenz Bundesländer zu Frankreich – sowie Bayern benötigen die Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises, um bestehende Nachteile für in ihren Bundesländern beschäftigte Grenzgänger zu beheben. Diese Problematik wurde aus anderen Bundesländern bisher nicht vorgebracht. Es existieren somit regionale Besonderheiten, die eine Rahmenregelung des Bundes rechtfertigen, die es den Bundesländern freistellt, den Fahrerqualifizierungsnachweis einzuführen oder nicht einzuführen.

II. Lösung und Inhalt der Regelungen

Die Voraussetzungen im Hinblick auf die Anerkennung und Überwachung von Aus- und Weiterbildungsstätten, Unterrichtsorten, Teilnehmerzahl sowie Mitteilung von

Daten und Zeit der geplanten Weiterbildungsveranstaltungen sind konkretisiert worden. Bußgeldtatbestände zur Bekämpfung von Missbrauch sind eingerichtet oder erheblich erweitert worden.

Um auch der Personengruppe der Grenzgänger den Nachweis der Weiterbildung zu ermöglichen, werden die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zur Berücksichtigung besonderer regionaler Bedürfnisse hinsichtlich Grenzgängern abweichend von den bundesrechtlichen Vorschriften zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster des Anhangs II der Richtlinie 2003/59/EG vorzusehen.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Aufgrund der in den in Artikel 72 Absatz 2 GG aufgeführten Kompetenzmaterien – wie in dem hier betroffenen Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG – hat der Bund u. a. das Gesetzgebungsrecht, wenn die Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht. Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsraumes der Bundesrepublik zwingt zu einer bundesgesetzlichen Regelung in Bezug auf die Änderungen zu den Aus- und Weiterbildungsstätten. Denn die Berufskraftfahrerqualifikation setzt einheitliche bundes- bzw. europaweite Qualitätsstandards für Grund- und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer, die zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit der Kraftfahrer beitragen.

V. Alternativen

Keine.

VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

VII. Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger:

Keiner.

2. Wirtschaft:

- a. Durch die gesetzliche Neuerung in § 7b Absatz 2 Satz 3 werden Industrie- und Handelskammern (im Folgenden „IHKs“), die den geringeren Teil der Ausbildungsstätten überwachen, verpflichtet, Tatsachen den zuständigen Landesbehörden anzuzeigen, die die Annahme rechtfertigen, dass Zuwiderhandlungen gegen die in § 9 aufgeführten Rechtsvorschriften durch Ausbildungseinrichtungen begangen wurden. Angenommen, dass 2 080 Unternehmen in Deutschland Ausbildungsgänge für die Ausbildungsberufe Berufskraftfahrer/in und Fachkraft im Fahrbetrieb anbieten; und weiter angenommen, dass bei einem Prozent dieser Ausbildungsstätten die Fachaufsicht der IHKs Mängel im hier relevanten Zusammenhang auf-

decken, ist mit jährlich 21 derartiger Anzeigen zu rechnen.

Unter Zuhilfenahme der Zeitwerttabelle Wirtschaft bei mittlerem Qualifikationsniveau, kann davon ausgegangen werden, dass das Verfassen der Anzeige etwa 37 Minuten in Anspruch nehmen wird. Bei einem Lohnsatz von 32 Euro pro Stunde (Abschnitt „S“ mittlere Qualifikation), errechnet sich für die Wirtschaft ein bürokratischer Aufwand in Höhe von 414 Euro jährlich.

b. Unterstützung und Duldung der Überwachung der Ausbildungsbetriebe:

Um die Überwachung durch die Behörden zu ermöglichen, steht dem Aufwand der Verwaltung aus § 7b Absatz 1 und dem Aufwand der nach dem Berufsbildungsgesetz für die Berufsbildung in nicht-handwerklichen Berufen zuständigen Stellen aus Absatz 2 die Mitwirkung der Ausbildungsstätten gegenüber. Der Aufwand besteht zum Beispiel darin, den Überwachungsstellen die Geschäftsräume zugänglich zu machen sowie mit der Herausgabe von Dokumenten behilflich zu sein. Analog zur Berechnung der Verwaltungsvorgabe ergibt sich unter Verwendung des Lohnsatzes für Fahrschulen bei mittlerem Qualifikationsniveau in Höhe von 31,20 Euro pro Stunde damit eine Belastung von 207 300 Euro für die Mitwirkung bei der Überwachung der Ausbildungsstätten. Diese Belastungen stellen Bürokratiekosten dar.

c. Anzeige der Durchführung eines Unterrichts durch die Ausbildungsstätte:

Der neue § 7b Absatz 3 Satz 5 verpflichtet die Ausbildungsstätten zusätzlich, den für die Überwachung zuständigen Stellen die Durchführung eines Unterrichts vorab anzuzeigen. Im Gesetz sind die Anforderungen an diese Meldung aufgeführt. Es handelt sich um eine kurze Anzeige, deren Zeitaufwand mittels der Zeitwerttabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes verlässlich abgeschätzt werden kann. Hier wurden für die Standardaktivität „Beschaffung von Daten“ 3 Minuten, für das Ausfüllen von Formularen ebenfalls 3 Minuten sowie für die Datenübermittlung 1 Minute angesetzt, was zu einem Gesamtzeitaufwand in Höhe von 7 Minuten führt. Für die Fallzahl wurde die aus der Bürokratiekostenmessung stammende Anzahl an Grundausbildungen und Weiterbildungen herangezogen, diese liegt bei etwa 324 000.

Bezieht man nun die im Gesetz vorgegebene maximale Anzahl von 25 Teilnehmern pro Kurs auf diese Größe, gelangt man so zu einer Gesamtzahl von 12 960 Kursen pro Jahr. Damit der maximalen Anzahl an Teilnehmern gerechnet wurde, stellt die Schätzung hier das Minimum an anzuzeigenden Unterrichten pro Jahr dar.

Verrechnet man die beiden Größen mit dem Lohnsatz in Höhe von 31,20 Euro pro Stunde für das mittlere Qualifikationsniveau bei Fahrschulen, gelangt man zu einer Belastung von etwa 47 200 Euro, die als Bürokratiekosten für die Wirtschaft anzusehen sind.

Insgesamt entsteht der Wirtschaft im Saldo eine jährliche Belastung in Höhe von rund 250 000 Euro. Die Bundesregierung wird die Erfüllung der als „One in, one out“-Regel beschlossenen Vorgaben außerhalb dieses Gesetzesvorhabens zeitnah realisieren.

3. Verwaltung:

In der Bürokratiekostenmessung wurde im Falle der Ausbildungsbetriebe zur Grundausbildung und Weiterbildung in diesem Gesetz mit einer Fallzahl von 1 446 neuen Ausbildungsstätten pro Jahr gerechnet. Nimmt man nun an, dass dies etwa zehn Prozent der Gesamtzahl an Ausbildungsstätten darstellt, ergibt dies insgesamt etwa 14 500 Ausbildungsstätten in Deutschland, die regelmäßig überwacht werden müssen.

Aus diesen Daten ergibt sich somit eine Gesamtbelastung von etwa 185 400 Euro für die Verwaltung. Bund: Keiner.

Länder und Kommunen:

§ 7b Absatz 1 erlaubt die Überwachung von Ausbildungsstätten durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden, indem die Vertreter Unterrichts- und Geschäftsräume betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen durchführen und am Unterricht teilnehmen dürfen. Dies war bereits nach § 7 Absatz 4 der alten Fassung des Gesetzes möglich. Die gemäß § 7b Absatz 2 zuständigen Stellen haben – ebenfalls wie bisher – dieselben Überwachungsrechte wie die nach Landesrecht zuständigen Behörden gemäß Absatz 1. Der neue § 7b Absatz 3 Satz 2 bis 4 legt nun fest, dass eine solche Überwachung regelmäßig zu erfolgen hat. Dabei wird der zuständigen Stelle im Gesetz der Freiraum eröffnet, den Zeitraum zwischen den Überwachungen von den vorgesehenen zwei Jahren auf vier Jahre zu erhöhen, sofern in zwei aufeinander folgenden Überprüfungen keine Mängel festgestellt werden konnten. Die vorliegende Schätzung geht nun unter der Annahme normenkonformen Verhaltens davon aus, dass von dieser Regelung üblicherweise Gebrauch gemacht wird, und nimmt daher an, dass durchschnittlich jedes Jahr ein Viertel aller Ausbildungsstätten überprüft wird.

Zur Ermittlung des Zeitaufwands von 110 Minuten wurde auf Regelungen in der WebSKM-Datenbank zurückgegriffen, die in vergleichbarer Form eine Überprüfung von Betriebs- und Geschäftsräumen zum Inhalt haben.

Zur Bewertung des Zeitaufwandes der Verwaltung wird der Lohnsatz einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters im mittleren Dienst einer Kommunalbehörde in Höhe von 27,90 Euro pro Stunde angewendet.

Bemerkung zur Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises

Die Neufassung des § 8 Absatz 4 zielt darauf ab, die Umsetzung der gegenseitigen Anerkennung von Aus- und Weiterbildung nach diesem Gesetz, die auf europäischer Ebene in der Richtlinie geregelt ist, zu vereinfachen. Dazu werden mit § 8 Abs. 4 (n.F.) dieses Gesetzes die Landesregierungen ermächtigt, neben den bundesrechtlichen Vorschriften, die in § 5 der

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung ausschließlich die Eintragung der Schlüsselzahl 95 im Führerschein vorsehen, landesrechtliche Vorschriften zu erlassen, die im Einklang mit den europarechtlichen Regelungen auch den Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster des Anhangs II zur Richtlinie zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation zulassen.

Da es sich hierbei um die Regelung handelt, die auf bundesrechtlicher Ebene ergänzend zur bisherigen Gesetzgebung die Landesregierungen ermächtigt, eigene Vorschriften zu erlassen, ist der mit dieser Umsetzung verbundene Erfüllungsaufwand nicht dem Bundesgesetz zuzurechnen. Das Bundesgesetz eröffnet den Bundesländern lediglich die Möglichkeit, auf eine etwaige Problematik zu reagieren und die Fahrerqualifizierungsnachweise auszustellen. Auch die genaue Ausgestaltung der Ausstellung des neuen Fahrerqualifizierungsnachweises obliegt den Ländern und ist somit als Belastung im jeweiligen Landesrecht anzusetzen.

VIII. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

IX. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 2 Satz 4 GGO)

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt den Nachhaltigkeitsaspekt Bildung.

Eine Bekämpfung des Missbrauchs im Bereich Berufskraftfahrerweiterbildung wird das Image des Berufsstandes verbessern und somit dazu beitragen, die Nachwuchssorgen der Branche zu lösen. Die Qualität der Grundqualifikation und Weiterbildung der Berufskraftfahrer wird erhöht. Beides zusammen wird den Beruf für Berufseinsteiger attraktiv machen und helfen, die Jugendarbeitslosigkeit zu verringern.

X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil

Allgemeines

Die Mehrheit der ergänzenden Vorschriften ist aufgrund der Analyse der praktischen Probleme der Anerkennungsbehörden gefasst worden.

Die Ermächtigung zum Vorsehen eines Fahrerqualifizierungsnachweises durch die Landesregierungen wird wegen der Schwierigkeiten bei der Führung des Weiterbildungsnachweises durch Grenzgänger in einigen Regionen geschaffen.

Zu den einzelnen Vorschriften Zu Artikel 1;

Zu Nummer 1 a) aa) (§ 1 Absatz 1 Nr. 2 und 3):

Die Regelungen über die Berufskraftfahrer-Qualifikation sind seit der Aufnahme der Richtlinie 2003/59/EG in den

Anhang I zum Landverkehrsabkommen EU-Schweiz (vgl. Amtsblatt der EU aus 2002, Reihe L Nr. 114) auch auf dem Gebiet der Schweiz anwendbar. Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes erstreckt sich bisher jedoch nicht auf Fahrer mit schweizerischer Staatsangehörigkeit sowie auf Fahrer aus einem Drittstaat, die in einem Unternehmen mit Sitz in der Schweiz angestellt sind. Eine Ahndung von Verstößen durch die vorgenannten Personengruppen nach § 9 ist nicht möglich, da auch die Bußgeldvorschriften des § 9 mangels grundsätzlicher Anwendbarkeit des Gesetzes auf die vorgenannte Personengruppe nicht zur Anwendung kommen können. Diese Lücke wird mit der Änderung geschlossen.

Die Richtlinie steht dieser Änderung auch nicht entgegen. Zwar ist in Artikel 9 beim Ausbildungsort jeweils nur vom „Mitgliedstaat“ die Rede, dies bedeutet jedoch nur, dass sich die Richtlinie zunächst nur an die Mitgliedstaaten der EU wendete. Es bedeutet nicht, dass andere Länder, wie es häufig für die EWR-Staaten, und hier für die Schweiz der Fall ist, nicht inhaltlich gleich lautende Regelungen übernehmen könnten. Dies ist für die Regelungen für Berufskraftfahrer in dem Landverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz geschehen. Daraus folgt die korrespondierende Verpflichtung der EU, sogenannte „Fähigkeitsausweise“, das Schweizer Pendant zum Fahrerqualifizierungsnachweis, zu akzeptieren

Zu Nummer 1 a) bb) (§ 1 Absatz 1 – abschließender Satzteil):

Klarstellung des Anwendungsbereichs des Gesetzes durch Ersetzung des Wortes „Fahrten“ durch das Wort „Beförderungen“. Die Richtlinie findet – wie die Kommission 2014 klar gestellt hat – keine Anwendung auf Fahrten ohne Güter oder Fahrgäste. Entsprechendes muss für dieses Umsetzungsgesetz gelten. Befördern bedeutet laut Duden „mithilfe eines Transportmittels von einem Ort an einen anderen bringen, schaffen“ oder „transportieren“, entsprechend wurde die Terminologie gewählt.

Im Hinblick auf die 1:1 Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG ist der Zusatz „zu gewerblichen Zwecken“ gestrichen worden. Die Ausnahmeregelung der Befreiung von Fahrten zur nichtgewerblichen Beförderung von Personen und Gütern ist im Einklang mit der oben genannten Richtlinie in § 1 Absatz 2 Nummer 7 aufgeführt. Diese im parlamentarischen Verfahren eingefügte Ausnahmeregelung läuft nach der bisherigen Gesetzesfassung ins Leere, da nichtgewerbliche Fahrten gemäß § 1 Absatz 1 generell nicht vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst werden. Durch Streichung des Zusatzes „zu gewerblichen Zwecken“ wird dies korrigiert; da nun sowohl gewerbliche als auch nichtgewerbliche Fahrten vom Anwendungsbereich des Gesetzes umfasst sind, kann die Ausnahmeregelung greifen.

Des Weiteren wird nach einem Semikolon ein abschließender Halbsatz an den abschließenden Satzteil angefügt. Dies ist notwendig, da an vielen Stellen des Gesetzes der Terminus „Fahrten“ verbleiben muss, so z. B. in § 2 Absatz 2a (neu), weil dieser Grundlage für die Anpassung des Mindestalters in der Fahrerlaubnisverordnung bildet als z. B. auch in § 4 dieses Gesetzes, in dem der Erwerb der Grundqualifikation geregelt wird, denn hier müssen auch Fahrten, die keine Beförderungen darstel-

len, erfasst sein. Die Tatsache, dass § 2 Absatz 2a für dieses Gesetz bezüglich Leerfahrten in die Leere geht, ist unschädlich. Der Absatz ist als Grundlage für die Herabsetzung des Mindestalters für Busfahrer für bestimmte Fahrten in der Fahrerlaubnisverordnung unbedingt notwendig.

Zu Nummer 1 b) (§ 1 Absatz 2):

Die Folgeänderung ergibt sich aus der Änderung in § 1 Absatz 1 (Klarstellung Anwendungsbereich).

Zu Nummer 2:

Zu a) (§ 2 Absatz 1 und 2)

Entsprechend der Änderung in § 1 Absatz 1 dienen diese Korrekturen der 1:1 Umsetzung der Richtlinie sowie der Klarstellung des Anwendungsbereichs.

Zu b) (§ 2 Absatz 2a)

Es wird von der Ermächtigung nach Artikel 5 Absatz 3 lit. a) ii) letzter Satz der EU-Richtlinie 2003/59/EG Gebrauch gemacht. Sie erlaubt, das Mindestalter auf 18 Jahre herabzusetzen, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt. Deutschland hatte diese Ermächtigung bisher nicht genutzt und folgt damit einem nunmehr vorgebrachten Wunsch der Verbände. Künftig werden Leerfahrten in den Klassen D und DE von Auszubildenden im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 2 erlaubt, um dem Nachwuchsmangel im Bereich Berufskraftfahrer zu begegnen. Die Ergänzung fügt auf Wunsch der beteiligten Fachkreise ab 18-Jährige ohne Fahrgäste hinzu. Die Änderung ist Voraussetzung für eine entsprechende Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, da die Richtlinie durch dieses Gesetz umgesetzt wird und eine direkte Umsetzung in der Fahrerlaubnis-Verordnung ohne entsprechende Grundlage in diesem Gesetz sich daher verbietet.

Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 2):

Folgeänderung aufgrund Änderung in Nummer 1 (§ 1 Absatz 1).

Zu Nummer 4 (§ 6 Nummer 2):

Folgeänderung aus der Aufnahme der Schweizer und in der Schweiz Beschäftigter in den Anwendungsbereich des Gesetzes (§ 1).

Zu Nummer 5:

Zu a) (§ 7 Absatz 1):

Das Handlungsverbot, ohne Anerkennung der Ausbildungsstätten Lehrgänge oder Weiterbildungen anzubieten, schafft die Voraussetzung für die entsprechende Bußgeldbewehrung. Mit der Einfügung des Begriffes „Lehrpersonal“ sollen lückenlos alle Personen erfasst werden, die eingesetzt werden, um Unterricht im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht durchzuführen, z. B. neben angestellten Mitarbeitern auch Honorarkräfte.

Zu b) (§ 7 Absatz 2):

Als ein wesentliches Kriterium für die Anerkennung von Ausbildungsstätten werden nunmehr in Nr. 3 auch geeignete Unterrichtsräume und ausreichende geeignete Lehr-

mittel ausdrücklich genannt, da diese Bedingungen in der Vergangenheit nicht immer erfüllt waren, worunter die Qualität des Unterrichts litt.

Nr. 4 sieht eine regelmäßige Fortbildung des Lehrpersonals vor; die Einzelheiten werden in der Verordnung, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen wird, näher geregelt.

Zu c) (§ 7 Absatz 3 und 4):

§ 7 Absatz 3:

Klarstellung, dass die Anerkennung schriftlich erfolgt. Im Übrigen gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz, insbesondere §§ 48, 49 VwVfG, deren Inhalte hier nicht wiederholt werden sollen, um unnötige Doppelungen zu vermeiden.

Nähere Inhalte des Bescheids, die die Überwachung bzw. erforderlichenfalls den Widerruf der Anerkennung erleichtern sollen, werden in der Verordnung detailliert.

§ 7 Absatz 4:

Im Hinblick auf die Unterrichtsräume waren zur Gewährleistung von sachgerechtem Unterricht Konkretisierungen erforderlich.

Satz 3 stellt vervollständigend klar, dass auch für die nach Absatz 2 anerkannten Ausbildungsstätten die Anforderungen hinsichtlich der Unterrichtsräume gelten.

Zu Nummer 6 (§§ 7a und 7b):

§ 7a:

In dieser neuen Regelung ist vorgesehen, dass den Ausbildungsstätten die Durchführung von Unterricht untersagt werden bzw. die Anerkennung als Ausbildungsstätte widerrufen werden kann, wenn in grober Weise gegen die Pflichten dieses Gesetzes oder einer auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnung verstoßen wurde. Hiermit wird klar, dass bei Verstößen nicht nur Bußgelder drohen, sondern eine härtere Sanktion möglich ist, welche nach pflichtgemäßen Ermessen ausgeübt werden muss.

Ein zwingender Widerruf der Anerkennung bzw. eine zwingende Untersagung der Durchführung von Unterricht ist vorgesehen, wenn wiederholt unrichtige Teilnahmebescheinigungen ausgestellt werden. Dies dient der Bekämpfung des besonders mißlichen Verkaufs von Teilnahmebescheinigungen und entspricht einem Wunsch der Politik und der Praxis (Bundesländer). Das angestrebte hohe Maß an Verkehrssicherheit ist nur bei tatsächlicher Durchführung der Kurse und vollständige Teilnahme an ihnen realistisch.

Um den Missbrauch im Bereich des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts, der unter anderem im Rahmen der Fördermittelbearbeitung des BAG aufgefallen ist, effektiv zu bekämpfen, wird in Absatz 6 geregelt, dass Widerspruch und Anfechtungsklage in Fällen, die unter die Absätze 1 bis 3 der Vorschrift fallen, keine aufschiebende Wirkung haben. Es verbietet sich, die Widerspruchsfrist abzuwarten, da in diesen Fällen von gefälschten Teilnahmebescheinigungen bei einem Abwarten Fahrer im Verkehr unterwegs wären, die nicht über die (ggf. aufgefrischten) erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und das Verantwortungsbewusstsein eines Berufskraftfahrers wie vom

deutschen und europäischen Recht verlangt, verfügen und daher die Verkehrssicherheit stark gefährden.

In Absatz 5 wird vorgesehen, da sich dem Gesetz bisher keine Befugnis entnehmen lässt, einer Einrichtung die Fortführung des Unterrichtsbetriebs zu untersagen, wenn diese Unterrichtsmaßnahmen nach Maßgabe dieses Gesetzes anbietet oder durchführt, ohne über die dafür erforderliche Anerkennung zu verfügen. Nach der bisherigen Gesetzeslage kann die Verhinderung der Fortsetzung des Unterrichtsbetriebs in diesem Fall nur auf die Generalklausel des § 15 Absatz 2 GewO gestützt werden. Dies ist unbefriedigend: Es soll auch für eine derartige Untersagungsverfügung die jeweilige Anerkennungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes zuständig sein und nicht die für die Ausführung der Gewerbeordnung zuständige Behörde, die mit der Materie des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts nicht vertraut ist.

§ 7b Absatz 1:

Ein Teil des ursprünglichen § 7 Absatz 4, der die Überwachung regelte, wird im Rahmen der Neugliederung von §§ 7-7b als eigener Absatz von 7b gefasst.

§ 7b Absatz 2:

Die Überwachung soll durch die nach dem Berufsbildungsgesetz zuständigen Stellen erfolgen, die dieselben Befugnisse haben wie die nach Landesrecht zuständigen Behörden nach Absatz 1, daher Verweis auf dessen Sätze 2 und 3.

Es wird eine Pflicht für die nach Satz 1 zuständigen Stellen geschaffen, der jeweils zuständigen Verwaltungsbehörde im Sinne des OwiG Mitteilung zu machen, wenn sie Zuwiderhandlungen gegen § 9 dieses Gesetzes feststellt oder einen hierauf gerichteten Verdacht glaubhaft machen kann. Dies dient der Verfolgungserleichterung.

Behördenfahrschulen bleiben – wie bisher – von der Überwachung ausgenommen, da der jeweilige Träger selbst die Beachtung des geltenden Rechts sicherstellen kann und muss (so schon die Gesetzesbegründung zum Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz 2006).

§ 7b Absatz 3:

Es wird die Möglichkeit geschaffen, sich für die Überwachung Dritter zu bedienen. Die Unterrichtsüberwachung hat ohne Ankündigung zu erfolgen. Aus Praktikabilitätsgründen ist für die reine Formalüberwachung der Räume eine Ankündigung mindestens zwei Tage im Voraus vorgesehen. So kann sichergestellt werden, dass die Geschäftsräume zugänglich sind. Es wird eine Regelüberwachung eingeführt und insbesondere eine Pflicht zur schriftlichen oder elektronischen Anmeldung (= auch z. B. Email ausreichend) von Unterrichtsveranstaltungen. Gemeint ist die einfache elektronische Form; Anliegen ist, die rein mündliche Anzeige auszuschließen. Die Anmeldung ermöglicht eine realistische Überwachungsmöglichkeit: So kann durch die zwingende Angabe des Lehrgangszeitraums die ununterbrochene Anwesenheit der Lehrgangsteilnehmer jederzeit überprüft werden. Die rechtzeitige Anzeige gemäß der in Satz 3 festgelegten Frist vorausgesetzt, können Änderungen der gemachten Angaben, wenn dies kurzfristig notwendig wird, noch bis einen

Werktag vor Durchführung des Unterrichts schriftlich oder elektronisch mitgeteilt werden.

Durch Angabe von Anschrift des Unterrichtsortes, Datum, verantwortlichem Unterrichtsleiter sowie Beginn und Ende des Lehrganges bei der für die Überwachung zuständigen Stelle wird die Überwachung der Veranstaltung erleichtert. Damit wird ein möglicher Missbrauch – insbesondere auch im Hinblick auf die kontinuierliche Anwesenheit der Teilnehmer – erschwert.

Satz 6 trägt datenschutzrechtlichen Erfordernissen Rechnung: Es ist für die Daten der schriftlichen Anzeige der Ausbildungsstätte über Schulungsmaßnahmen an die Überwachungsbehörde nach Satz 5 eine Lösungsfrist vorzusehen. Die Lösung nach sechs Jahren ist dabei ausreichend und aus Gründen eines praktikablen Verwaltungsvollzugs bei den Landesbehörden geboten. Denn die 2-Jahres-Frist nach Satz 2 wird „bei Unauffälligkeit“ verlängert und der Turnus zur Vorlage von Weiterbildungsbescheinigungen bei der Behörde zum Eintrag der Schlüsselzahl 95 beträgt fünf Jahre. Unter Umständen wird also erst nach fünf Jahren bekannt, dass offenbar eine Schulung stattgefunden hat oder haben soll, die der Überwachungsbehörde nicht schriftlich angezeigt wurde. Wenn bereits früher eine Lösungsfrist wirksam würde, wäre die Überprüfungs- und Handlungsmöglichkeit der Überwachungsbehörde empfindlich geschwächt. Zudem wäre eine Lösung der Daten aus der Schulungsanzeige unverzüglich nach dem Abschluss einer Überwachung nicht praxistauglich in den Fällen, in denen durch die Überwachung oder durch später vorgelegte Weiterbildungsbescheinigungen ein Mangel oder ein Missbrauchsverdacht offenbart wird. Denn dann müsste die Überwachungsbehörde Verdachtsmomente erst durch weitere Ermittlungen überprüfen und über mögliche Überwachungsmaßnahmen erst noch entscheiden beziehungsweise diese vollziehen. Hierfür erscheint ein Zeitraum von einem Jahr nach Ablauf des fünfjährigen Weiterbildungsturnus ausreichend und angemessen.

Eine Differenzierung zwischen Überwachungsbehörde und beauftragtem Dritten erfolgt nicht, da in der Regel Meldungen der Ausbildungsstätte über Schulungsmaßnahmen vor deren Durchführung laufend und zeitgleich an die Überwachungsbehörde und an den oder die beauftragten Dritten, der die Überwachung vor Ort durchführt, erfolgen. Auf diese Weise hat der beauftragte Dritte laufend einen Überblick über Häufigkeit und Inhalt der Schulung einzelner Ausbildungsstätten, und kann eigenständig neben der Überwachungsbehörde eine effektive Fristenkontrolle durchführen, wobei die Überwachung vor Ort den Auftrag der Überwachungsbehörde voraussetzt. Dieselbe Verfahrensweise, d. h. ein Gleichlauf von Datenspeicherung und -lösung bei der Überwachungsbehörde einerseits und bei dem beauftragten Dritten andererseits, soll auch bezüglich der schriftlichen Anzeige von Schulungen nach diesem Gesetz ermöglicht werden.

Zu Nummer 7 (§ 8):

a) Absatz 1 Nummer 1:

Die Ermächtigungsgrundlage für Rechtsverordnungen wird erweitert, um eine effektive Überwachung und Missbrauchsbekämpfung zu ermöglichen.

Mit dem Begriff „Art und Weise“ von Unterricht sind denkbare verschiedene Unterrichtsformen gemeint, wie etwa Vortrag, praktische Einweisungen oder Simulatortraining.

b) Anfügung Absatz 4:

Obwohl die Richtlinie hinsichtlich des Nachweises der Grundqualifikation in allen Mitgliedstaaten ordnungsgemäß umgesetzt wurde, hat sich gezeigt, dass die Personengruppe der Grenzgänger nicht in allen Konstellationen hinreichend erfasst wird. Insbesondere das Saarland, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz – Bundesländer an der Grenze zu Frankreich – und Bayern benötigen die Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises, um für die in ihren Bundesländern beschäftigten Grenzgänger bestehende Nachteile zu beheben, während diese Problematik aus anderen Bundesländern nicht vorgebracht wurde. Es existieren somit regionale Besonderheiten, die eine Rahmenregelung des Bundes rechtfertigen, die es den Bundesländern freistellt, den Fahrerqualifizierungsnachweis einzuführen oder nicht einzuführen. Aus diesem Grund werden in § 8 Absatz 4 die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung einen Fahrerqualifizierungsnachweis für Personen einzuführen, die keinen Wohnsitz in Deutschland haben. Diese Ermächtigung kann an die obersten Landesbehörden übertragen werden. Damit wird eine Beschleunigung des Verfahrens erreicht.

Der Begriff „Grenzgänger“ wird legal definiert.

Die Länder haben beim Erlass von Rechtsverordnungen nach § 8 Absatz 4 dieses Gesetzes den Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster des Anhangs II der Richtlinie so auszugestalten, dass die Angaben nach Nummer 4 d) (andere Nummer als die Führerscheinnummer für Zwecke der Verwaltung) und 8 (Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift) dieses Musters dort nicht enthalten sind. Dies ist erforderlich, um den Gleichlauf mit dem Inhalt des deutschen EU-Scheckkartenführerscheins herzustellen, der gleichfalls die Angaben nach Nummer 4 d) und 8 nicht enthält. Diese Verfahrensweise dient der datenschutzrechtlich gebotenen Speicherung und Wiedergabe von Daten in möglichst sparsamer Weise.

Zu Nummer 8 (§ 9):

Der Tatbestand für Ordnungswidrigkeiten ist im Hinblick auf die in § 7 ergänzten bzw. konkretisierten Anerkennungstatbestände erweitert worden. Hierfür war zu konkretisieren, wem (individualisierbar) bestimmte Pflichten obliegen. An die Verletzung dieser individuellen Pflichten knüpft dann ein Bußgeldtatbestand an.

Alternative Lösungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich:

Spezialgesetzliche Eingriffsnormen für ein Vorgehen fehlen. Da die Sachverhalte strafrechtlich kaum zu verfolgen sind, ist die Ahndung des Fehlverhaltens als Ordnungswidrigkeit zwingend.

Eine von den Bundesländern während der Anhörung geforderte Bebußung sogenannter „Gefälligkeitsbescheinigungen“ ist nicht möglich und auch nicht notwendig,

denn § 9 Absatz 2 Nummer 1 umfasst bereits die gewünschte Bewehrung: Die Bußgeldvorschrift bewehrt das „nicht richtige“ Ausstellen einer Bescheinigung nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung. Die Bußgeldvorschrift erfasst durch die Wendung „nicht richtig“ das Ausstellen inhaltlich fehlerhafter Bescheinigungen wie etwa solcher Bescheinigungen für Schulungen ohne Unterrichtsbesuch. Die „schriftliche Lüge“ ist somit bereits Gegenstand der vorgesehenen Bewehrung.

Die zusätzliche Aufnahme fahrlässiger Begehung und der Erweiterung von Tatbeständen für die Begehung von Ordnungswidrigkeiten sowie die Bewehrung bis zu 20 000 Euro stellt eine bewusste Verschärfung der Sanktionierung dar, die sich auch im Hinblick auf den erheblichen Missbrauch als notwendig herausgestellt hat.

Neufassung des Absatzes 4:

Die Sonderzuständigkeit des Bundesamts für Güterverkehr nach dem bisherigen Absatz 4 Satz 1 fand nur Anwendung auf Fahrten ohne Nachweis der Schlüsselzahl 95. Dies soll auch nach Ergänzung weiterer Ordnungswidrigkeitentatbestände so bleiben. Aus diesem Grunde ist Satz 1 entsprechend einschränkend ergänzt worden.

Beschränkung des Absatzes 4 auf einen Satz, um das Gewollte zu erreichen:

Durch den Verweis („die nach § 8 Absatz 3 bestimmte Behörde“) im zweiten Satz des bisherigen Gesetzestext lag eine gesetzliche Bestimmung der zuständigen Behörde vor („Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten“). Dies ließ für das jeweilige betroffene Land keinen Spielraum, die Zuständigkeit für Ordnungswidrigkeiten gegebenenfalls abweichend von der Zuständigkeit für die Anerkennung zu regeln beziehungsweise beizubehalten. Dies war jedoch von vorneherein nicht gewollt. Vielmehr sollte den Ländern die Möglichkeit gegeben werden, die Bestimmung der zuständigen Behörde durch Rechtsverordnung vorzunehmen. Um die Verwirklichung dieser Absicht zu ermöglichen, wurde Satz 2 des ursprünglichen Absatzwortlauts nun gestrichen.

Zu Nummer 9 (§§ 10 und 11):

§ 10 dient der Vereinfachung. Grundlage ist § 76 Absatz 3 Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien.

§ 11: Da die Länder ihre Zuständigkeitsregelungen anpassen müssen, tritt dieser kleine Teil der Regelungen erst nach einer Übergangszeit von vier Monaten in Kraft.

Zu Artikel 2: Inkrafttreten

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten, das angesichts des überschaubaren Umsetzungsaufwands durch die Behörden ohne weitere Frist erfolgen kann.

(VkBf. 2017 S. 73)

Nr. 14 **Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Dezember 2016**

Bonn, den 09. Januar 2017
LA21/7392.6/5-3

Nachstehend gebe ich die Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Dezember 2016 mit Begründung bekannt. Die Verordnung wurde am 21. Dezember 2016 im Bundesgesetzblatt I S. 2920 verkündet. Ihre Regelungen sind am 22. Dezember 2016 in Kraft getreten.

Mit der Verordnung werden die bestehenden Regelungen für die Anerkennung, Qualität und Überwachung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation sowie die sprachlichen Anforderungen an die Ablegung der Prüfung präzisiert. Zudem wird eine EU-weit einheitliche Ausstellung von Fahrerbescheinigungen sichergestellt.

Änderungen, die der Bundesrat zum ursprünglichen Verordnungsentwurf der BR-Drucksache 593/16 vorgenommen hat, sind im Rahmen der Begründung kenntlich gemacht

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Renate Bartelt-Lehrfeld

**Erste Verordnung zur Änderung der
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Vom 19. Dezember 2016

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund

- des § 8 Absatz 1 Nummer 1 und 3 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), § 8 Absatz 1 geändert durch Artikel 1 Nummer 7 des Gesetzes vom 13. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2861), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung,
- des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und g und Nummer 3 Buchstabe c des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748) geändert worden sind, sowie
- des § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I

S. 310, 919), von denen § 6a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e zuletzt durch Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), Absatz 2 Satz 1, 3 und 5 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und Absatz 2 Satz 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) geändert worden sind, und § 6a Absatz 2 Satz 4 durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 1 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) eingefügt worden ist,

- des § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1a in Verbindung mit Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), der zuletzt durch Artikel 492 Nummer 3 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist:

**Artikel 1
Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-
Verordnung**

Die Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 2108), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „oder nach § 4 Abs. 6 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ durch die Wörter „oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „140 Stunden zu je 60 Minuten“ durch die Wörter „140 Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten (Unterrichtseinheiten)“ ersetzt.
 - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Stunden“ durch das Wort „Unterrichtseinheiten“ ersetzt.
 - bb) In Satz 4 wird das Wort „Fahrstunden“ durch das Wort „Unterrichtseinheiten“ ersetzt.
 - c) In Absatz 7 Satz 1 werden die Wörter „oder nach § 4 Abs. 6 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ durch die Wörter „oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ ersetzt.
3. In § 3 Satz 2 werden
 - a) die Wörter „35 Stunden zu je 60 Minuten“ durch die Wörter „35 Unterrichtseinheiten“ und
 - b) die Wörter „2,5 Stunden“ durch die Wörter „2,5 Unterrichtseinheiten“ ersetzt.
4. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Durch die Weiterbildung sind alle in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche zu vertiefen und zu wiederholen. Dabei genügt es, dass aus den Kenntnisbereichen 1, 2 und 3 der Anlage 1 jeweils mindestens ein Unterkenntnisbereich abgedeckt ist.“

- b) In Absatz 2 Satz 1 werden
- aa) die Wörter „35 Stunden zu je 60 Minuten“ durch die Wörter „35 Unterrichtseinheiten“,
 - bb) die Wörter „sieben Stunden“ durch die Wörter „sieben Unterrichtseinheiten“ und
 - cc) das Wort „Zeiteinheiten“ durch das Wort „Unterrichtseinheiten“ ersetzt.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. dem Abschluss des Unterrichts zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation, dem Abschluss von Unterrichtseinheiten nach § 4 Absatz 2 (Teilleistungen) sowie dem Abschluss der Weiterbildung hat die Ausbildungsstätte“.
 - bb) Dem abschließenden Satzteil werden die Wörter „und dem Teilnehmer oder der Teilnehmerin auszuhändigen“ angefügt.
 - b) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 1a bis 1c eingefügt:

„(1a) Die Bescheinigung zum Abschluss des Unterrichts zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation ist nach dem Muster der Anlage 2a auszustellen und dem Teilnehmer oder der Teilnehmerin auszuhändigen; sie muss enthalten:

 - 1. Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie Angaben zur zuständigen Anerkennungs- und Überwachungsbehörde und das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides,
 - 2. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Teilnehmers oder der Teilnehmerin,
 - 3. Zeitraum und tatsächliche Dauer der Unterrichtsteilnahme,
 - 4. Angaben zu den vermittelten Kenntnissbereichen (Güterverkehr oder Personenverkehr).

(1b) Die Bescheinigung über Teilleistungen und den Abschluss der Weiterbildung ist nach dem Muster der Anlage 2b auszustellen und dem Teilnehmer oder der Teilnehmerin auszuhändigen; sie muss enthalten:

 - 1. Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie Angaben zur zuständigen Anerkennungs- und Überwachungsbehörde und das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides,
 - 2. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Teilnehmers oder der Teilnehmerin,
 - 3. Zeitraum und tatsächliche Dauer der Unterrichtsteilnahme,
 - 4. Angaben zu den vermittelten Kenntnissbereichen nach Anlage 1.

(1c) Bescheinigungen über den Abschluss der Weiterbildung nach Absatz 1 Nummer 2 sind jeweils im Original von denjenigen Ausbildern und Ausbilderinnen, die den Unterricht durchgeführt haben, und von dem verantwortlichen Vertreter der Ausbildungsstätte zu unterschreiben. Andere Bescheinigungen nach Absatz 1 Nummer 2 sind allein von dem verantwortlichen Vertreter der Ausbildungsstätte zu unterschreiben. Die eigenhändige Unterschrift des verantwortlichen Vertreters der Ausbildungsstätte kann bei automatisierter Erstellung der Bescheinigung durch eine bildhafte Wiedergabe der Unterschrift ersetzt werden.“
 - c) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweis oder der Eintrag der harmonisierten Schlüsselzahl der Europäischen Union in den von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz ausgestellten Führerschein steht dem Nachweis nach Satz 1 gleich.“
 - d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Fahrer und Fahrerinnen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 3 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes, die Fahrten im

 - 1. Güterkraftverkehr durchführen, müssen die Grundqualifikation und die Weiterbildung durch eine gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) nachweisen,
 - 2. Personenverkehr durchführen, können die Grundqualifikation und die Weiterbildung auch nachweisen durch eine Bescheinigung im Inland, die von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz ausgestellt ist.“
 - e) In Absatz 4 werden die Sätze 2 und 3 wie folgt gefasst:

„Werden die Grundqualifikation oder die Weiterbildung nicht nachgewiesen, so ist dies in der Fahrerbescheinigung mit einem Eintrag im Feld „Besondere Bemerkungen“ zu kennzeichnen. Der Eintrag lautet: „Gilt ausschließlich für Fahrten, die nicht dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 unterliegen.“

6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6**Anerkennung von Ausbildungsstätten**

- (1) Der Antrag auf Anerkennung einer Ausbildungsstätte für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung ist schriftlich oder in elektronischer Form zu stellen. Dem Antrag sind die zur Prüfung der Anerkennungsvoraussetzungen erforderlichen Unterlagen beizufügen, insbesondere
 1. das Ausbildungsprogramm, in dem die unterrichteten Themengebiete auf der Grundlage der in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche sowie die geplante Durchführung und die Unterrichtsmethoden näher darzustellen sind;
 2. über die Zahl, die Qualifikationen und Tätigkeitsbereiche der Ausbilder und Ausbilderinnen, einschließlich eines Nachweises ihrer didaktischen und pädagogischen Kenntnisse;
 3. Angaben zu den Unterrichtsorten, zum Lehrmaterial, zu den für die praktische Ausbildung bereitgestellten Unterrichtsmitteln sowie zu eingesetzten Ausbildungsfahrzeugen;
 4. die vorgesehene Teilnehmerzahl.

Für Ausbilder und Ausbilderinnen im praktischen Teil muss eine Berufserfahrung als Berufskraftfahrer oder Berufskraftfahrerin, als Fachkraft im Fahrbetrieb, als Kraftverkehrsmeister oder Kraftverkehrsmeisterin, als Meister für Kraftverkehr oder Meisterin für Kraftverkehr oder eine entsprechende Fahrerfahrung, insbesondere als Fahrlehrer oder als Fahrlehrerin für Lastkraftwagen oder Busse, nachgewiesen werden.

- (2) Die Anerkennung bedarf der Schriftform. Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen sind
 1. das anerkannte Ausbildungsprogramm,
 2. die zugelassenen Ausbilder und Ausbilderinnen,
 3. die zugelassenen Räume, in denen Unterricht nach § 4 Absatz 2 und § 5 Absatz 1 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes durchgeführt werden darf, und
 4. die jeweils höchstens zulässige Teilnehmerzahl zu benennen.“

7. Nach § 6 werden die folgenden §§ 7 bis 10 eingefügt:

„§ 7**Anforderungen an den Unterricht**

- (1) Die Teilnehmerzahl für die Vermittlung der Grundqualifikation und für die Weiterbildung ist auf höchstens 25 Personen je Unterricht zu beschränken. Die zuständige Behörde kann eine abweichende Teilnehmerzahl genehmigen. Sie orientiert sich hierzu insbesondere an den baulichen Gegebenheiten des Unterrichtsraumes. Die Durchführung von Unterricht mit einer höheren als in Satz 1 genannten oder nach Satz 2 genehmigten Teilnehmerzahl ist unzulässig.

- (2) Die Ausbildungsstätte hat dafür zu sorgen, dass in den Unterrichtsräumen während des Unterrichts für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel zur Gestaltung des Unterrichts und zur Visualisierung vorhanden sind.

§ 8**Fortbildung der Ausbilder und Ausbilderinnen**

- (1) Ausbilder und Ausbilderinnen, die Unterricht im Sinne des § 2 Absatz 2 und des § 4 Absatz 2 durchführen, haben ihre Kenntnisse regelmäßig durch eine dreitägige Fortbildung, die alle Gebiete erfassen soll, die für diese berufliche Tätigkeit des Ausbilders oder der Ausbilderin von Bedeutung sind, zu aktualisieren. Die Fortbildung dauert pro Tag acht Unterrichtseinheiten und ist spätestens alle vier Jahre zu absolvieren. Der Unterricht im Sinne des § 2 Absatz 2 und des § 4 Absatz 2 darf nicht von Ausbildern oder Ausbilderinnen, die sich nicht regelmäßig fortbilden, durchgeführt werden.
- (2) Teilnahmebescheinigungen der Ausbilder und Ausbilderinnen der letzten beiden Fortbildungsmaßnahmen sind durch die Ausbildungsstätte aufzubewahren und der Anerkennungsbehörde auf Verlangen unverzüglich vorzulegen. Sie sind spätestens acht Jahre nach Abschluss der Fortbildungsmaßnahme zu löschen oder zu vernichten.

§ 9**Ordnungswidrigkeiten**

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 9 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe a des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 4 oder entgegen § 8 Absatz 1 Satz 3 Unterricht durchführt oder
 2. entgegen § 7 Absatz 2 nicht dafür sorgt, dass die dort genannten Lehrmittel vorhanden sind.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 9 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe b des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 5 Absatz 1 Nummer 2 eine Bescheinigung nicht richtig ausstellt oder
 2. entgegen § 8 Absatz 2 Satz 1 eine Teilnahmebescheinigung nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt.

§ 10**Übergangsvorschriften**

Nachweise über die Weiterbildungen, die nach den bis zum Ablauf des 21. Dezember 2016 geltenden Vorschriften ausgefertigt worden sind, bleiben bis zum Ablauf des 21. Dezember 2021 gültig.“

8. Nach Anlage 2 werden die folgenden Anlagen 2a und 2b eingefügt:

„Anlage 2a
(zu § 5 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 1 a)

Vorderseite

Kopfbogen der Ausbildungsstätte _____, den _____

Ort

Datum

Bescheinigung über die Teilnahme an einer Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation gemäß § 4 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) in Verbindung mit

§ 2 der Berufskraftfahrer-
Qualifikations-Verordnung
(BKrFQV)*

§ 2 Absatz 7 der Berufskraftfahrer-
Qualifikations-Verordnung
(BKrFQV)* – Quereinsteiger

§ 3 der Berufskraftfahrer-
Qualifikations-Verordnung
(BKrFQV)* – Umsteiger

Güterkraftverkehr*

Personenkraftverkehr*

Herr/Frau

_____, geb. am: _____ in _____

Vorname, Name

Wohnanschrift

hat in der Zeit vom _____ bis _____

mit einer Dauer von 140 Unterrichtseinheiten inkl. 10 Fahr-Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten an der Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation teilgenommen. Der/Die o. g. Teilnehmer/in hat an sämtlichen Zielen in Anlage 1 zu § 2 Absatz 2 BKrFQV teilgenommen, die den Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE (bei Grundqualifikation im Güterverkehr) bzw. D1, D1E, D, DE (bei Grundqualifikation im Personenverkehr) zugeordnet sind.*

mit einer Dauer von 96 Unterrichtseinheiten inkl. 10 Fahr-Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten an der Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation für Quereinsteiger teilgenommen. Der/Die o. g. Teilnehmer/in hat an denjenigen Zielen gemäß Anlage 1 zu § 2 Absatz 2 BKrFQV teilgenommen, welche nicht Gegenstand der Prüfung gemäß § 4 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr oder nach § 5 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr sind.*

mit einer Dauer von 35 Unterrichtseinheiten inkl. 2,5 Fahr-Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten an der Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation für Umsteiger teilgenommen. Der/Die o. g. Teilnehmer/in hat an denjenigen Zielen gemäß Anlage 1 zu § 2 Absatz 2 BKrFQV teilgenommen, welche die Kraftfahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind.*

Hier bitte Angaben zur Ausbildungsstätte (s. Rückseite) eintragen.

Unterschrift Ausbildungsstätte**

Stempel

* Nichtzutreffendes bitte streichen.

** Die eigenhändige Unterschrift des Vertreters der Ausbildungsstätte kann durch Abdruck einer eingescannten Unterschrift ersetzt werden.

Verteiler

Original: Teilnehmer/in

Kopie: Ausbildungsstätte

Hinweis

Die Bescheinigung ist dem Antrag auf Prüfung bei der IHK beizufügen.

Rückseite**Fahrschule**

Die Fahrschule (bitte Name und Adresse der Fahrschule eintragen) hat eine Fahrschülerlaubnis der Klassen CE oder DE nach § 10 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes, erteilt von (bitte zuständige Erlaubnisbehörde eintragen), und ist damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 1 BKrFQG anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o.g. Ausbildungsstätte statt.

Fahrschule/Fahrlehrerausbildungsstätte bei einer Behörde

Die Fahrschule*/Fahrlehrerausbildungsstätte* (bitte Name und Adresse der Fahrschule/Fahrlehrerausbildungsstätte eintragen) ist eine Fahrschule*/Fahrlehrerausbildungsstätte*, die nach § 30 Absatz 3 des Fahrlehrergesetzes keiner Fahrschülerlaubnis*/Anerkennung* bedarf und ist damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 2 BKrFQG anerkannt.

* Nichtzutreffendes bitte streichen.

Ausbildungsbetrieb

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist ein gemäß Berufsbildungsgesetz von der IHK (bitte zuständige IHK eintragen) anerkannter Ausbildungsbetrieb, der eine Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden, durchführt. Die Ausbildungsstätte gilt damit gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 3 BKrFQG als anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o.g. Ausbildungsstätte statt.

Bildungseinrichtung

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist eine von der IHK (bitte zuständige IHK eintragen) anerkannte Bildungseinrichtung, die eine Umschulung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb auf der Grundlage einer nach § 58 oder § 59 des Berufsbildungsgesetzes (BBiG), jeweils in Verbindung mit § 60 BBiG, erlassenen Regelung durchführt, und damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 4 BKrFQG anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o.g. Ausbildungsstätte statt.

Staatlich anerkannte Ausbildungsstätte

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 5, Absatz 2 BKrFQG in Verbindung mit § 6 BKrFQV von (bitte zuständige Erlaubnisbehörde eintragen) mit Bescheid vom (bitte Datum eintragen) staatlich anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o.g. Ausbildungsstätte statt.

Anlage 2b

(zu § 5 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 1b)

Vorderseite

Kopfbogen der Ausbildungsstätte _____, den _____

Ort

Datum

Bescheinigung über die Teilnahme an einer Weiterbildung gemäß § 5 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) in Verbindung mit § 4 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)

Herr/Frau

_____, geb. am: _____ in _____

Vorname, Name

Wohnanschrift

hat an fünf aufeinanderfolgenden Schultagen vom _____ bis _____ an einer mehrtägigen Weiterbildung mit _____ Unterrichtseinheiten (mindestens 35 Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten)*
--

hat am _____ an einer Weiterbildung mit _____ Unterrichtseinheiten (mindestens sieben Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten)*

mit folgenden Zielen gemäß Anlage 1 zu § 4 Absatz 1 BKrFQV teilgenommen:

Kenntnisbereich 1 Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln*

	1.1	1.2	1.3
nur Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE	1.4		
nur Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE	1.5	1.6	

Kenntnisbereich 2 Anwendung der Vorschriften*

	2.1
nur Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE	2.2
nur Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE	2.3

Kenntnisbereich 3 Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik*

	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6
nur Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE	3.7					
nur Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE	3.8					

Hier bitte Angaben zur Ausbildungsstätte (s. Rückseite) eintragen.

Unterschrift Ausbildungsstätte**

Unterschrift Ausbilder/in**

Stempel

* Nichtzutreffendes bitte streichen.

** Die Unterschrift des Ausbilders/der Ausbilderin hat eigenhändig im Original zu erfolgen. Die eigenhändige Unterschrift des Vertreters der Ausbildungsstätte kann durch Abdruck einer eingescannten Unterschrift ersetzt werden.

Verteiler

Original und Kopie: Teilnehmer/in

Kopie: Ausbildungsstätte

Hinweis

Die Bescheinigung ist der Fahrerlaubnisbehörde zum Zweck der Eintragung der Schlüsselzahl 95 in den Führerschein vorzulegen.

Insgesamt muss bei einer Weiterbildung an mindestens 35 Ausbildungsstunden zu je 60 Minuten teilgenommen werden.

Rückseite**Fahrschule**

Die Fahrschule (bitte Name und Adresse der Fahrschule eintragen) hat eine Fahrschülerlaubnis der Klassen CE oder DE nach § 10 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes, erteilt von (bitte zuständige Erlaubnisbehörde eintragen), und ist damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 1 BKrFQG anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o. g. Ausbildungsstätte statt.

Fahrschule/Fahrlehrerausbildungsstätte bei einer Behörde

Die Fahrschule*/Fahrlehrerausbildungsstätte* (bitte Name und Adresse der Fahrschule/Fahrlehrerausbildungsstätte eintragen) ist eine Fahrschule*/Fahrlehrerausbildungsstätte*, die nach § 30 Absatz 3 des Fahrlehrergesetzes keiner Fahrschülerlaubnis*/Anerkennung* bedarf und ist damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 2 BKrFQG anerkannt.

* Nichtzutreffendes bitte streichen.

Ausbildungsbetrieb

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist ein gemäß Berufsbildungsgesetz von der IHK (bitte zuständige IHK eintragen) anerkannter Ausbildungsbetrieb, der eine Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden, durchführt. Die Ausbildungsstätte gilt damit gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 3 BKrFQG als anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o. g. Ausbildungsstätte statt.

Bildungseinrichtung

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist eine von der IHK (bitte zuständige IHK eintragen) anerkannte Bildungseinrichtung, die eine Umschulung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb auf der Grundlage einer nach § 58 oder § 59 des Berufsbildungsgesetzes (BBiG), jeweils in Verbindung mit § 60 BBiG, erlassenen Regelung durchführt, und damit als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 4 BKrFQG anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o. g. Ausbildungsstätte statt.

Staatlich anerkannte Ausbildungsstätte

(Bitte Name und Adresse der Ausbildungsstätte eintragen) ist als Ausbildungsstätte gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 5, Absatz 2 BKrFQG in Verbindung mit § 6 BKrFQV von (bitte zuständige Erlaubnisbehörde eintragen) mit Bescheid vom (bitte Datum eintragen) – Aktenzeichen (bitte Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides eintragen) staatlich anerkannt. Der Unterricht fand in dem Schulungsraum (bitte Adresse eintragen) der o. g. Ausbildungsstätte statt.“

9. In Anlage 3 werden in Satz 2 der Erläuterungen auf der zweiten Seite der Bescheinigung die Wörter „Europäischen Union oder den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ durch die Wörter „Europäischen Union, der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ ersetzt.

Artikel 2**Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die laufende Nummer 9 wie folgt geändert:

- aa) In der Spalte „Mindestalter“ wird in Buchstabe e der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe f angefügt:

„f) 18 Jahre für Personen während oder nach Abschluss einer Berufsausbildung nach Buchstabe d bei Fahrten ohne Fahrgäste.“

- bb) In der Spalte „Auflagen“ wird die Nummer 2 wie folgt gefasst:

„2. In den Fällen der Buchstaben d bis f ist die Fahrerlaubnis mit den Auflagen zu versehen, dass von ihr nur

2.1 bei Fahrten im Inland,

2.2 im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses und

2.3 bei Fahrten zur Personenbeförderung im Sinne der §§ 42 und 43 des

Personenbeförderungsgesetzes, soweit die Länge der jeweiligen Linie nicht mehr als 50 Kilometer beträgt oder bei Fahrten ohne Fahrgäste,

Gebrauch gemacht werden darf. Die Auflage nach Nummer 2.1 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber entweder das 24. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung abgeschlossen und das 21. Lebensjahr vollendet hat. Die Auflage nach Nummer 2.2 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber entweder das 24. Lebensjahr vollendet oder die Berufsausbildung abgeschlossen hat. Die Auflage nach Nummer 2.3 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 20. Lebensjahr vollendet hat.“

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Nummer 9 Buchstabe b, c, d oder e“ durch die Wörter „Nummer 9 Buchstabe b, c, d, e oder f“ ersetzt.
2. In Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II wird die laufende Nummer 17 wie folgt gefasst:

„17	187	Auflagen zu den Klassen D und DE: Bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres nur 1. bei Fahrten im Inland, 2. im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden und 3. bei Fahrten zur Personenbeförderung im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometern oder bei Fahrten ohne Fahrgäste. Die Auflage nach Nummer 1 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 21. Lebensjahr vollendet und die Berufsausbildung abgeschlossen hat. Die Auflage nach Nummer 2 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Berufsausbildung abgeschlossen hat. Die Auflage nach Nummer 3 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 20. Lebensjahr vollendet hat.“
-----	-----	--

Artikel 3

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

In der Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. November 2016 (BGBl. I S. 2652) geändert worden ist, werden die Gebührennummern 343 und 346 wie folgt gefasst:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„343	Eintrag der Schlüsselzahl 95 im Führerschein nach Grundqualifikation oder Weiterbildung nach § 5 Absatz 2 BKrFQV	28,60“.
„346	Überwachung der Ausbildungsstätten nach § 7 Absatz 5 bis 7 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 3, 4 und 5 BKrFQG	30,70 bis 511,00“.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr

§ 20 Absatz 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 42), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 wird die Nummer 4 wie folgt gefasst:

„4. der Nachweis nach § 5 Absatz 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung.“
2. Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Wird ein Nachweis nach Satz 1 Nummer 4 nicht vorgelegt, so ist die Ausstellung der Fahrerbescheinigung nur nach Maßgabe des § 5 Absatz 4 Satz 2 und 3 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung zulässig.“

2a. Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

Artikel 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 19. Dezember 2016

Der Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die bestehenden Regelungen für die Anerkennung, Qualität und Überwachung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation haben sich in der Praxis als ergänzungsbedürftig herausgestellt. Ein Konkretisierungsbedarf hat sich im Hinblick auf die Überwachung von Ausbildungsstätten und Unterrichtsräumen ergeben. Die Ausfertigung von Unterrichtsbescheinigungen erfolgt nunmehr nach einheitlichen Mustern. Die Weiterbildung ist in allen Kenntnisbereichen zu vertiefen, wobei ein Unterkenntnisbereich aus jedem Kenntnisbereich ausreicht.

Eine weitere Änderung erfolgt in zur Sicherstellung der EU-weit einheitlichen Ausstellung von Fahrerbescheinigungen.

gungen. Als Folgeänderung ist auch die GüKGrKabota-geV anzupassen.

Die Anpassung der Vorschriften über das für Busfahrer erforderliche Mindestalter im BKrFQG wird in die FeV übernommen.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden bestehen keine Auswirkungen.

Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger:

Keine.

2. Wirtschaft: Fortbildung der Ausbilder und Ausbilderinnen:

§ 8 Absatz 1 dieser Verordnung verpflichtet die Ausbilder und Ausbilderinnen zu einer regelmäßigen, dreitägigen Fortbildung, die spätestens alle 4 Jahre zu absolvieren ist. Die Belastung für diese Pflicht teilt sich in zwei Bestandteile: einerseits die Lohnkosten für die Ausbilder und Ausbilderinnen selbst während dieser drei Tage und andererseits die Kosten, die für die Weiterbildung zu entrichten sind.

Für die Schätzung der Fallzahl wurde angenommen, dass jede der 14 500 Ausbildungsstätten mindestens einen Ausbilder oder eine Ausbilderin beschäftigt, der/die unter die Regelung des § 8 Absatz 1 fällt.

Für diese drei Tage fallen nach Verrechnung des Lohnsatzes von 31,20 Euro pro Stunde Lohnkosten in Höhe von 2 714 400 Euro an. Zusätzlich verursachen die Fortbildungen selbst Kosten von etwa 250 Euro im Mittel, die an Anbieter zu bezahlen sind. Für diesen Wert wurden die Kosten für eine vergleichbare dreitägige Fortbildung nach § 33a Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes herangezogen. Hochgerechnet auf die Fallzahl entstehen damit Kosten für die externen Dienstleister von 906 200 Euro, was zu Gesamtkosten für die Vorgabe aus § 8 Abs. 1 in Höhe von rund 3,62 Mio. Euro führt.

3. Verwaltung:

a) Bund:

Keine.

b) Länder:

Für die Länder führt die Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 33 000 Euro.

Durch die Neuregelung entsteht für die Verwaltungsbehörden in den Ländern die Verpflichtung bei jeder Erteilung einer Fahrerbescheinigung den Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation zu prüfen. Fahrerbescheinigungen werden bereits in einem festgelegten Verwaltungsverfahren erteilt. Die Prüfung des Nachweises der Berufskraftfahrerqualifikation erfolgte bislang nur auf gesonderten Antrag.

Herleitung des Ergebnisses:

Die Arbeitsschritte wurden einem typischen Verwaltungsablauf nachempfunden, der Zeitbedarf geschätzt.

- Information der Antragsteller und Antragstellerinnen (ca. 5 min)
- Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit (ca. 5 min)
- Eingabe der Daten (ca. 10 min)
- Erteilung der angepassten Fahrerbescheinigung (ca. 10 min)

Der durchschnittliche Zeitaufwand pro Erteilung der Erlaubnis beträgt somit ca. 30 Minuten. Die Bundesländer und der Bund greifen auf Durchschnittssätze zurück, die aus den tatsächlichen Personal- und Sachausgaben errechnet werden. Durchschnittlich betragen die Kosten pro Stunde in den Bundesländern 60 Euro (Personal- und Sachkosten, einschließlich Personalgemeinkosten und Versorgungsaufwand).

Unter der Annahme des durchschnittlichen Zeitaufwands betragen die Kosten pro Erteilung der Fahrerbescheinigung 30 Euro (30 min.* 60 Euro = 30 Euro). Pro Jahr werden bundesweit ca. 1 100 Fahrerbescheinigungen neu erteilt (im Jahr 2013 ca. 1 225, im Jahr 2014 ca. 960). Die Zahlen stammen aus Meldungen der Länder.

c) Kommunen:

Keine.

Die Bundesregierung wird die Erfüllung der als „one in, one out“-Regel beschlossenen Vorgaben außerhalb dieses Vorhabens realisieren.

Weitere Kosten

In Bezug auf die Gebühren wird nicht deren Höhe, nur der Kreis der Betroffenen geändert. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 2 Satz 4 GGO)

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen ist die Grundregel der Managementregeln und der Indikator Beschäftigung. Eine Bekämpfung des Missbrauchs im Bereich Berufskraftfahrerweiterbildung wird das Image des Berufsstandes verbessern und somit dazu beitragen, die Nachwuchssorgen der Branche zu lösen. Die Qualität der Grundqualifikation und Weiterbildung der Berufskraftfahrer wird erhöht, unter anderem durch die neu eingeführten Fortbildungspflichten für Ausbilder und Ausbilderinnen auf diesem Gebiet. Dies wird den Beruf für Berufseinsteiger attraktiv machen und helfen, die Jugendarbeitslosigkeit zu verringern. Die durch die Änderungen anfallenden Kosten sind angemessen im Verhältnis zu den voraussichtlichen Verbesserungen.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Vorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Befristung; Evaluation

Innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung wird eine Evaluierung durchgeführt werden. Sie hat die Intention, festzustellen, ob die wesentlichen Ziele der hier getroffenen Regelungen erreicht wurden und ob der damit verbundene Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zu den erzielten Wirkungen steht.

B. Besonderer Teil**Zu den einzelnen Vorschriften****Zu Artikel 1 (Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung) Zu Nummer 1 und Nummer 2 c) (§ 1 Absatz 3 Satz 1 und § 2 Absatz 7 Satz 1):**

Mit der Neubekanntmachung der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom

21. Dezember 2011 (BGBl. 2011, S. 3120 ff.) hat sich die Fundstelle der jeweils in Bezug genommenen Vorschrift geändert.

Ursprüngliche Fassung des Artikel 1 Nummer 1:

In § 1 Absatz 3 Satz 1 und § 2 Absatz 7 Satz 1 werden jeweils die Wörter „oder nach § 4 Abs. 6 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ durch die Wörter „oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ ersetzt.

Änderung durch den Bundesrat:

Artikel 1 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. In § 1 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „oder nach § 4 Absatz 6 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ durch die Wörter „oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr“ ersetzt.“

Begründung:

Der Antrag dient der Korrektur eines Redaktionsversehens. Der Änderungsbefehl in Artikel 1 Nummer 1 ist auf § 1 Absatz 3 Satz 1 BKrFQV zu beschränken; die geplante Änderung des § 2 Absatz 7 Satz 1 BKrFQV folgt aus Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c.

Zu Nummer 2 a) und b) und 3 (§ 2 Absätze 2 und 3 und § 3 Satz 2):

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Klarstellung.

Zu Nummer 4 (§ 4) Zu a) (Absatz 1):

Mit der Änderung wird nunmehr auch rechtlich klargestellt, dass in einem Weiterbildungszyklus je mindestens einer der – als Ziele unter 1 bis 3 von Anlage 1 formulierten – Unterkennntnisbereiche von allen aufgeführten Kennntnisbereichen, abzudecken ist.

Zu b) (Absatz 2)

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Klarstellung.

Ursprüngliche Fassung des Artikels 1 Nummer 4b):

b) In Absatz 2 Satz 2 werden

- aa) die Wörter „35 Stunden zu je 60 Minuten“ durch die Wörter „35 Unterrichtseinheiten“,

bb) die Wörter „sieben Stunden“ durch die Wörter „sieben Unterrichtseinheiten“ und

cc) das Wort „Zeiteinheiten“ durch das Wort „Unterrichtseinheiten“

ersetzt.

Änderung durch den Bundesrat:

Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

,b) In Absatz 2 Satz 1 werden

aa) die Wörter „35 Stunden zu je 60 Minuten“ durch die Wörter „35 Unterrichtseinheiten“,

bb) die Wörter „sieben Stunden“ durch die Wörter „sieben Unterrichtseinheiten“ und

cc) das Wort „Zeiteinheiten“ durch das Wort „Unterrichtseinheiten“

ersetzt.“

Begründung:

Der Antrag dient der Korrektur eines Redaktionsversehens. Der Änderungsbefehl in Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b gilt § 4 Absatz 2 Satz 1 BKrFQV, nicht § 4 Absatz 2 Satz 2 BKrFQV.

Zu Nummer 5 (§ 5)**Zu a) (§ 5 Absatz 1):**

Hier erfolgt die Klarstellung, dass die Ausbildungsstätte auch bei Abschluss der beschleunigten Grundqualifikation eine Bescheinigung ausstellt. Die Aushändigung an die Teilnehmer wird nun vorgesehen, damit diese jederzeit einen Nachweis haben.

Zu b) (§ 5 Absatz 1a) – 1c):

Es werden einheitliche Muster eingeführt für die Bescheinigung über die Teilnahme an einer Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation und für den Nachweis der Weiterbildung gemäß § 4 BKrFQV. Die Aushändigung der jeweiligen Bescheinigung an die Teilnehmer wird vorgesehen.

Die einheitliche Bescheinigung über die Teilnahme an einer Ausbildung zur beschleunigten Grundqualifikation mit ergänzenden Angaben zu Inhalt und Dauer der Ausbildung sowie zur Ausbildungsstätte, sorgt für Transparenz und erschwert Missbrauch. Es wird das Vieraugenprinzip hinsichtlich der Weiterbildungsbescheinigung festgeschrieben, da hier Missbrauchsfälle bekannt geworden sind. Sowohl der Ausbilder als auch der verantwortliche Vertreter der Ausbildungsstätte müssen die Weiterbildungsbescheinigungen unterzeichnen, wobei nur die eigenhändige Unterschrift des verantwortlichen Vertreters der Ausbildungsstätte durch eine bildhafte Wiedergabe der Unterschrift ersetzt werden kann. Dies dient der Erschwerung von Fälschungen. Um unnötigen Aufwand zu vermeiden, wird bei der Bescheinigung über die beschleunigte Grundqualifikation die Unterschrift des verantwortlichen Vertreters der Ausbildungsstätte für ausreichend erachtet.

Zu c) und d) (§ 5 Absätze 2 und 3):

Folgeregelung zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes; Einbeziehung der Schweiz in den Geltungsbereich der Verordnung.

Zu e) (§ 5 Absatz 4 Sätze 2 und 3):

Die Anforderungen an eine Fahrerbescheinigung wurden auf EU-Ebene erörtert, da sich herausgestellt hatte, dass es eine unterschiedliche Praxis in den Mitgliedstaaten gibt. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Mitgliedstaaten die von anderen Mitgliedstaaten nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ausgestellten Fahrerbescheinigungen als Nachweis einer Qualifikation nach der Richtlinie 2003/59/EG ohne Eintragung der Schlüsselzahl 95 im Feld Bemerkungen anerkennen müssen. Denn die Behörden der Mitgliedstaaten prüfen die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie vor Ausstellung einer Fahrerbescheinigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und stellen Fahrerbescheinigungen nur an Personen aus, die die europarechtlich erforderliche Berufskraftfahrerqualifikation erworben haben. Es ist nicht erforderlich oder wünschenswert, die Schlüsselzahl 95 im Feld Bemerkungen der Fahrerbescheinigung einzutragen. Vielmehr sollte für den Fall, dass Mitgliedstaaten Fahrerbescheinigungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für das Fahren außerhalb des Anwendungsbereichs der Berufskraftfahrer-Richtlinie ausstellen, durch einen Vermerk im Feld Bemerkungen explizit ausgeführt werden, dass die Fahrerbescheinigung in diesem Sinne eingeschränkt gilt. Die bislang übliche anderweitige Praxis Deutschlands wird nun im Sinne des oben beschriebenen Ergebnisses geändert, daher erfolgt hier die entsprechende Anpassung der Sätze 2 und 3 von § 5 Absatz 4.

Ursprüngliche Fassung des Artikels 4 Nummer 5 Buchstabe e):

In Absatz 4 werden die Sätze 2 und 3 wie folgt gefasst:

„Werden die Voraussetzungen nach Satz 1 nicht erfüllt, so ist dies in der Fahrerbescheinigung mit einem Eintrag im Feld „Besondere Bemerkungen“ zu kennzeichnen. Der Eintrag lautet: „Gilt ausschließlich für Fahrten, die nicht dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 unterliegen.“

Änderung durch den Bundesrat:

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe e ist wie folgt zu fassen:

,e) In Absatz 4 werden die Sätze 2 und 3 wie folgt gefasst:

„Werden die Grundqualifikation oder die Weiterbildung nicht nachgewiesen, so ist dies in der Fahrerbescheinigung mit einem Eintrag im Feld „Besondere Bemerkungen“ zu kennzeichnen. Der Eintrag lautet: „Gilt ausschließlich für Fahrten, die nicht dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 unterliegen.“

Begründung:

Der Verweis in § 5 Absatz 4 Satz 2 BKrFQV auf § 5 Absatz 4 Satz 1 BKrFQV und damit auf § 5 Absatz 1 BKrFQV geht fehl. Fahrer und Fahrerinnen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 3 BKrFQV, die von der Regelung erfasst sind, sind Staatsangehörige eines Drittstaats, die in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der EU oder in einem Vertragsstaat des Abkommens über den EWR beschäftigt

oder eingesetzt werden, und erbringen den Nachweis der Grundqualifikation beziehungsweise Weiterbildung äußerst selten durch eine Bescheinigung einer Industrie- und Handelskammer beziehungsweise einer Ausbildungsstätte, sondern in der Regel durch den Eintrag der Schlüsselzahl 95 im Führerschein oder im Fahrerqualifizierungsnachweis. § 5 Absatz 4 Satz 2 BKrFQV ist daher zu erweitern.

Zu Nummer 6 (§ 6):

Ein Konkretisierungsbedarf hat sich insbesondere im Hinblick auf Ausbilder und Ausbilderinnen, Unterrichtsorte, Teilnehmerzahl sowie Mitteilung von Datum und Zeit der geplanten Veranstaltungen ergeben, um der Gefahr von Missbrauch Einhalt zu gebieten. Die Anerkennungsvoraussetzungen sind deshalb in der schriftlich zu erfolgenden Anerkennung dezidiert aufzuführen.

Des Weiteren ist die Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluss Geprüfter Kraftverkehrsmeister/Geprüfter Industriemeister – Fachrichtung Kraftverkehr, Geprüfte Kraftverkehrsmeisterin/Geprüfte Industriemeisterin – Fachrichtung Kraftverkehr vom 25.8.1982 am 1.3.2012 außer Kraft getreten. Gleichzeitig ist die Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Fortbildungsabschluss Geprüfter Meister für Kraftverkehr und Geprüfte Meisterin für Kraftverkehr vom 9.2.2012 (BGBl. 2012 I, S. 286), in Kraft getreten.

Angesichts des vergleichbaren Inhalts der Prüfungen berechtigt auch der Nachweis der Berufserfahrung als Meister oder Meisterin für Kraftverkehr zur Ausbildung im praktischen Teil nach § 6 Absatz 1 Satz 3 dieser Verordnung. Die Bezeichnung des neuen Berufs war zu ergänzen.

Außerdem wird die elektronische Antragsstellung ermöglicht.

Zu c) (Absatz 2):

In der schriftlich zu erfolgenden Anerkennung sind Details im Hinblick auf Lehrpersonal, Unterrichtsorte, -räume, Schulungskonzepte und maximale Teilnehmerzahl aufzuführen. Dies ermöglicht es den für die Überwachung zuständigen Behörden, diese Sachverhalte nachzuhalten und in der Überwachung zu überprüfen. Verstöße können zum Widerruf der Anerkennung führen.

Zu Nummer 7 (§§ 7 bis 10):

In § 7 werden Mindestanforderungen an den Unterricht gestellt; zur Qualitätssicherung wird insbesondere eine maximale Teilnehmerzahl festgelegt.

In § 8 wird im Turnus von vier Jahren eine Fortbildungspflicht für Ausbilder und Ausbilderinnen geschaffen sowie die Pflicht, den Nachweis jederzeit zu erbringen. Die Fortbildungsdauer (drei Tage) und die Periodizität (vier Jahre), entsprechen den Bestimmungen für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen.

Aus dem Wortlaut des § 8 Absatz 2 Satz 1 ergibt sich, dass die Bescheinigungen bis zu acht Jahre aufzubewahren sind. Somit hat die Löschung der Daten nach acht Jahren zu erfolgen, wie Satz 2 klarstellend regelt. Es geht hier um die Fortbildung von Ausbildungspersonen. Daher ist ein Gleichlauf mit der in § 7 Absatz 7 Berufskraftfahrerqualifikations-Gesetz vorgesehenen Löschrfrist, die sich auf die Daten bezüglich der Weiterbildung der Fahrer und Fahrerinnen bezieht, nicht angezeigt.

In § 9 werden die Bußgeldtatbestände deutlich erweitert. Dies dient der effektiven Missbrauchsbe- kämpfung, ins- besondere dem Ausstellen unrichtiger Teilnahmebe- scheinigungen wird begegnet. Die zunächst von Vielen gewünschte Bebußung des Ausstellens von Gefälligkeits- bescheinigungen ist rechtlich nicht möglich, jedoch auch nicht notwendig. § 9 Absatz 2 Nummer 1 umfasst bereits die gewünschte Bewehrung, indem sie auf das „nicht rich- tige“ Ausstellen einer Bescheinigung nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 Berufskraftfahrer- Qualifikations- Gesetz ab- stellt. Die Vorschrift erfasst durch die Wendung „nicht rich- tige“ das Ausstellen inhaltlich fehlerhafter Bescheinigun- gen, wie etwa solcher Bescheinigungen für Schulungen ohne Unterrichtsbesuch. Die „schriftliche Lüge“ ist somit Gegenstand der vorgesehenen Bewehrung.

Zu Nummer 8 (Anlagen 2a und 2b):

Anlage 2a:

Es wird eine Durchstreich- statt eine Ankreuzlösung ge- schaffen.

Es wird geregelt, dass die Unterschrift des Ausbilders/der Ausbilderin eigenhändig im Original zu erfolgen hat. Die eigenhändige Unterschrift des Inhabers/der Inhaberin der Ausbildungsstätte kann durch Abdruck einer eingescann- ten Unterschrift ersetzt werden. Damit wird eine Balance hergestellt zwischen den Bedürfnissen, einerseits Fäl- schungen zu erschweren und andererseits eine prakti- kable Handhabung der Ausstellung von Bescheinigungen beizubehalten.

Anlage 2b:

Es werden nunmehr Muster vorgegeben, damit die Ein- heitlichkeit der Bescheinigungen gewährleistet ist.

Unterricht kann sowohl an unmittelbar aufeinanderfolgen- den Tagen als auch an fünf Einzeltagen in großem zeit- lichem Abstand absolviert werden. Im letzteren Fall ist eine Sammelbescheinigung (im Muster der Anlage 2b die erste Alternative) unzulässig, vielmehr müssen dann fünf Einzelbescheinigungen über die Weiterbildung (im Muster der Anlage 2b die zweite Alternative) ausgestellt werden.

Zu Nummer 9 (Anlage 3):

Folgeänderung wegen der Erweiterung des Geltungsbe- reichs auf die Schweiz.

Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Mit dieser Folgeregelung wird die Änderung der in § 2 Absatz 2a Berufskraftfahrer- Qualifikations- Gesetz erfolg- ten Anpassung der Regelungen zum Mindestalter in die Fahrerlaubnis-Verordnung übernommen.

Zu Artikel 3 (Änderung Gebührenordnung für Maß- nahmen im Straßenverkehr)

Die Begrifflichkeit der Gebühren-Nr. 343 der GebOST wird an die Begrifflichkeit in § 5 Absatz 2 dieser Verordnung und in Anlage 9 der FeV („Schlüsselzahl 95“) angepasst.

Als Folgeänderung zur Einführung der turnusmäßigen Re- gelüberwachung nach § 7 Absatz 7 neu wird die Gebüh- ren-Nr. 346 GebOST neu gefasst. Die in der Neufassung enthaltene Ergänzung ist notwendig, um die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten nach § 7 Absatz 1 Nr. 3

und 4 mit zu erfassen, da auch diese der gebührenpflich- tigen Überwachung unterliegen.

Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und den Kabo- tageverkehr)

Es handelt sich um eine notwendige Folge der Änderung des § 5 Absatz 4 Satz 2 und 3.

Änderung durch den Bundesrat:

In Artikel 4 ist nach Nummer 2 folgende Nummer anzu- fügen:

„2a. Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.“

Begründung:

Der Antrag dient der Korrektur eines Redaktionsverse- hens. Artikel 4 ist um einen Befehl zur Änderung des bis- herigen § 20 Absatz 2 Satz 2 GüKGrKabotageV zu ergän- zen.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieser Verord- nung.

(VkBli. 2017 S. 83)

Straßenbau

Nr. 15 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2016 Sachgebiet 14: Straßenrecht 14.5. Planung und Planfeststellung

StB 15/7162.2/3-40
Bonn, den 12. Januar 2016

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau
und Reaktorsicherheit

Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie

Bundesministerium der
Verteidigung

Bundesministerium für
Ernährung und
Landwirtschaft

Bundesanstalt für
Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES
Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Betreff: Berücksichtigung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 15.10.2015 (C-137/14) hinsichtlich der Präklusionsregelungen nach § 2 Abs. 3 UmwRG und § 74 Abs. 4 VwVfG

Anlage: Muster 10 der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2015 – PlaFeR 15)

Mit Urteil vom 15.10.2015 (C-137/14) hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) unter anderem die materielle Präklusion nach § 2 Abs. 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) für unvereinbar insbesondere mit Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie 2011/92/EU erklärt. Der aus Gründen der Verfahrensökonomie vorgesehene Ausschluss von Einwendungen in Gerichtsverfahren, die im Verwaltungsverfahren nicht vorgebracht wurden, obwohl sie hätten vorgebracht werden können, verstößt nach Auffassung des EuGH gegen das in der Richtlinie 2011/92/EU verfolgte Ziel eines möglichst weitreichenden Zugangs zu Gerichten. Zulässig ist nach der Rechtsprechung des EuGH allerdings, Verfahrensvorschriften vorzusehen, mit denen „rechtsmissbräuchliches oder unredliches“ Vorbringen als unzulässig erklärt wird.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen Gesetzentwurf, der unter anderem diese Rechtsprechung des EuGH berücksichtigen soll. Das sich derzeit in der Ausfertigung befindliche „Gesetz zur Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes zur Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 07. November 2013 in der Rechtssache C-72/12“ berücksichtigt die notwendigen Änderungen noch nicht.

Es ist davon auszugehen, dass in Verwaltungs- wie auch Gerichtsverfahren die Frage aufgeworfen wird, wie die bisherigen gesetzlichen Regelungen unter Beachtung der Rechtsprechung des EuGH zur Präklusion anzuwenden sind. Hierzu gebe ich folgende Hinweise:

1. Das Urteil des EuGH bezieht sich nur auf die materielle Präklusion (Zurückweisung verspäteter Einwendungen im Verwaltungs- und im Gerichtsverfahren). Damit ist die formelle Präklusion (Zurückweisung von verspäteten Einwendungen nur im Verwaltungsverfahren, insbesondere im Planfeststellungsverfahren) weiterhin möglich.
2. Das Urteil des EuGH betrifft nicht jedwede Einwendung, sondern nur solche, die der Richtlinie 2011/92/EU unterfallen. Damit können die Konsequenzen auf UVP-relevante Einwendungen begrenzt werden.

Da nach § 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG bei der Bekanntmachung der Auslegung auf die Gesichtspunkte der Präklusion und ihrer Folgen hinzuweisen ist, ist es erforderlich, das Muster 10 der Planfeststellungsrichtlinien 2015 (PlaFeR 2015) wie aus der Anlage ersichtlich, zu ändern.

Bis zum Inkrafttreten einer gesetzlichen Regelung bitte ich daher das geänderte Muster 10 wie aus der Anlage ersichtlich zu verwenden.

Unklar ist, in welchem Umfang die materielle Präklusion nach dem Urteil des EuGH eingeschränkt ist und wie weit im gerichtlichen Verfahren neue Gesichtspunkte vorgebracht werden können. Auch nach dem Urteil des EuGH

kann rechtsmissbräuchliches oder unredliches Vorbringen im gerichtlichen Verfahren zurückgewiesen werden. Liegt ein solcher Fall jedoch nicht vor, können die erst im gerichtlichen Verfahren erhobenen Einwendungen zu einer Änderung der Planung führen. Um dies zu verhindern, können verspätete Einwendungen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, wenn sich das Planfeststellungsverfahren dadurch nicht unangemessen verzögert.

Bei laufenden Planfeststellungsverfahren, bei denen noch das bisherige Muster 10 der Planfeststellungsrichtlinien 2015 verwendet wurde, sollen keine Verfahrensschritte wiederholt werden. Der bisherige Text des Musters ist im Lichte des EuGH-Urteils auszulegen und bezüglich UVP-relevanter Einwendungen auf eine formelle Präklusion zu beschränken. Verspätet vorgetragene UVP-relevante Einwendungen können jedoch auch hier aus verfahrensökonomischen Gründen berücksichtigt werden.

Dieses ARS und die Änderung des Musters 10 werden im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Das ARS und das geänderte Muster werden auf der Internetseite des BMVI eingestellt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

**Muster 10 Richtl.-Nr. 21 Abs. 3
Anhörungsverfahren;
Ortsübliche Bekanntmachung der
Auslegung des Plans**

_____, _____, den _____
(Gemeinde)

Bekanntmachung

**Planfeststellung für _____ (Bauvorhaben) in der/den
Gemeinde(n) _____**

Der/Die/Das _____ (Straßenbaubehörde) hat für das o. a. Bauvorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Für das Vorhaben besteht eine/keine *) Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke in den Gemarkungen _____ beansprucht. Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) liegt in der Zeit vom _____ bis _____ in _____ während der Dienststunden von _____ bis _____ zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Zudem wird der Plan im Internet auf _____ (Homepage der Gemeinde oder Anhörungsbehörde) veröffentlicht; maßgeblich ist jedoch der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen (§ 27a Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVfG). *)

1. Jeder kann bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das ist bis zum _____ (Tag), bei der _____ (Anhörungsbehörde) oder bei der Gemeinde _____ (Dienststelle angeben) Einwendungen

gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen. Nach Ablauf dieser Einwendungsfrist sind Einwendungen ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG). Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf dieser Frist ebenfalls ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG). Der Einwendungsausschluss beschränkt sich bei Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beziehen, nur auf dieses Verwaltungsverfahren.**) Bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ist auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen. Anderenfalls können diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.

2. Diese ortsübliche Bekanntmachung dient auch der Benachrichtigung der Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG von der Auslegung des Plans.
3. Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung der rechtzeitig erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen verzichten (§ 17a Nr. 1 Bundesfernstraßengesetz, FStrG).

Findet ein Erörterungstermin statt, wird er ortsüblich bekannt gemacht werden. Ferner werden diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, bzw. bei gleichförmigen Einwendungen wird der Vertreter, von dem Termin gesondert benachrichtigt (§ 17 VwVfG). Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können sie durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben ist.

Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden. Das Anhörungsverfahren ist mit Abschluss des Erörterungstermins beendet.

Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

4. Durch Einsichtnahme in die Planunterlagen, Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten werden nicht erstattet.
5. Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist, werden nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.
6. Über die Einwendungen und Stellungnahmen wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden. Die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender und diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.
7. Vom Beginn der Auslegung des Plans treten die Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Verän-

derungssperre nach § 9a FStrG in Kraft. Darüber hinaus steht ab diesem Zeitpunkt dem Träger der Straßenbaulast ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zu (§ 9a Abs. 6 FStrG).

8. *) Da das Vorhaben UVP-pflichtig ist, wird darauf hingewiesen,
 - dass die für das Verfahren zuständige Behörde _____ und die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zuständige Behörde die _____ ist,
 - dass über die Zulässigkeit des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss entschieden werden wird,
 - dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 6 Abs. 3 UVPG notwendigen Angaben enthalten und
 - dass die Anhörung zu den ausgelegten Planunterlagen auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 9 Abs. 1 UVPG ist.

Im Auftrag

(Amtliches Veröffentlichungsblatt
der Gemeinde)

(Unterschrift)

*) Nicht Zutreffendes streichen.

**) Dieser Satz ist nur für Verfahren erforderlich, bei denen ein Klagerrecht nach § 1 UmwRG besteht.

(VkBf. 2017 S. 94)

**Nr. 16 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 28/2016
Sachgebiet 05: Brücken- und
Ingenieurbau
05.7: Überwachung,
Prüfung**

StB17/7192.70/33-2726093
Bonn, den 22. Dezember 2016

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Fortschreibung des Merkblattes für die
Bauüberwachung von Ingenieurbauten
(M-BÜ-ING)**

Bezug: Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 15/2012
vom 21.09.2012
StB 17/7192.70/11-1783233

Anlage: Übersicht über den Stand des M-BÜ-ING
– Ausgabe 10/2016

wurden darüber hinaus Fragen und Referenzierungen ergänzt sowie redaktionelle Änderungen vorgenommen.

A.

Das Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten (M-BÜ-ING) wurde zuletzt durch das ARS Nr. 15/2012 vom 21.09.2012 fortgeschrieben. Inzwischen wurden mehrere Abschnitte durch die Arbeitsgruppen des Koordinierungsausschusses Baudurchführung (KoA Bau) aktualisiert und ergänzt. Die Stellungnahmen der Länderabfragen wurden eingearbeitet und durch den KoA Bau verabschiedet.

Hiermit wird die neue „Übersicht über den Stand des M-BÜ-ING – Ausgabe Oktober 2016“ (**Anlage**) bekannt gegeben und das M-BÜ-ING – Ausgabe März 2012 ersetzt. Das ARS Nr. 15/2012 vom 21.09.2012 wird hiermit aufgehoben und durch dieses ARS ersetzt.

Die Bereitstellung des M-BÜ-ING erfolgt ausschließlich digital über das Internet. Es kann auf der Homepage der BAST (www.bast.de) unter dem Pfad „Brücken- und Ingenieurbau/ Publikationen/ Regelwerke Brücken- und Ingenieurbau/ M-BÜ-ING“ abgerufen werden.

B.

Die Umstellung der ZTV-ING auf die europäischen Regelungen der Eurocodes machte auch eine entsprechende Angleichung des M-BÜ-ING erforderlich. In einem ersten Schritt wurden die Abschnitte 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 3-4, 3-5, 4-3, 6-2, 6-3, 8-5 und 8-6 angeglichen. Die restlichen Abschnitte werden in 2017 folgen. Im Zuge der Angleichung

Der Abschnitt 9-4 Wellstahlbauwerke wurde erstmalig erarbeitet und wird hiermit vorgelegt. Wellstahlbauwerke erfahren im Zuge des Einbaus und der Komplettierung Beanspruchungen, die während der Nutzung üblicherweise nicht bzw. nicht in dieser Höhe auftreten und außerdem die Dauerhaftigkeit beeinflussen können. Der Abschnitt konzentriert sich daher auf Aspekte des Einbaus und der Komplettierung.

C.

Auf die Vorbemerkungen zum M-BÜ-ING wird hingewiesen.

D.

Ich bitte Sie, das M-BÜ-ING, Ausgabe Oktober 2016, der Bauüberwachung von Ingenieurbauten im Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen zugrunde zu legen. Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn für Bauvorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend verfahren wird. Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten (M-BÜ-ING)			
Übersicht über den Stand des M-BÜ-ING			
Ausgabe Oktober 2016			
Teil:	Abschnitt:	Stand:	
Vorbemerkungen zum M-BÜ-ING			
1 Allgemeines	1 Grundsätzliches Seite 1 - 7	04/2010	
	2 Technische Bearbeitung Seite 1 - 5	10/2016	
	3 Prüfungen während der Ausführung Seite 1 - 3	10/2016	
	4 Gradienten und Ebenföchigkeit des Überbaus Seite 1 - 3	10/2016	
2 Grundbau	1 Baugruben Seite 1 - 7	04/2010	
	2 Gründungen Seite 1 - 5	04/2010	
	3 Wasserhaltung Seite 1 - 4	04/2010	
	4 Stützkonstruktionen Seite 1 - 7	04/2010	
3 Massivbau	1 Beton Seite 1 - 4	03/2007	
	2 Bauausführung Seite 1 - 12	03/2007	
	3 Bauwerksfugen Seite 1 - 5	03/2007	
	4 Schutz und Instandsetzung von Betonbauteilen Seite 1 - 12	10/2016	
	5 Füllen von Rissen und Hohlräumen in Betonbauteilen Seite 1 - 9	10/2016	
	6 Mauerwerk Seite 1 - 3	03/2007	
Stand 10/2016			Seite 1 von 3

Teil:	Abschnitt:	Stand:
8 Bauwerksausstattung	1 Fahrhahnübergänge aus Stahl und aus Elastomer Seite 1 - 5	03/2012
	2 Fahrhahnübergänge aus Asphalt Seite 1 - 8	03/2012
	3 Lager und Gelenke Seite 1 - 4	03/2012
	4 Absturzsicherungen Seite 1 - 3	03/2007
	5 Entwässerungen Seite 1 - 4	10/2016
	6 Befestigungseinrichtungen und Unterfütterung von Ankerplatten Seite 1 - 3	10/2016
9 Bauwerke	1 Verkehrszeichenbrücken in Bearbeitung	
	2 Bewegliche Brücken in Bearbeitung	
	3 Lärmschutzwände in Bearbeitung	
	4 Wellstahlbauwerke Seite 1 - 5	10/2016
10 Anhang	1 Vordrucke für Protokolle Seite 1 - 3	03/2007

Stand 10/2016

Seite 3 von 3

Teil:	Abschnitt:	Stand:
4 Stahlbau, Stahlverbundbau	1 Stahlbau Seite 1 - 8	03/2012
	2 Stahlverbundbau in Bearbeitung	
	3 Korrosionsschutz von Stahlbauten Seite 1 - 8	10/2016
	4 Seile und Kabel in Bearbeitung	
	5 Korrosionsschutz von Seilen und Kabeln in Bearbeitung	
5 Tunnelbau	1 Geschlossene Bauweise Seite 1 - 10	04/2010
	2 Offene Bauweise Seite 1 - 8	04/2010
	3 Maschinelle Schildvortriebsverfahren in Bearbeitung	
	4 Betriebstechnische Ausstattung in Bearbeitung	
	5 Abdichtung in Bearbeitung	
6 Bauverfahren	1 Traggerüste Seite 1 - 4	03/2007
	2 Taktstiebsverfahren Seite 1 - 4	10/2016
	3 Schutzeinrichtungen gegen Witterungseinflüsse Seite 1 - 4	10/2016
7 Brückenbeläge	1 Brückenbeläge auf Beton mit einer Dichtungsschicht aus einer Bitumen-Schweißbahn Seite 1 - 9	03/2012
	2 Brückenbeläge auf Beton mit einer Dichtungsschicht aus zwei Bitumen-Schweißbahnen in Bearbeitung	
	3 Brückenbeläge auf Beton mit einer Dichtungsschicht aus Flüssigkunststoff in Bearbeitung	
	4 Brückenbeläge auf Stahl mit einem Dichtungssystem Seite 1 - 7	03/2012
	5 Reaktionsharzgebundene Dünnbeläge auf Stahl Seite 1 - 6	03/2012

Stand 10/2016

Seite 2 von 3

**Nr. 17 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 2/2017
Sachgebiet 05: Brücken- und
Ingenieurbau
05.2: Grundlagen**

StB 17/7192.70/22-2741076
Bonn, den 03. Januar 2017

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Fortschreibung der Richtlinien für das
Aufstellen von Bauwerksentwürfen für
Ingenieurbauten (RAB-ING)**

Bezug: Mein Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau ARS Nr. 14/2016
StB 17/7192.70/22-2602832
vom 13.06.2016

Anlage: Übersicht über den Stand der RAB-ING,
Ausgabe 12/2016

I. Allgemeines

Die Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen für Ingenieurbauten (RAB-ING) wurden zuletzt durch das ARS Nr. 14/2016 vom 13.06.2016 fortgeschrieben. Sie ersetzen die 1992 erstmals eingeführten und 1995 ergänzten Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen (RAB-Brü), deren Regelungen inhaltlich überarbeitet und ergänzt wurden.

Inzwischen wurden durch die Bund-/Länder-Arbeitsgruppe RAB-ING folgende 3 Musterbeispiele erarbeitet:

Unterführungsbauwerk – Einbahnige Bundesstraße

Talbrücke – Neubau in Spannbetonbauweise

Talbrücke – Instandsetzung mit Verstärkung

Ferner wurden die Abschnitte 1 bis 3 in Teil 2 redaktionell aufgrund der Einführung der Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING) angepasst.

Hiermit wird die neue „Übersicht über den Stand der RAB-ING – Ausgabe Dezember 2016“ (Anlage) bekannt gegeben.

Ich bitte um Übersendung einer Kopie Ihres Einführungserlasses.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung empfehle ich, die Fortschreibung der RAB-ING 2016 auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen und anzuwenden.

II. Erläuterungen

Die RAB-ING werden als Loseblatt-Sammlung auf den Internetseiten der BAST (www.bast.de) unter dem Pfad „Brücken- und Ingenieurbau/ Publikationen/ Regelwerke Brücken- und Ingenieurbau/ RAB-ING“ veröffentlicht und sind nach der „Austauschanweisung“ zu aktualisieren.

Dort sind für die weitere Bearbeitung auch die word-Dateien der Formblätter 1.3.1 bis 1.3.3, die Planköpfe als dxf- und dwg-Dateien sowie die verwendete Stiftbelegung für die Pläne zu finden.

Weitere Musterbeispiele werden sukzessive zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Zu den in den Musterbeispielen dargestellten Entwurfslösungen weise ich ausdrücklich darauf hin, dass es sich hierbei lediglich um Beispiele handelt. Selbstverständlich können bzw. müssen ähnliche Aufgabenstellungen je nach örtlichen Verhältnissen auch in anderer Form gelöst werden. Beizubehalten ist jedoch in jedem Einzelfall das Niveau der Darstellung hinsichtlich Art, Inhalt, Umfang und Ausführlichkeit der Bauwerkspläne.

III. Sonstige Regelungen

Die Erfahrungen bei der Anwendung der RAB-ING bitte ich sorgfältig für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir bei Bedarf, längstens aber bis zum **31.12.2017**, mitzuteilen.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen für Ingenieurbauten (RAB-ING)			
Übersicht über den Stand der RAB-ING			
Ausgabe Dezember 2016			
Teil:	Abschnitt:	Stand:	
1 Allgemeines	1 Grundsätzliches Seite 1 – 3	04/2016	
	2 Bauwerksentwurf Seite 1 – 5	04/2016	
	3 Form der Entwurfsunterlagen Seite 1 – 29	04/2016	
2 Gliederung und Inhalt des Erläuterungsberichtes	1 Neubaumaßnahmen von Brücken Seite 1 – 5	12/2016	
	2 Instandsetzungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen von Brücken Seite 1 – 5	12/2016	
	3 Ersatzneubau von Brücken Seite 1 – 7	12/2016	
	4 Neu- und Umbaumaßnahmen von Tunneln in offener Bauweise Seite 1 – 6	04/2016	
	5 Neu- und Umbaumaßnahmen von Tunneln in geschlossener Bauweise Seite 1 – 7	04/2016	
	6 Lärmschutzwände und ähnliche Schutzwände Seite 1 – 4	04/2016	
	7 Verkehrszeichenbrücken Seite 1 – 4	04/2016	
3 Aufstellen der Kostenbe- rechnung	1 Form der Kostenberechnung Seite 1 – 3	04/2016	
	2 Mengenermittlung Seite 1 – 3	04/2016	
4 Aufstellen des Bauwerks- planes	1 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Neubau- maßnahmen von Brücken Seite 1 – 6	04/2016	
	2 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Instand- setzungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen von Brücken Seite 1 – 4	04/2016	
		Stand 12/2016	Seite 1 von 2

(VkBf. 2017 S. 99)

Teil:	Abschnitt:	Stand:	
	3 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Maßnah- men des Ersatzneubaus von Brücken Seite 1 – 4	04/2016	
	4 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Neu- und Umbaumaßnahmen von Tunneln in offener Bauwei- se Seite 1 – 6	04/2016	
	5 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Neu- und Umbaumaßnahmen von Tunneln in geschlossener Bauweise Seite 1 – 6	04/2016	
	6 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Lärm- schutzwände und ähnliche Schutzwände Seite 1 – 4	04/2016	
	7 Form und Inhalt des Bauwerksplanes für Verkehrs- zeichenbrücken Seite 1 – 4	04/2016	
5 Entwurfsstatik	1 Grundsätzliches Seite 1 – 3	04/2016	
6 Musterbeispiele	1 Unterführungsbauwerk 1) Wirtschaftsweg-Unterführung 2) Einbahnige Bundesstraße 2 Überführungsbauwerke 1) 2-Feld-Brücke 2) Integrales Bauwerk (Massivbau) 3) Integrales Bauwerk (Stahl-Verbund) 3 Talbrücke 1) Neubau in Spannbetonbauweise 2) Instandsetzung mit Verstärkung 3) Ersatzneubau in Verbundbauweise 4 Tunnel in offener Bauweise 5 Tunnel in geschlossener Bauweise 6 Lärmschutzwand 7 Verkehrszeichenbrücke 1) Geschlossener Rahmen 2) Kragarm	i. V. 12/2016 In Vorbe- reitung 12/2016 12/2016 i. V. In Vorbe- reitung In Vorbe- reitung In Vorbe- reitung In Vorbe- reitung	
		Stand 12/2016	Seite 2 von 2

Wasserstraßen, Schifffahrt

**Nr. 18 Veröffentlichung nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)
Liste der Fundstellen neuer, seit dem 1. Januar 2016 veröffentlichter schiffsbezogener Sicherheitsregelungen und -standards
(Stand: 30.12.2016)**

Bonn, den 01. Januar 2017
WS 20/6276.5/0

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht alljährlich nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023) im Verkehrsblatt und anschließend im Bundesanzeiger eine Liste neuer Fundstellen schiffsbezogener Sicherheitsregelungen und -standards.

Die Liste der Fundstellen neuer im Berichtsjahr 2016 veröffentlichter schiffsbezogener Sicherheitsregelungen und -standards wird im Anschluss an die für das Jahr 2015 im Verkehrsblatt und im Bundesanzeiger veröffentlichte Liste (vgl. VkBl. 2016 S. 43) nachstehend bekannt gemacht:

1. Zu Buchstabe a) – Bekannt gemachte Richtlinien nach § 6 SchSV:

Im Jahr 2016 wurden keine Richtlinien nach § 6 der Schiffssicherheitsverordnung bekannt gemacht.

2. Zu Buchstabe b) – Bekanntmachungen über Seegebiete nach den Abschnitten A.II Nummer 1 und A.III Nummer 2 der Anlage 1 zur SchSV:

Im Jahr 2016 wurden keine Seegebiete nach den Abschnitten A.II Nummer 1 und A.III Nummer 2 der Anlage 1 zur SchSV bekannt gemacht.

3. Zu Buchstabe c) – Neueste für die Festlegung eines Schiffsmanagement-Systems relevante IMO-Entscheidungen:

3.1 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1352/Rev.1 „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code)“ (VkBl. 2016 S. 100, NfS 11/16)

3.2 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1509, „Einheitliche Interpretationen des Codes über Lärmpegel an Bord von Schiffen (Entschliebung MSC.337(91))“ (VkBl. 2016 S. 365, NfS 21/16)

3.3 Amtliche Bekanntmachung der Tatbestände, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften in das Seetagebuch einzutragen sind (VkBl. 2016 S. 590, NfS 42/16)

4. Zu Buchstabe d) – Bekanntmachungen der Muster von Zeugnissen und sonstigen Bescheinigun-

gen nach Abschnitt A. Nummern 1 bis 3 der Anlage 2 zur SchSV:

Im Jahr 2016 wurden keine Muster von Zeugnissen und sonstigen Bescheinigungen nach Abschnitt A. Nummern 1 bis 3 der Anlage 2 zur SchSV veröffentlicht.

5. Zu Buchstabe e) – Änderungen der Schiffssicherheitsverordnung:

Artikel 2 der Sechzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28.06.2016

(BGBl. I 2016 S. 1504, NfS 30/16)

6. Zu Buchstabe f) – Nach § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes zu berücksichtigende Beschlüsse:

Im Jahr 2016 wurden keine zu berücksichtigenden Beschlüsse nach § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes veröffentlicht.

7. Zu Buchstabe g) – Änderungen der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz

Artikel 1 der Sechzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28.06.2016

(BGBl. I 2016 S. 1504, NfS 30/16)

8. Zu Buchstabe h) – Nach § 9d des Seeaufgabengesetzes zugrunde zu legende internationale Standards:

8.1 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffsicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1453/Rev.1 „Richtlinien für die Übermittlung von Informationen und das Ausfüllen der Formvorgaben für die Darstellung der Eigenschaften von Ladungen, die nicht im Internationalen Code über die Beförderung von Schüttgut auf See (IMSBC) aufgeführt sind und für die Darstellung der Bedingungen für ihre Beförderung“ (VkBl. 2016 S. 23, NfS 6/16)

8.2 Bekanntmachung der Entschliebung des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.370(93) „Änderungen des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code)“ (VkBl. 2016 S. 67, NfS 8/16)

8.3 Bekanntmachung der „Nichtamtlichen Bekanntmachung des Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 (SPS-Code 2008) (Entschliebung 266(84)) in der konsolidierten Fassung mit Berücksichtigung der Entschliebung 299(87)“ (VkBl. 2016 S. 67, NfS 8/16)

8.4 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1406/Rev.3 „Überarbeitete Vorläufige Empfehlung für Flaggenstaaten zum Einsatz von privaten bewaffnetem Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikobereich“ (VkBl. 2016 S. 96, NfS 12/16)

8.5 Bekanntmachung der Entschliebung des Schiffsicherheitsausschusses MSC.397(95) „Änderungen von Teil A des Codes für die Ausbildung,

- die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)“ (VkBl. 2016 S. 110, NfS 12/16)
- 8.6 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.399(95) „Änderungen der Richtlinien für die Verwendung von Kunststoffrohren auf Schiffen (Entschließung A.753(18)) in der mit Entschließung MSC.313(88) geänderten Fassung“ (VkBl. 2016 S. 163)
- 8.7 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1511 „Einheitliche Interpretationen zu den Regeln II-2/9 und II-2/13 SOLAS“ (VkBl. 2016 S. 231)
- 8.8 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1516 „Änderungen zu den überarbeiteten Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen (MSC.1/Circ. 1432)“ (VkBl. 2016 S. 235, NfS 15/16)
- 8.9 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1394/Rev.1 „Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung zielorientierter Schiffbaunormen der IMO“ (VkBl. 2016 S. 239, NfS 26/15)
- 8.10 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1504 „Einheitliche Interpretation der Richtlinien für den sicheren Zugang zum Vorschiff von Tankschiffen (Entschließung MSC.62(67))“ (VkBl. 2016 S. 286, NfS 17/16)
- 8.11 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1505 „Einheitliche Interpretation der Regel II-2/13.6 SOLAS“ (VkBl. 2016 S. 287, NfS 17/16)
- 8.12 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1507 „Änderungen der Einheitlichen Interpretationen zu den Vorschriften der Kapitel II-1 und XII SOLAS, den technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungszielen (Entschließung MSC.158(78)) und den Leistungsnormen für Wasserstandmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum (Entschließung MSC.188(79)) (MSC.1/Rundschreiben 1464/Rev.1)“ (VkBl. 2016 S. 288, NfS 17/16)
- 8.13 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1508 „Einheitliche Interpretationen der Regel 36(6) des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966“ (VkBl. 2016 S. 289, NfS 17/16)
- 8.14 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.398(95) „Änderungen von Teil B des internationalen Codes über Intaktabilität von 2008 (IS-Code 2008)“ (VkBl. 2016 S. 290, NfS 17/16)
- 8.15 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1515 „Überarbeitete Entwurfsrichtlinie und betriebliche Empfehlung für Lüftungssysteme in Ro-Ro-Laderäumen“ (VkBl. 2016 S. 367, NfS 21/16)
- 8.16 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1164/Rev.15 „Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) in seiner letzten geänderten Fassung“ (VkBl. 2016 S. 396, NfS 26/16)
- 8.17 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1510 „Änderungen der einheitlichen Interpretationen zum Kapitel II-2 SOLAS, zum Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code), zum Code für Brandprüfverfahren (FTP-Code) und zugehörigen Brandprüfverfahren (MSC Rundschreiben 1120)“ (VkBl. 2016 S. 399, NfS 26/16)
- 8.18 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1514 „Leistungsstandard, Funktionsanforderungen und Systemanforderungen für die Bewertung von Rauchlenksystemen“ (VkBl. 2016 S. 400, NfS 26/16)
- 8.19 Bekanntmachung des Rundschreibens des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Rundschreiben 736/Rev.2 „Anleitung von Betriebsvorgängen im Öltagebuch Teil 1- Betriebsvorgänge im Maschinenraum (Alle Schiffe)“ (VkBl. 2016 S. 415, NfS 26/16)
- 8.20 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1163/Rev.9 „Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) in seiner zuletzt geänderten Fassung“ (VkBl. 2016 S. 445, NfS 28/16)
- 8.21 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1395/Rev.2 „Listen von Schüttgut, die von einem fest eingebauten Gas-Feuerlöschsystem befreit werden können oder bei denen ein fest eingebautes Gas-Feuerlöschsystem unwirksam ist“ (VkBl. 2016 S. 447, NfS 28/16)
- 8.22 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1548 „Empfehlung für Verwaltungen, Hafenstaatskontrollbehörden, Unternehmen, Hafenumschlagsanlagen und Kapitäne hinsichtlich der SOLAS-Anforderungen an die bestätigte Bruttomasse von beladenen Containern“ (VkBl. 2016 S. 449, NfS 28/16)

- 8.23 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 10 „Einheitliche Interpretation von Absatz 15.13.5 des IBC-Codes für Stoffe, die sauerstoffabhängige Inhibitoren erfordern“ (VkBli. 2016 S. 481, NfS 30/16)
- 8.24 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1501 „Einheitliche Interpretation der Regel II-2/16.3.3 SOLAS für Stoffe, die sauerstoffabhängige Inhibitoren erfordern“ (VkBli. 2016 S. 482, NfS 30/16)
- 8.25 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO STCW.6/Rundschreiben 11 „Änderungen des Teil B des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)“ (VkBli. 2016 S. 483, NfS 31/16)
- 8.26 Bekanntmachung der Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) zur verpflichtenden Angabe der verifizierten Bruttomasse von Seecontainern. (VkBli. 2016 S. 485)
- 8.27 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO STCW.7/Rundschreiben 23/Add.1, „Änderungen der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (STCW.7/Rundschreiben 23)“ (VkBli. 2016 S. 532, NfS 35/16)
- 8.28 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1523 „Frühe Umsetzung der Änderung des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)“ (VkBli. 2016 S. 589)
- 8.29 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1518 „Bekanntmachung von Regeln für den Entwurf und den Bau von Massengutschiffen und Öltankschiffen einer Organisation, die gemäß der Vorschriften von Regel XI-1/1 SOLAS von den Verwaltungen anerkannt ist, dass sie sich in Konformität mit den Zielen und funktionellen Anforderungen der zielorientierten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe befinden“ (VkBli. 2016 S. 596)
- 8.30 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1524 „Änderungen der Empfehlung für Hubschrauberlandeflächen auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen (MSC/Rundschreiben 895)“ (VkBli. 2016 S. 598)
- 8.31 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1527 „Einheitliche Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS“ (VkBli. 2016 S. 598)
- 8.32 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1529, „Einheitliche Interpretation von Absatz 4.4.7.6 des Internationalen Rettungsmittelcodes (LSA-Code), in der durch EntschlieÙung MSC.320(89) geänderten Fassung.“ (VkBli. 2016 S. 620, NfS 43/16)
- 8.33 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1530, „Einheitliche Interpretationen der Regel III/6.4 und III/6.5 SOLAS und des Abschnitts 7.2 des LSA-Codes“ (VkBli. 2016 S. 622, NfS 43/16)
- 8.34 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1535, „Einheitliche Interpretationen in Bezug auf das Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966“ (VkBli. 2016 S. 623, NfS 43/16)
- 8.35 Änderung der Technischen Vorschrift über die Kontrolle der Stickoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren (Technische NO_x-Vorschrift 2008) (VkBli. 2016 S. 652)
- 8.36 Bekanntmachung der EntschlieÙung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.391(95), „Annahme des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code)“ (VkBli. 2016 S. 655, NfS 46/16)
- 8.37 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1534, „Einheitliche Interpretation in Bezug auf das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966“ (VkBli. 2016 S. 674, NfS 47/16)
- 8.38 Bekanntmachung der EntschlieÙung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.407(96), „Änderungen des Codes für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen, 2009 (2009 SPS-MODU-Code)“ (VkBli. 2016 S. 675)
- 8.39 Bekanntmachung der EntschlieÙung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.408(96), „Änderungen des Kapitel 2 des Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 (SPS-Code 2008)“ (VkBli. 2016 S. 675, NfS 47/16)
- 8.40 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1536, „Einheitliche Interpretationen der Regeln II-1/29.3 und II-1/29.4“ (VkBli. 2016 S. 676, NfS 47/16)
- 8.41 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1537, „Einheitliche Interpretationen des Internationalen Codes über Intaktabilität von 2008 (IS-Code 2008)“ (VkBli. 2016 S. 678, NfS 47/16)
- 8.42 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1538, „Einheitliche Interpretationen bezogen auf den Internationalen Getreide-Code“ (VkBli. 2016 S. 678, NfS 47/16)

- 8.43 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1539, „Einheitliche Interpretationen von Kapitel II-1 SOLAS“ (VkBf. 2016 S. 700, NfS 50/16)
- 8.44 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1540, „Einheitliche Interpretation des 2009 MODU-Codes“ (VkBf. 2016 S. 701, NfS 50/16)
- 8.45 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1541, „Einheitliche Interpretation des HSC-Codes 1994“ (VkBf. 2016 S. 701, NfS 50/16)
- 8.46 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1542, „Einheitliche Interpretation des HSC-Codes 2000“ (VkBf. 2016 S. 702, NfS 50/16)
- 8.47 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1543, „Einheitliche Interpretation in Bezug auf den IGC-Code“ (VkBf. 2016 S. 702, NfS 50/16)
- 8.48 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1545, „Einheitliche Interpretationen in Bezug auf die Anwendungen von Regel II-1/3-6 SOLAS, in der jeweils geltenden Fassung, und der geänderten technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überführungszwecken (Entschließung MSC.158(78))“ (VkBf. 2016 S. 703, NfS 50/16)
- 8.49 Bekanntgabe des Internationalen Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) (VkBf. 2016 S. 718)
- 8.50 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1503, „ECDIS-Richtlinien für eine gute Praxis“ (VkBf. 2016 S. 727)
- 8.51 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses der IMO MSC.1/Rundschreiben 1526, „Interimsrichtlinien für Maritimes Cyber-Risikomanagement“ (VkBf. 2016 S. 738)
- 8.52 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1531, „Prüfliste zum Erkennen gewissenhafter Anbieter von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem CTU-Code (Due Diligence Checkliste)“ (VkBf. 2016 S. 785)

9. Zu Buchstabe i) – Bekanntmachungen des Inkrafttretens internationaler Schiffssicherheitsregelungen:

- 9.1 Sechszwanzigste Verordnung über die Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (26. SOLAS-Änderungsverordnung – 26. SOLAS-ÄndV) vom 15.04.2016 (BGBl. II 2016 S. 411, NfS 22/16)

- 9.2 Siebenundzwanzigste Verordnung über die Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (27. SOLAS-Änderungsverordnung – 27. SOLAS-ÄndV) vom 17.06.2016 (BGBl. II 2016 S. 627)
- 9.3 Achtundzwanzigste Verordnung über die Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (28. SOLAS-Änderungsverordnung – 28. SOLAS-ÄndV) vom 20.12.2016 (BGBl. II 2016 S. 1408)
- 9.4 Neunte Verordnung über Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen vom 15.04.2016 (BGBl. II 2016 S. 380)
- 9.5 Erste Verordnung zu dem Seearbeitsübereinkommen, 2006, der internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006 vom 01.07.2016 (BGBl. II 2016 S. 828)
- 9.6 Achte Verordnung zur Änderung fahrgutrechtlicher Verordnungen vom 09.02.2016 (BGBl. I 2016 S. 182, NfS 10/16)

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
André Grünfeld

(VkBf. 2017 S. 101)

Nr. 19 Bekanntmachung einer Ergänzung der Übersicht über amtliche Berechtigungsscheine und Befähigungsnachweise nach § 13 Absatz 2 Nummer 4 der Sportbootführerscheinverordnung-See

Bonn, den 09. Januar 2017
WS 25/6262.9/2-1-1

Die Übersicht (VkBf. 2014 S. 940, zuletzt geändert VkBf. 2015 S. 13) über Berechtigungsscheine gemeinnütziger Körperschaften, die gemäß § 13 Absatz 2 Nummer 4 der Sportbootführerscheinverordnung-See gegen Vorlage bei der zuständigen Behörde zur Ausstellung einer Fahrerlaubnis berechnen, wird wie folgt ergänzt:

lfd. Nr.	Bezeichnung	ausstellende Behörde
3	Dienstführerschein Bootsführer See der Wasserwacht des DRK	Deutsches Rotes Kreuz Landesverband (Ortsname) e. V.

Anlage: Muster des Berechtigungsscheins

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Andrea Weiß

Dienstführerschein Bootsführer See der Wasserwacht des DRK

		Deutsches Rotes Kreuz
Dienstführerschein Bootsführer See der Wasserwacht des DRK		
Name:	Mustermann	
Vorname:	Max	
Geburtsdatum:	01.10.1980	
Anschrift:	Wasserweg 21 12345 Musterstadt	
Registriernummer:	ML 16-01 BS	

Der Inhaber dieses Dienstführerscheins hat die Prüfung zum Bootsführer See gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsvorschrift Bootsdienst der Wasserwacht abgelegt. Er ist berechtigt, Motorrettungsboote des Deutschen Roten Kreuzes auf Seeschiffahrtsstraßen zu führen.

Auflagen:

Brille mit Sicherung oder andere Sehhilfe ist zu tragen, Ersatz ist mitzuführen

Ausgestellt durch:

DRK-Landesverband Musterland e.V.
Referat Wasserwacht
Rot-Kreuz-Platz 1
12345 Musterstadt

Ort und Datum der Ausstellung:
Musterstadt, den 11.05.2016



Deutsches Rotes Kreuz
Landesverband Musterland e.V.

vorgelegten Pläne für das o. g. Vorhaben – Az. BSH/5111/ Gode Wind III/PFV/M5315 – mit Einvernehmen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Schlossplatz 9, 26603 Aurich, festgestellt. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG ist eine Ausfertigung des mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehenen Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung der planfestgestellten Pläne für zwei Wochen zur Einsicht auszulegen.

Die Eckkoordinaten (geographisches Bezugssystem WGS 84) des Gebietes, in dem nunmehr 14 einzelne Windenergieanlagen errichtet werden dürfen, lauten:

Nördliches Teilgebiet:

Nördliche Breite	Östliche Länge
------------------	----------------

54.0932400° N	7.0914674° E
54.0935194° N	7.1090415° E
54.0872627° N	7.1000855° E
54.0821499° N	7.1125121° E

Südliches Teilgebiet:

54.0511689° N	7.1219589° E
54.0238043° N	7.1248619° E
54.0110669° N	7.1341647° E
54.0113639° N	7.1009677° E
54.0045815° N	7.0897004° E

Im Verfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält insbesondere Anordnungen zum Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Meeresumwelt.

(VkBl. 2017 S. 104)

Nr. 20 Bekanntmachung über die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg vom 22.12.2016 für die Errichtung und den Betrieb des Offshore-Windenergieparks „Gode Wind III“ in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee nebst den dazugehörigen planfestgestellten Unterlagen.

Hamburg, den 27. Januar 2017
BSH/5111/Gode Wind III/PFV/M5315

I.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat gemäß § 2 Abs. 1 der Seeanlagenverordnung (SeeAnlV) in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) am 22.12.2016 die von der PNE Gode Wind III GmbH, vertreten durch die Geschäftsführerin Tanja Greife-Totz und den Geschäftsführer Thorsten Fastenau,

II.

Der Planfeststellungsbeschluss samt der planfestgestellten Unterlagen liegen in der Zeit

**vom 31.01.2017 bis 14.02.2017,
jeweils einschließlich,**

während der Dienststunden zur Einsicht aus im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
Bibliothek,
Bernhard-Nocht-Straße 78,
20359 Hamburg,

Montag bis Donnerstag 9:00-15:00 Uhr
Freitag 9:00-14:30 Uhr

und im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
Bibliothek,
Neptunallee 5,
18057 Rostock,

Montag bis Donnerstag 9:00-15:00 Uhr
Freitag 9:00-14:30 Uhr

III.

Es wird darauf hingewiesen, dass mit Ende der Ausleungsfrist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den nicht bekannten Betroffenen als zugestellt gilt.

IV.

Eine Kopie des Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 27a Verwaltungsverfahrensgesetz auch auf der Internetseite des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie unter www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks veröffentlicht. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg erhoben werden.

Bundesamt für
Seeschifffahrt und Hydrographie
Im Auftrag
Florian Erdmann

(VkB1. 2017 S. 105)

Nr. 21 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 05. Januar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Dienststelle Schiffssicherheit
i. V. K. Krüger
Dienststellenleiter

MSC.1/Circ.1519
6. Juni 2016

Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) mit den Entschlüssen MSC.386(94) bzw. 385(94) das neue Kapitel XIV des SOLAS-Übereinkommens

und den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code), angenommen. Gemäß Polar Code müssen neue und vorhandene Schiffe, die in Polargewässern verkehren, ein gültiges Zeugnis für Polarschiffe an Bord haben, das betriebliche Beschränkungen festlegt, einschließlich Beschränkungen im Zusammenhang mit den durch die Bauweise des Schiffes gegebenen Möglichkeiten im Eis.

- 2 Der Polar Code verlangt auch, dass die im Zusammenhang mit der nach Abschnitt 1.5 des Polar Codes geforderten Beurteilung gewonnenen Angaben zu den Möglichkeiten und Beschränkungen des betreffenden Schiffes im Betriebshandbuch für Polargewässer (PWO-Handbuch = Polar Water Operational Manual) vermerkt werden.
- 3 Die als Anlage beigefügte Anleitung behandelt die Entwicklung von Methoden für die Beurteilung von betrieblichen Beschränkungen im Eis, die im Zeugnis für Polarschiffe angegeben sein können und die einen Teil der im PWO-Handbuch enthaltenen Vermerke zu den Möglichkeiten und Beschränkungen des betreffenden Schiffes bilden können.
- 4 Diese Anleitung wurde als eine „Vorläufige Anleitung“ herausgegeben, um mit ihrer Anwendung Erfahrungen zu sammeln. Sie muss vier Jahre nach dem Inkrafttreten des Polar Codes überprüft werden, um etwaige aufgrund der gewonnenen Erfahrungen notwendig gewordenen Änderungen vorzunehmen.
- 5 Zwischenzeitlich sind Mitgliedsstaaten und internationale Organisationen aufgefordert, dem Schiffssicherheitsausschuss unter dem Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ über ihre bei der Anwendung der Anleitung gewonnenen Erfahrungen zu berichten.
- 6 Die Mitgliedsstaaten werden aufgefordert, alle Beteiligten auf die als Anlage beigefügte Anleitung aufmerksam zu machen.

Anlage

Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis

1 Einleitung

- 1.1 Zur Aufrechterhaltung eines akzeptablen Risikoniveaus bei verschiedenen Eisverhältnissen und Einsatzarten im Eis müssen bei der Reiseplanung und beim Betrieb die durch die Bauweise des Schiffes gegebenen Möglichkeiten, die Merkmale des Schiffes, die Einsatzart sowie die herrschenden und die erwarteten Eisverhältnisse berücksichtigt werden. Gegebenenfalls muss im Zeugnis für Polarschiffe auf eine praktische Methodik zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis Bezug genommen werden.
- 1.2 Eine etwaige Eisklasse ist im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt und liefert Angaben zu den durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten. Dies bietet die Grundlage für die Beurteilung der durch die Eisverhältnisse

verursachten Beschränkungen und für die Festlegung akzeptabler Verfahren für einen sicheren Betrieb.

1.3 Diese Anleitung behandelt die Entwicklung von Methoden zur Beurteilung der durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten und Beschränkungen in verschiedenen Eisregimen und Betriebsarten beim Einsatz des Schiffes im Eis. Sie kann auch als ein Werkzeug für die Reiseplanung genutzt werden. In der Entwurfsphase kann die Wahl der Eisklasse aus dem Abgleich der zu erwartenden Eisverhältnisse mit dieser Anleitung abgeleitet werden.

1.4 Kein auf diese Anleitung gegründetes System und keine auf diese Anleitung gegründete Methodik zur Beurteilung der durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten und Beschränkungen darf als ein Werkzeug für Für- oder Wider-Entscheidungen verstanden werden, sondern als ein Instrument zur Unterstützung der Entscheidungsfindung. Die Entscheidung für den Einsatz in bestimmten Eisregimen muss auf einer Abwägung des gemäß Kapitel 12 des Polar Codes qualifizierten Bordpersonals unter Berücksichtigung des Zustands und der Eigenschaften des Schiffes sowie der aktuellen und vorhergesagten Umgebungsbedingungen, welche Eisarten und Eisbedeckungsgrad, Seegang und Sichtverhältnisse umfassen, beruhen und auf einem Verständnis für die zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen Schiff und Eis.

1.5 Gegenwärtig bestehen etablierte nationale Schifffahrtssysteme wie Kanadas „Arctic Ice Regime Shipping System“ und das russische Eiszeugnis. Diese Anleitung zielt auf die Nutzung dieser Erfahrungen ab, um Bordpersonal, Unternehmen und Verwaltungen zu unterstützen.

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anleitung gilt, zusätzlich zu den Begriffsbestimmungen im Polar Code, die folgende Begriffsbestimmung:

Eisregime bezeichnet eine Beschreibung eines Gebietes, über das eine beliebige Mischung von Eisarten, einschließlich offenem Wasser, verhältnismäßig gleichmäßig verteilt ist.

3 Allgemeines

3.1 Für im Eis eingesetzte Schiffe muss eine praktische Methodik zur Beurteilung ihrer Beschränkungen bei bestimmten Einsatzbedingungen zur Verfügung stehen. Die Methodik muss folgende Punkte berücksichtigen:

- .1 die Fähigkeit der Verbände des Schiffskörpers, der Eislast standzuhalten, sowie die Fähigkeit der Antriebsanlage, der Ruder und der Rudermaschine, Eislasten standzuhalten;
- .2 die Eisregime;
- .3 ob Einsätze ohne oder mit Geleit erfolgen; und
- .4 die Eisauflösung in wärmeren Umgebungstemperaturen.

3.2 Für die Festlegung der Beschränkungen für Einsätze im Eis und deren Vermerk im Zeugnis für Polarschiffe

müssen Akzeptanzkriterien festgelegt werden, anhand derer das Risiko von Schäden an den Verbänden und/oder des Verlustes der Wasserdichtigkeit wirkungsvoll gegen die Eisverhältnisse und Betriebsarten im vorgesehenen Einsatzgebiet abgewogen wird.

3.3 Lagebeurteilungen müssen praktisch durchführbar und dafür vorgesehen sein, an Bord vor und während Einsätzen in und/oder Durchfahrten von Polargewässern verwendet zu werden. Kapitäne, erste Offiziere und nautische Wachoffiziere müssen eine geeignete Ausbildung in der Anwendung jeglicher zur Beurteilung der Beschränkungen des Schiffes im Eis verwendeten Systeme oder Methoden erhalten. In das Betriebshandbuch für Polargewässer (PWO-Handbuch) müssen praktische Beispiele für die Anwendung der Methodik aufgenommen werden.

3.4 Soweit zutreffend muss die zur Festsetzung betrieblicher Beschränkungen verwendete Methodik im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt werden.¹

4 Akzeptanz von Methoden

4.1 Der Anhang enthält eine akzeptable Methodik zur Beurteilung der Beschränkungen für im Eis eingesetzte Schiffe.

4.2 Alternative, von der Methodik im Anhang abweichende Methoden können akzeptiert werden, sofern sie den im Vorstehenden beschriebenen Inhalt erfüllen.

4.3 Alternative Methoden müssen eine Beschreibung der einschränkenden Eisverhältnisse mittels Tabellen und/oder Kurven ermöglichen, welche auf dem Eisbedeckungsgrad, der Eisart und dem Stadium der Eisauflösung beruhen.

4.4 Für Schiffe ohne Eisklasse dürfen anstelle einer derartigen Methodik Maßnahmen ergriffen werden, die das Schiff von einer Berührung mit Eis fernhalten.²

Anhang

Methodik zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis: Das Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS, POLAR OPERATIONAL LIMITASSESSMENT RISK INDEXING SYSTEM)

Einleitung

I Das Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS, Polar Ope-

¹ Folgende Angaben müssen im Abschnitt 5.1 des Zeugnisses vermerkt werden:

Für den Einsatz in Polargewässern gelten Beschränkungen gemäß dem Ergebnis des anerkannten Systems zur Festlegung der der angewandten Eisverstärkung angemessenen betrieblichen Beschränkungen.

Bezeichnung des Systems:..... z.B. AIRSS, POLARIS, Eiszeugnis Nummer des Referenzdokuments:.... z.B. Nummer des Abschnitts im PWO-Handbuch/Nummer des Berichtes zum Eiszeugnis

² Sofern das Schiff laut Punkt 2.2 des Zeugnisses auf den Einsatz in eisfreien Gewässern beschränkt ist, muss folgender Vermerk im Abschnitt 5.1 des Zeugnisses vorgenommen werden: „Beschränkt auf eisfreie Gewässer.“

rational Limit Assessment Risk Indexing System) wurde unter Einbeziehung von Erfahrungen und bewährten Verfahren aus Kanadas „Arctic Ice Regime Shipping System“, aus dem russischen Eiszeugnis, ergänzt durch Lotsenunterstützung im Eis, wie sie in den Vorschriften zum Befahren des Seegebietes des nördlichen Schifffahrtsweges vorgeschrieben ist, sowie aus anderen Methoden entwickelt.

II Die Grundlage von POLARIS ist eine Abwägung der von den Eisverhältnissen ausgehenden Risiken für das Schiff gegen die dem Schiff erteilte Eisklasse. Es verwendet die Nomenklatur der WMO (World Meteorological Organization) und die Eisklasse(n), wie sie im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt ist (sind).

III POLARIS verwendet einen Risikoindex für Risikowerte (RIVs, Risk Index of Risk Values), welche einem Schiff auf Grundlage seiner Eisklasse zugewiesen werden. Die RIVs können zur Festsetzung der Beschränkungen des in einem Eisregime eingesetzten Schiffes verwendet werden, entweder unter Verwendung langjähriger oder aktueller Eiskarten zur Reiseplanung oder in Echtzeit von der Brücke des Schiffes.

IV Die wesentlichen Merkmale von POLARIS sind:

- .1 die Verwendung einer Kombination von IACS Polar Eisklassen und Eisklassen, denen Gleichwertigkeit mit den finnisch-schwedischen Eisklassenvorschriften gemäß HELCOM³ zuerkannt wurde, die mit Verweisen auf Eisklassen an anderen Stellen des Codes in Einklang stehen;
- .2 die Verwendung von Definitionen für Eisarten, die im Allgemeinen im Einklang mit der WMO Nomenklatur stehen, und die auf internationalen Eiskarten vorzufinden sind;
- .3 die Berücksichtigung verschiedener Eisregime (z. B. Wasserflächen mit teilweiser Bedeckung durch Eis unterschiedlicher Arten und Entwicklungsstadien sowie eisfreies Wasser);
- .4 die Berücksichtigung der Eisauflösung – deren Ergebnis ein verringertes Risiko aufgrund der verringerten Festigkeit einiger Eisarten bei Einsätzen bei wärmeren Umgebungstemperaturen ist; und
- .5 die Anerkennung der Tatsache, dass mit Geleite eines Eisbrechers eingesetzte Schiffe ein anderes Risikoprofil aufweisen als Schiffe, die von Eisbrechern unabhängig eingesetzt werden.

1 Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS)

1.1 Risikoindexwerte

1.1.1 Schiffen, denen eine Eisklasse erteilt wurde und Schiffen ohne Eisklasse wurde in POLARIS ein Risikoindex zugeordnet. Die Risikoindexwerte (Risk Index Values (RIVs)) innerhalb des Risikoindexes

sind Werte, die einer relativen Risikobewertung für entsprechende Eisarten entsprechen.

1.1.2 Eisarten in POLARIS entsprechen im Allgemeinen der auf Eiskarten verwendeten WMO Nomenklatur, mit der Ausnahme, dass mittlerem einjährigem Eis und mehrjährigem Eis zwei RIVs gegeben wurden. Sofern die Bedienperson sicher feststellen kann, dass das mittlere einjährige Eis in einem Regime eine Dicke von weniger als einem Meter aufweist, dürfen die RIVs in der Spalte „Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick“ verwendet werden. Andernfalls müssen die RIVs in der Spalte „Mittleres einjähriges Eis“ verwendet werden. Ebenso dürfen die RIVs in der Spalte „Leichtes mehrjähriges Eis“ verwendet werden, sofern die Bedienperson sicher feststellen kann, dass das mehrjährige Eis in einem Regime eine Dicke von weniger als 2,5 Metern aufweist. Andernfalls müssen die RIVs in der Spalte „Schweres mehrjähriges Eis“ verwendet werden.

1.1.3 Die Risikoindexwerte sind in die Tabellen 1.3 und 1.4 eingearbeitet worden. Die Tabelle 1.4 spiegelt eine Verringerung des Risikos für bestimmte Eisarten wieder, die mit dem in Zeiten höherer Umgebungstemperaturen aufgelösten Eis zusammenhängt. Die Standardrisikoindexwerte der Tabelle 1.3 müssen verwendet werden, sofern nicht Eislagemeldungen oder Sichtungen durch gemäß Kapitel 12 des Polar Codes qualifiziertes Bordpersonal eine Eisauflösung bestätigt haben. Nur dann darf die Tabelle 1.4 verwendet werden.

1.2 Risikoindexresultat

1.2.1 Zur Beurteilung von Beschränkungen für Einsätze im Eis verwendet POLARIS einen Risikoindexresultatwert (Risk Index Outcome- (RIO)-Wert). Dem Schiff werden auf Grundlage der Eisklasse und der vorliegenden Eisarten Risikoindexwerte (Risk Index Values (RIVs)) gemäß den Tabellen 1.3 und 1.4 zugeordnet. Die Risikoindexwerte werden für jedes angetroffene Eisregime zur Bestimmung eines RIOs verwendet, das die Grundlage für die Entscheidung zur Durchführung eines Einsatzes oder für die Einsatzbeschränkungen bildet.

1.2.2 Das RIO wird errechnet durch die Aufsummierung der RIVs für jede im Eisregime vorliegende Eisart, multipliziert mit ihrem Bedeckungsgrad (ausgedrückt in Zehnteln):

$$\text{RIO} = (\text{C1} \times \text{RIV1}) + (\text{C2} \times \text{RIV2}) + (\text{C3} \times \text{RIV3}) + \dots (\text{Cn} \times \text{RIVn})$$

Dabei sind C1...Cn die Bedeckungsgrade (in Zehnteln) der Eisarten innerhalb des Eisregimes; und

RIV1...RIVn die zugehörigen Risikoindexwerte für jede Eisart.

1.3 Bewertung des Risikoindexresultats für von Eisbrechern unabhängige Einsätze

1.3.1 Betriebliche Beschränkungen für von Eisbrechern unabhängig eingesetzte Schiffe werden auf Grundlage der Kriterien in Tabelle 1.1 bestimmt, unter Verwendung des errechneten RIO-Wertes für das vom Schiff angetroffene Eisregime, vorausgesetzt, dass die Seeleute gebührende Vorsicht walten lassen,

³ Verwiesen wird auf die unter www.helcom.fi verfügbare Anlage zur HELCOM Empfehlung 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area (Sicherheit der Winterschifffahrt im Ostseegebiet).

und solche Faktoren wie Änderungen des Wetters oder der Sichtverhältnisse berücksichtigen.

- 1.3.2 POLARIS behandelt drei Einsatzstufen: Normaler Einsatz, Einsatz mit erhöhtem Risiko und Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt. Für die Zwecke von POLARIS entsprechen die RIO-Werte in Tabelle 1.1 diesen drei Einsatzstufen.

Tabelle 1.1: Kriterien für das Risikoindexresultat

<i>RIO_{SCHIFF}</i>	<i>Eisklassen PC1-PC7</i>	<i>Geringere Eisklassen als PC7 und Schiffe, denen keine Eisklas- se erteilt wurde</i>
$RIO \geq 0$	Normaler Einsatz	Normaler Einsatz
$-10 \leq RIO < 0$	Einsatz mit erhöhtem Risiko*	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt **
$RIO < -10$	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt **	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt **

* siehe Abschnitt 1.4

** siehe Abschnitt 1.5

1.4 Einsatz mit erhöhtem Risiko

- 1.4.1 Schiffe, die in einem Eisregime mit, gemäß dem RIO-Resultat, erhöhtem Risiko eingesetzt werden, müssen ihre Geschwindigkeit auf die in Tabelle 1.2 angegebenen Werte beschränken. Betriebliche Maßnahmen können auch in verstärktem Wachdienst oder in der Nutzung von Eisbrecherunterstützung bestehen. Sofern die Verringerung der Geschwindigkeit die Manövrierfähigkeit des Schiffes beeinträchtigen kann, muss der Einsatz vermieden werden.

Tabelle 1.2 Empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkungen für Einsätze mit erhöhtem Risiko

Eisklasse	Empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkung
PC1	11 Knoten
PC2	8 Knoten
PC3-PC5	5 Knoten
Unter PC5	3 Knoten

- 1.4.2 Schiffe, die mit Mess- und Überwachungssystemen für Eislasten ausgerüstet sind, können diese Systeme zum Kalibrieren der in Tabelle 1.2 enthaltenen empfohlenen Geschwindigkeiten nutzen.
- 1.4.3 Schiffe, mit denen Versuchsfahrten im Eis durchgeführt wurden und/oder auf die auf Berechnungen gestützte Methoden angewendet wurden, können die daraus gewonnenen Ergebnisse zum Kalibrieren der in Tabelle 1.2 enthaltenen empfohlenen Geschwindigkeiten nutzen.
- 1.4.4 Die empfohlenen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter den Bedingungen eines Einsatzes mit erhöhtem Risiko müssen im PWO-Handbuch vermerkt werden.

- 1.4.5 Für die Reiseplanung müssen im Allgemeinen Gebiete gemieden werden, in denen die Gefahr erhöhte Einsatzrisiken anzutreffen erkannt wurde. Sofern erhöhte Einsatzrisiken erkannt und in einen Reiseplan aufgenommen wurden, müssen Notfallpläne vorliegen und im PWO-Handbuch dokumentiert werden.

1.5 Einsätze, die besondere Überlegungen voraussetzen

- 1.5.1 Als Einsätze, die besondere Überlegungen voraussetzen, werden Einsätze bezeichnet, bei denen der Kapitän und die nautischen Wachoffiziere bei der Fahrt im Eis äußerste Vorsicht walten lassen müssen.
- 1.5.2 Sofern ein Schiff ein Eisregime antrifft, in dem das RIO besondere Überlegungen für Einsätze voraussetzt, müssen geeignete Verfahren im PWO-Handbuch enthalten sein und befolgt werden. Solche Verfahren müssen eine Anleitung für die Bedienperson beinhalten, wie das für das Schiff bestehende erhöhte Risiko zu verringern ist und Kursänderungen/Routenänderungen, weitere Verringerung der Geschwindigkeit und sonstige besondere Maßnahmen einschließen.

- 1.5.3 Für Zwecke der Reiseplanung müssen Eisregime gemieden werden, in denen das RIO Einsätze feststellt, die besondere Überlegungen voraussetzen.

1.6 Risikoindexresultat für Schiffe mit Geleit durch einen Eisbrecher

- 1.6.1 Bei der Bestimmung des RIOs für Schiffe mit Geleit durch einen Eisbrecher muss das dem Schiff unmittelbar vorausliegende Eis als dessen Eisregime betrachtet werden. Dieses Regime muss sowohl die vom Eisbrecher gebrochene Rinne umfassen, als auch, sofern der Eisbrecher eine geringere Breite hat als das geleitete Schiff, alles ungebrochene Eis bis zur größten Breite des geleiteten Schiffes.
- 1.6.2 Für den Eisbrecher selbst muss dessen eigenes RIO entlang der vorgesehenen Fahrtroute berechnet werden.
- 1.6.3 Im Allgemeinen müssen Einsätze im Geleit noch mal überdacht werden, wenn der Eisbrecher ein RIO von unter 0 antrifft oder wenn sich das geleitete Schiff in einem Eisregime befindet, in dem ein Einsatz besondere Überlegungen voraussetzt.

- 1.6.4 Für Zwecke der Reiseplanung, bei der die Nutzung eines Geleits durch Eisbrecher vorgesehen ist, darf das aus früheren Eiseinsätzen ohne Geleit abgeleitete RIO als durch Hinzufügen von 10 zum errechneten Wert veränderbar angesehen werden. Jedoch wird gewarnt, dass dies ein Durchschnittswert ist, der stark schwanken kann. Für tatsächliche Einsätze darf das RIO im Geleit nicht verändert werden und muss wie in den vorstehenden Absätzen beschrieben ermittelt werden.

1.7 Einsätze in Eisregimen, die Gletschereis enthalten

- 1.7.1 Das Vorhandensein von Gletschereis bedeutet zusätzliche Risiken für das Schiff. Die Annäherung an Gebiete, die Gletschereis enthalten, muss mit Vorsicht erfolgen.

1.7.2 Kapitane und nautische Wachoffiziere, die während der Fahrt im Eis Wache gehen, müssen eine geeignete Ausbildung zum Erkennen und Vermeiden von Gletschereis und zu den Folgen einer Kollision damit erhalten. Maßnahmen zum Vermeiden von Gletschereis müssen im PWO-Handbuch dokumentiert sein.

1.7.3 Wird Gletschereis angetroffen, muss, zusätzlich zum RIO, ein sicherer Abstand des Schiffes eingehalten werden. Dieser Sicherheitsabstand muss im PWO-Handbuch vermerkt werden.

Tabelle 1.3 Risikoindexwerte

Eisklasse	Eisfreies Wasser	Neueis	Graues Eis	Grauweißes Eis	Dünnes einjähriges Eis im ersten Stadium	Dünnes einjähriges Eis im zweiten Stadium	Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick	Mittleres einjähriges Eis	Dickes einjähriges Eis	Zweijähriges Eis	Leichtes mehrjähriges Eis, weniger als 2,5 m dick	Schweres mehrjähriges Eis
PC1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1
PC2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	0
PC3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	0	-1
PC4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2
PC5	3	3	3	3	2	2	1	1	0	-1	-2	-2
PC6	3	2	2	2	2	1	1	0	-1	-2	-3	-3
PC7	3	2	2	2	1	1	0	-1	-2	-3	-3	-3
IA Super	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-4
IA	3	2	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-5
IB	3	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-6
IC	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8
Keine Eisverstärkung	3	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-8

Tabelle 1.4 Risikoindexwerte – bei Eisverhältnissen mit sich auflösendem Eis

Eisklasse	Eisfreies Wasser	Neueis	Graues Eis	Grauweißes Eis	Dünnes einjähriges Eis im ersten Stadium	Dünnes einjähriges Eis im zweiten Stadium	Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick	Mittleres einjähriges Eis	Dickes einjähriges Eis	Zweijähriges Eis	Leichtes mehrjähriges Eis, weniger als 2,5 m dick	Schweres mehrjähriges Eis
PC1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1
PC2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	0
PC3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	0	-1
PC4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2
PC5	3	3	3	3	2	2	2	2	1	-1	-2	-2
PC6	3	2	2	2	2	1	2	1	0	-2	-3	-3
PC7	3	2	2	2	1	1	1	0	-1	-3	-3	-3
IA Super	3	2	2	2	2	1	1	0	-1	-3	-4	-4
IA	3	2	2	2	1	0	0	-1	-2	-4	-5	-5
IB	3	2	2	1	0	-1	-1	-2	-3	-5	-6	-6
IC	3	2	1	0	-1	-2	-2	-3	-4	-6	-7	-8
Keine Eisverstärkung	3	1	0	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-7	-8	-8