

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

67. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Dezember 2013

Heft 23

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2013	Seite
Landverkehr			
228	20. 11. 2013	Bekanntmachung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze.	1102
229	20. 11. 2013	Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.	1162
Straßenbau			
230	12. 11. 2013	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/2013 Sachgebiet 05.1: Brücken- und Ingenieurbau; Verwaltung.	1195
231	18. 11. 2013	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/2013 Sachgebiet 07.4: Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung; Leit- und Schutzeinrichtungen.	1197
Wasserstraßen, Schifffahrt			
232	14. 11. 2013	Bekanntmachung Richtlinie für die Erteilung verminderter Freiborde für Schwimmbagger, DR-68.	1198

Nr.	Datum	VkBl. 2013	Seite
233	18. 11. 2013	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1394 „Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung zielorientierter Schiffbaunormen (goal-based standards = GBS) der IMO“.	1212
234	18. 11. 2013	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1398 „Einheitliche Interpretation der SOLAS Regel II-1/29“.	1216
235	19. 11. 2013	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1447 „Richtlinien für die Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser“.	1220
Aufgebote			
235a	15. 12. 2013	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	1222
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen.			1225

AMTLICHER TEIL

Landverkehr

Nr. 228 Bekanntmachung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Berlin, den 20. November 2013
LA23/7362.2/2-2075905

Nachstehend gebe ich das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 einschließlich der in den verschiedenen Gesetzgebungsphasen erarbeiteten Begründung bekannt. Das Gesetz wurde am 30. August 2013 im Bundesgesetzblatt Teil I S. 3313 verkündet und tritt am 1. Mai 2014 in Kraft bzw. ist, soweit es zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt oder Ermächtigungen ändert, am 31. August 2013 in Kraft getreten.

Das Gesetz enthält die Regelungen, die zur Reform des Verkehrszentralregisters und des Punktsystems mit dem Ziel der Schaffung einfacherer und transparenterer Regelungen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geschaffen worden sind. Es setzt folgende wesentliche gesetzgeberische Ziele um:

- Vereinfachung durch
 - die Bewertung der Verstöße mit 1, 2 oder 3 Punkten (1: leichte Ordnungswidrigkeiten, 2: schwere Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, 3: Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis) anstelle der bisherigen 7 unterschiedlichen Kategorien,
 - feste Tilgungsfristen (2½, 5 und 10 Jahre) und den Wegfall der Tilgungshemmung,
 - eine Vereinheitlichung des Beginns der Tilgungsfristen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch
 - die Konzentration des Registers auf verkehrssicherheitsrelevante Verstöße; zur Kompensation für den Wegfall des Punkteintrags werden für einige der nicht mehr eingetragenen Verstöße die Bußgeldregelsätze maßvoll erhöht,
 - die Einführung eines neuen Fahreignungsseminars, das verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Elemente miteinander verbindet und dessen Konzeption, die nach dem Stand der Wissenschaft ausgearbeitet worden ist, eine bessere Wirksamkeit erwarten lässt,
 - eine längere Berücksichtigung der schweren Ordnungswidrigkeiten (Verlängerung der Tilgungsfrist von 2 auf 5 Jahre) für die Erkennung ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber.

Eine Reihe von Vorschriften basiert auf den Ergebnissen des Vermittlungsverfahrens. Insbesondere wurde die Ermächtigungsgrundlage in § 6 StVG erweitert, um zwei weitere nicht unmittelbar verkehrssicherheitsrelevante Verstöße ebenfalls mit Punkten bewerten zu können. Außerdem wird das Fahreignungsseminar zunächst nur als Modellversuch für die Dauer von fünf Jahren auf der Basis einer rein

freiwilligen Teilnahme erprobt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen evaluiert. Dabei besteht die Möglichkeit, bei einem Punktestand von 1 bis 5 Punkten einen Punkt abzubauen. Auch die Regelungen über die Speicherung und Nutzung der Daten der Teilnehmer an Fahreignungsseminaren waren Ergebnis des Vermittlungsverfahrens. Um die Umsetzung der neuen Maßgaben zu ermöglichen, ist der Zeitraum für das Inkrafttreten im Vermittlungsverfahren verlängert worden (nunmehr 01.05.2014).

Die abgedruckte Begründung entspricht der Begründung zu Bundestags-Drucksache 17/12636 bzw. zu Bundesrats-Drucksache 799/12 (Regierungsentwurf), in die alle Änderungen aufgenommen worden sind, die der Deutsche Bundestag am 16. Mai 2013 zu BT-Drs. 17/13452 beschlossen hat sowie die Änderungen, die auf Basis der Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses (BT-Drs. 17/14125, BR-Drs. 547/13) von Bundestag und Bundesrat beschlossen worden sind.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Vom 28. August 2013

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. Juni 2013 (BGBl. I S. 1558) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 7 Satz 2 und Absatz 9 Satz 2 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - b) Absatz 16 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
„3. zum Zeitpunkt der Einweisungs- und Prüfungsfahrten im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist,“
 - bb) In Satz 3 Halbsatz 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
2. § 2a wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 in das

- Verkehrszentralregister“ durch die Wörter „nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 und 3 in das Fahreignungsregister“ ersetzt.
- bbb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Beratung“ die Wörter „nach Absatz 7“ eingefügt.
- bb) Satz 3 wird aufgehoben.
- b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.
- bb) In Nummer 2 wird die Angabe „oder § 4 Abs. 7“ gestrichen.
- c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:
- „(7) In der verkehrspsychologischen Beratung soll der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe veranlasst werden, Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und die Bereitschaft zu entwickeln, diese Mängel abzubauen. Die Beratung findet in Form eines Einzelgesprächs statt. Sie kann durch eine Fahrprobe ergänzt werden, wenn der Berater dies für erforderlich hält. Der Berater soll die Ursachen der Mängel aufklären und Wege zu ihrer Beseitigung aufzeigen. Erkenntnisse aus der Beratung sind nur für den Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe bestimmt und nur diesem mitzuteilen. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe erhält jedoch eine Bescheinigung über die Teilnahme zur Vorlage bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Die Beratung darf nur von einer Person durchgeführt werden, die hierfür amtlich anerkannt ist. Die amtliche Anerkennung ist zu erteilen, wenn der Bewerber
1. persönlich zuverlässig ist,
 2. über den Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder eines gleichwertigen Masterabschlusses in Psychologie verfügt und
 3. eine Ausbildung und Erfahrungen in der Verkehrspsychologie nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe u nachweist.“
3. In § 2c Satz 1 und 2, § 6e Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe c, der Überschrift zu Abschnitt IV, § 30c Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, § 42 Absatz 1 Satz 1, § 59 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, § 61 Absatz 3 Satz 1 und § 64 Satz 2 wird jeweils
- a) das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“,
- b) das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.
4. § 4 wird wie folgt gefasst:
- „§ 4 Fahreignungs-Bewertungssystem
- (1) Zum Schutz vor Gefahren, die von Inhabern einer Fahrerlaubnis ausgehen, die wiederholt gegen
- die die Sicherheit des Straßenverkehrs betreffenden straßenverkehrsrechtlichen oder gefahrgutbeförderungsrechtlichen Vorschriften verstoßen, hat die nach Landesrecht zuständige Behörde die in Absatz 5 genannten Maßnahmen (Fahreignungs-Bewertungssystem) zu ergreifen. Den in Satz 1 genannten Vorschriften stehen jeweils Vorschriften gleich, die dem Schutz
1. von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen oder
 2. zivilrechtlicher Ansprüche Unfallbeteiligter dienen. Das Fahreignungs-Bewertungssystem ist nicht anzuwenden, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer der Fahreignung betreffender Maßnahmen nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Absatz 1 oder einer aufgrund § 6 Absatz 1 Nummer 1 erlassenen Rechtsverordnung ergibt. Das Fahreignungs-Bewertungssystem und die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe sind nebeneinander anzuwenden.
- (2) Für die Anwendung des Fahreignungs-Bewertungssystems sind die in einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichneten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten maßgeblich. Sie werden nach Maßgabe der in Satz 1 genannten Rechtsverordnung wie folgt bewertet:
1. Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten, sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten,
 2. Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten, sofern sie nicht von Nummer 1 erfasst sind, und besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten jeweils mit zwei Punkten und
 3. verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt.
- Punkte ergeben sich mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird. Soweit in Entscheidungen über Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten auf Tateinheit entschieden worden ist, wird nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktzahl berücksichtigt.
- (3) Wird eine Fahrerlaubnis erteilt, dürfen Punkte für vor der Erteilung rechtskräftig gewordene Entscheidungen über Zuwiderhandlungen nicht mehr berücksichtigt werden. Diese Punkte werden gelöscht. Die Sätze 1 und 2 gelten auch, wenn
1. die Fahrerlaubnis entzogen,
 2. eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet oder
 3. auf die Fahrerlaubnis verzichtet

worden ist und die Fahrerlaubnis danach neu erteilt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht bei

1. Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 2a Absatz 3,
 2. Verlängerung einer Fahrerlaubnis oder
 3. Erteilung nach Erlöschen einer befristet erteilten Fahrerlaubnis.
- (4) Inhaber einer Fahrerlaubnis mit einem Punktestand von einem Punkt bis zu drei Punkten sind mit der Speicherung der zu Grunde liegenden Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vorgemerkt.
- (5) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat gegenüber den Inhabern einer Fahrerlaubnis folgende Maßnahmen stufenweise zu ergreifen, sobald sich in der Summe folgende Punktestände ergeben:
1. Ergeben sich vier oder fünf Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu ermahnen;
 2. ergeben sich sechs oder sieben Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu warnen;
 3. ergeben sich acht oder mehr Punkte, gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen.

Die Ermahnung nach Satz 1 Nummer 1 und die Verwarnung nach Satz 1 Nummer 2 enthalten daneben den Hinweis, dass ein Fahreignungsseminar nach § 4a freiwillig besucht werden kann, um das Verkehrsverhalten zu verbessern; im Fall der Verwarnung erfolgt zusätzlich der Hinweis, dass hierfür kein Punktabzug gewährt wird. In der Verwarnung nach Satz 1 Nummer 2 ist darüber zu unterrichten, dass bei Erreichen von acht Punkten die Fahrerlaubnis entzogen wird. Die nach Landesrecht zuständige Behörde ist bei den Maßnahmen nach Satz 1 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden. Sie hat für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat. Bei der Berechnung des Punktestandes werden nur die Zuwiderhandlungen berücksichtigt, deren Tilgungsfrist zu dem in Satz 5 genannten Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war. Spätere Verringerungen des Punktestandes aufgrund von Tilgungen bleiben unberücksichtigt.

- (6) Ergibt sich ein Punktestand, aufgrund dessen die nach Landesrecht zuständige Behörde Maßnahmen nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 oder 3 zu ergreifen hat, darf sie diese Maßnahmen nur ergreifen, wenn die jeweils davor liegende Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 oder 2 bereits zuvor ergriffen worden ist. Erreicht oder überschreitet der Inhaber einer Fahrerlaubnis

sechs oder acht Punkte, ohne dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 ergriffen hat, verringert sich der Punktestand auf fünf Punkte. Erreicht oder überschreitet der Inhaber einer Fahrerlaubnis acht Punkte, ohne dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 ergriffen hat, verringert sich der Punktestand auf sieben Punkte. Spätere Verringerungen aufgrund von Tilgungen werden von dem sich nach den Sätzen 2 oder 3 ergebenden Punktestand abgezogen.

- (7) Nehmen Inhaber einer Fahrerlaubnis freiwillig an einem Fahreignungsseminar teil und legen sie hierüber der nach Landesrecht zuständigen Behörde innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung des Seminars eine Teilnahmebescheinigung vor, wird ihnen bei einem Punktestand von ein bis fünf Punkten ein Punkt abgezogen; maßgeblich ist der Punktestand zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung. Der Besuch eines Fahreignungsseminars führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem Punktabzug. Für den zu verringernden Punktestand und die Berechnung der Fünfjahresfrist ist jeweils das Ausstellungsdatum der Teilnahmebescheinigung maßgeblich.
- (8) Zur Vorbereitung der Maßnahmen nach Absatz 5 hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei Erreichen der jeweiligen Punktestände nach Absatz 5, auch in Verbindung mit den Absätzen 6 und 7, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die vorhandenen Eintragungen aus dem Fahreignungsregister zu übermitteln. Unabhängig von Satz 1 hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei jeder Entscheidung, die wegen einer Zuwiderhandlung nach
1. § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Strafgesetzbuches,
 2. den §§ 316 oder 323a des Strafgesetzbuches oder
 3. den §§ 24a oder 24c

ergangen ist, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die vorhandenen Eintragungen aus dem Fahreignungsregister zu übermitteln.

- (9) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Entziehung nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 haben keine aufschiebende Wirkung.
- (10) Ist die Fahrerlaubnis nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 entzogen worden, darf eine neue Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung erteilt werden. Das gilt auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis, wenn zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Verzichtes mindestens zwei Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 gespeichert waren. Die Frist nach Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, beginnt mit der Ablieferung des Führerscheins nach § 3 Absatz 2 Satz 3 in Verbindung mit dessen Satz 4. In den Fällen des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, hat die nach Landesrecht zuständige Behörde unbeschadet der Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen für die

Erteilung der Fahrerlaubnis zum Nachweis, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiederhergestellt ist, in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen.“

5. Nach § 4 sind folgende §§ 4a und 4b einzufügen:

**„§ 4a
Fahreignungsseminar**

- (1) Mit dem Fahreignungsseminar soll erreicht werden, dass die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen. Hierzu sollen die Teilnehmer durch die Vermittlung von Kenntnissen zum Straßenverkehrsrecht, zu Gefahrenpotenzialen und zu verkehrssicherem Verhalten im Straßenverkehr, durch Analyse und Korrektur verkehrssicherheitsgefährdender Verhaltensweisen sowie durch Aufzeigen der Bedingungen und Zusammenhänge des regelwidrigen Verkehrsverhaltens veranlasst werden.
- (2) Das Fahreignungsseminar besteht aus einer verkehrspädagogischen und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die aufeinander abzustimmen sind. Zur Durchführung sind berechtigt
 1. für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme Fahrlehrer, die über eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik nach § 31a des Fahrlehrergesetzes und
 2. für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme Personen, die über eine Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie nach Absatz 3 verfügen.
- (3) Wer die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 Nummer 2 durchführt, bedarf der Erlaubnis (Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie). Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie wird durch die nach Landesrecht zuständige Behörde erteilt. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Fahreignungsseminare und deren ordnungsgemäße Durchführung sicherzustellen. § 7 des Fahrlehrergesetzes gilt entsprechend.
- (4) Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie wird auf Antrag erteilt, wenn der Bewerber
 1. über einen Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder einen gleichwertigen Master-Abschluss in Psychologie verfügt,
 2. eine verkehrspsychologische Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule oder Stelle, die sich mit der Begutachtung oder Wiederherstellung der Kraftfahreignung befasst, oder eine fachpsychologische Qualifikation nach dem Stand der Wissenschaft durchlaufen hat,

3. über Erfahrungen in der Verkehrspsychologie
 - a) durch eine mindestens dreijährige Begutachtung von Kraftfahrern an einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder eine mindestens dreijährige Durchführung von besonderen Aufbauseminaren oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung,
 - b) durch eine mindestens fünfjährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit, deren Nachweis durch Bestätigungen von Behörden oder Begutachtungsstellen für Fahreignung oder durch die Dokumentation von zehn Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer, die mit einer positiven Begutachtung abgeschlossen wurden, erbracht werden kann, oder
 - c) durch eine mindestens dreijährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit nach vorherigem Erwerb einer Qualifikation als klinischer Psychologe oder Psychotherapeut nach dem Stand der Wissenschaft

verfügt und

4. im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen.

- (5) Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des Absatzes 4 nicht vorgelegen hat. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der Rücknahme absehen, wenn der Mangel nicht mehr besteht. Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der in Absatz 4 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit bestehen insbesondere dann, wenn der Seminarleiter wiederholt die Pflichten grob verletzt hat, die ihm nach diesem Gesetz oder den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen obliegen.
- (6) Der Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat die personenbezogenen Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, zu speichern und fünf Jahre nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Die Daten nach Satz 1 dürfen
 1. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie längstens neun Monate nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars genutzt werden,
 2. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie der Bundesanstalt für Straßenwesen übermittelt und von dieser zur Evaluierung nach § 4b genutzt werden,
 3. von der Bundesanstalt für Straßenwesen oder in ihrem Auftrag an Dritte, die die Eva-

luierung nach § 4b im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchführen oder an ihr beteiligt sind, übermittelt und von den Dritten für die Evaluierung genutzt werden,

4. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ausschließlich in Gestalt von Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift des Seminarteilnehmers sowie dessen Unterschrift zur Teilnahmebestätigung
 - a) der nach Landesrecht zuständigen Behörde übermittelt und von dieser zur Überwachung nach Absatz 8 genutzt werden,
 - b) an Dritte, die ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach Absatz 8 Satz 6 betreiben und an dem der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie teilnimmt, übermittelt und im Rahmen dieses Qualitätssicherungssystems genutzt werden.

Die Empfänger nach Satz 2 haben die Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie nicht mehr für die in Satz 2 jeweils genannten Zwecke benötigt werden, spätestens jedoch fünf Jahre nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung nach Satz 1.

- (7) Jeder Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat jährlich an einer insbesondere die Fahreignung betreffenden verkehrspsychologischen Fortbildung von mindestens sechs Stunden teilzunehmen.
- (8) Die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann sich bei der Überwachung geeigneter Personen oder Stellen nach Landesrecht bedienen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob die gesetzlichen Anforderungen an die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme eingehalten werden. Der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat die Prüfung zu ermöglichen. Die in Satz 3 genannte Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre verlängert werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der wiederkehrenden Überwachung nach den Sätzen 1 bis 5 absehen, wenn der Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie sich einem von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannten Qualitätssicherungssystem angeschlossen hat. Im Fall des Satzes 6 bleibt die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Überwachung im Sinne der Sätze 1 bis 5 unberührt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung soll durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderung an Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung bestimmen.

§ 4b Evaluierung

Das Fahreignungsseminar, die Vorschriften hierzu und der Vollzug werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Die Evaluierung hat insbesondere zu untersuchen, ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat. Die Bundesanstalt für Straßenwesen legt das Ergebnis der Evaluierung bis zum 1. Mai 2019 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.“

6. § 6 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe n wird wie folgt gefasst:

„n) die Anforderungen an die Aufbauseminare, besonderen Aufbauseminare und Fahreignungsseminare, insbesondere an Inhalt, Methoden und Dauer, einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Feststellung der Gleichwertigkeit anderer Inhalte und Methoden, die Teilnahme an den Seminaren nach § 2b Absatz 1 und 2, die Anforderungen an die Seminarleiter und deren Anerkennung nach § 2b Absatz 2 Satz 2 oder deren Seminarerlaubnis nach § 4a Absatz 2, die Anforderungen an die Qualitätssicherung, deren Inhalt und Methoden einschließlich der hierfür erforderlichen Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die Anforderungen an die Begutachtung und die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen sowie Ausnahmen von der Überwachung einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems, wobei eine Bewertung des Qualitätssicherungssystems durch die Bundesanstalt für Straßenwesen und ein Erfahrungsaustausch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschrieben werden können,“.

- b) Buchstabe s wird wie folgt gefasst:

„s) die Bezeichnung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, auch soweit sie gefahrgutrechtliche Vorschriften oder im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 2 gleichgestellte Vorschriften betreffen, die als Entscheidungen im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu Grunde zu legen sind und die Bewertung dieser

- aa) Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit,

- aaa) sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten oder

- bbb) in den übrigen Fällen mit zwei Punkten,

- bb) Ordnungswidrigkeiten als
 - aaa) besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten oder
 - bbb) verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt;
 der Bezeichnung der Straftaten ist deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr zu Grunde zu legen, der Bezeichnung und der Bewertung der Ordnungswidrigkeiten sind deren jeweilige Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße zu Grunde zu legen,“.
 - c) In Buchstabe u wird die Angabe „§ 4 Abs. 9“ durch die Angabe „§ 2a Absatz 7“ ersetzt.
 - d) In Buchstabe w werden
 - aa) die Wörter „§ 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3“ durch die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und Absatz 7 Satz 7 Nummer 3“ und
 - bb) die Wörter „§ 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 3, Abs. 8 Satz 1, Abs. 9 Satz 6 Nr. 3, Abs. 10“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3, Absatz 10“
 ersetzt.
 - 7. § 6a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Prüfungen“ die Wörter „und Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Prüfungen“ die Wörter „und Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ und nach den Wörtern „feste Sätze“ die Wörter „, auch in Form von Zeitgebühren,“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Sachaufwand gedeckt wird;“ die Wörter „der Sachaufwand kann den Aufwand für eine externe Begutachtung umfassen;“ eingefügt.
 - 8. § 28 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.
 - b) In den Absätzen 1, 2 und 6 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Der einleitende Satzteil und die Nummern 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:

„Im Fahreignungsregister werden Daten gespeichert über

 1. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte wegen einer Straftat, die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist, soweit sie auf Strafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt erkennen oder einen Schuldspruch enthalten,
 2. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, die die Entziehung der Fahrerlaubnis, eine isolierte Sperre oder ein Fahrverbot anordnen, sofern sie nicht von Nummer 1 erfasst sind, sowie Entscheidungen der Strafgerichte, die die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen,
 3. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit
 - a) nach den §§ 24, 24a oder § 24c, soweit sie in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist und gegen den Betroffenen
 - aa) ein Fahrverbot nach § 25 angeordnet worden ist oder
 - bb) eine Geldbuße von mindestens sechzig Euro festgesetzt worden ist und § 28a nichts anderes bestimmt,
 - b) nach den §§ 24, 24a oder § 24c, soweit kein Fall des Buchstaben a vorliegt und ein Fahrverbot angeordnet worden ist,
 - c) nach § 10 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, soweit sie in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist,“
- bb) Nummer 10 wird aufgehoben.
- cc) In Nummer 11 wird die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ ersetzt.
- dd) Die Nummern 12 und 13 werden wie folgt gefasst:
 - „12. die Teilnahme an einem Aufbauseminar, an einem besonderen Aufbauseminar und an einer verkehrspsychologischen Beratung, soweit dies für die Anwendung der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a) erforderlich ist,
 - 13. die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, soweit dies für die Anwendung der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4) erforderlich ist,“.
- ee) Die bisherige Nummer 13 wird Nummer 14 und in dieser wird die Angabe „12“ durch die Angabe „13“ ersetzt.
9. § 28a wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 Nummer 1 und 2 wird jeweils das Wort „vierzig“ durch das Wort „sechzig“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
10. § 29 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 2 bis 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Tilgungsfristen betragen

 1. zwei Jahre und sechs Monate bei Entscheidungen über eine Ordnungswidrigkeit,

- a) die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt bewertet ist oder
 - b) soweit weder ein Fall des Buchstaben a noch der Nummer 2 Buchstabe b vorliegt und in der Entscheidung ein Fahrverbot angeordnet worden ist,
2. fünf Jahre
- a) bei Entscheidungen über eine Straftat, vorbehaltlich der Nummer 3 Buchstabe a,
 - b) bei Entscheidungen über eine Ordnungswidrigkeit, die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten bewertet ist,
 - c) bei von der nach Landesrecht zuständigen Behörde verhängten Verboten oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen,
 - d) bei Mitteilungen über die Teilnahme an einem Fahrreignungsseminar, einem Aufbauseminar, einem besonderen Aufbau-seminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung,
3. zehn Jahre
- a) bei Entscheidungen über eine Straftat, in denen die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperre angeordnet worden ist,
 - b) bei Entscheidungen über Maßnahmen oder Verzichte nach § 28 Absatz 3 Nummer 5 bis 8.
- Eintragungen über Maßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 und § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 werden getilgt, wenn dem Inhaber einer Fahrerlaubnis die Fahrerlaubnis entzogen wird. Sonst erfolgt eine Tilgung bei den Maßnahmen nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 ein Jahr nach Ablauf der Probezeit und bei Maßnahmen nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 dann, wenn die letzte Eintragung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit getilgt ist.“
- b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Die Wörter „mit dem Tag des ersten Urteils“ werden gestrichen.
 - bbb) Die Wörter „Unterzeichnung durch den Richter“ werden durch das Wort „Rechtskraft“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 werden die Wörter „der Entscheidung“ durch die Wörter „der Rechtskraft“ ersetzt.
- cc) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
 - „4. bei Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, verkehrspsychologischen Beratungen nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Fahrreignungsseminaren nach § 4 Absatz 7 mit dem Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung.“
 - c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „fünf Jahre nach“ die Wörter „der Rechtskraft“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Fahrerlaubnisbehörde“ durch die Wörter „nach Landesrecht zuständigen Behörde“ ersetzt.
 - d) Absatz 6 wird aufgehoben.
 - e) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6 und dieser wird wie folgt gefasst:
 - „(6) Nach Eintritt der Tilgungsreife wird eine Eintragung vorbehaltlich der Sätze 2 und 4 gelöscht. Eine Eintragung nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 wird nach Eintritt der Tilgungsreife erst nach einer Überlieferfrist von einem Jahr gelöscht. Während dieser Überlieferfrist darf der Inhalt dieser Eintragung nur noch zu folgenden Zwecken übermittelt, genutzt oder über ihn eine Auskunft erteilt werden:
 1. an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Anordnung von Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a,
 2. an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Ergreifung von Maßnahmen nach dem Fahrreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5,
 3. zur Auskunftserteilung an den Betroffenen nach § 30 Absatz 8.
 Die Löschung einer Eintragung nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 unterbleibt in jedem Fall so lange, wie der Betroffene im Zentralen Fahrerlaubnisregister als Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gespeichert ist.“
 - f) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 7 und wird wie folgt gefasst:
 - „(7) Ist eine Eintragung im Fahrreignungsregister gelöscht, dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Absatz 2 nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden. Unterliegt eine Eintragung im Fahrreignungsregister über eine gerichtliche Entscheidung nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe a einer zehnjährigen Tilgungsfrist, darf sie nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist nach den vorstehenden Vorschriften entspricht, nur noch für folgende Zwecke an die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt und dort genutzt werden:
 1. zur Durchführung von Verfahren, die eine Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben,

2. zum Ergreifen von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5.
- Außerdem dürfen für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 69 bis 69b des Strafgesetzbuches an die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt und dort genutzt werden. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Eintragungen wegen strafgerichtlicher Entscheidungen, die für die Ahndung von Straftaten herangezogen werden. Insoweit gelten die Regelungen des Bundeszentralregistergesetzes.“
11. § 30 wird wie folgt geändert:
- a) In den Absätzen 1 bis 5, 7 und 9 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - b) Nach Absatz 4a wird folgender Absatz 4b eingefügt:
„(4b) Die Eintragungen im Fahreignungsregister dürfen außerdem für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins aufgrund des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit die Eintragungen für die dortige Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins erforderlich sind.“
 - c) Absatz 8 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Wort „Verkehrszentralregister“ wird durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - bb) Die Wörter „die Punkte“ werden durch die Wörter „die Anzahl der Punkte“ ersetzt.
 - d) In Absatz 10 werden die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 2 und 6“ durch die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6“ ersetzt.
12. § 30a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Den Stellen, denen die Aufgaben nach § 30 Absatz 1 bis 4a obliegen, dürfen die für die Erfüllung dieser Aufgaben jeweils erforderlichen Daten aus dem Fahreignungsregister durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden.“
 - b) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
13. § 30b Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- a) Das Wort „Verkehrszentralregister“ wird durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - b) Die Wörter „§ 30 Abs. 1 bis 4a und 7“ werden durch die Wörter „§ 30 Absatz 1 bis 4b und 7“ ersetzt.
14. In § 33 Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „Im örtlichen“ die Wörter „und im Zentralen“ eingefügt.
15. § 50 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Nummer 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ ersetzt.
16. § 65 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 2 bis 9 sowie 11 und 12 werden aufgehoben.
 - b) Der bisherige Absatz 10 wird Absatz 2 und in ihm wird in Satz 1 Nummer 2 und Satz 4 jeweils
 - aa) die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ und
 - bb) das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ersetzt.
 - c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
„(3) Die Regelungen über das Verkehrszentralregister und das Punktsystem werden in die Regelungen über das Fahreignungsregister und das Fahreignungs-Bewertungssystem nach folgenden Maßgaben überführt:
 - 1. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden sind und nach § 28 Absatz 3 in der ab dem 1. Mai 2014 anwendbaren Fassung nicht mehr zu speichern wären, werden am 1. Mai 2014 gelöscht. Für die Feststellung nach Satz 1, ob eine Entscheidung nach § 28 Absatz 3 in der ab dem 1. Mai 2014 anwendbaren Fassung nicht mehr zu speichern wäre, bleibt die Höhe der festgesetzten Geldbuße außer Betracht.
 - 2. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden und nicht von Nummer 1 erfasst sind, werden bis zum Ablauf des 30. April 2019 nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung getilgt und gelöscht. Dabei kann eine Ablaufhemmung nach § 29 Absatz 6 Satz 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung nicht durch Entscheidungen, die erst ab dem 1. Mai 2014 im Fahreignungsregister gespeichert werden, ausgelöst werden. Für Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass sie spätestens fünf Jahre nach Rechtskraft der Entscheidung getilgt werden. Ab dem 1. Mai 2019 gilt
 - a) für die Berechnung der Tilgungsfrist § 29 Absatz 1 bis 5 in der ab dem 1. Mai 2014 anwendbaren Fassung mit der Maßgabe, dass die nach

Satz 1 bisher abgelaufene Tilgungsfrist angerechnet wird,

- b) für die Löschung § 29 Absatz 6 in der ab dem 1. Mai 2014 anwendbaren Fassung.
- 3. Auf Entscheidungen, die bis zum Ablauf des 30. April 2014 begangene Zuwiderhandlungen ahnden und erst ab dem 1. Mai 2014 im Fahreignungsregister gespeichert werden, sind dieses Gesetz und die aufgrund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s erlassenen Rechtsverordnungen in der ab dem 1. Mai 2014 geltenden Fassung anzuwenden. Dabei sind § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und § 28a in der ab dem 1. Mai 2014 geltenden Fassung mit der Maßgabe anzuwenden, dass jeweils anstelle der dortigen Grenze von sechzig Euro die Grenze von vierzig Euro gilt.
- 4. Personen, zu denen bis zum Ablauf des 30. April 2014 im Verkehrszentralregister eine oder mehrere Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 bis 3 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung gespeichert worden sind, sind wie folgt in das Fahreignungs-Bewertungssystem einzuordnen:

Punktestand vor dem 1. Mai 2014	Fahreignungs-Bewertungssystem ab dem 1. Mai 2014	
	Punktestand	Stufe
1–3	1	Vormerkung (§ 4 Absatz 4)
4–5	2	
6–7	3	
8–10	4	1: Ermahnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1)
11–13	5	2: Verwarnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2)
14–15	6	
16–17	7	
≥ 18	8	3: Entzug (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3)

Die am 1. Mai 2014 erreichte Stufe wird für Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zu Grunde gelegt. Die Einordnung nach Satz 1 führt allein nicht zu einer Maßnahme nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem.

- 5. Die Regelungen über Punkteabzüge und Aufbaueminare werden wie folgt überführt:
 - a) Punkteabzüge nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung sind vorzunehmen, wenn

die Bescheinigung über die Teilnahme an einem Aufbaueminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung bis zum Ablauf des 30. April 2014 der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorgelegt worden ist. Punkteabzüge nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung bleiben bis zur Tilgung der letzten Eintragung wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 3 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung, längstens aber zehn Jahre ab dem 1. Mai 2014 im Fahreignungsregister gespeichert.

- b) Bei der Berechnung der Fünfjahresfrist nach § 4 Absatz 7 Satz 2 und 3 sind auch Punkteabzüge zu berücksichtigen, die nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung vorgenommen worden sind.
- c) Aufbaueminare, die bis zum Ablauf des 30. April 2014 nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung angeordnet, aber bis zum Ablauf des 30. April 2014 nicht abgeschlossen worden sind, sind bis zum Ablauf des 30. November 2014 nach dem bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Recht durchzuführen.
- d) Abweichend von Buchstabe c kann anstelle von Aufbaueminaren, die bis zum Ablauf des 30. April 2014 nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung angeordnet, aber bis zum Ablauf des 30. April 2014 noch nicht begonnen worden sind, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars absolviert werden.
- e) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die Teilnahme an einem Aufbaueminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung mitzuteilen.
- 6. Nachträgliche Veränderungen des Punktestandes nach den Nummern 2 oder 5 führen zu einer Aktualisierung der nach der Tabelle zu Nummer 4 erreichten Stufe im Fahreignungs-Bewertungssystem.“
 - d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
 - „(4) § 4 Absatz 7 ist mit Ablauf des 30. April 2020 mit der Maßgabe nicht mehr anzuwenden, dass eine Teilnahmebescheinigung für ein

Fahreignungsseminar, das spätestens an dem vorstehend genannten Tag begonnen worden ist, noch binnen der in § 4 Absatz 7 Satz 1 genannten Frist mit der Rechtsfolge des § 4 Absatz 7 vorgelegt werden kann.“

Artikel 2 **Änderung des Fahrlehrergesetzes**

Das Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juni 2013 (BGBl. I S. 1558) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Fünften Abschnitt werden folgende Angaben angefügt:
 - „§ 31a Erfordernis, Inhalt und Voraussetzungen der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik
 - § 31b Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4
 - § 31c Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter
 - § 31d Evaluierung“.
 - b) In der Angabe zu § 42 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
2. In § 16 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Aufbau-seminaren im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und von Fahreignungsseminaren nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.
3. § 19 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. pauschaliert für die allgemeinen Aufwendungen des Fahrschulbetriebs einschließlich des gesamten theoretischen Unterrichts, für die Vorstellung zur Prüfung, für die Aufbauseminare nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und für die Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes sowie“.
4. § 31 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „im Sinne des“ die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des“ eingefügt.
 - b) Satz 2 wird aufgehoben.
5. Nach § 31 werden folgende §§ 31a bis 31d eingefügt:

„§ 31a **Erfordernis, Inhalt und Voraussetzung** **der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik**

- (1) Wer die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars im Sinne des § 4a Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes durchführt, bedarf der Erlaubnis (Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik). Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Fahreignungsseminare und deren ordnungsgemäße

Durchführung sicherzustellen. § 7 gilt entsprechend.

- (2) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik wird auf Antrag erteilt, wenn der Fahrlehrer
 1. mindestens die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und BE besitzt,
 2. innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang Fahrschülern hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
 3. im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist und
 4. innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgreich an einem Einweisungslehrgang teilgenommen hat, der
 - a) einen viertägigen verkehrspädagogischen Grundkurs,
 - b) einen viertägigen Kurs zur inhaltlichen Gestaltung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars,
 - c) die Hospitation einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und
 - d) eine eigenständige, durch den Lehrgangsleiter beaufsichtigte Durchführung einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars

umfasst.

Die Seminarerlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen.

- (3) Die Teilnahme an einem Einweisungslehrgang nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 war erfolgreich, wenn der Teilnehmer an allen Veranstaltungen des Lehrgangs teilgenommen und gezeigt hat, dass er zur Erfüllung der aufgestellten Qualitätsmerkmale zur Seminardurchführung befähigt ist. Über das Vorliegen dieser Voraussetzung entscheidet die nach Landesrecht zuständige Behörde unter Berücksichtigung einer Stellungnahme des Lehrgangsleiters.
- (4) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik wird durch einen Vermerk auf dem Fahrlehrerschein erteilt; wird diese Seminarerlaubnis aufgehoben, ist der Vermerk zu löschen. Von der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik darf nur zusammen mit der Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden. Der Inhaber oder der verantwortliche Leiter der Fahrschule muss ebenfalls die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik besitzen.
- (5) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des Absatzes 2 nicht vorgelegen hat. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der Rücknahme absehen, wenn der Mangel nicht mehr besteht. Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der in Absatz 2 genann-

ten Voraussetzungen weggefallen ist. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit bestehen insbesondere dann, wenn der Seminarleiter wiederholt die Pflichten grob verletzt hat, die ihm nach diesem Gesetz oder den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen obliegen.

- (6) Der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik hat die personenbezogenen Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, zu speichern und fünf Jahre nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Die Daten nach Satz 1 dürfen

1. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik längstens neun Monate nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars genutzt werden,
2. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik der Bundesanstalt für Straßenwesen übermittelt und von dieser zur Evaluierung nach § 31d genutzt werden,
3. von der Bundesanstalt für Straßenwesen oder in ihrem Auftrag an Dritte, die die Evaluierung nach § 31d im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchführen oder an ihr beteiligt sind, übermittelt und von den Dritten für die Evaluierung genutzt werden,
4. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik ausschließlich in Gestalt von Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift der Seminarteilnehmer sowie deren Unterschrift auf der Teilnehmerliste
 - a) der nach Landesrecht zuständigen Behörde übermittelt und von dieser zur Überwachung nach Absatz 7 genutzt werden,
 - b) an Dritte, die ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach § 34 Absatz 3 betreiben und an dem der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik teilnimmt, übermittelt und im Rahmen dieses Qualitätssicherungssystems genutzt werden.

Die Empfänger nach Satz 2 haben die Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie nicht mehr für die in Satz 2 jeweils genannten Zwecke benötigt werden, spätestens jedoch fünf Jahre nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung nach Satz 1.

- (7) Die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

§ 31b

Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4

- (1) Zur Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 ist be-

rechtigt, wer von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt ist. Die Anerkennung ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. Vorlage eines Ausbildungsprogramms, mit dem Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden, die erforderlich sind, um die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 4a Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und der aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsvorschriften durchzuführen,
2. Nachweis geeigneter Räumlichkeiten sowie einer sachgerechten Ausstattung,
3. Nachweis der folgenden Qualifikation:
 - a) Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik nach § 31a, Seminarerlaubnis für Aufbauseminare nach § 31 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung oder Seminarerlaubnis für Aufbauseminare nach § 31 und eine mindestens dreijährige Erfahrung in der Durchführung eines dieser Seminare oder
 - b) Abschluss eines Studiums der Erziehungswissenschaft mit Diplom an einer Hochschule oder gleichwertiger Masterabschluss, Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse BE und mindestens dreijährige Berufserfahrung in der Erwachsenenbildung,
4. Belastung mit nicht mehr als zwei Punkten im Fahreignungsregister und
5. Teilnahme an einem mindestens viertägigen Einführungsseminar für Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen bei einem von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannten Träger.

Die Anerkennung ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen. Die Anerkennung kann – auch nachträglich – mit Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Aufsicht über die Durchführung der Einweisungslehrgänge sowie der Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen verbunden werden.

- (2) Der Einweisungslehrgang besteht mindestens aus einem viertägigen verkehrspädagogischen Grundkurs und einem viertägigen spezialisierten Kurs, in dem die Inhalte der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vermittelt werden. Die Kurse sollen an jeweils vier zusammenhängenden Tagen stattfinden. Ihre tägliche Dauer beträgt acht Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten. Die Zahl der Teilnehmer darf zwölf nicht überschreiten.
- (3) Die Durchführung des Einweisungslehrgangs unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

§ 31c**Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter**

Zur Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter ist ein Träger berechtigt, der von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt ist. Die amtliche Anerkennung wird auf Antrag erteilt, wenn der Träger ein auf wissenschaftlicher Grundlage entwickeltes Ausbildungsprogramm vorgelegt hat, mit dem Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden, die erforderlich sind, um eine einheitliche Qualität bei der Durchführung der Einweisungslehrgänge nach § 31b zu gewährleisten. Für die wissenschaftliche Beurteilung des Ausbildungsprogramms kann sich die Behörde geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Die Durchführung des Einführungsseminars unterliegt der Überwachung nach § 33 Absatz 2a.

§ 31d**Evaluierung**

Das Fahreignungsseminar, die Vorschriften hierzu und der Vollzug einschließlich insbesondere der Einweisungslehrgänge und Einführungsseminare werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Die Evaluierung hat insbesondere zu untersuchen, ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat. Die Bundesanstalt für Straßenwesen legt das Ergebnis der Evaluierung bis zum 1. Mai 2019 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.“

6. § 33 wird wie folgt geändert:**a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:**

„(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde überwacht die Fahrlehrer, die Fahrschulen und deren Zweigstellen, die Fahrlehrerausbildungsstätten sowie die Anbieter von Einweisungslehrgängen nach § 31b oder von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter nach § 31c. Sie kann sich hierbei geeigneter Personen und Stellen nach Landesrecht bedienen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob

1. die Ausbildung, die Aufbau-seminare nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und die Einweisungslehrgänge nach § 31b ordnungsgemäß durchgeführt werden,
2. die Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge zur Verfügung stehen und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und
3. die sonstigen Pflichten aufgrund dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt werden.

Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt,

1. Grundstücke und Geschäftsräume des Erlaubnisinhabers zu betreten,
2. dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen,
3. dem Unterricht, den Aufbau-seminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, den verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und den Einweisungslehrgängen nach § 31b beizuwohnen und
4. in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen.

Der Erlaubnisinhaber hat diese Maßnahmen zu ermöglichen. Die in Satz 1 genannte Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre verlängert werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind.“

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

„(2a) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre in einem Einführungsseminar für Lehrgangsleiter zu hospitieren, das der Träger nach § 31c durchführt. Sie kann sich hierbei geeigneter Personen oder Stellen nach Landesrecht bedienen. Sie hat bei der Hospitation zu prüfen, ob die Durchführung dem vorgelegten Ausbildungsprogramm entspricht.“

7. § 33a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ist er Inhaber einer Seminarerlaubnis nach § 31 Absatz 1 oder § 31a Absatz 1, hat er außerdem jährlich an einer eintägigen Fortbildung von mindestens acht Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten teilzunehmen, in der Inhalte und Methoden der jeweiligen Seminardurchführung vermittelt werden.“

8. § 34 wird wie folgt geändert:**a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:**

aa) Nach der Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 1 und 2“ wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

bb) Nach der Angabe „§ 31 Abs. 2 Nr. 2 und 3“ werden die Wörter „, des § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bis 4 und des § 31b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bis 4“ eingefügt.

b) In Absatz 2 Nummer 3 wird das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.

c) Absatz 2 Nummer 4 wird aufgehoben.

d) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(3) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können von der wiederkehrenden Überwachung nach § 33 Absatz 2 absehen, wenn die in § 33 Absatz 1 Satz 1 genannten Einrichtungen oder Personen sich einem von der zuständigen obersten Landesbehörde

oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle genehmigten Qualitätssicherungssystem angeschlossen haben. Im Fall des Satzes 1 bleibt die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Überwachung im Sinne des § 33 Absatz 2 unberührt.

- (4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung soll durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die Überwachung, die Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung bestimmen.“
9. § 34a Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „feste Sätze“ die Wörter „, auch in Form von Zeitgebühren,“ eingefügt.
 - b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt: „Der Sachaufwand kann den Aufwand für eine externe Begutachtung umfassen.“
10. In § 36 Absatz 1 Nummer 14 werden nach der Angabe „§ 31 Abs. 5 Satz 1,“ die Wörter „§ 31a Absatz 7 oder § 31b Absatz 3,“ eingefügt.
11. In § 37 Absatz 2 Nummer 2, § 39 Absatz 2 Satz 1 im Einleitungssatz, § 40 Absatz 1, in der Überschrift zu § 42, in § 42 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1, § 43 Absatz 1 Satz 1 und § 45 Absatz 1 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
12. § 49 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 12 wird aufgehoben.
 - b) Folgender Absatz 17 wird angefügt:
„(17) Seminarerlaubnisse nach § 31 Absatz 1 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung, die bis zum Ablauf des 29. August 2013 erteilt worden sind, berechtigen noch bis zum 30. April 2016 zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars, wenn der Inhaber der Seminarerlaubnis vor der Durchführung des Fahreignungsseminars an einem mindestens dreitägigen Fortbildungslehrgang über die Inhalte des Fahreignungsseminars teilgenommen hat. Die Pflicht zur regelmäßigen Fortbildung nach § 33a Absatz 2 entsteht nach der Teilnahme an diesem Fortbildungslehrgang. Im Fall des Satzes 1 gilt § 31a mit der Maßgabe, dass die Voraussetzung nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 durch die Teilnahme an dem Fortbildungslehrgang nach Satz 1 als erfüllt anzusehen ist.“

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

In § 2 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 26 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) ge-

ändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Im Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 60 des Gesetzes vom 6. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2515) geändert worden ist, wird in § 23 Absatz 2 Satz 1 im Einleitungssatz, in der Überschrift zu § 28, in § 28 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 und § 29 Absatz 1 jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Atomgesetzes

In § 12b Absatz 4 Nummer 3 des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 921) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung der Gewerbeordnung

In § 149 Absatz 2 Satz 2 der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999 (BGBl. I S. 202), die zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 4. Juli 2013 (BGBl. I S. 1981) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der Strafprozessordnung

§ 153a Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 der Strafprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Juli 2013 (BGBl. I S. 2182), wird wie folgt gefasst:

„7. an einem Aufbauseminar nach § 2b Absatz 2 Satz 2 oder an einem Fahreignungsseminar nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes teilzunehmen.“

Artikel 8

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten

In § 56 Absatz 1 Satz 1 des Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1738) geändert worden ist, wird die Angabe „fünfunddreißig“ durch die Angabe „fünfundfünfzig“ ersetzt.

Artikel 8a

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

In § 12 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2013 (BGBl. I S. 1558) geändert worden ist, wird das Wort „vierzig“ durch das Wort „sechzig“ ersetzt.

Artikel 9

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Mai 2014 in Kraft.

- (2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt oder Ermächtigungen ändert, tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

Berlin, den 28. August 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer

Begründung

A. Allgemeines

1. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes enthält die Neuregelungen zur Erkennung von und zum Umgang mit Fahrerlaubnisinhabern, die wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßen. Sie gehen auf Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 2009 und eine umfassende Erörterung mit den beteiligten Interessengruppen im Jahr 2012 zurück. Verarbeitet sind zudem die Ergebnisse einer dazu initiierten Bürgerbeteiligung. Insgesamt hat der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Art der Einführung der Reform positiv bewertet (Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, S. 156). Die Analyse der bisher bestehenden Regelungen hatte ergeben, dass sie das Punktsystem für die Betroffenen intransparent und für die Handhabung kompliziert gemacht haben und dass einzelne Bestimmungen sich als problematisch im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit erwiesen haben. Dies hängt insbesondere zusammen

- mit den unübersichtlichen Hemmungsregelungen, die dazu geführt haben, dass die Ermittlung der Tilgungsfristen für das KBA, die Behörden und die Gerichte schwer handhabbar und die Konsequenzen für den Betroffenen kaum absehbar geworden sind;
- mit den unterschiedlichen Regelungen zum Beginn der Tilgungsfristen je nach Art der Zuwiderhandlung
- und mit der nicht abschließend getroffenen Regelung, welche Ordnungswidrigkeiten im Register gespeichert werden, weil die Eintragung nur von der Höhe der Geldbuße abhängig gemacht worden ist, nicht aber von der Art der Ordnungswidrigkeit.

Die Grundkonzeption der neuen Registervorschriften und des neuen Bewertungssystems ist folgende:

a) Ziele der Neuregelungen

aa) Verbesserung der Verkehrssicherheit

Nur wenn die Fahrerlaubnisinhaber das Bewertungssystem verstehen, sind sie auch bereit, es zu akzeptieren und ihr Verhalten zu ändern. Schon die Vereinfachung lässt deshalb Akzeptanzgewinne erwarten. Darüber hinaus betont das vorgesehene neue Bewertungssystem die besonders verkehrsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten. Sie werden künftig für die Dauer von fünf Jahren eingetragen (bisher zwei Jahre für alle Ordnungswidrigkeiten) und aufgrund der neuen Stufen des Bewertungssystems wird bereits bei vier solcher Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten, die nicht schon selbst zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben, die Fahrerlaubnis entzogen. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis muss vorher aber die Stufen des Systems durchlaufen. Umgekehrt werden bei den zwar für die Verkehrssicherheit relevanten, aber leichteren Ordnungswidrigkeiten die bisherigen Fristen im Wesentlichen beibehalten. Außerdem wird dem Freikaufen durch Punkterabatte ein Riegel vorgeschoben. Untersuchungen haben die bisherige dem Punkterabatt zugrunde liegende Annahme, der Besuch von Aufbauseminaren nach dem Punktsystem verbessere das Verkehrsverhalten, nicht bestätigt. Gerade die unbelehrbaren Wiederholungstäter haben diese Möglichkeit vielmehr nur genutzt, um dadurch ihr Punktekonto zu bereinigen. Die beabsichtigte positive Änderung des Fahrverhaltens konnte nicht festgestellt werden. Durch die Rabatte konnten sie die 18-Punkte-Grenze für sich persönlich auf 24 Punkte erhöhen und der eigentlich gebotenen Entziehung vorerst entgehen. Solchem Taktieren soll jetzt ein Riegel vorgeschoben werden, indem auf die Punkterabatte verzichtet wird.

bb) Transparenz

Es soll erreicht werden, dass die Betroffenen ihren Punktestand und ihren Stand im System einfacher berechnen können. Dazu sollen verzichtbare Bestimmungen aufgehoben und ersetzt werden, die das bisherige System kompliziert gemacht haben. Verzichtet wird deshalb auf die bisherige Hemmungsregelung: Bisher hinderte die Eintragung einer Entscheidung einer neuen Tat die Tilgung einer bereits im Register gespeicherten Tat. Diese Regelung hatte zur Folge, dass die Fristen in jedem Einzelfall je nach Zu-

sammentreffen mit weiteren Zuwiderhandlungen berechnet werden mussten. Stattdessen werden nun feste Tilgungsfristen für den jeweiligen Verkehrsverstoß gelten: Zehn Jahre bei Straftaten, sofern das Strafgericht die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperre angeordnet hat, fünf Jahre bei Straftaten im Übrigen und bei besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (z. B. bei Rotlichtverstößen, sofern das Rotlicht länger als eine Sekunde angedauert hatte, oder gefährlichen Unterschreitungen des Sicherheitsabstandes) und zwei Jahre bei Ordnungswidrigkeiten, die die Verkehrssicherheit zwar beeinträchtigen, aber nicht besonders vorwerfbar sind (z. B. Rotlichtverstöße, wenn das Rotlicht weniger als eine Sekunde angedauert hatte, oder nicht gefährdendes zu nahes Auffahren).

Das Register wird außerdem auf die Eintragung von Verstößen beschränkt, die tatsächlich direkte Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben. In der Vergangenheit wurde das System auch genutzt, um ganz allgemein die Abschreckung vor unterschiedlichen Verstößen zu erhöhen. Für eine Verhaltensvorschrift, für die davon auszugehen war, dass ihre Einhaltung und Durchsetzung Schwierigkeiten bereiten wird, wurde die Regelgeldbuße für Zuwiderhandlungen so angesetzt, dass es dafür auch einen Punkt gibt, etwa für die verbotene Verkehrsteilnahme in Umweltzonen. Auf die Erfassung solcher Verstöße soll künftig verzichtet werden. Die Einhaltung von Umweltvorschriften oder Formvorschriften, wie das Genehmigungsbedürfnis für die Durchführung von Arbeiten auf der Straße, muss mit dem üblichen Instrumentarium (Überwachung, Geldbuße) durchgesetzt werden.

Eine Erhöhung der Transparenz soll zudem durch eine vollelektronische Führung des Fahreignungsregisters erzielt werden. Mit der vollelektronischen Führung des Registers wird die elektronische Auskunftserteilung aller gespeicherten Eintragungen an die berechtigten Behörden und Gerichte sowie an die betroffenen Bürger ermöglicht. Durch die Nutzung eines Online-Verfahrens auch für den Bürger (bei Verwendung des neuen Personalausweises) wird ein Überblick über eventuelle Eintragungen und die Punkte im Sekundenbereich ermöglicht. Die vollelektronische Führung des Fahreignungsregisters wird in einem Stufenverfahren eingerichtet. Derzeit sind im Fahreignungsregister ca. 2/3 der Vorgänge (ca. 6,5 Mio. + 1,9 Mio. Vor-

gänge in der Überliegefrist) elektronisch gespeichert, da nur Mitteilungen über Ordnungswidrigkeiten und Maßnahmen nach dem Punktsystem sowie der Fahrerlaubnis auf Probe elektronisch verarbeitet werden können. Die Mitteilungen über Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen über Entziehungen, Versagungen, Verzichte etc. (ca. 2,6 Mio. + ca. 750 000 Vorgänge in der Überliegefrist) werden in einem Papierregister gespeichert. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat, neben den Arbeiten zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben (Stufe 1), mit dem Projekt zur Vollautomatisierung des Registers (Stufe 2) bereits begonnen und erwartet eine Fertigstellung der Programmierung ca. drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes nach diesem Entwurf. Ab diesem Zeitpunkt werden dann alle neu eingehenden Mitteilungen einschließlich der Mitteilungen über Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen elektronisch verarbeitet und Auskünfte elektronisch erteilt werden können. In der Folge kann dann mit der Auflösung des restlichen Papierbestandes durch eine Übernahme der Daten in das elektronische Register begonnen werden (Stufe 3). Die notwendige Software zur Verarbeitung der Vorgänge steht erst mit Abschluss der Stufe 2 zur Verfügung. Ein endgültiger Abschluss der Arbeiten und damit die vollumfängliche elektronische Führung des Fahreignungsregisters wird ca. zwei Jahre nach Ablauf der in diesem Entwurf vorgesehenen Übergangsfrist (fünf Jahre ab Inkrafttreten), innerhalb derer für bestimmte Eintragungen die Tilgung noch nach bisher geltendem Recht erfolgt, erwartet. Damit ist für viele Vorgänge lediglich eine einmalige Befassung für die Umstellung und ggf. noch erforderliche Nacherfassung von Papierbelegen notwendig. Eine zeitnahe Nacherfassung oder ein Einscannen der Belege mit entsprechender Nachbearbeitung ist unter organisatorischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Investitionen in Höhe von ca. 2,5 Mio.) nicht vertretbar, zumal der Großteil der so aufbereiteten Daten nach der Fünf-Jahres-Frist zu löschen ist.

cc) Vereinfachung

Im Interesse der Vereinfachung wird das bisherige Punktsystem mit ein bis sieben Punkten je Zuwiderhandlung durch ein Fahreignungs-Bewertungssystem mit ein bis drei Punkten (verkehrssicherheitsbeeinträchtigende/besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten und Straftaten ohne/mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw.

isolierter Sperre) ersetzt. Die für die Straftaten getroffene Differenzierung trägt dem Umstand Rechnung, dass bei Straftaten, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer isolierten Sperre geführt haben, der Richter die Fahreignung bereits infrage gestellt hat. Demnach werden solche Straftaten als besonders schwere Verstöße mit drei Punkten bewertet. Straftaten ohne die genannten Rechtsfolgen und besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden jeweils mit zwei Punkten bewertet. Diese Gleichbewertung ist auf die besondere Schwere dieser Ordnungswidrigkeiten zurückzuführen, die sie mit Blick auf deren Verkehrssicherheitsrelevanz in die Nähe der Straftaten rückt. Leichtere, aber immer noch verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten sollen mit einem Punkt bewertet werden. Wissenschaftliche Untersuchungen hatten gezeigt, dass die Annahme, das Verkehrssicherheitsrisiko eines Verkehrsauffälligen werde durch die Anzahl der Punkte widerspiegelt, nicht zutrifft. Nicht die Anzahl der Punkte ist entscheidend, sondern die Anzahl der Eintragungen. Die Reduzierung der Differenzierung war deshalb möglich und ist sachgerecht.

Eine zunächst diskutierte mögliche Reduzierung auf ein Zwei-Punkte-System wurde im Interesse der Bewertungsgerechtigkeit und als ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung zugunsten des Drei-Punkte-Systems aufgegeben. So wird den geäußerten Bedenken des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rechnung getragen, der einen Verlust an Differenziertheit zu bedenken gegeben hat (Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, S. 156, 157).

b) Auswirkungen

Mit den Neuregelungen wird der Registerbestand insgesamt voraussichtlich leicht reduziert. Es ist aber gewährleistet, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems mindestens gleich effektiv bleiben. So wird – gleichbleibendes Verkehrsverhalten unterstellt – für die Anzahl der zu ergreifenden Maßnahmen der ersten Stufe (Ermahnung) ein Anstieg, für die der zweiten Stufe (Verwarnung) ein deutlicher Anstieg erwartet. Bei den Entziehungen der Fahrerlaubnis wird dagegen ein nur marginaler Anstieg erwartet. Diese Auswirkungen lassen die neuen Regelungen als insgesamt verhält-

nismäßig erscheinen, sowohl im Hinblick auf den Aufwand im Register als auch für die Betroffenen. Die prognostizierten vermehrten Ermahnungen und Verwarnungen unterstreichen den Erziehungscharakter des Fahreignungs-Bewertungssystems und betreffen Inhaber einer Fahrerlaubnis, die sich erheblich über Verkehrsvorschriften hinwegsetzen. Denn gemessen an den bislang geltenden Regelungen werden vor allem die Tilgungsbestimmungen für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten verschärft, während sie für die verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (und Straftaten) nicht verändert werden.

c) Neue Begriffe

Der Begriff „Verkehrszentralregister“ wird zukünftig durch den Begriff „Fahreignungsregister“ ersetzt. Dieser Begriff gibt das Ziel des Registers besser wieder, ungeeignete Kraftfahrer zu identifizieren, zu warnen und Unbelehrbare (Ungeeignete) nach einer bestimmten Kumulation von Verstößen durch Entziehung der Fahrerlaubnis vom Straßenverkehr auszuschließen. Der Begriff „Mehrfachtäter-Punktsystem“ wird durch „Fahreignungs-Bewertungssystem“ ersetzt. Auch dadurch soll die Zweckbestimmung des Systems, die Erkennung ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber zu ermöglichen, klarer zum Ausdruck gebracht werden. Grundsätzlich hat jeder Fahrerlaubnisinhaber einen Vertrauensbonus und gilt ab Erteilung der Fahrerlaubnis als geeignet. Begeht er Verkehrsverstöße, werden diese registriert, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei beispielsweise einer Straftat mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (drei Punkte), bei einem besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Verstoß – einer groben Ordnungswidrigkeit mit Fahrverbot – (zwei Punkte) oder bei bis zu drei im Vergleich dazu (weniger) verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (jeweils ein Punkt) soll der Kraftfahrer zunächst unter Beobachtung genommen werden, ohne dass ihm bereits Nachteile im Bewertungssystem erwachsen (Vormerkung). Konkrete Maßnahmen bis hin zur Feststellung der Nichteignung sollen erst danach stufenweise ergriffen werden, wenn weitere Verstöße hinzukommen; deshalb die Begriffe „Bewertung“ und „Fahreignung“. Mit dem System wird die Gleichbehandlung aller auffälligen Verkehrsteilnehmer sichergestellt. Es ermöglicht dem Betroffenen, sein Fehlverhalten möglichst frühzeitig selbst zu überprüfen und zu korrigieren und damit einen Punkteanstieg zu vermeiden, so dass es gar nicht erst zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommt. Das Fahreignungsseminar bietet zudem dabei Unterstützung.

d) Neuregelungen über die Speicherung im Fahreignungsregister

Es wird eine abschließende Regelung über die Speicherung von Verkehrsverstößen im Fahreignungsregister getroffen. Im Unterschied zur bisherigen Regelung, wonach allein das Erreichen der Eintragungsgrenze von 40 Euro dafür entscheidend war, ob eine bestimmte Ordnungswidrigkeit eingetragen wird oder nicht, gelten künftig zwei kumulative Voraussetzungen. Zum einen muss die Geldbuße die neue Eintragungsgrenze von 60 Euro erreichen, zum anderen muss es sich aber um eine Ordnungswidrigkeit handeln, für die die Eintragung ausdrücklich gesetzlich angewiesen ist.

Die Verwarnungsgeldobergrenze nach § 56 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) wird im Rahmen der Neuregelungen zum Fahreignungsregister von bisher 35 Euro auf 55 Euro und darauf folgend die Eintragungsgrenze von bisher 40 Euro auf 60 Euro angehoben. Die Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze erfolgt, weil sie seit 25 Jahren nicht mehr angepasst worden ist. Durch die Anhebung wird das Verwarnungsverfahren zur einfachen und zügigen Erledigung von geringfügigen Ordnungswidrigkeiten gestärkt. Dies entspricht der Zielrichtung der Reform, das Fahreignungsregister zu entlasten und das Verfahren wegen Verkehrsverstößen zu vereinfachen.

Gleichzeitig wird für einzelne Ordnungswidrigkeiten die Höhe der Regelgeldbuße durch den Verordnungsgeber dahin gehend zu überprüfen sein, ob sie angesichts der neuen Regelungen zum Fahreignungs-Bewertungssystem den Zumessungsregelungen des § 17 Absatz 3 Satz 1 und § 56 Absatz 1 OWiG noch gerecht werden. Bei solchen verkehrssicherheitsrelevanten Ordnungswidrigkeiten, die mehr als nur geringfügig sind und deshalb dem Anwendungsbereich des § 56 OWiG nicht unterworfen werden können, muss eine Anhebung des Regelsatzes vorgenommen werden, um sie weiterhin nicht im Verwarnungsverfahren, sondern im förmlichen Bußgeldverfahren zu verfolgen. Damit wird für diese einzelnen Ordnungswidrigkeiten zugleich die weiterhin gebotene Speicherung im Fahreignungsregister erreicht.

Neben der Eintragungsgrenze von 60 Euro ist für die Eintragung der Ordnungswidrigkeiten in das Fahreignungsregister entscheidend, dass die betreffende Ordnungswidrigkeit in der Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bezeichnet ist. Entsprechendes gilt für die Straftaten. Auch insoweit genügt es nicht mehr, dass eine Straftat vorliegt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges steht oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers began-

gen worden ist, sondern es kommt außerdem darauf an, dass die betreffende Straftat ausdrücklich für die Speicherung in der Anlage 13 zur FeV vorgesehen ist. Darüber hinaus werden die im Fahreignungsregister zu erfassenden Zuwiderhandlungen in Straftaten (= drei oder zwei Punkte), besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (= zwei Punkte) und verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (= ein Punkt) untergliedert. Auch diese Zuordnung der Zuwiderhandlungen wird durch den Verordnungsgeber vorgenommen werden.

e) Neue Bestimmungen über die Führung des Fahreignungsregisters

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Möglichkeiten der Bestimmung des Anknüpfungspunktes für die Berechnung des Punktestandes wird mit dem vorliegenden Entwurf ein kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip vorgesehen, das den bisherigen Regelungen entspricht, aber auf die Tilgungshemmung verzichtet. Für das Entstehen der Punkte wird auf den Zeitpunkt der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit abgestellt. Für die bisherige Rechtslage hatte dies das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 25.09.2008, Az.: 3 C 3/07, festgestellt. Die Rechtsprechung ist zu diesem Gesichtspunkt seitdem, soweit ersichtlich, einheitlich.

Zugleich soll das Entstehen der Punkte auch künftig davon abhängig sein, ob die Entscheidung über die Tat tatsächlich rechtskräftig wird. Denn nur rechtskräftige Entscheidungen werden – wie bisher – überhaupt im Fahreignungsregister gespeichert und können damit für die Berechnung des jeweiligen Punktestandes herangezogen werden. Zu beiden Gesichtspunkten erfolgt im Interesse der Rechtsklarheit nunmehr eine ausdrückliche Klarstellung im Gesetz (§ 4 Absatz 2 Satz 3 StVG in der Fassung dieses Entwurfes).

Für die Berechnung des Punktestandes ist somit der Zeitraum maßgeblich, der mit der Begehung der Tat beginnt und mit dem Eintritt der Tilgungsreife (Ablauf der Tilgungsfrist) endet. Begeht der Inhaber der Fahrerlaubnis während dieser Zeit eine weitere Zuwiderhandlung, zu der später eine Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird, löst die Begehung dieser weiteren Zuwiderhandlung einen neuen Punktestand aus. Der tatsächliche Punktestand ist nach dieser Systematik somit immer retrospektiv zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Eintragung führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit festzustellen.

Das macht es auch unerlässlich, weiterhin eine einjährige Überliegefrist vorzusehen, die

sich an die Tilgungsreife anschließt und nach der erst die endgültige Löschung der Eintragung erfolgt. Sie hat den Zweck, nach Ablauf der Tilgungsfrist feststellen zu können, ob der Fahrerlaubnisinhaber vor Ablauf der Tilgungsfrist eine oder mehrere andere Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begangen hatte, die sich auf den Punktestand ausgewirkt haben, zu denen aber erst nach Ablauf der Tilgungsfrist die Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird. Solche Erhöhungen des Punktestandes könnten nicht mehr berücksichtigt werden, wenn eine Eintragung unmittelbar mit Eintritt der Tilgungsreife gelöscht werden würde.

Mit diesen Regelungen bleibt es zwar dabei, dass der tatsächliche Punktestand nicht unmittelbar im Fahreignungsregister abgerufen werden kann, denn das Register lässt eine Auskunft immer nur bezüglich bereits gespeicherter Entscheidungen zu, nicht also bezüglich weiterer begangener Zuwiderhandlungen, zu denen die Entscheidung noch aussteht, und auch nicht bezüglich solcher Zuwiderhandlungen, für die die Entscheidung zwar bereits ergangen ist, deren Rechtskraft aber noch nicht eingetreten ist oder die dem Register noch nicht mitgeteilt worden sind.

Der Entwurf nimmt diese Transparenzlücke im Interesse der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der Justiz hin. Denn ein größeres Maß an Transparenz könnte nur dadurch erreicht werden, dass die Berechnung des Punktestandes am Zeitpunkt der Rechtskraft anknüpft, was wiederum den Fahrerlaubnisinhabern die Möglichkeit eröffnen würde, durch geschicktes Einlegen von Rechtsmitteln die Rechtskraft der aktuellen Entscheidung so lange hinauszuzögern bis eine oder mehrere bereits bestehende Registereintragungen und die dafür vorgesehenen Punkte gelöscht sind. Damit würde das Risiko bestehen, dass die Zahl unbegründeter, also rein taktisch motivierter Rechtsmittel ansteigt und damit ein erhöhter Arbeitsaufwand bei der Fallbearbeitung in der Justiz einhergeht. Bei der jetzt vorgesehenen Lösung ist dieses Risiko geringer, da rein taktisch motivierte Rechtsmittel die einjährige Überleiefrist überwinden müssten, um zum gleichen Ergebnis zu gelangen.

Mit der Vermeidung von Anreizen für rein taktische Rechtsmittel sowie mit der Beibehaltung der Überleiefrist wird eine vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dargelegte Optimierungsmöglichkeit für die Reform wahrgenommen (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, 156 (157)).

Die nötige Transparenz für den Fahrerlaubnisinhaber und die Vorhersehbarkeit der mit dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehenen Maßnahmen wird aber dadurch gewährleistet, dass dem Fahrerlaubnisinhaber in den meisten Fällen die Begehung der Zuwiderhandlung und damit der Tattag als Zeitpunkt der Punkteentstehung durchaus bewusst ist. Zudem ist der Tattag in sämtlichen verfahrenserheblichen Schriftstücken (Anhörung, Vernehmung, Bußgeldbescheid, Urteil, Auszug aus dem Register) erwähnt. Spätestens mit der Anhörung oder Vernehmung ist dem Fahrerlaubnisinhaber also bekannt, dass gegen ihn ein weiteres Verfahren durchgeführt wird, mit dessen Ergebnis die Eintragung von Punkten im Fahreignungsregister erfolgen wird, sofern die entsprechende Entscheidung rechtskräftig wird. Der Fahrerlaubnisinhaber ist also auf der Grundlage dieser Erkenntnisse und einer Auskunft aus dem Fahreignungsregister durchaus in der Lage einzuschätzen, welche Stufe des Fahreignungs-Bewertungssystems er erreicht hat. Darüber hinaus werden mit der nun gewählten Kombination aus Tattags- und Rechtskraftprinzip die Vorteile des Rechtskraftprinzips für den Beginn der Tilgungsfristen so weit wie möglich genutzt. Für alle Eintragungen beginnt der Ablauf der Tilgungsfrist einheitlich mit der Rechtskraft der entsprechenden Entscheidung. Unterschiedliche Verfahrensabläufe im Einzelfall und die Dauer von Rechtsmittelverfahren wirken sich auf die Tilgungsfrist nicht aus.

Zudem machen die Streichung der Tilgungshemmung und die festen Tilgungsfristen das System für die Betroffenen jedenfalls transparenter und nachvollziehbarer und fangen die Folgen des Tattagsprinzips so weit wie möglich wieder auf. Anstelle der bisherigen Tilgungsfristen, die wegen der Wirkung der Tilgungshemmung von der Ausprägung des Einzelfalles abhingen, werden nun feste Tilgungsfristen vorgesehen, und zwar für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (Drei-Punkt-Verstöße) zehn Jahre, für Straftaten im Übrigen (Zwei-Punkt-Verstöße) und für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Zwei-Punkt-Verstöße) fünf Jahre und für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Ein-Punkt-Verstöße) zwei Jahre. Für die verwaltungsbehördlichen Entscheidungen wird einheitlich eine Tilgungsfrist von zehn Jahren vorgesehen. Es sollen keine Hemmungsregelungen mehr gelten. Es bleibt dabei, dass Behörden und Gerichte ihre Entscheidungen unverzüglich an das KBA zu übermitteln haben, ohne dass ihnen dafür aber eine verbindliche Frist vorgegeben wird.

Außerdem soll auf die Eintragung ausländischer Entscheidungen über fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen verzichtet wer-

den, da solche Informationen dem KBA ohnehin nur zufällig zugehen und eine europäische Regelung, die insoweit Einheitlichkeit bewirken würde, weder besteht noch absehbar ist.

Wie bisher soll eine Unterrichtung der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch das KBA ab der ersten Stufe (Ermahnung) und bei Erreichen jeder weiteren Stufe des Bewertungssystems erfolgen. Unabhängig davon sollen die nach Landesrecht zuständigen Behörden nunmehr aber auch bei Delikten unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stets eine Mitteilung des KBA erhalten. Darüber hinaus sind mehrere weniger einschneidende Änderungen vorgesehen, etwa zur Gleichbehandlung der Löschung der Eintragungen bei Entziehung der Fahrerlaubnis und Verzicht auf die Fahrerlaubnis.

f) Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems

Es sollen – wie bisher – mehrere Maßnahmenstufen bei wiederholt auffälligen Fahrerlaubnisinhabern vorgesehen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems von der Speicherung der einzelnen Verstöße zu unterscheiden sind. Die Speicherung richtet sich – wie bisher – nach § 28 Absatz 3 StVG: Bereits eine einzige nur verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung wird im Fahreignungsregister eingetragen, auch bei Personen ohne Fahrerlaubnis. Für diese kann bei Bedarf, zum Beispiel bei Beantragung einer Fahrerlaubnis, so ebenfalls der Punktestand berechnet werden. Maßnahmen des Bewertungssystems sind dagegen solche, die nach § 4 StVG nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis getroffen werden sollen.

Folgende Reihung ist im neuen Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehen:

- Es wird eine Kategorie „Vormerkung“ (bis drei Punkte) eingeführt, die keine Maßnahmenstufe darstellt. Durch die Kategorie „Vormerkung“ soll den Inhabern einer Fahrerlaubnis deutlicher als bisher vermittelt werden, dass innerhalb der Vormerkung und bis zum Erreichen der ersten Stufe keine Maßnahmen gegen sie ergriffen werden. Es handelt sich um eine Art „sanktionslosen Warnschuss“, der deutlich machen soll, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zwar noch nicht dem Fahreignungs-Bewertungssystem unterliegt, aber dass er aufgrund seines Verkehrsverstoßes für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vorgemerkt worden ist. Innerhalb dieser Kategorie erfolgt auch keine gesonderte Unterrichtung des Fahrerlaubnisinhabers. Jedoch soll seitens der zuständigen Behörden der Länder

sichergestellt werden, dass jeder Bußgeldbescheid, der im Fahreignungsregister eingetragen wird, den Hinweis auf diese Eintragung und die zu erwartende Bewertung als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt oder besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten enthält.

- Als erste Maßnahmenstufe ist eine „Ermahnung“ als wiederholt auffälliger Fahrerlaubnisinhaber vorgesehen. Mit der Ermahnung wird zugleich eine Information des Inhabers einer Fahrerlaubnis über das System und die Aufforderung zur Verhaltenskorrektur erfolgen. Diese Stufe wird bei Erreichen von vier oder fünf Punkten ausgelöst. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis wird auf dieser Stufe außerdem auf die Möglichkeit hingewiesen, ein Fahreignungsseminar zu besuchen.
- Die zweite Maßnahmenstufe besteht in einer „Verwarnung“. Diese Stufe wird bei sechs oder sieben Punkten ausgelöst. Auf dieser Stufe wird die zwingende Teilnahme an einem Fahreignungsseminar angeordnet. Die Gestaltung des Fahreignungsseminars erfolgt auf der Grundlage eines Gutachtens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durch den Ordnungsgeber. Mit dem Gesetz werden bereits die Eckpunkte des Seminars festgelegt. Die genannte Untersuchung ist zu dem Ergebnis gelangt, dass ein modulares Konzept, das sich an der Art der begangenen Zuwiderhandlungen orientiert und neben der Vermittlung spezieller verkehrlicher Kenntnisse und Erfahrungen auch eine verkehrspsychologische Einflussnahme vorsieht, Verbesserungen des Verhaltens der Betroffenen erwarten lassen.
- Bei Erreichen von acht Punkten gilt der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ihm ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Alle Maßnahmenstufen müssen in jedem Einzelfall durchlaufen werden, bevor die Maßnahmen der jeweils nächsten Stufen ergriffen werden dürfen; dadurch wird dem Ansammeln von Punkten „auf einen Schlag“ (tatsächlichliche Begehung mehrerer Verstöße in kurzer Zeit) Rechnung getragen. Die Stufen sollen je nach Tilgung mehrfach durchlaufen werden, wenn sich der Punktestand nach einer tilgungsbedingten Reduktion wieder entsprechend kumuliert. Eine Ausnahme wird für das auf der zweiten Stufe anzuordnende Fahreignungsseminar vorgesehen. Die Maßnahmen der Stufen dürfen jeweils nur beim erstmaligen Erreichen eines der Punktestände der jeweiligen Maßnahmen-

stufe ergriffen werden und nicht nochmals, wenn durch einen weiteren Verstoß einer der weiteren Punktestände innerhalb der Maßnahmenstufe erreicht wird.

g) **Neuregelungen zum Fahreignungsseminar**

Der Gesetzentwurf enthält eine Neugestaltung der Interventionsmaßnahme, die gegenüber mehrfach auffälligen Verkehrsteilnehmern ergriffen wird. In den letzten Jahren wurde in verschiedenen Evaluationsstudien untersucht, auf welche Weise sich die Aufbau-seminare optimieren lassen und welchen Beitrag sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten (KOLBERT-RAMM, 2005; LEUTNER und LIEBERTZ, 2004). Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass bei den verwendeten Lehr-/Lernmethoden ein Optimierungsbedarf besteht und die Maßnahmeninhalte nicht durchgängig auf die Bedürfnisse der Seminarteilnehmer abgestimmt sind. Ein Nachweis für die Sicherheitswirksamkeit des bisher eingesetzten Maßnahmenkonzepts wurde nicht erbracht. Zum Beispiel kritisierten LEUTNER und LIEBERTZ (2004), dass unabhängig von der relativ hohen Zufriedenheit der Seminarteilnehmer mit dem Seminarangebot die von den Seminarleitern angewendeten Lehr-/Lernformen teilweise nicht geeignet seien, die im Seminarprogramm deklarierten Seminarziele insbesondere im Hinblick auf die Veränderung verkehrssicherheitsbezogener Einstellungen zu erreichen: Statt der Moderationsmethode, die vor allem bei großen Teilnehmergruppen unerwünschte gruppendynamische Wirkungen wie Polarisierungseffekte mit sich bringen kann, empfehlen LEUTNER und LIEBERTZ (2004) ein stärker individualisiertes methodisches Vorgehen, das der Heterogenität verkehrsauffälliger Kraftfahrer in Bezug auf ihre Lebenssituation, ihre Verkehrssicherheitseinstellungen und ihre Zuweisungsdelikte gerecht wird. Diese Position wird auch durch den neueren sozial- und einstellungspsychologischen Forschungsstand gestützt, der darauf hinweist, dass für die Erzielung von Einstellungsänderungen – an Stelle der Moderationsmethode – beispielsweise Methoden der „Persuasiven Kommunikation“ (DILLARD & PFAU, 2002) oder „Framing-Methoden“ (ELSTEIN, 1987) zum Einsatz kommen sollten.

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen aber andererseits auch, dass Sanktionen allein nur selten stabile Verhaltensänderungen bei den Betroffenen nach sich ziehen, weil ihnen durch Strafen lediglich das unerwünschte Verhalten anhand von Schadensfolgen verdeutlicht wird. Dies fördert zwar Vermeidungsstrategien, eröffnet jedoch nicht unbedingt Verhaltensalternativen (KINGSNORTH, 1991; ROTH, 2006). Effektive Interventionssysteme sollten die Betroffe-

nen daher nicht nur in ihrem Verhalten einschränken, sondern auch Angebote vorgeben, die bei der Wahl angemessener Verhaltensalternativen unterstützen. Daher kann auf eine Interventionsmaßnahme gegenüber mehrfach auffälligen Verkehrsteilnehmern nicht verzichtet werden, es ist aber geboten, das bisherige Konzept der Aufbau-seminare aufgrund der inzwischen erarbeiteten wissenschaftlichen Grundlagen weiterzuentwickeln.

Auch auf europäischer Ebene empfehlen die aufgrund entsprechender Forschungsaufträge der Europäischen Kommission durchgeführten wissenschaftlichen Studien den Einsatz einer Interventionsmaßnahme im Rahmen eines Systems zur Behandlung mehrfach auffälliger Verkehrsteilnehmer (VAN SCHAGEN UND MACHATA, 2012).

Bei der Gestaltung der Interventionsmaßnahme lässt sich der Gesetzentwurf auch von Anregungen leiten, die aus international zur Rehabilitation von Kraftfahrern eingesetzten Maßnahmen abgeleitet werden. Dabei fallen vor allen Dingen die Ergebnisse der Projekte „ANDREA“ und „DRUID“ ins Auge: In beiden Projekten wurden auf europäischer Ebene Interventionsmaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer analysiert, um diejenigen Faktoren herauszufinden, die effektive Maßnahmen kennzeichnen; darauf aufbauend wurden dann Empfehlungen zur Gestaltung künftiger Maßnahmen abgeleitet. Das Projekt ANDREA – d. h. „Analysis of Driver Rehabilitation Programmes“ – fokussierte auf die Analyse europäischer Rehabilitationsprogramme zur Einstellungs- und Verhaltensänderung verkehrsauffälliger Kraftfahrer (BARTL et al., 2002).

Die Analyseergebnisse belegen, dass Interventionsmaßnahmen dann besonders wirksam sind, wenn sie an die spezifischen Defizite der Zielgruppe angepasst sind und möglichst „maßgeschneidert“ angeboten werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass sich effektive Interventionsprogramme durch eine relativ kleine Gruppengröße bei den Teilnehmern und einen mehrwöchigen Interventionszeitraum auszeichnen. Die methodische Programmgestaltung soll insbesondere Anregungen zur Selbstreflexion bieten; zu diesem Zweck sollen sowohl pädagogische Diskussionen als auch psychotherapeutische Elemente eingesetzt werden. Weiterhin betonen die Autoren, dass erfolgreiche Interventionsmaßnahmen auf drei notwendigen Voraussetzungen beruhen:

- der fachlichen Professionalität derjenigen, welche die Maßnahme durchführen,
- der gesetzlichen Vorgabe maßnahmenfördernder struktureller Rahmenbedingungen und

- der effektiven Qualitätssicherung und Evaluation.

Der Gesetzentwurf verknüpft deshalb bei dem neuen Fahreignungsseminar die verkehrspädagogischen mit den verkehrspsychologischen Elementen der Verbesserung der Fahreignung durch zwei jeweils darauf gerichtete Teilmaßnahmen. Außerdem führt er die Qualitätssicherung ein, die entweder in Gestalt der behördlichen Überwachung oder eines von der Behörde zu genehmigenden Qualitätssicherungssystems vorgenommen wird.

Es ist vorgesehen, die Wirkung des neuen Fahreignungsseminars wissenschaftlich durch die BASt evaluieren zu lassen. Das dafür erforderliche Konzept wird unverzüglich nach dem Abschluss des gesetzgeberischen Verfahrens erarbeitet und umgesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Evaluierung mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird.

2. Änderung weiterer Gesetze

Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und die damit verbundene Umbenennung des Verkehrszentralregisters in das Fahreignungsregister ist die Anpassung des Fahrerregesetzes, des KBA-Gesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes, des Atomgesetzes, der Gewerbeordnung und der Strafprozessordnung erforderlich. Insbesondere sind Folgeänderungen aufgrund der Einführung des Fahreignungsseminars notwendig.

3. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) des Grundgesetzes (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert es, dass sowohl die Erkennung als auch der Umgang mit Fahrerlaubnisinhabern, die wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, bundeseinheitlich geregelt wird. Der Straßenverkehr gehört zu den Lebensbereichen, der über die Grenzen eines Landes hinausgeht und gerade nicht von örtlichen oder regionalen Besonderheiten einzelner Länder geprägt ist und auch nicht geprägt sein sollte. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein.

4. Gleichstellungspolitische Gesetzesfolgenabschätzung

Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen Frauen und Männer gleichermaßen.

5. Vereinbarkeit mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Zielen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er dient der Managementregel Nummer 4 „Gefahren

und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren für die menschliche Gesundheit in Form von Unfällen verbunden. Diese Gefahren lassen sich nicht völlig ausschalten, die Handlungsmaxime ist aber deren größtmögliche Verminderung. Das neue Fahreignungs-Bewertungssystem soll mit seiner Konzentration auf die Verkehrssicherheit und mit seinen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Fahrerlaubnisinhaber und hierdurch zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs beitragen. U. a. verfolgt der Gesetzentwurf im Indikationsbereich Nummer 15 „Kriminalität“ das Nachhaltigkeitspostulat, die persönliche Sicherheit weiter zu erhöhen, und das Ziel, die Anzahl der Straftaten zu senken. Fahrerlaubnisinhaber sollen durch die Maßnahmen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems und insbesondere durch das neue Fahreignungsseminar besser zur Einhaltung der Verkehrsregeln angehalten werden. Weiteren Regelverstößen (Straftaten wie Ordnungswidrigkeiten) soll hierdurch vorgebeugt werden.

B. Kosten/Einnahmen

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

Die Änderungen der Gesetze und Verordnungen im Rahmen der Reform des Verkehrszentralregisters und dessen Überleitung zum neuen Fahreignungsregister (FaER) beeinflussen die notwendigen einmaligen und jährlichen Aufwendungen – in zeitlicher und finanzieller Hinsicht – für die Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung. Durch die Änderungen bzgl. der im FaER zu erfassenden Verstöße kommt es voraussichtlich zu einem Anstieg der Personen, die im FaER in den einzelnen Maßnahmenstufen registriert sein werden. Die mengenmäßige Änderungen des Personenbestandes im FaER und die teils neu gestalteten Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems führen im Ergebnis zu den folgenden Änderungen des Erfüllungsaufwands der o. g. Gruppen.

a) Bürgerinnen und Bürger

Durch die Überführung der bisherigen Punkte in das neue FaER ändert sich die Eingruppierung der bereits erfassten Bürgerinnen und Bürger in den Stufen des Fahreignungs-Bewertungssystems nicht. Grundsätzlich setzt die Ermittlung des Erfüllungsaufwands für Gesetzesvorhaben normgerechtes Verhalten der Bürgerinnen und Bürger voraus. Somit würde sich für die Gruppe der Bürgerinnen und Bürger keine zusätzliche Belastung durch die VZR-Reform ergeben. Aus Gründen der realitätsnahen Abbildung der prognostizierten Entwicklung der Fallzahlen im künftigen FaER und der Konsistenz zur Ermittlung eines wahrscheinlichen Mehraufwands bei den Fahrerlaubnisbehörden durch die steigende Zahl an Maßnahmen (s. Kapitel

zur Verwaltung) wird eine Berechnung der Belastung der zusätzlich in den Maßnahmenstufen auffälligen Bürgerinnen und Bürger durchgeführt.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Die Realisierung der VZR-Reform bedeutet einen einmaligen Mehraufwand von ca. 9,5 Mio. Stunden und 195 000 Euro. Des Weiteren kommt es zu einer jährlichen Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger von ca. 132 000 Stunden sowie von ca. 20,1 Mio. Euro.

Darstellung der Fallzahlen

Der einmalige Umstellungsaufwand betrifft die bereits beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) registrierten Bürgerinnen und Bürger.

Die für die Ermittlung des jährlichen Erfüllungsaufwands bei den Bürgerinnen und Bürgern zugrunde liegende Fallzahl basiert auf Berechnungen des KBA bzgl. der bisherigen sowie der erwarteten Fallzahlen in den jeweiligen Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems:

1. Stufe: schriftliche Ermahnung durch Fahrerlaubnisbehörde (FeB)
2. Stufe: Verwarnung und Anordnung eines Aufbau- (alt) bzw. Fahreignungsseminars (neu)
3. Stufe: Verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis (Entziehung) aufgrund 8- (neu) bzw. 18-Punkte-Grenze (alt).

Folgende Veränderungen der Personen in den Maßnahmenstufen werden durch das KBA prognostiziert bzw. basieren auf eigenen Schätzungen:

Fallgruppe	Anzahl nach VZR (alt)	Anzahl nach FaER (neu)	Veränderung
Personen im Bestand gesamt	11.700.000	11.466.000	–234.000
Personen in der 1. Maßnahmestufe	200.000	254.000	54.000
Personen in der 2. Maßnahmestufe	25.000	40.500	15.500
Personen in der 3. Maßnahmestufe	5.000	5.100	100
Verwaltungsbehördliche Entziehung: einer Anordnung nicht nachgekommen	4.000	6.480	2.480
Freiwillige Teilnahme an Seminar/Schulung	15.500	0	–15.500
Freiwillige Teilnahme an Verkehrspsychologischer Beratung	3.700	0	–3.700

Anträge auf Neuerteilung der FE nach Entziehung aufgrund Erreichens der Punktegrenze	5.000	5.100	100
Anträge auf Neuerteilung der FE nach Entziehung aufgrund Nichtteilnahme Seminar/Schulung	4.000	6.480	2.480

Basierend auf Erfahrungswerten aus Fahrerlaubnisbehörden stellen nahezu alle Personen, denen aufgrund des Mehrfachtäter-Punktsystems die Fahrerlaubnis (Fe) entzogen wurde, einen Antrag auf Neuerteilung. Analog zu den Entziehungen wegen Nichtteilnahme an einer Schulung steigt damit auch die Zahl der Personen an, die eine Teilnahmebescheinigung beim Antrag auf Neuerteilung der Fe vorlegen.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aus der zusätzlichen Zahl an Zuwiderhandelnden in den jeweiligen Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems.

1. Maßnahmenstufe

(Schriftliche Ermahnung durch die FeB gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 1 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 StVG -alt-]):

Der zeitliche Aufwand für die Bearbeitung der schriftlichen Ermahnung wird basierend auf dem Leitfaden Erfüllungsaufwand auf insgesamt 11 Minuten pro Fall geschätzt. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser Zeitaufwand durch die VZR-Reform nicht ändert.

Der Sachaufwand für die Bearbeitung der Ermahnung kann aufgrund der Geringfügigkeit vernachlässigt werden.

Durch die zusätzliche Zahl an schriftlichen Ermahnungen von 54 000 pro Jahr entsteht ein zusätzlicher Zeitaufwand für die Bürgerinnen und Bürger in der 1. Maßnahmenstufe i. H. v. 9 900 Stunden pro Jahr ($54\,000 \times 11/60 \text{ h} = 9\,900 \text{ h}$)

2. Maßnahmenstufe

Verwarnung und Anordnung einer Schulung gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 2 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 StVG -alt-]):

Der bisherige zeitliche Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger beträgt pro Fall ca. 867 Minuten und wird im neuen System auf 706 Minuten geschätzt (–159 Minuten).

Nach einer Internetrecherche der Preise verändern sich die Sachkosten von bisher 245,60 Euro auf neu ca. 645,60 Euro (+ 400,00 Euro) bedingt durch veränderte Seminarkosten:

Maßnahmeteil	Zeit/Betrag (alt)	Zeit/Betrag (neu)
<u>Zeitlicher Aufwand</u>		
Gruppensitzungen Fahrschule	(4 × 135 =) 540 Minuten	(2 × 90 =) 180 Minuten
Einzelsitzungen Verkehrspsycholo- gischer Berater	-	(3 × 60 =) 180 Minuten
Hausaufgaben	-	120 Minuten
Fahrprobe à 90 Minuten	90 Minuten	-
Anfahrt Fahrschule (eigene Schätzung)	(5 × 40 =) 200 Minuten	200 Minuten
Auswertung Anordnung der FeB	37 Minuten	28 Minuten
Gesamt	867 Minuten	708 Minuten
<u>Sachaufwand</u>		
Seminarkosten (Internetrecherche)	200,00 €	600,00 €
Fahrtkosten (eigene Schätzungen)	45,00 €	45,00 €
Sonstige Kosten (Porto etc.)	0,60 €	0,60 €
Gesamt	245,60 €	645,60 €

Bei einer prognostizierten zusätzlichen Anzahl von 15 500 Personen in dieser Maßnahmestufe, von denen entsprechend KBA-Schätzungen 16 Prozent (2 480 Personen) der Anordnung zur Teilnahme an der Schulung nicht nachkommen werden (Fallzahl = 13 020), ergibt sich pro Fall eine neue Belastung i. H. v. 708 Minuten und 645,60 Euro Sachkosten (insgesamt 153 636 Stunden, 8 405 712 Euro).

Für die bisherige Personenzahl in dieser Maßnahmestufe (25 000) (Fallzahl abzüglich der o. g. 16 Prozent Nichtteilnehmer = 21 000), ergibt sich durch die Änderung der Schulungsstruktur pro Fall eine Verringerung der zeitlichen Belastung i. H. v. 159 Minuten und eine Mehrbelastung von 400,00 Euro bei den Sachkosten (insgesamt ca. –55 650 Stunden, 8 400 000 Euro).

In der 2. Maßnahmestufe kommt es somit für die Bürgerinnen und Bürger zu einem Mehraufwand von 97 986 Stunden und 16,8 Mio. Euro.

3. Maßnahmenstufe

(Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 3 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 StVG -alt-]):

In dieser Maßnahmenstufe ist die FeB aufgrund verschiedener Fallkonstellationen verpflichtet, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Der

zeitliche Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger setzt sich aus dem Beratungsbedarf und den verschiedenen Bearbeitungsschritten zusammen und stellt sich wie folgt dar:

Maßnahmeart	Zeit (alt)	Zeit (neu)	Veränderung
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	35 Min.	25 Min.	–10 Min.
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar/der Schulung oder negativem Fahr-eignungsgutachten	29 Min.	25 Min.	– 4 Min.

Die Sachkosten werden mit 0,60 Euro angesetzt. Durch die VZR-Reform verringert sich der zeitliche Aufwand (einfachere Bearbeitung aufgrund einfacherer Regelungen). Insgesamt belaufen sich der Zeit- und Sachaufwand einer Entziehung der Fe auf 25 Minuten und 0,60 Euro pro Fall.

Die Fallzahlen entwickeln sich nach KBA-Schätzungen wie folgt:

Entziehungen aufgrund des Erreichens der Punktegrenze: + 100,

Entziehungen aufgrund der Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung: + 2 480

Der Erfüllungsaufwand für diese Fallgruppen gestaltet sich wie folgt:

Maßnahmeart	Fallzahl	Änderung Zeitaufwand	Änderung Sachkosten
<u>Änderung aufgrund des neuen Bearbeitungsaufwandes im „Bestand“</u>			
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	5.000	–10 Min.	
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar/der Schulung oder negativem Fahr-eignungsgutachten	4.000	–4 Min.	
<u>Änderungen aufgrund der Erhöhung der Fallzahlen</u>			
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	100	25 Min.	0,60 €
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar/der Schulung	2.480	25 Min.	0,60 €
Gesamt	2.580	25 Min.	0,60 €

Die Vereinfachungen durch das neue Fahr-eignungs-Bewertungssystem führen bei der bisherigen Anzahl an Entziehungen zu einer zeit-

lichen Entlastung von insgesamt 1 100 Stunden (Entziehung wg. Erreichens der Punktegrenze –833 h pro Jahr und bei den bisherigen Entziehung wg. der Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung –267 h). Für die zusätzlichen Entziehungsfälle ergibt sich eine zeitliche Mehrbelastung von 1 075 Stunden und zusätzliche Sachkosten i. H. v. 1 548 Euro.

Insgesamt ergibt sich bei den Entziehungen eine jährliche zeitliche Entlastung für die Zuwiderhandelnden von ca. 25 Stunden und eine jährliche finanzielle Mehrbelastung 1 548 Euro.

Neuerteilung der FE und Fahreignungsüberprüfungen:

Resultierend aus den Veränderungen bei den Entziehungen steigt die Zahl an Anträgen auf eine Neuerteilung der Fe. Der Zeit- und Sachaufwand wird unterschieden für Antragstellungen mit positivem bzw. negativem Gutachten der Medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) und Anträgen auf Neuerteilung wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung. Die MPU selber dauert mit Wartezeiten vor Ort in der Begutachtungsstelle ca. 4 Stunden (Internetrecherche). Der Zeitaufwand umfasst gem. Leitfaden Erfüllungsaufwand die Wegezeiten, die Bearbeitung des Antrags und Beratung in der FeB und beträgt für eine Neuerteilung der FE mit positivem Gutachten insgesamt 404 Minuten pro Fall sowie bei Neuerteilungsverfahren mit negativem Gutachten zusätzlich 379 Minuten (gesamt 783 Minuten).

Die Neuerteilung aufgrund der Entziehung wegen Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung erfolgt erst nach Absolvierung des Seminars. Insgesamt müssen hier 954 Minuten (altes Seminar) bzw. 804 Minuten (neues

Fahreignungsseminar) pro Fall angesetzt werden. Die Sachkosten variieren analog zu den Wegezeiten in Abhängigkeit der Anzahl an Fahrten zu den jeweiligen Institutionen.

Aufgrund der ermittelten Zeitwerte und Sachkosten pro Fall und den zugrunde gelegten Fallzahlen für Anträge auf Neuerteilungen wegen vorangegangener Entziehung ergibt sich folgender jährliche Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger. In den Fällen, bei denen ein Gutachten erforderlich ist (Neuerteilungen wg. Erreichens der Punktegrenze) wird von einer Quote von 38 Prozent an negativen Gutachten ausgegangen (s. o.). Dies bedeutet, dass von den zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichens der Punktegrenze (100) 62 Fälle mit einem Zeitaufwand von 404 Minuten und Sachaufwands von 27 Euro pro Fall bewertet werden. 38 Fälle erhalten im ersten Versuch ein negatives Gutachten und müssen den Verwaltungsprozess erneut durchlaufen und werden daher mit 783 Minuten (404 Min. + 379 Min.) und 45 Euro Sachkosten pro Fall angesetzt. Für die zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nichtteilnahme an der angeordneten Schulung (2 480) werden ca. 804 Minuten angesetzt. Die bisherigen Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nichtteilnahme an der angeordneten Schulung (4 000) werden durch die Vereinfachungen des Seminars pro Fall um 150 Minuten kürzer, aber auch aufgrund der neuen Seminarstruktur 400 Euro teurer. Die Neuerteilung aufgrund eines negativen Gutachtens im Zuge der Fahreignungsüberprüfung beträgt insgesamt 718 Minuten (314 Min. + 404 Min.), da ein Antrag auf Neuerteilung gestellt werden muss.

Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für Neuerteilungen der Fe und Fahreignungsüberprüfungen						
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in €)
1.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund von Entziehung wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit positivem Gutachten	404	27,00	62	417	1.674
2.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund von Entziehung wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit negativem Erstgutachten	783	45,00	38	496	1.710
3.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung	804	663,00	2.480	33.232	1.644.240
4.	Änderung der bisherigen Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung	– 150	400,00	4.000	– 10.000	1.600.000
Summe					24.145	3.247.624

Für die Neuerteilungen der Fe nach Entziehung ergibt sich ein Anstieg des jährlichen Zeitaufwands von ca. 24 000 Stunden und des Sachaufwands von ca. 3,2 Mio. Euro.

Für die sich nicht normgerecht verhaltenden Bürgerinnen und Bürger ergibt sich insgesamt durch die VZR-Reform ein jährlicher Anstieg des Zeitaufwands von ca. 132 000 Stunden sowie der Sachkosten von ca. 20 Mio. Euro.

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger			
	Vorgabe/Prozess	Zeitaufwand in Stunden	Sachaufwand in €
1.	Ermahnungen (1. Maßnahmenstufe)	9.900	0
2.	Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen (2. Maßnahmenstufe)	97.986	16.805.712
3.	Entziehungen der Fe durch die FeB (3. Maßnahmenstufe)	-25	1.548
4.	Neuerteilungen der Fe durch die FeB	24.145	3.247.624
	Summe jährlicher Aufwendungen	132.006	20.054.88

Neben den Sachkosten muss auch ein Anstieg der Gebührenzahlungen durch die Zuwiderhandelnden getragen werden (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Nach der Umsetzung der Reform wird damit gerechnet, dass sich die bereits im VZR mit Punkten registrierten Personen mit dem neuen Fahreignungs-Bewertungssystem auseinandersetzen. Von den derzeit ca. 11,7 Mio. im VZR enthaltenen Bürgerinnen und Bürgern sind etwa 20 Prozent ohne Punkte registriert (Angaben des KBA). Es wird davon ausgegangen, dass sich die restlichen ca. 9,36 Mio. Personen mit frei zugänglichen Informationen über die Änderung der Gesetzeslage vertraut machen (Zeitaufwand pro Person ca. 60 Min. – eigene Schätzung). Dies ergibt einen einmaligen Aufwand von 9,36 Mio. Stunden. Darüber hinaus wird einmalig der Beratungsbedarf seitens der Bürgerinnen und Bürger ansteigen. Da ein Großteil der registrierten Nutzer mit Beratungsbedarf sich mit den FeB oder dem KBA auch ohne VZR-Reform in Verbindung gesetzt hätte, wird davon ausgegangen, dass nur die derzeit ca. 230 000 Personen aus den Maßnahmenstufen 1 bis 3 akuten telefonischen Beratungsbedarf in der Umstellungsphase haben. Bei einem geschätzten Aufwand von ca. 20 Minuten pro Fall ergibt sich hier ein

Mehraufwand von ca. 76 700 Stunden. Letztlich wird nach Schätzungen des KBA damit gerechnet, dass im ersten Jahr der Umstellung 300 000 zusätzliche Anträge auf Privatauskunft durch die Bürgerinnen und Bürger gestellt werden. Bei einem geschätzten Aufwand von ca. 10 Minuten und 0,65 Euro Sachkosten pro Fall ergibt sich hier ein Mehraufwand von 50 000 Stunden und 195 000 Euro. Insgesamt entsteht durch die VZR-Reform ein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger von ca. 9,5 Mio. Stunden und ca. 195 000 Euro Sachkosten.

b) Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus inhaltlichen und zeitlichen Änderungen von Tätigkeiten betroffener Wirtschaftsbereiche. Die Änderungen der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der VZR-Reform betreffen grundsätzlich die Wirtschaftstätigkeit der Fahrschulen und der verkehrspsychologischen Berater.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Insgesamt ergibt sich für die Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater) durch die Überführung der Aufbau-seminare bzw. verkehrspsychologischen Beratungen in das neue Fahreignungsseminar ein Mehraufwand für Personal von ca. 6,3 Mio. Euro und für Sachkosten von ca. 1,3 Mio. Euro. Einmaliger Erfüllungsaufwand aufgrund von Schulungsmaßnahmen fällt bei den Fahrlehrern i. H. v. 4,8 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 1,8 Mio. Euro für Sachkosten und bei den verkehrspsychologischen Beratern i. H. v. ca. 519 000 Euro für Personal und ca. 194 000 Euro für Sachkosten an. Die Änderungen des Personal- und Sachaufwands werden auch durch entsprechende Einnahmeänderungen begleitet, die unter „Weitere Kosten“ dargestellt sind.

Darstellung der Fallzahlen:

Es wird davon ausgegangen, dass dieselbe Zahl an berechtigten Fahrschulen für Aufbau-seminare auch künftig die Fahreignungsseminare anbieten werden. Laut Auskunft der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände besitzen 6 000 Fahrschulen eine solche Berechtigung. Es wird damit gerechnet, dass pro berechtigte Fahrschule ein Fahrlehrer die Durchführung der Seminare absolviert, insgesamt 6 000 Fahrlehrer. Laut Angaben des Registers der amtlichen anerkannten verkehrspsychologischen Berater sind in Deutschland rd. 645 verkehrspsychologische Berater tätig.

Die nachfolgenden Berechnungen stützen sich auf die prognostizierten Fallzahlen in den Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems (s. Bürgerinnen und Bürger).

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Der jährliche Erfüllungsaufwand entsteht aufgrund der Überführung der Aufbau-seminare und verkehrspsychologischen Beratungen in die Maßnahme Fahreignungsseminar und betrifft die Wirtschaftsbereiche Fahrschulen

und verkehrspsychologische Berater. Nach bisheriger Gesetzeslage besteht das Aufbau-seminar aus vier Gruppensitzungen mit einer Teilnehmerzahl von ca. 12 Personen und einer Dauer pro Sitzung von 135 Minuten zu-züglich einer Fahrprobe von insgesamt 90 Minuten für drei Personen (30 Min. Fahrtzeit pro Teilnehmer). Somit ergeben sich pro Jahr 12 167 Termine (36 500 Teilnehmer pro Jahr/12 Teilnehmer pro Sitzung $\times$ 4 Sitzungen pro Aufbau-seminar = 12 167). Bei 135 Minuten für die Durchführung eines Sit-zungstermins und 35 Minuten Vor- bzw. Nachbereitungszeit pro Seminarteilnehmer ergibt sich insgesamt ein Zeitaufwand von ca. 113 000 Stunden pro Jahr ((135 Min. + (35 Min. $\times$ 12 Teilnehmer = 420 Min.))/60 $\times$ 12 167 = 112 544 h). Hinzu kommt ein Zeitaufwand i. H. v. 18 250 Stunden für die Fahrproben im Rahmen des Aufbau-seminars ((36 500 $\times$ (30 Min./60) = 18 250 h). Insgesamt beträgt der Zeitaufwand für die Durchführung des bis-herigen Aufbau-seminars 130 794 Stunden.

Die edukative Teilmaßnahme im Rahmen des Fahreignungsseminars wird künftig aus zwei Modulen à 90 Min. bestehen. Die Gruppen-größe kann dabei maximal 3 Teilnehmer be-tragen. Bei künftig 34 020 Teilnehmern (40 500 Anordnungen abzgl. 16 % = 6 480 Nicht-Teil-nehmer) ergeben sich 22 680 Termine pro Jahr (34 020 Teilnehmer pro Jahr/3 Teilneh-mer pro Sitzung $\times$ 2 Sitzungen pro Fahreignungsseminar = 22 680). Bei 90 Minuten Durchführungszeit und 45 Minuten Vor- und Nachbereitungszeit pro Teilnehmer ergibt sich ein neuer jährlicher Zeitaufwand von 85 050 Stunden ((90 Min. + (45 Min. $\times$ 3 Teilnehmer) = 135 Min.)/60 $\times$ 22 680 = 85 050 h). Ins-gesamt führt die Einführung des Fahreignungs-seminars zu einem Rückgang des Zeitauf-wands von 45 744 Stunden pro Jahr (130 794 h – 85 050 h). Wird ein Stundensatz von 50 Euro für den Seminarleiter zugrunde gelegt (s. Sturz-becher et al., 2012, unveröffentlicht), kommt es zu einem Rückgang der Personalkosten der Fahrschulen i. H. v. ca. 2,3 Mio. Euro (45 744 h $\times$ 50 Euro/h = 2 287 200 Euro) für die Durch-führung der Seminare. Darüber hinaus unter-liegen die Seminarleiter neuerdings im Rahmen ihrer Fortbildungspflicht einem einjährigen Turnus nach dem Erwerb der Erstqualifizierung. Bislang umfasste die vorgeschriebene Fort-bildung eine dreitägige Schulung alle vier Jahre. Die tägliche Fortbildungsdauer um-fasst jeweils 8 Unterrichtseinheiten à 45 Mi-nuten. Durch den einjährigen Turnus erhöht sich der jährliche Zeitaufwand für die Fort-bildung um 90 Minuten pro Seminarleiter ((8 $\times$ 45 Min.) $\times$ 3/4 Jahre = 270 Min. pro Jahr (alte Regelung) vs. 8 $\times$ 45 Min. = 360 Min. pro Jahr (neue Regelung)). Dies führt zu höheren Personalkosten der Fahrschulen für die künf-tige Fortbildung i. H. v. 450 000 Euro (90 Min./60 $\times$ 50 Euro/h = 75 Euro $\times$ 6 000 = 450 000 Euro).

Insgesamt ergibt dies einen Rückgang der Personalaufwendungen von ca. 1,8 Mio. Euro (–2 287 200 Euro + 450 000 Euro = –1 837 200 €).

Für die Berechnung des Rückgangs der Sachkosten wird davon ausgegangen, dass Overheadkosten i. H. v. 20 Prozent der Personalkosten für die Nutzung der Fahr-schulräumlichkeiten, der Verwendung von Lehr- und Lernmitteln etc. angemessen sind (s. Sturzbecher et al., 2012) (2 287 200 Euro $\times$ 0,2 = 457 440 Euro). Darüber hinaus ent-fallen die Sachkosten für die Durchführung der Fahrproben. Dabei wird angenommen, dass im Rahmen einer durchschnittlichen Fahrprobe von 90 Minuten Dauer 45 km zu-rückgelegt wurden (45 km $\times$ 0,30 Euro/km $\times$ 12 167 Fahrproben = 164 255 Euro).

Die Kosten der Überwachung der Durchfüh-rung der Aufbau-seminare, die bislang in einem zweijährigen Turnus vorgeschrieben ist, ändern sich nicht. Letztlich unterliegen die Seminarleiter nach neuem Recht im Rahmen ihrer Fortbildungspflicht einem einjährigen Turnus nach dem Erwerb der Erstqualifizie-rung. Bislang umfasste die vorgeschriebene Fortbildung eine dreitägige Schulung alle vier Jahre, die rd. 350 Euro kostete (Internetre-cherche). Die bisherigen Schulungskosten ergeben auf vier Jahre und die Anzahl an Fahrlehrern umgelegt Sachkosten i. H. v. 525 000 Euro pro Jahr (350 Euro/4 Jahre $\times$ 6 000 = 525 000 Euro pro Jahr). Bei ange-nommenen Schulungskosten von ca. 117 Euro pro Tag (350 Euro/3 = 117 Euro) er-geben sich nach der Neuregelung Sachkos-ten i. H. v. 702 000 Euro pro Jahr (117 Euro $\times$ 6 000 = 702 000 Euro pro Jahr). Durch die neuen Fortbildungsvorschriften ergibt sich somit für die Fahrschulen eine Erhöhung der Sachkosten von ca. 177 000 Euro pro Jahr (702 000 Euro – 525 000 Euro = 177 000 Euro).

Insgesamt ergibt sich für die Fahrschulen ein Rückgang des jährlichen Sachaufwands i. H. v. ca. 445 000 Euro (177 000 Euro – 164 255 Euro – 457 440 Euro = –444 695 Euro).

Nach der bisherigen Gesetzeslage haben derzeit Zuwiderhandelnde in der 2. Maßnah-menstufe die Möglichkeit, an einer verkehrs-psychologischen Beratung teilzunehmen, wenn innerhalb der letzten fünf Jahre bereits ein Aufbau-seminar absolviert wurde. Der Zeitaufwand für eine verkehrspsychologi-sche Beratung beträgt im Durchschnitt 4 Stunden inkl. Vor- und Nachbereitung (s. BDP 2011). Durch den Wegfall der 3 700 frei-willigen verkehrspsychologischen Beratun-gen pro Jahr ergibt sich damit eine zeitliche Entlastung von 14 800 Stunden (3 700 $\times$ 4 h = 14 800 h). Die verkehrspsychologische Teil-maßnahme des Fahreignungsseminars um-fasst zukünftig drei Einzelsitzungen à 60 Minuten. Hinzu kommen noch Vor- und Nach-bereitungszeiten von ca. 45 Minuten pro Teil-

nehmer und Sitzung. Dies ergibt bei einer Teilnehmerzahl von 34 020 einen Zeitaufwand von ca. 179 000 Stunden ($105 \text{ Min.}/60 \times 3 \text{ Sitzungen} \times 34 020 \text{ Teilnehmer} = 178 605 \text{ h}$). Bei einem Stundenlohnsatz i. H. v. 50,30 Euro (s. Leitfaden Erfüllungsaufwand, Bereich Gesundheits- und Sozialwesen) errechnet sich ein jährlicher Mehraufwand für Personal der verkehrspsychologischen Berater von ca. 8,2 Mio. Euro ($178 605 \text{ h} - 14 800 \text{ h} = 163 805 \times 50,30 \text{ Euro/h} = 8 239 392 \text{ Euro}$).

Darüber hinaus muss ein anerkannter verkehrspsychologischer Berater bislang im zweijährigen Turnus eine Fortbildung oder Praxisberatung im Umfang von 16 Stunden absolvieren. Gemäß der Neuregelung muss jeder verkehrspsychologische Berater jedes Jahr eine Fortbildung im Umfang von mindestens 6 Stunden nachweisen. Daraus resultiert pro verkehrspsychologischem Berater jährlich eine zeitliche Entlastung von 2 Stunden ($16 \text{ h}/2 \text{ Jahre} = 8 \text{ h pro Jahr vs. } 6 \text{ h pro Jahr}$). Dadurch gehen die Personalkosten für Fortbildung insgesamt um ca. 65 000 Euro pro Jahr zurück ($2 \text{ h} \times 50,30 \text{ Euro/h} \times 645 = 64 887 \text{ Euro}$). Insgesamt ergibt sich eine jährliche Mehrbelastung für Personal i. H. v. ca. 8,2 Mio. Euro ($8 239 392 \text{ Euro} - 64 887 \text{ Euro} = 8 174 505 \text{ Euro}$).

Bei der Berechnung der Sachkosten wird wieder von einer Overhead-Pauschale von 20 Prozent der Lohnkosten ausgegangen. Somit kann ein Mehraufwand der Sachkosten für die geschäftsmäßige Infrastruktur und Räumlichkeiten sowie Dokumentationsmaterialien kalkuliert ($8 239 392 \times 0,2 = 1 647 878 \text{ Euro}$) werden. Darüber hinaus muss ein anerkannter verkehrspsychologischer Berater bislang im zweijährigen Turnus eine Fortbildung oder Praxisberatung im Umfang von 16 Stunden absolvieren und die Fortschreibung als amtlich anerkannter Berater beantragen. Werden die Kosten für eine solche Fortbildung (450 Euro laut Angaben der Deutschen Psychologen Akademie) und die Kosten für die Fortschreibung der Anerkennung (215 Euro, laut Qualitätssicherungssystems BDP 2012) auf die Jahre und die Anzahl der verkehrspsychologischen Berater (Fallzahl 645) umgelegt, ergibt sich eine derzeitige Belastung von ca. 214 000 Euro pro Jahr ($665 \text{ Euro}/2 \text{ Jahre} \times 645 = 214 463 \text{ Euro}$). Gemäß der Neuregelung muss jeder verkehrspsychologische Berater jedes Jahr eine Fortbildung im Umfang von mindestens 6 Stunden nachweisen. Darüber hinaus müssen sich die verkehrspsychologischen Berater künftig jedes zweite Jahr einer Vor-Ort-Prüfung durch den Träger eines Qualitätssicherungssystems unterziehen. Wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die eintägige Fortbildung der Hälfte der derzeitigen Kosten für ein Weiterbildungsseminar betragen ($450 \text{ Euro}/2 = 225 \text{ Euro}$) und die Überwachungskosten ähnlich den der-

zeitigen Kosten für die Überwachung der Aufbau-seminare sind (498,60 Euro, s. Sturzbecher et al. 2012), ergeben sich nach der Neuregelung jährlich Sachkosten i. H. v. ca. 306 000 Euro ($((498,60 \text{ Euro}/2 + 225 \text{ Euro}) \times 645 = 305 924 \text{ Euro})$). Im Saldo ergibt sich ein Anstieg der Sachkosten pro Jahr für Fortbildung und Überwachung von ca. 91 000 Euro ($305 924 \text{ Euro} - 214 463 \text{ Euro} = 91 461 \text{ Euro}$). Insgesamt kommt es zu einem Anstieg der Sachkosten für die verkehrspsychologischen Berater pro Jahr von ca. 1,7 Mio. Euro ($1 647 878 \text{ Euro} + 91 461 \text{ Euro}$).

Damit entsteht für die Wirtschaft ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 6,4 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 1,3 Mio. Euro für Sachkosten.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Ermittlung des einmaligen Erfüllungsaufwands werden die Umstellungskosten der einzelnen Wirtschaftsbereiche auf die Neuregelungen des Fahreignungsbewertungs-Systems herangezogen. Grundsätzlich betroffen sind die Fahrschulen und verkehrspsychologischen Berater. Es wird wie oben davon ausgegangen, dass 6 000 Fahrschulen eine Seminarberechtigung besitzen und dass pro berechtigte Fahrschule ein Fahrlehrer die Durchführung der Seminare absolviert. Um auch zukünftig die Fahreignungsseminare anbieten zu können, müssen die Seminarleiter über die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Lerninhalte der edukativen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars geschult werden. Die Schulung der bisherigen ASP-Seminarleiter erfolgt in einer zweitägigen Anschlussqualifizierung (s. Sturzbecher et al. 2012). Wird der o. g. Lohnkostensatz von 50 Euro/h für die Seminarleiter angesetzt, ergibt sich damit ein einmaliger Personalaufwand für die Fahrlehrer von 4,8 Mio. Euro ($6 000 \times 16 \text{ h} \times 50 \text{ Euro/h} = 4 800 000 \text{ Euro}$). Hinzu kommen noch geschätzte Sachkosten für die Teilnahmegebühr (eigene Schätzung 300 Euro) des Fortbildungskurses i. H. v. 1,8 Mio. Euro ($6 000 \times 300 \text{ Euro} = 1 800 000 \text{ Euro}$).

Für die Schulung der ca. 645 in Deutschland tätigen verkehrspsychologischen Berater werden analog zur Schulung der Fahrlehrer zwei Tage für eine Fortbildung über das neue Fahreignungs-Bewertungssystem angesetzt. Bei Lohnkosten von 50,30 Euro/h (s. Leitfaden Erfüllungsaufwand) ergibt sich damit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 519 000 Euro ($645 \times 16 \text{ h} \times 50,30 \text{ Euro/h} = 519 096 \text{ Euro}$). Hinzu kommen noch geschätzte Sachkosten für die Teilnahmegebühr (eigene Schätzung 300 Euro) des Fortbildungskurses i. H. v. 193 500 Euro ($645 \times 300 \text{ Euro} = 193 500 \text{ Euro}$). Insgesamt ergibt sich für die Wirtschaft ein einmaliger Erfüllungsaufwand i. H. v. 5,3 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 2 Mio. Euro für Sachkosten.

c) Verwaltung

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung ist zu unterscheiden zwischen dem jährlichen Zeit- und Sachaufwand, der in den Fahrerlaubnisbehörden (Länder/Kommunen) durch Veränderungen des zeitlichen Aufwands für einzelne Tätigkeiten und der geänderten Fallzahlen durch die neuen Vorgaben anfällt, und dem jährlichen Erfüllungsaufwand der beim KBA (Bund) durch die VZR-Reform sowie die Umstellung auf Vollautomatisierung und elektronische Registerführung resultiert.

Darüber hinaus wird der einmalige Erfüllungsaufwand in den Verwaltungsbehörden des Bundes (KBA) und der Länder/Kommunen (Fahrerlaubnis-, Bußgeldbehörden) zur Umstellung des VZR auf das FaER einschließlich der Vollautomatisierung beim KBA bestimmt.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Der gesamte Personal- und Sachaufwand in den Verwaltungsbehörden für die Umsetzung der VZR-Reform und die Umstellung auf ein vollautomatisiertes FaER beim KBA gestaltet sich wie folgt:

Die Realisierung der VZR-Reform und Umstellung auf Vollautomatisierung/elektronische Registerführung im KBA bedeutet über alle Verwaltungsbehörden einen einmaligen Mehraufwand von ca. 9 Mio. Euro und eine jährliche Entlastung (teilweise ab 2021) von ca. 633 000 Euro. Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Darstellung der Fallzahlen:

Im Rahmen der Verwaltung wird zwischen den Fallgruppen für die Bundes- und Länder/Kommunalverwaltung unterschieden.

Kommunen:

Nach Angaben des KBA gibt es bundesweit ca. 634 Fahrerlaubnisbehörden und 1 276 Bußgeldstellen.

Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Eigene Befragungen von verschiedenen Fahrerlaubnisbehörden und Bußgeldstellen ergaben ein zu schulendes Personal von ca. 6 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pro FeB; insgesamt rd. 3 800 Personen. Das Personal in den Bußgeldstellen muss laut Angaben der befragten Behördenleiter nicht geschult werden.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung aufgrund der VZRM-Reform und der Umstellung auf Vollautomatisierung/elektronische Registerführung im KBA in €				
Vorgabe/Prozess	Personalaufwand jährlich	Personalaufwand einmalig	Sachaufwand jährlich	Sachaufwand einmalig
1. Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen in den FeB		1.855.845		
2. Zusätzliche Ermahnungen durch die FeB (1. Maßnahmenstufe)	702.087		190.243	
3. Zusätzliche Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen durch die FeB (2. Maßnahmenstufe)	208.460		56.486	
4. Zusätzliche Entziehungen der Fe bei den FeB	76.145		15.070	
5. Zusätzliche Neuerteilungen der Fe und Fahreignungsüberprüfungen durch die FeB	116.397		23.036	
Summe Erfüllungsaufwand der FeB	1.103.089	1.855.845	284.834	
6. Anpassungen von internen Prozessabläufen in den Bußgeldbehörden		96.799		
Summe Erfüllungsaufwand der Bußgeldstellen		96.799		
7. Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen im KBA aufgrund der VZRT-Reform		2.252.287		1.030.443
8. Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen im KBA aufgrund der Vollautomatisierung/elektronischen Registerführung	– 1.471.794	3.985.675	– 550.000	– 199.130
Summe Erfüllungsaufwand des KBA	– 1.471.794	6.237.962	– 550.000	831.313
9. Anpassungen von internen Prozessabläufen im EBA		600		
10. Bearbeitung des File-Transfers im EBA	400			
Summe Erfüllungsaufwand aller Verwaltungsbehörden	– 368.305	8.191.206	– 265.166	831.313

Umstellung der Arbeitsprozesse aufgrund der VZR-Reform: Die Anpassungen der internen Prozessabläufe werden sowohl in den Bußgeldbehörden als auch in den FeB durch jeweils eine Person durchgeführt.

Bund (KBA):

Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Alle 180 Mitarbeiter des VZR werden über die Änderungen im Zuge der VZR-Reform und der Vollautomatisierung geschult. Hinzu kommen noch diverse Mitarbeiter, die insbesondere den befristeten zusätzlichen Auskunfts- und Informationsbedarf der Bürgerinnen und Bürger bedienen sollen. Des Weiteren werden sowohl interne als auch externe IT-Spezialisten benötigt, welche die Softwareumstellung sowie die Erfassung des Papierbestandes unterstützen. Darüber hinaus können Stellen eingespart werden, nachdem 2020 die Vollautomatisierung und elektronische Registerführung umgesetzt worden ist. Eine genaue Aufschlüsselung des Personals wird bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes vorgenommen.

Die nachfolgenden Berechnungen stützen sich auf die prognostizierten Fallzahlen in den Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems (s. Bürgerinnen und Bürger).

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Mit Hilfe der eigenen Erhebungsdaten aus den Behörden wurden mittlere Bearbeitungszeiten für die jeweiligen Verwaltungstätigkeiten im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktsystems in den Behörden ermittelt.

Länder/Kommunen

(Fahrerlaubnisbehörden)

Der Zeitaufwand der Verwaltung in den FeB wird analog zur Ermittlung der Fallzahlen für die verschiedenen Vorgaben des StVG ausgewiesen. Hierbei erfolgt eine Gegenüberstellung der Arbeitsprozesse nach dem bisherigen Mehrfachtäter-Punktsystem und dem künftigen Fahreignungs-Bewertungssystem. Dies ist erforderlich, da sich nicht nur die Zeiten der einzelnen Tätigkeiten, sondern auch gleichzeitig die zugrunde liegenden Fallzahlen aufgrund der gesetzlichen Änderungen potenziell ändern.

1. Maßnahmenstufe

(Schriftliche Ermahnung durch die FeB):

Die FeB ist verpflichtet, bei Erreichen eines bestimmten Punktestands (alt 8, neu 4) den be-

troffenen Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu ermahnen. Die Bearbeitung eines Falls der 1. Maßnahmenstufe dauert im Durchschnitt ca. 29 Minuten. Es wird angenommen, dass sich der Arbeitsablauf aufgrund der VZR-Reform für die 1. Maßnahmenstufe prinzipiell nicht ändern wird. Der Wegfall der Möglichkeit zur Punktereduzierung durch die Absolvierung eines freiwilligen Aufbauseminars bedeutet allerdings eine Entlastung der Verwaltungsbehörden um 5 Minuten pro Fall.

Im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 (BF 17) wird es künftig möglich sein, durch die Absolvierung eines freiwilligen Fahreignungsseminars die Eignung als Begleiter zu erlangen, falls die begleitende Person drei Punkte hat. Der Anteil der Personen, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen liegt nach eigener Schätzung bei 1 Prozent der gesamten jährlichen Teilnehmer aller bestandenen praktischen Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis. Bezogen auf das Jahr 2011 haben 427 290 Personen eine Fahrerlaubnis im Rahmen von BF 17 erhalten. (Quelle: KBA). Die relevante Fallzahl der Personen, die zur Erlangung der Eignung als Begleiter ein freiwilliges Fahreignungsseminar absolvieren würden beträgt daher 4 273. Der Zeitaufwand in den Behörden zur Bearbeitung der Teilnahmebescheinigung beträgt 5 Minuten pro Fall.

Aufgrund der ermittelten Zeiten und den zugrunde gelegten Fallzahlen kann die Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands der FeB bestimmt werden. Die betrachteten Fälle werden durch Mitarbeiter des mittleren Dienstes in den FeB bearbeitet (Stundensatz 27,90 Euro/h gemäß Leitfaden Erfüllungsaufwand). Bei einer Zunahme der Fallzahlen in der 1. Maßnahmenstufe um 54 000 und einem Wegfall der Bearbeitung der freiwilligen Aufbauseminare (– 15 500) sowie der Zunahme an freiwilligen Teilnahmen am Fahreignungsseminar als Begleiter beim BF 17 (+4 273) ergibt sich ein jährlicher Personalmehraufwand in den FeB von ca. 702 000 Euro. Der Sachaufwand wird pauschal mit 7,56 Euro/h berücksichtigt (12 217 Euro im Jahr bei 202 Arbeitstagen, 8 Stunden Arbeitszeit pro Tag; s. Leitfaden Erfüllungsaufwand). Dadurch ergibt sich aufgrund der Fallzahlen der 1. Maßnahmenstufe ein zusätzlicher Sachaufwand von ca. 190 000 Euro.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der 1. Maßnahmenstufe in den FeB						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. 1. Maßnahmenstufe – Ermahnung – Information	29	13,49	3,65	54.000	728.190	197.316

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der 1. Maßnahmenstufe in den FeB							
Vorgaben		Zeit- aufwand je Fall in Min.	Personal- aufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachauf- wand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungs- aufwand (Personal- kosten) in €	Erfüllungs- aufwand (Sach- kosten) in €
2.	Wegfall der freiwilligen Teilnahme am Aufbauseminar	5	2,33	0,63	–15.500	–36.038	–9.765
3.	Freiwillige Teilnahme am Fahr- eignungsseminar im Rahmen des BF 17	5	2,33	0,63	4.273	9.935	2.692
Summe						702.087	190.243

Insgesamt ergibt sich in der 1. Maßnahmenstufe eine jährliche Mehrbelastung für Personal in den FeB von ca. 702 000 Euro und ein Anstieg des jährlichen Sachaufwands von ca. 190 000 Euro.

2. Maßnahmenstufe

(Verwarnung und Anordnung einer Schulung):

Die FeB ordnet für betroffene Fahrerlaubnisinhaber bei einem Punktestand (alt 14, neu 6) die Teilnahme an einer Schulung an. Eine solche Anordnung dauerte bisher ca. 80 Minuten. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Zeitaufwand durch die Vereinfachungen des FaER zukünftig reduzieren wird. Die Ermittlung der relevanten Punkte wird durch die VZR-Reform um 10 Minuten verkürzt. Hinzu kommt ein reduzierter Beratungsbedarf für die betroffenen Zuwiderhandelnden durch die einfachere und transparentere gesetzliche Neuregelung (–9 Min.). Dadurch ergibt sich eine künftige Bearbeitungszeit von ca. 61 Minuten. Der Wegfall der Möglichkeit zur Punktereduzierung durch die Absolvierung einer verkehrspsychologischen Beratung bedeutet eine Entlastung der Verwaltungsbehörden um 6 Minuten pro Fall.

Insgesamt ergibt sich in der 2. Maßnahmenstufe eine jährliche Mehrbelastung für Personal in den FeB von ca. 208 000 Euro und ein Anstieg des jährlichen Sachaufwands von ca. 56 000 Euro.

3. Maßnahmenstufe

(Entziehung der Fahrerlaubnis):

In der 3. Maßnahmenstufe ist die FeB verpflichtet, dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber bei einem bestimmten Punktestand (alt 18; neu 8) oder wenn Betroffene nicht in der festgesetzten Frist der Anordnung einer Schulung nachgekommen sind bzw. eine Teilnahmebescheinigung vorlegen, die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Bislang dauert die Bearbeitung einer Entziehung, aufgrund Erreichens der Punktegrenze, ca. 144 Minuten pro Fall. Die Reduzierung der Ermittlung der relevanten Punkte und des Beratungsbedarfs durch die VZR-Reform verkürzt die Bearbeitungszeit um 20 Minuten. Der zeitliche Aufwand einer Entziehung aufgrund der Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung beträgt nach den bisherigen Rahmenbedingungen 94 Minuten und zukünftig 90 Minuten. In der Regel werden die betrachteten Fälle durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes in den FeB bearbeitet (Standardlohnsatz

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der 2. Maßnahmenstufe in den FeB							
Vorgaben		Zeit- aufwand je Fall in Min.	Personal- aufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachauf- wand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungs- aufwand (Personal- kosten) in €	Erfüllungs- aufwand (Sach- kosten) in €
1.	Zusätzliche Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen (2. Maßnahmenstufe)	61	28,37	7,69	15.500	439.658	119.133
2.	Vereinfachung der bisherigen Anordnungen von Schulungen	–19	–8,84	–2,39	25.000	–220.875	–59.850
3.	Wegfall der freiwilligen Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung	6	2,79	0,76	–3.700	–10.323	–2.797
Summe						208.460	56.486

auf Kommunenebene 38,20 Euro/h entsprechend Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der Entziehungen in den FeB						
Vorgaben	Zeit-aufwand je Fall in Min.	Personal-aufwand je Fall in € (gehobener Dienst: 38,20 €/h)	Sachauf-wand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungs-aufwand (Personal-kosten) in €	Erfüllungs-aufwand (Sach-kosten) in €
1. 3. Maßnahmenstufe – Entziehung einer Fahrerlaubnis aufgrund Erreichens der Punkte-Schwelle (zusätzlich)	124	78,95	15,62	100	7.895	1.562
2. Vereinfachung der bisherigen Entziehungen einer Fahrerlaubnis aufgrund Erreichens der Punkte-Schwelle	– 20	– 12,73	– 2,52	5.000	– 63.667	– 12.600
3. Zusätzliche Entziehungen der Fe aufgrund der Nichtteilnahme an einer Schulung	90	57,30	11,34	2.480	142.104	28.123
4. Vereinfachung der bisherigen Entziehungen der Fe aufgrund der Nichtteilnahme an einer Schulung	– 4	– 2,55	– 0,50	4.000	– 10.187	– 2.016
Summe					76.145	15.070

Insgesamt ergibt sich in der 3. Maßnahmenstufe ein Anstieg des jährlichen Personalaufwands in den FeB von ca. 76 000 Euro und des jährlichen Sachaufwands von ca. 15 000 Euro.

Neuerteilung von FE und Fahreignungsüberprüfungen:

Letztlich muss eine potenziell steigende Anzahl an Neuerteilungen und Fahreignungsüberprüfungen aufwandsmäßig erfasst werden. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit für eine Neuerteilung der Fe mit positivem Gutachten beträgt 131 Minuten pro Fall. Bei Neuerteilungsverfahren mit negativem Gutachten müssen zusätzliche Tätigkeiten wie die Versagung der Neuerteilung sowie zusätzlicher Beratungsbedarf berücksichtigt werden. Dies führt zu einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 159 Minuten pro Fall. Die Neuerteilung der Fe bei vorangegangener Entziehung aufgrund der Nichtteilnahme an der angeordneten Schulung beträgt ca. 66 Min. pro Fall, da insbesondere der Bearbeitungsaufwand für die Begutachtung entfällt. Der Zeitaufwand für die Fahreignungsüberprüfung im Rahmen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems wird mit 100 Minuten pro Fall angesetzt. Der Aufwand für die zusätzlich notwendige Entziehung der Fe ist bereits in den Berechnungen zum Aufwand für die Entziehungen abgebildet. In den Fällen, bei denen ein Gutachten erforderlich ist (Neuerteilungen wegen Erreichen der Punktegrenze und Fahreignungsüberprüfungen) wird w.o. von einer Quote von 38 Prozent an negativen Gutachten ausgegangen. Dies bedeutet, dass von den zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichen der Punktegrenze (100) 62 Fälle mit einem Zeitaufwand von 131 Minuten bewertet werden. 38 Fälle erhalten im ersten Versuch ein negatives Gutachten und müssen den Verwaltungsprozess erneut durchlaufen und werden daher mit 290 Minuten (131 Min. + 159 Min.) pro Fall angesetzt. Insgesamt ergibt sich durch die zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Erreichens der Punktegrenze bzw. aufgrund der Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung ein Anstieg der Personalkosten von ca. 116 000 Euro sowie der Sachkosten von ca. 23 000 Euro.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der Neuerteilungen in den FeB						
Vorgaben	Zeit-aufwand je Fall in Min.	Personal-aufwand je Fall in € (gehobener Dienst: 38,20 €/h)	Sachauf-wand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungs-aufwand (Personal-kosten) in €	Erfüllungs-aufwand (Sach-kosten) in €
1. Neuerteilungen aufgrund von Entziehungen wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit positivem Gutachten (zusätzlich)	131	83,40	16,51	62	5.171	1.023

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der Neuerteilungen in den FeB							
Vorgaben		Zeit- aufwand je Fall in Min.	Personal- aufwand je Fall in € (gehobener Dienst: 38,20 €/h)	Sachauf- wand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungs- aufwand (Personal- kosten) in €	Erfüllungs- aufwand (Sach- kosten) in €
2.	Neuerteilungen aufgrund von Entziehungen wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit negativem Erstgutachten (zusätzlich)	290	184,63	36,54	38	7.016	1.389
3.	Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung (zusätzlich)	66	42,02	8,32	2.480	104.210	20.624
	Summe					116.397	23.036

Die gesamte jährliche Veränderung des Erfüllungsaufwands bei den Fahrerlaubnisbehörden setzt sich zusammen aus:

1. Maßnahmestufe:	Personalkosten	+ 702 000 €	Sachkosten	+ 190 000 €
2. Maßnahmestufe:	Personalkosten	+ 208 000 €	Sachkosten	+ 56 000 €
3. Maßnahmestufe:				
Entziehungen:	Personalkosten	+ 76 000 €	Sachkosten	+ 15 000 €
Neuerteilungen:	Personalkosten	+ 116 000 €	Sachkosten	+ 23 000 €
Gesamt	Personalkosten	+ 1 103 000 €	Sachkosten	+ 284 000 €

Den gestiegenen Aufwendungen der Fahrerlaubnisbehörden stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Bund (KBA)

Darüber hinaus ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand im KBA im Zuge der Umsetzung der VZR-Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung. Diese wird im Zusammenhang mit der VZR-Reform nach Überführung ins FaER sukzessive bis 2016 (Vollautomatisierung) bzw. 2020 (elektronische Registerführung) vollzogen. Die einzelnen Personal- und Sachaufwendungsposten wurden vom KBA geschätzt.

Die Vollautomatisierung des VZR führt zu geänderten und komplexeren Arbeits- und Verfahrensabläufen in den Abteilungen „Zentrale Register“ und „Statistik“ im KBA. Hieraus erwachsen ab 2016 jährlich Personalkosten von ca. 240 000 Euro für strukturelle Veränderungen. Für die laufende Pflege der Anwendungssoftware werden ab Mitte 2016 zusätzlich zwei Softwareentwickler der Entgeltgruppe E 11 benötigt (2 Stellen, Lohnsatz 39,42 Euro/h, pro Jahr 1 563 h – entspricht dem Personalkostensatz für nachgeordnete Bundesbehörden des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) – = ca. 123 000 Euro).

Aufgrund der durch die Vollautomatisierung eintretenden Verfahrensänderungen werden Personaleinsparungen generiert. Diese werden durch die interne Kompensation (im Umfang von ca. 9 Stellen) für die strukturellen Veränderungen und die Pflege der Anwendungssoftware ab 2021 im Umfang von dann noch 39 Stellen der Entgeltgruppe E 5 erwartet (48 Stellen, Lohnsatz 24,46 Euro/h, pro Jahr 1 563 h – entspricht dem Personalkostensatz des BMF – = ca. 1 835 000 Euro).

Im Saldo verringert sich damit der jährliche Personalaufwand im KBA ab 2021 rechnerisch um ca. 1,472 Mio. Euro.

Durch die Vollautomatisierung und die elektronische Registerführung werden Einsparungen ab 2021 in Höhe von rd. 550 000 Euro (Druck-, Papier-, Portokosten) erwartet. Davon sind 100 000 Euro jährlich ab 2021 Portokosteneinsparungen.

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Länder/Kommunen (Fahrerlaubnisbehörden/Bußgeldbehörden)

Der einmalige Personalaufwand für Schulungen und Prozessanpassungen in den Fahrerlaubnisbehörden und Bußgeldstellen stellt sich wie folgt dar:

Einmaliger Personalaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in kommunalen Behörden						
Einmaliger Erfüllungsaufwand Fe-Behörde (n = 634)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Mit der Vorgabe vertraut machen/interne Schulung der Mitarbeiter	8	6	30.432	33,05	1.005.778
2.	Anpassung von internen Prozessabläufen in der Fe-Behörde	8	2	10.144	38,20	387.501
3.	Konfiguration der Software (Softwareunternehmen)	24	1	15.216	30,40	462.566
	Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung in den FeB					1.855.845
Einmaliger Erfüllungsaufwand Bußgeldbehörde (n = 1.267)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
4.	Anpassung von internen Prozessabläufen in der Bußgeldbehörde	2	1	2.534	38,20	96.799
	Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung in den Bußgeldstellen					96.799

In den 634 FeB arbeiten im Durchschnitt je 6 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktsystems. Da das Qualifikationsniveau der Personen je nach Behörde variieren kann, wird im Mittel davon ausgegangen, dass eine Hälfte des Personals im gehobenen Dienst und die andere Hälfte im mittleren Dienst tätig ist (eigene Schätzungen nach Erfahrungswerten aus den befragten FeB).

Darüber hinaus sind zwei Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (38,20 Euro/h) pro FeB etwa zwei Tage (16 h) mit der Anpassung der internen Prozessabläufe beschäftigt. Für die Konfiguration der Software in den FeB wird ein zeitlicher Aufwand für eine Person von ca. 24 Stunden und ein Lohnsatz i. H. V. 30,40 Euro/h. (Erbringung sonstiger wirtschaftlicher Dienstleistungen, mittleres Niveau) angesetzt. Der Personalaufwand erhöht sich somit um ca. 463 000 Euro. In den Bußgeldstellen ist lediglich eine Umstellung

der programmtechnischen Arbeitsabläufe notwendig. Hier wird basierend auf Erfahrungswerten aus befragten Bußgeldstellen damit gerechnet, dass jeweils ein Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (38,20 Euro/h) zwei Stunden mit der Anpassung der internen Prozessabläufe beschäftigt ist.

Der gesamte einmalige Erfüllungsaufwand auf kommunaler Ebene beläuft sich auf 1,95 Mio. Euro für Personal.

Bund (KBA)

Auch im KBA entstehen einmalige Umstellungsaufwendungen für die Umsetzung der VZR-Reform und der Vollautomatisierung sowie elektronischen Registerführung. Basierend auf den o. g. Fallzahlen zur Vollziehung der VZR-Reform und Vollautomatisierung im KBA kann der einmalige Erfüllungsaufwand bestimmt werden (Berechnungen basierend auf Angaben des KBA).

Einmaliger Personalaufwand zur Schulung und Prozessanpassung im KBA						
Tätigkeiten zur Umsetzung der VZR_Reform						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Planung und Umsetzung der VZR-Reform durch Mitarbeiter der Projektgruppe	1.592	19	30.248	37,37	1.130.368
2.	Zusätzliche Mitarbeiter für die Überleitung des Punktsystems in das Kategoriensystems	1.876	10	18.760	24,46	458.870
3.	Bearbeitung der erwarteten einmalig zusätzlichen 300.000 Privatauskünfte	3.126	6,25	19.538	24,46	477.887

4.	Beantwortung zusätzlicher, telefonischer Rückfragen zur neuen Rechtslage (50.000 Telefonate)	3.126	1	3.126	24,46	76.462
5.	Reformbedingter Wegfall einiger Eintragungen	– 3.128	1	– 3.128	24,46	– 76.511
6.	Reformbedingte vermehrte Meldungen von Amts wegen (201352020)	4.692	1	4.692	24,46	114.766
7.	Schulung der Mitarbeiter des VZR über Inhalt der Reform	16	180	2.880	24,46	70.445
	Summe einmaliger Personalaufwand für Tätigkeiten zur Umsetzung der VZR-Reform im KBA					2.252.287
Tätigkeiten zur Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
8.	Planung und Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung durch Mitarbeiter der Projektgruppe	2.803	36	100.908	38,80	3.915.230
9.	Schulung der Mitarbeiter des VZR für die Umsetzung der Vollautomatisierung	16	180	2.880	24,46	70.445
	Summe einmaliger Personalaufwand für die Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung IM KBA					3.985.675

Bewertet werden die Tätigkeiten in der Regel mit Stundenlohnsätzen der Entgeltgruppe E 5 auf Basis der BMF-Personalkostensätze für nachgeordnete Bundesbehörden. Lediglich bei den Arbeiten der Projektgruppe werden mittlere Stundenlohnsätze angesetzt, die sich aus der Gruppenzusammensetzung mit unterschiedlich entlohten Mitarbeitern ergeben. Insgesamt ergibt sich für Schulungen des Personals und Prozessanpassungen im Zeitraum 2013 bis 2020 ein einmaliger Personalaufwand von ca. 6,2 Mio. Euro beim KBA (durchschnittlich ca. 775 000 Euro pro Jahr). Davon entfallen ca. 2,3 Mio. Euro auf die Umsetzung der VZR-Reform und knapp 4 Mio. Euro auf die Umstellung des VZR auf Vollautomatisierung und elektronische Registerführung. Teile des Aufwands der Projektgruppe entfallen auf die befristete Einstellung zweier zusätzlicher Softwareentwickler (anteilig für VZR-Reform: 520 h × 39,42 Euro/h (E 11) = 20 498 Euro und für die Vollautomatisierung: 10 722 h × 39,42 Euro/h (E 11) = 422 661 Euro). Die ggf.

erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert. Zusätzlich zu den einmaligen Personalaufwendungen kommen im Zeitraum 2012 bis 2020 noch weitere Investitionsaufwendungen durch bspw. die Inanspruchnahme Dritter bzw. die Beschaffung von spezieller Informations- und Kommunikationstechnologie hinzu. Darüber hinaus fallen für die zu erwartenden Arbeiten zusätzliche Reise-, Porto- und Druckkosten an. Im Rahmen der Vollautomatisierung können Druck- und Portokosteneinsparungen für den Projektzeitraum generiert werden. Summiert ergibt sich damit ein einmaliger Sachaufwand von ca. 831 000 Euro. Die zusätzlichen Sachaufwendungen im Zuge der VZR-Reform von ca. 1 Mio. Euro werden dabei zum Teil durch Einsparungen bei der Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung von insgesamt ca. 199 000 Euro kompensiert. Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Einmaliger Sachaufwand für Prozessanpassungen im KBA				
Sachaufwand zur Umsetzung der VZR-Reform				
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €	Einmaliger Sachaufwand in €
1.	Unterstützung des KBA-Projektteams durch zwei externe Spezialisten für die Umsetzung der VZR-Reform (in Tagessätzen)	337	1.190	401.030
2.	Reformbedingte zusätzliche Sachkosten (Reisekosten, zusätzliche Hardware, Druckmehrkosten, Portomehrkosten)	---	---	629.413
Summe einmaliger Sachaufwand für die Umsetzung der VZR-Reform im KBA				1.030.443

Sachaufwand zur Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung				
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €	Einmaliger Sachaufwand in €
3.	Unterstützung des KBA-Projektteams durch zwei externe Spezialisten für die Umsetzung der Vollautomatisierung (in Tagessätzen)	773	1.190	919.870
4.	Umsetzungsbedingte Änderung der Sachkosten (Saldo aus Reisekosten, Kosten für zusätzliche Hardware, Druck- und Portokosteneinsparungen im Projektzeitraum)	---	---	- 1.119.000
	Summe einmaliger Sachaufwand für die Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung im KBA			- 199.130

Mit Ausnahme der Änderungen der Druckkosten sind die Sachaufwendungen haushaltswirksam. Insgesamt sind einmalig Aufwendungen i. H. v. 1 700 400 Euro im Projektzeitraum haushaltswirksam.

3. Weitere Kosten

a) Gebührenermittlung

Die Kosten der VZR-Reform schlagen sich für die Bürgerinnen und Bürger in Gebührenzahlungen nieder. Diese fallen an für die jeweiligen Maßnahmen der FeB im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktsystems bzw. Fahr-

eignungs-Bewertungssystems sowie für die Fahreignungsüberprüfung und Neuerteilung der Fe. Die nachfolgend dargestellten Gebührensätze orientieren sich dabei an der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) bzw. an durchschnittlichen Gebührensätzen der in der Erhebung befragten Fahrerlaubnisbehörden, für den Fall, dass lediglich Rahmensätze in der GebOSt hinterlegt sind. Die dargestellten Gebühren erhöhen jeweils die Gesamtkosten für die im Abschnitt Erfüllungsaufwand dargestellten Fallgruppen.

Fall	Nr.	Gebührenpositionen	Gesetzliche Grundlage	Mittlere Gebührensätze in €
1. Maßnahmenstufe (Ermahnung)	1.	Gebühren für die schriftliche Verwarnung – Ermahnung	§ 1, Nr. 209 GebOSt	17,90
	2.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung)	3.	Gebühren für die Anordnung der Schulung	§ 1, Nr. 210 GebOSt	25,60
	4.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
3. Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis – Überschreiten der 18- bzw. 8-Punkte-Schwelle)	5.	Gebühren für Entziehung aufgrund der Auswertung der vorliegenden Akte*	§ 1, Nr. 206 GebOSt	128,58
	6.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
	7.	Zwangsweise Einziehung der Fe (Ordnungsverfügung, Hausbesuche inkl. Fahrtkosten [Annahme: 3 Besuche], Abschlussarbeiten)*	§ 1, Nr. 254 GebOSt	166,08
Anordnung nach Punktsystem nicht nachgekommen – Nichtteilnahme am Seminar (verwaltungsbehördliche Entziehung)	8.	Gebühren für Entziehung aufgrund der Nichtteilnahme am Seminar (zus. Kosten der zwangsweisen Entziehung s. o.)*	§ 1, Nr. 206 GebOSt	116,08
	9.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung	10.	Prüfung des Antrags	§ 1, Nr. 201 GebOSt	5,10
	11.	Erteilung der Fe nur mit Auswertung der Akte (Nicht-Teilnehmer am Seminar)*	§ 1, Nr. 202.3 GebOSt	109,50
	12.	Erteilung der Fe nach Anforderung Eignungsgutachten*	§ 1, Nr. 202.3 GebOSt	188,78
	13.	Anfrage KBA	§ 1, Nr. 145 GebOSt	3,30
	14.	Meldung an das Zentrale Fahrerlaubnisregister	§ 1, Nr. 126.2 GebOSt	1,00
	15.	Anfrage Bundeszentralregister	§ 2 Abs. 1, Nr. 803 JVKost0	13,00
	16.	Gebühren für das MPU-Gutachten inkl. Mehrwertsteuer	§ 1, Nr. 451.4 GebOSt	347,48

* Bei den gekennzeichneten Gebührenpositionen sind gemäß GebOSt Rahmensätze vorgesehen bzw. die Auslagen variieren je nach Postdienstleister der FeB. Die dargestellten Werte sind mittlere Gebührensätze, denen Erhebungsdaten von ausgewählten Fahrerlaubnisbehörden zugrunde liegen.

1. Maßnahmenstufe (Ermahnung):

Von den zusätzlich betroffenen Zuwiderhandelnden (jährlicher Erfüllungsaufwand, Fallzahl 54 000) sind insgesamt 20,41 Euro an Gebühren für die schriftliche Ermahnung (17,90 Euro, § 1, Nr. 209 GebOST) sowie für die Postzustellung (2,51 Euro, § 2 Auslagen GebOST) pro Fall zu entrichten. Insgesamt sind durch die Bürgerinnen und Bürgern für die gestiegene Zahl an Ermahnungen ca. 1,1 Mio. Euro zusätzlich (20,41 Euro/pro Fall × 54 000 = 1 102 140 Euro) zu entrichten. Davon entfallen ca. 966 000 Euro auf die FeB.

2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung):

Hier werden pro zusätzlichem Fall (15 500) 28,11 Euro an Gebühren fällig. Insgesamt ergibt sich für alle Verwarnungen und Anordnungen eine Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger von ca. 436 000 Euro.

3. Maßnahmenstufe (Entziehung):

Der Gebührenunterschied in der 3. Maßnahmenstufe lässt sich darauf zurückführen, dass bei 60 Prozent der zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichens der Punktegrenze Zwangsmittel seitens der FeB angesetzt werden müssen (Erfahrungswerte der FeB). Der Gebührensatz für die 60 betroffenen Personen setzt sich dabei aus den Gebührenpositionen 5 bis 7 der Gebührenübersicht zusammen. Insgesamt werden ca. 23 000 Euro jährlich durch die Bürger aufgrund der zusätzlichen Entziehungen an die FeB entrichtet. Bei den zusätzlichen Entziehungen wegen Nichtteilnahme an

einer angeordneten Schulung wird hingegen angenommen, dass 30 % zwangsweise eingezogen wurden ($2\,480 \times 0,3 = 744$) (Erfahrungswerte der FeB). Die zu zahlenden Gebühren von 284,66 Euro resultieren aus der Summe der Gebührenpositionen 7 bis 9 aus der Gebührenübersicht.

Bei den zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund vorangegangener Entziehung aufgrund des Erreichens der Punktegrenze wird davon ausgegangen, dass etwa 38 Prozent ein negatives Erstgutachten erhalten (Fallzahl 38). Hier muss die Gebühr für die MPU inkl. Mehrwertsteuer (Pos. 16 der Gebührenübersicht) zweimal entrichtet werden. Insgesamt ergibt sich eine Belastung der Bürger von ca. 69 000 Euro für die zusätzlichen Neuerteilungen der Fe. Durch die zusätzlichen Neuerteilungen nach vorangegangener Entziehung wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung (Gebührenpositionen 10–11 und 14) erhöht sich die Gebührenbelastung der Bürger um ca. 284 000 € jährlich.

Die gesamte Gebührenbelastung (Gebühren pro Fall × relevante Fälle) für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Der Unterschied zwischen den Gebühren pro Fall für die Bürger und die FeB beruht auf verschiedenen Gebührenbestandteilen. Einige Gebührenpositionen sind Durchlaufposten (Postzustellung, KBA-Anfrage, Anfrage an das Bundeszentralregister) bzw. fallen bei anderen Adressaten an (Gebühren für die MPU) und können daher nicht als Einnahmen der FeB angesehen werden.

Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger und Gebühreneinnahmen der FeB pro Jahr							
Fall	Relevante Fallzahl	Relevante Gebührenpositionen	Gebühren für Bürger pro Fall in €	Summe Gebühren für Bürger in €	Relevante Gebührenpositionen	Gebühreneinnahmen für FeB pro Fall in €	Summe Gebühreneinnahmen für FeB in €
1. Maßnahmenstufe (Ermahnung)	54.000	1–2	20,41	1.102.140	1	17,90	966.600
2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung)	15.500	3–4	28,11	435.705	3	25,60	396.800
3. Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis – Überschreiten der Punkte-Schwelle)	60	5–7	297,17	17.830	5	128,58	7.715
	40	5–6	131,09	5.244	5	128,58	5.143
Anordnungen nach Punktsystem nicht nachgekommen – Nichtteilnahme am Seminar (verwaltungsbehördliche Entziehung)	744	7–9	284,67	211.794	8	116,08	86.364
	1.736	8–9	118,59	205.872	8	116,08	201.515
Zusätzliche Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung wg. Erreichens der Punkteschwelle	62	10; 12–16	558,66	34.637	14+16	193,88	12.021
	38	10; 12–16; 16	906,14	34.433	14+16	193,88	7.367
Zusätzliche Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung wg. Nichtteilnahme an einer angeordneten Schulung	2.480	10–11;14	115,60	286.688	14–15	114,60	284.208
Summe				2.334.344			1.967.732

Basierend auf den Schätzungen zur Entwicklung der Fallzahlen werden künftig die sich nicht normengerecht verhaltenden Bürgerinnen und Bürger insgesamt mit zusätzlich ca. 2,3 Mio. Euro Gebührenzahlungen belastet, von denen ca. 2 Mio. Euro als Einnahmen bei den FeB anfallen. Die restlichen Gebühreneinnahmen fallen bei Postdienstleistern, dem KBA (ca. 7 800 Euro), dem Bundeszentralregister (1 300 Euro) und den Begutachtungsstellen an.

b) Sonstige Auswirkungen

Für die Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater) ändern sich die Einnahmen aus ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit durch die Ersetzung der bisherigen Aufbauseminare und verkehrspsychologischen Beratungen. Die Fahrschulen verzeichnen pro Jahr bisher Einnahmen i. H. v. 7,3 Mio. Euro (21 000 Teilnehmer an angeordneten Schulungen + 15 500 freiwillige Kursteilnehmer = 36 500 Teilnehmer pro Jahr $\times$ 200 Euro/Teilnehmer = 7 300 000 Euro). Die verkehrspsychologischen Berater verzeichnen bislang pro Jahr Einnahmen i. H. v. 1,1 Mio. Euro (3 700 Teilnehmer pro Jahr $\times$ 300 Euro/Teilnehmer = 1 110 000 Euro; Kosten aus Internetrecherche). Der Wegfall dieser Einnahmen durch die VZR-Reform wird kompensiert durch die künftigen Einnahmen aus dem Fahreignungsseminar. Bei einer prognostizierten Zahl an 34 020 Seminarteilnehmern (40 500 Anordnungen abzgl. 6 480 Nicht-Teilnehmer) und einem geschätzten Preis von 600 Euro pro Teilnehmer ergeben sich insgesamt jährliche Einnahmen von ca. 20,4 Mio. Euro. Wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen paritätisch auf die Fahrschulen und die verkehrspsychologischen Berater verteilt werden, ergibt sich im Saldo eine Steigerung der Einnahmen für die Fahrschulen um ca. 2,9 Mio. Euro (10 206 000 Euro – 7 300 000 Euro = 2 906 000 Euro) und der verkehrspsychologischen Berater um ca. 9,1 Mio. Euro (10 206 000 Euro – 1 100 000 Euro = 9 106 000 Euro). Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme sowie die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

C. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 2)

Zu Absatz 7

Absatz 7 entspricht der bisherigen Regelung mit der Änderung, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Auskünfte aus dem Fahreignungsregister einzuholen hat. Dies ist eine redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 9

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 16

Mit der Änderung in Satz 1 Nummer 3 wird der maximal zulässige Punktestand für die anstelle des Fahrlehrers zur Einweisung nach § 2 Absatz 10 Satz 6 tätig werdende Person von bisher drei Punkten auf zwei Punkte reduziert. Das ist wegen der Änderung der Wertigkeit der Eintragungen erforderlich. Während im bisherigen Sieben-Punkte-System eine Grenze von drei Punkten angemessen war, kann diese Grenze bei einem Drei-Punkte-System nicht mehr in Betracht kommen. Alternativ würde eine Reduzierung auf nur einen Punkt den in Betracht kommenden Personenkreis zu stark beschränken, weil dann bereits nur eine einzige verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung, also z. B. eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h, ausreichen würde, damit die betreffende Person nicht mehr bei der Einweisung tätig werden kann.

Die Änderung in Satz 3 ist eine redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 2a)

Zu Absatz 2

Redaktionelle Änderung in Satz 1 aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Des Weiteren wird in Satz 1 der Verweis auf die relevanten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten den Änderungen in § 28 angepasst. Damit wird gewährleistet, dass nach wie vor nur diejenigen Zuwiderhandlungen Grundlage für die Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe sind, die auch im Fahreignungs-Bewertungssystem zu Punkten und Maßnahmen führen.

Der neue Verweis bei der verkehrspsychologischen Beratung auf den neuen Absatz 7 und die Aufhebung des Satzes 3 sind der neuen Systematik geschuldet (siehe zu Absatz 7).

Zu Absatz 5

Redaktionelle Folgeänderungen der Verweise aufgrund der Neufassung des § 4.

Zu Absatz 7

Die Vorschrift übernimmt die bisher sowohl für die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe als auch für die Regelungen nach dem Punktsystem vorgesehene verkehrspsychologische Beratung aus dem bisherigen § 4 Absatz 9 in § 2a. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es diese Maßnahme zwar noch für Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gibt, nicht aber im Fahreignungs-Bewertungssystem. Es werden lediglich sprachliche Klarstellungen ohne materiellen Änderungsgehalt vorgenommen.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 2c, § 6e, der Überschrift zu Abschnitt IV, § 30c, § 42, § 59, § 61 und § 64)

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 4)Zu Absatz 1

Satz 1 überträgt die schon bisher bezüglich des Punktsystems enthaltene Zweckbestimmung auf das Fahreignungs-Bewertungssystem. Insoweit hatte bereits der Gesetzgeber der 13. Legislaturperiode die Rolle des Systems für die Verkehrssicherheit betont und das System als Instrument der Verkehrssicherheit bezeichnet (BT-Drucks. 13/6914, S. 49). Besonders zu erwähnen ist die in diesem Zusammenhang festgestellte general- und spezialpräventive Wirkung mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dieser Gesichtspunkt soll mit der vorliegenden Novelle noch verstärkt werden. Mit der Neugestaltung des Umfangs der Registrierung und Bepunktung soll erreicht werden, dass nicht jeder Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften schlechthin erfasst und im Hinblick auf die Bewertung der Fahreignung verwertet wird, sondern nur solches Fehlverhalten, das für die Verkehrssicherheit tatsächlich relevant ist. Verkehrssicherheitsrelevanz heißt insofern, dass die entsprechende Handlung zumindest potenziell negative Folgen für das Unfallgeschehen erwarten lassen kann. Insoweit wird mit dem Fahreignungs-Bewertungssystem ein etwas strengerer Maßstab als beim bisherigen Punktsystem angelegt. Das Punktsystem war teilweise auch dazu verwendet worden, den Abschreckungseffekt bei einzelnen Verstößen durch deren Bepunktung zu erhöhen. Die Registrierung eines Verkehrsverstoßes und seine Bewertung nach dem neuen System mit einem bis drei Punkten sind aber keine zusätzliche Sanktion, sondern sollen die Gleichbehandlung aller Betroffenen gewährleisten und den Behörden ermöglichen, Fahreignungsmängel eines Fahrerlaubnisinhabers zu identifizieren.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) aa) aaa)

Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Den in Satz 1 genannten Vorschriften stehen jeweils Vorschriften gleich, die dem Schutz

1. von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen oder
2. zivilrechtlicher Ansprüche Unfallbeteiligter dienen.“

Satz 2 stellt wie bisher klar, dass das Fahreignungs-Bewertungssystem ein zusätzliches Instrument ist, um die Fahreignung von Fahrerlaubnisinhabern feststellen zu können. Verfügt die Behörde über andere Erkenntnisse, die die Fahreignung infrage stellen, können entsprechende Maßnahmen bereits aufgrund dieser Erkenntnisse und somit unabhängig vom Fahreignungs-Bewertungssystem – aufgrund anderer Vorschriften – ergriffen werden. Soweit es allerdings um die Frage geht, ob ein Fahrerlaubnisinhaber wegen der wiederholten Begehung von Verkehrsverstö-

ßen als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs anzusehen ist, gelten indessen die Vorschriften über das Fahreignungs-Bewertungssystem.

Satz 3 stellt klar, dass das Fahreignungs-Bewertungssystem und die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe unabhängig voneinander und nebeneinander Anwendung finden. Das bedeutet, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe sowohl im System nach § 2a StVG als auch im System nach § 4 StVG gespeichert wird und ihm gegenüber die jeweils vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen sind.

Satz 4 betrifft den Fall, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis aufgrund seiner Eintragungen sowohl die Maßnahmenstufe aufgrund der Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe als auch der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems erreicht hat und die Fahrerlaubnisbehörde sowohl ein Aufbauseminar nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 gegenüber einem Fahranfänger als auch ein Fahreignungsseminar nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 anzuordnen hätte. In diesem Fall ist ausschließlich das Aufbauseminar nach § 2a gegenüber dem Fahranfänger anzuordnen. Der Grund besteht darin, dass diese Seminare sich speziell an den Erfordernissen orientieren, die bei Fahranfängern zu beachten sind, während die Fahreignungsseminare ganz allgemein für Personen geschaffen worden sind, die wiederholt Verkehrsverstöße begangen haben.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) aa) bbb)

Der bisherige Satz 4 wird aufgehoben.

Zu Absatz 2

Satz 1 bestimmt, welche Zuwiderhandlungen für das Fahreignungs-Bewertungssystem herangezogen werden sollen. Das Gesetz bestimmt diese Verstöße jedoch nicht selbst, da absehbar ist, dass die entsprechende Liste im Zuge der Fortschreibung des Straßenverkehrsrechts späterer Überarbeitung bedarf, weil neue Verkehrsverstöße hinzutreten können, die für die Verkehrssicherheit ebenfalls relevant sind und bei anderen Vorschriften Änderungen vorgenommen werden, die sich als Anpassungsbedarf auf die Liste auswirken. Das Gesetz verweist deshalb bezüglich der zu berücksichtigenden Zuwiderhandlungen auf die zu seiner Umsetzung zu erlassende Rechtsverordnung.

Satz 2 betrifft den Aspekt, in welchem Maße die zu berücksichtigenden Zuwiderhandlungen in die Fahreignungsbewertung eingehen sollen. Zu diesem Zweck wird ein Drei-Punkte-System eingeführt. Verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden mit einem Punkt, besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten sowie Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierte Sperre mit zwei Punkten und Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierter Sperre mit drei Punkten bewertet. Dadurch wird das bislang geltende Sieben-Punkte-System ersetzt. Dieses hatte sich aus zwei Gründen nicht bewährt. Zum einen war die Berechnung des Punktestandes mit dem Sieben-Kategorien-System unnötig kompliziert.

Zum anderen haben die sieben Kategorien entgegen der ihnen zugrunde liegenden Annahme keine Prognoseaussagen im Hinblick auf die Fahreignung ermöglicht. Untersuchungen der BAST und des KBA haben vielmehr ergeben, dass nicht die Anzahl der eingetragenen Punkte für das Unfallrisiko und die Rückfallwahrscheinlichkeit entscheidend ist, sondern die Anzahl der Eintragungen, über die ein Fahrerlaubnisinhaber im Register verfügt, und zwar unabhängig davon mit wie vielen Punkten diese Entscheidungen jeweils bewertet sind (Schade, Heinzmann, Risikogruppen im Verkehrszentralregister als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte der BAST, Heft M 159, Bergisch Gladbach 2004). Diese Erkenntnis ist auch durch eine ausländische Untersuchung bestätigt worden (Diamantopoulou, Cameron, Dyte, Harrison, The Relationship Between Demerit Points Accrual and crash involvement, Monash University Accident Research Center Rapport, 1997). Es genügt deshalb, eine gleichwohl gebotene Differenzierung in Abhängigkeit von der Vorwerfbarkeit und der Schwere der Tat durch ein Drei-Kategorien-System umzusetzen. Als verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen mit einem Punkt werden Verkehrsordnungswidrigkeiten bewertet, die leichtere Nachteile für die Verkehrssicherheit erkennen lassen; als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden grobe Verkehrsordnungswidrigkeiten mit zwei Punkten bewertet. Bei den Verkehrsstraftaten, die schwerwiegendere Nachteile für die Verkehrssicherheit erkennen lassen, wird nach der strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Anordnung einer isolierten Sperre differenziert: ohne diese Rechtsfolgen werden die Straftaten mit zwei Punkten, mit diesen Rechtsfolgen dagegen mit drei Punkten bewertet. Die Bestimmung, welche Zuwiderhandlungen in die jeweilige Gruppe fallen, soll – wie die Bestimmung der für das Fahreignungs-Bewertungssystem zu berücksichtigenden Taten – durch Rechtsverordnung vorgenommen werden.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) bb)

Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sie werden nach Maßgabe der in Satz 1 genannten Rechtsverordnung wie folgt bewertet:

1. *Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten, sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten,*
2. *Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten, sofern sie nicht von Nummer 1 erfasst sind, und besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten jeweils mit zwei Punkten und*
3. *verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt.“*

Satz 3 bestimmt, dass sich die Punkte mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit erge-

ben. Mit dieser Vorschrift übernimmt es nunmehr das Gesetz selbst, den Zeitpunkt des Entstehens von Punkten und damit die rechnerische Grundlage für die Berechnung des Punktestandes zu definieren. Mit der Anknüpfung an das Tattagsprinzip für die Entstehung der Punkte übernimmt das Gesetz den vom Bundesverwaltungsgericht gewählten Anknüpfungspunkt (Urteil vom 25.09.2008, Az.: 3 C 3/07). Das Bundesverwaltungsgericht hatte diese Entscheidung für die Frage der Berechnung der Höhe des Punkteabzugs nach dem Punktsystem (§ 4 Absatz 4, 5 StVG in der bisherigen Fassung) getroffen und zur Begründung maßgeblich auf die Erziehungswirkung des Systems abgestellt. Auch wenn das neue Fahreignungs-Bewertungssystem einen Punkteabzug nicht mehr vorsieht, ist das Tattagsprinzip bezogen auf die Punkteentstehung zur Vermeidung taktischer Rechtsmittel angezeigt. Im Interesse der Vermeidung der Belastung der Justiz muss auf der anderen Seite die bekannte Folge des Tattagsprinzips hingenommen werden, dass sich die Punkte und der Punktestand zunächst außerhalb des Registers ergeben und erst zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt (mit der Rechtskraft der Entscheidung) im Register abgebildet und retrospektiv berechnet werden können.

Satz 4 enthält die Bestimmung, wonach bei Tateinheit nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktezahl im Fahreignungs-Bewertungssystem berücksichtigt wird. Die Vorschrift entspricht inhaltlich der bisherigen Bestimmung des § 4 Absatz 2 Satz 2 a. F. Sie knüpft aber nicht mehr an die Erfüllung der abstrakten Tatbestandsvoraussetzung der Verwirklichung mehrerer Zuwiderhandlungen durch eine Handlung an, sondern nur an den Umstand, dass die Entscheidung über die Tat selbst auf Tateinheit erkennt. Damit wird klargestellt, dass die Frage, ob Tateinheit vorliegt, in der Entscheidung über die Ordnungswidrigkeit oder die Straftat getroffen und dann im Register bezüglich der Punktebewertung nur noch übernommen wird.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Löschung der Punkte bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis und einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis neu. Die Punkte sollen künftig nicht mehr mit der Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. § 4 Absatz 2 Satz 3 a. F.), sondern erst dann gelöscht werden, wenn sie nach vorheriger Entziehung neu erteilt wird. Gleiches gilt für das Ansammeln von Punkten vor der Ersterteilung der Fahrerlaubnis. Damit wird besser als bisher dem Umstand Rechnung getragen, dass die Geeignetheit des Betroffenen erst mit der Erst- (oder Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis (wieder) als gegeben anzusehen ist. Die Löschung der Punkte für den als geeignet eingestuften Antragsteller ist dann konsequent und auch erforderlich, weil es ansonsten möglich wäre, dass ein einziger mit einem Punkt bewerteter Verstoß wieder zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen würde. Für die Zeit zwischen der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Neuerteilung bleibt es bei den angesammelten Punkten und der Addition von weiteren Punkten, die der Betroffene ggf. sammelt, ohne in Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein (z.B. als Radfahrer). Den dadurch

bewirkten Punktestand soll die Behörde bei der Entscheidung, ob die Eignung wieder gegeben ist, im Falle der Beantragung einer neuen Fahrerlaubnis berücksichtigen. Stellt die Behörde fest, dass die Eignung wieder gegeben ist und erteilt daraufhin die Fahrerlaubnis neu, so muss auch der Punktestand auf Null und nicht auf einen anderen Wert reduziert werden, weil ansonsten von vornherein unterstellt würde, dass die Behörde trotz der Erteilung der Fahrerlaubnis Zweifel an der Eignung hat. Da es allerdings unabhängig vom Punktestand bei der Speicherung sämtlicher noch nicht getilgter Entscheidungen im Register bleibt, hat die Behörde im Fall der erneuten Begehung von Zuwiderhandlungen nach erfolgter Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit, die Eignung auch ohne das Erreichen von acht Punkten wieder infrage zu stellen und ggf. durch eine erneute Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens prüfen zu lassen. In welchen Fällen dies sachgerecht ist, muss aber der Einzelfallentscheidung überlassen bleiben und kann nicht summarisch durch das Gesetz geregelt werden.

Neu geregelt ist zudem die Gleichstellung von Entziehung der Fahrerlaubnis und Verzicht auf eine solche. Auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis werden die Punkte dann gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis neu erteilt wird. Dies trägt ebenfalls dem Umstand Rechnung, dass die Behörde den Betroffenen mit der Neuerteilung wieder als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen einstuft. Die Aufnahme dieser neuen Regelung weicht von der bisherigen Rechtslage und der sie bestätigenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG 3 C1.10 vom 3. März 2011) ab. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seinem Urteil entschieden, dass ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis nicht zu einer Löschung von Punkten im Verkehrszentralregister nach § 4 Absatz 2 Satz 3 in der bisherigen Fassung führt. In der Begründung führten die Richter des Bundesverwaltungsgerichtes aus, dass die gesetzliche Regelung der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf den freiwilligen Verzicht entsprechend anwendbar ist. Einer analogen Anwendung stünde entgegen, dass der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung bei Verzichtsfällen bewusst von einer Löschung der Punkte abgesehen habe.

Nunmehr soll eine ausdrückliche Klarstellung erfolgen und insoweit eine Gleichstellung mit der Entziehung der Fahrerlaubnis herbeigeführt werden, indem in beiden Fällen mit der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis – und der damit verbundenen Feststellung der Eignung – ein unbelasteter „Neustart“ im Fahreignungs-Bewertungssystem ermöglicht wird.

Die nun geschaffene Regelung ist insbesondere für Fälle gedacht, in denen ein Inhaber einer Fahrerlaubnis einer drohenden Entziehung der Fahrerlaubnis durch einen vorherigen Verzicht zuvorkommen will. Um zu vermeiden, dass Fahrerlaubnisinhaber Punktelöschungen durch einen Verzicht und einen kurz danach gestellten Neuantrag erreichen können, erfolgt die Gleichstellung von Entziehung und Verzicht auch im Hinblick auf die Frist zur Neuerteilung. Auch nach einem Verzicht muss die Behörde vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Eignung feststellen und es

gilt eine sechsmonatige Sperrfrist, sofern gegen den Betroffenen zum Zeitpunkt des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über Zuwiderhandlungen, also mindestens zwei Punkte, im Fahreignungsregister eingetragen waren (§ 4 Absatz 11). Wie bisher wird durch den Verweis auf Absatz 9 Satz 1 und § 2a Absatz 3 klargestellt, dass keine Löschung der Punkte erfolgt, wenn die Fahrerlaubnis deshalb entzogen gewesen war, weil der Inhaber der Fahrerlaubnis der Anordnung zur Teilnahme an einem Fahreignungsseminar oder Aufbauseminar nicht gefolgt ist und ihm die Fahrerlaubnis nach nachträglicher Teilnahme wieder erteilt wird.

Änderung durch den Bundestag
(BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 a) aa)

Absatz 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht bei

1. Entziehung der Fahrerlaubnis nach Absatz 9 Satz 1 oder nach § 2a Absatz 3,
2. Verzicht auf die Fahrerlaubnis im Fall des Absatzes 9 Satz 3,
3. Verlängerung einer Fahrerlaubnis nach § 24 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung oder
4. Erteilung nach Erlöschen einer befristet erteilten Fahrerlaubnis im Fall des § 24 Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung.“

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung, inhaltlich ergänzt wurden Nummern 3 und 4. Die Löschung der bisher gespeicherten Punkte soll nicht erfolgen, wenn eine Fahrerlaubnis lediglich verlängert wird, weil dann keine vollständige Eignungsprüfung durchgeführt wird. Das gleiche gilt, wenn die Geltungsdauer einer befristeten Fahrerlaubnis abgelaufen ist und eine Neuerteilung nach § 24 Absatz 2 FeV wie eine Verlängerung behandelt wird. In beiden Fällen ist zur Erkennung wiederholt auffälliger Fahrerlaubnisinhaber der Punktestand weiterzuführen.

Diese Änderung des Bundestages wurde ersetzt durch folgende Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) cc)

Absatz 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht bei

1. Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 2a Absatz 3,
2. Verlängerung einer Fahrerlaubnis oder
3. Erteilung nach Erlöschen einer befristet erteilten Fahrerlaubnis.“

Zu Absatz 4

Die Regelung führt die Kategorie der Vormerkung ein. Vorgemerkt für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems sind Inhaber einer Fahrerlaubnis, gegen die ein, zwei oder drei Punkte im Fahreignungsregister eingetragen sind. Mit der Formalisierung dieser dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgelagerten Registrierung im Fahreignungsregister soll deutlich gemacht werden, dass Eintragungen bis zu insgesamt drei Punkten keine Nachteile im Bewertungssystem für den Fahrerlaubnisinhaber nach sich ziehen. Damit soll zugleich dem falschen Eindruck entgegengewirkt werden, die Punktebewertung sei

ein zusätzlicher sanktionsähnlicher Eingriff. Der Punkteeintrag und die Punktebewertung dienen allein dem Zweck, die Gleichbehandlung aller Betroffenen bei der Fahreignungsbewertung zu erreichen. Die Vormerkung spiegelt also nicht mehr als die Tatsache wider, im Register für die Zwecke des Fahreignungsbewertungssystems vorgemerkt zu sein. Gleichzeitig soll die Vormerkung jedem Inhaber einer Fahrerlaubnis aber auch frühzeitig zu erkennen geben, dass er bei wiederholt auffälligem Verhalten die Vormerkung verlässt und der ersten Stufe des Systems zugeordnet wird. Der lediglich vorgemerkte Fahrerlaubnisinhaber ist aber weiterhin ohne jede Einschränkung geeignet für das Führen von Kraftfahrzeugen.

Zu Absatz 5

Das Fahreignungs-Bewertungssystem gilt – wie das bisherige Punktsystem – nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis. Insoweit unterscheidet sich der Anwendungsbereich des § 28 Absatz 3, der die Speicherung betrifft und aufgrund dessen auch Zuwiderhandlungen von Personen gespeichert und mit Punkten bewertet werden, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, und der Anwendungsbereich des § 4 Absatz 5, der festlegt, dass die Maßnahmen des Fahreignungsbewertungssystems nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis ergriffen werden. Bei der Beurteilung der Fahreignung werden für den Inhaber der Fahrerlaubnis aber auch solche Zuwiderhandlungen berücksichtigt, die er nicht als Kraftfahrzeugführer, sondern als anderer Verkehrsteilnehmer begangen hat.

Das Fahreignungs-Bewertungssystem besteht aus drei Maßnahmenstufen, die sich auf einer Skala von vier bis acht Punkten anstelle der bisherigen Skala von 8 bis 18 Punkten verteilen. Die Reduzierung auf acht Punkte berücksichtigt, dass die Ordnungswidrigkeiten nur noch mit ein oder zwei Punkten und Straftaten mit zwei oder drei Punkten bewertet werden. Es sind folgende drei Maßnahmenstufen vorgesehen, die die nach Landesrecht zuständige Behörde bei Erreichen des jeweiligen Punktestandes stufenweise zu ergreifen hat, ohne dass ihr ein Ermessensspielraum zusteht. Durch die Aufnahme des Begriffes „stufenweise“ im Gesetz soll klargestellt werden, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis alle Stufen jeweils durchlaufen muss.

1. Beim Erreichen von vier oder fünf Punkten hat die nach Landesrecht zuständige Behörde den Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu ermahnen und ihn nach Satz 2 gleichzeitig auf eine Hilfestellung zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens dergestalt hinzuweisen, dass er freiwillig ein Fahreignungsseminar absolvieren kann. Sie hat die Maßnahme dieser Stufe nur beim erstmaligen Erreichen eines Punktestandes dieser Stufe zu ergreifen. Das bedeutet, dass die Maßnahme bei wechselnden Punkteständen innerhalb der Maßnahmenstufe nicht erneut zu ergreifen ist.

Die Ermahnung ist ein Hinweis an den Inhaber einer Fahrerlaubnis über den erreichten Punktestand und die Mahnung, sein Verhalten zu ändern und Verkehrsverstöße zu vermeiden. Eingriffe in die Rechtssphäre des Inhabers einer Fahrerlaubnis sind mit der Ermahnung nicht verbunden. Für

den Inhaber einer Fahrerlaubnis entstehen keine Rechte oder Pflichten. Die Pflicht, sich an die Verkehrsvorschriften zu halten, entsteht nicht aus der Ermahnung, sondern aus jenen Vorschriften. Mit der Ermahnung wird nach Satz 2 lediglich der Hinweis auf die Möglichkeit des freiwilligen Besuches eines Fahreignungsseminars verbunden. Damit wird der Erkenntnis der Verkehrspsychologie Rechnung getragen, dass Verhaltensänderungen umso besser erreicht werden können, je früher eine Intervention stattfindet. Dem Betroffenen soll deshalb nahegelegt werden, sich möglichst frühzeitig einer fahreignungsverbessernden Maßnahme zu unterziehen. Da mit dem Fahreignungsseminar aber nicht unerhebliche Kosten verbunden sind, wäre es unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten problematisch, schon auf dieser Stufe die verbindliche Anordnung des Fahreignungsseminars vorzusehen. Rechtsfolgen werden an die freiwillige Teilnahme nicht geknüpft.

2. Beim Erreichen von sechs oder sieben Punkten ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu warnen, seine Teilnahme an einem Fahreignungsseminar anzuordnen und auf die nächste Maßnahmenstufe bei weiteren Verkehrsverstößen, die Entziehung der Fahrerlaubnis, hinzuweisen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat auch die Maßnahme dieser Stufe nur beim erstmaligen Erreichen eines Punktestandes dieser Stufe zu ergreifen.

Für das Fahreignungsseminar steht ein neues von der BAST ausgearbeitetes Konzept zur Verfügung, das auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen der Erziehungswissenschaft und Verkehrspsychologie basiert. Das Fahreignungsseminar führt zu diesem Zweck verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Elemente zusammen, für die aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse von einer Verhaltensbeeinflussung ausgegangen werden kann. In Nummer 2 ist außerdem geregelt, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis das Seminar innerhalb von drei Monaten nach seiner wirksamen Anordnung abgeschlossen haben muss und dies spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Seminars der nach Landesrecht zuständigen Behörde nachzuweisen hat. Für die Absolvierung des Fahreignungsseminars muss eine kurze Frist vorgesehen werden, weil anderenfalls für einen unverhältnismäßig langen Zeitraum ein Rechtszustand entstünde, während dessen der Inhaber der Fahrerlaubnis das Fahreignungsseminar absolviert, aber gleichzeitig die Fahrerlaubnis wegen der Begehung weiterer Zuwiderhandlungen entzogen werden kann. Das würde zu Intransparenz und Unübersichtlichkeit führen. Die Anordnung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Bekanntgabe. Insoweit wird auf die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes verwiesen. Für den Fall, dass er der Anordnung nicht nachkommt oder die Bescheinigung nicht vorlegt, gilt Absatz 9 Satz 1. Nach Nummer 2 ist die nach Landesrecht zuständige Behörde außerdem berechtigt, die Drei-Monats-Frist oder die

Zwei-Wochen-Frist zu verlängern, wenn anderenfalls unbillige Härten für den Betroffenen entstehen würden. Das ist z.B. bei längeren Auslandsaufenthalten oder dann der Fall, wenn zum Besuch des Fahreignungsseminars sehr weite Wege in Kauf genommen werden müssten.

3. Bei Erreichen von acht Punkten gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen.

Satz 3 behält die Regelung bei, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde im Hinblick auf die Entscheidungen über Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem an die rechtskräftigen Entscheidungen über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden ist.

Satz 4 führt das Tattagsprinzip aus. Für das Ergreifen von Maßnahmen hat die Behörde retrospektiv auf den Tag der letzten Zuwiderhandlung abzustellen, die mit ihrer Punktbewertung das Erreichen einer Stufe und damit eine Maßnahme auslöst. Die Behörde hat also bei Hinzutreten einer neuen Tat zu prüfen, ob diese in Kumulation mit anderen, am Tag der neuen Tat noch nicht getilgten Verstößen zum erstmaligen Erreichen einer Stufe führt.

Satz 5 legt fest, wie lange die Punkte ab ihrer Entstehung für die Berechnung des Punktestandes und damit zur Ergreifung von Maßnahmen verwendet werden dürfen. Die Regelung stellt hierzu den Bezug zu den in § 29 geregelten Tilgungsfristen der zugrunde liegenden Zuwiderhandlungen her. Solange die Tilgungsfrist für eine Tat noch nicht abgelaufen war, ist sie für die Berechnung des Punktestandes und damit der Maßnahmenstufe heranzuziehen. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit.

Satz 6 stellt klar, dass es ausreicht, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis einmal eine Stufe erreicht hat. Sollte sich danach der Punktestand aufgrund von Tilgungen wieder reduzieren, wird dennoch die Maßnahme der erreichten Stufe ergriffen. Dies gilt für alle drei Maßnahmenstufen und ist die konsequente Folge des Tattagsprinzips bei der Punkteentstehung: Maßnahmen werden bezogen auf den Tag der Tat ergriffen und nicht bezogen auf den aktuellen Punktestand am Tag des Ergreifens der Maßnahme durch die Behörde. Geht also der Behörde eine Mitteilung des KBA über den jeweiligen Punktestand zu und tritt bis zum Tätigwerden der Behörde eine Punktereduktion aufgrund einer Tilgung ein, die den Inhaber einer Fahrerlaubnis wieder in die vorherige Stufe oder in die Vormerkung versetzt, hat die Behörde die Maßnahme dennoch zu ergreifen. Dieser Grundsatz ist vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in seinem Beschluss vom 07.12.2010 (Az. 10 S 2053/10) für das Erreichen von 18 Punkten unter dem bisherigen System und damit für die Schwelle zur Entziehung der Fahrerlaubnis bestätigt worden. Diese Entscheidung erging ausdrücklich in Weiterentwicklung der im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.09.2008 - 3 C 3.07 - aufgestellten Grundsätze zum Tattagsprinzip.

Von dem Ergreifen der Maßnahmen zu unterscheiden ist der generelle Ablauf der verschiedenen Maßnahmenstufen: Der Inhaber einer Fahrerlaubnis wird durch Tilgung von Eintragungen und den damit verbundenen Punktereduzierungen wieder im System zurückgestuft, also ggf. von der Stufe der Verwarnung auf die Stufe der Ermahnung und von dort auf die „Vorstufe“ Vormerkung. Mit dieser Rückstufung errechnet sich jeweils ein geringerer Punktestand, ein „Ergebnis“ dieses Punktestandes im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 oder 2 ist damit aber nicht verbunden, weil er sich „von oben“ errechnet und nicht aufgrund wiederholter Zuwiderhandlungen „von unten“ ansammelt, so dass ein erneutes Ergreifen der dort genannten Maßnahmen nicht in Betracht kommt. Dadurch können die „Vorstufe“ Vormerkung und die Maßnahmenstufen „Ermahnung“ und „Verwarnung“ vom Inhaber einer Fahrerlaubnis mehrfach durchlaufen werden, wenn sich nach der Reduzierung Punkte wieder neu ansammeln und sich damit der maßgebliche Punktestand neu „ergibt“. Im Interesse der Klarheit wird dies durch den Begriff „Summierung“ in Satz 1 ausdrücklich verdeutlicht.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) dd)

Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat gegenüber den Inhabern einer Fahrerlaubnis folgende Maßnahmen stufenweise zu ergreifen, sobald sich in der Summe folgende Punktestände ergeben:

1. *Ergeben sich vier oder fünf Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu ermahnen;*
2. *ergeben sich sechs oder sieben Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu verwarnen;*
3. *ergeben sich acht oder mehr Punkte, gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen.*

Die Ermahnung nach Satz 1 Nummer 1 und die Verwarnung nach Satz 1 Nummer 2 enthalten daneben den Hinweis, dass ein Fahreignungsseminar nach § 4a freiwillig besucht werden kann, um das Verkehrsverhalten zu verbessern; im Fall der Verwarnung erfolgt zusätzlich der Hinweis, dass hierfür kein Punktabzug gewährt wird. In der Verwarnung nach Satz 1 Nummer 2 ist darüber zu unterrichten, dass bei Erreichen von acht Punkten die Fahrerlaubnis entzogen wird. Die nach Landesrecht zuständige Behörde ist bei den Maßnahmen nach Satz 1 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden. Sie hat für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat. Bei der Berechnung des Punktestandes werden nur die Zuwiderhandlungen berücksichtigt, deren Tilgungsfrist zu dem in Satz 5 genannten Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war. Spätere Verringerungen des Punktestandes aufgrund von Tilgungen bleiben unberücksichtigt.“

Zu Absatz 6

Absatz 6 Satz 1 regelt den Fall, dass der Betroffene die Stufe „Verwarnung“ und die in Verbindung damit gebotene Anordnung des Fahreignungsseminars durch die Tilgung von Punkten und das erneute Anwachsen des Punktestandes auf sechs oder sieben Punkte erneut erreicht. Für diesen Fall ist folgende Sonderregelung vorgesehen: Ist das Fahreignungsseminar bereits nach Absatz 5 Nummer 2 angeordnet worden und wird innerhalb von zwei Jahren eine weitere Entscheidung rechtskräftig, die zu einer erneuten Anordnung führen würde, erfolgt keine abermalige Anordnung. Denn es ist nicht zu erwarten, dass die nochmalige Anordnung des Fahreignungsseminars innerhalb von zwei Jahren anders als die erste Absolvierung eine Verhaltensänderung bewirkt.

Sätze 2 und 3 betreffen den Umgang mit Verkehrszu widerhandlungen, die vor oder während der Teilnahme an dem Fahreignungsseminar begangen worden sind. Die Regelungen sollen vermeiden, dass Fahrerlaubnisinhaber, die ein Fahreignungsseminar absolvieren oder absolviert haben, die Fahrerlaubnis deshalb entzogen werden muss, weil eine Entscheidung rechtskräftig wird, die sich auf eine Tat bezieht, die vor der Anordnung des Fahreignungsseminars begangen worden ist. Dies wäre nicht sachgerecht, weil die Anordnung und das Fahreignungsseminar im Hinblick auf die vor der Anordnung begangenen Taten die fahreignungsverbessernde Wirkung noch gar nicht erzielen konnte. Die Regelung differenziert deshalb zwischen Taten, die der Fahrerlaubnisinhaber vor der wirksamen Anordnung des Fahreignungsseminars begangen hat und Taten, die er nach der wirksamen Anordnung des Fahreignungsseminars begangen hat. Für vor der wirksamen Anordnung begangene Taten gilt, dass diese dann nicht als Grundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis herangezogen werden dürfen, wenn sie für die Anordnung des Seminars noch nicht berücksichtigt worden sind und der Fahrerlaubnisinhaber am Fahreignungsseminar teilgenommen und auch die Teilnahmebescheinigung vorgelegt hat. Diese Zuwiderhandlungen werden aus dem Fahreignungs-Bewertungssystem „ausgeblendet“. Dies gilt auch für die Bewertung mit Punkten. Die damit verbundene Bewertung mit Punkten bleibt ebenfalls unberücksichtigt und führt nicht zu einer Änderung des Punktestandes. Auch eine spätere Tilgung der nicht berücksichtigten Entscheidung führt nicht zu einer Änderung des Punktestandes.

Zu widerhandlungen, die der Fahrerlaubnisinhaber nach der wirksamen Anordnung des Seminars begangen hat, werden dagegen in vollem Umfang für das Fahreignungs-Bewertungssystem berücksichtigt. Das bedeutet, dass diese Zuwiderhandlungen, sofern über sie rechtskräftig entschieden worden ist, Berücksichtigung bei der Ermittlung des Punktestandes und der Ermittlung der Maßnahmenstufe finden. Hier hat den Betroffenen die Warnung durch die Verwarnung und Anordnung bereits erreicht und ihn dennoch nicht von der Begehung weiterer Verkehrszu widerhandlungen abgehalten. Würde auch für den Zeitraum des Besuches des Fahreignungsseminars eine Ausnahme von der Berücksichtigung der währenddessen begangenen Zuwiderhandlungen geschaffen, so würde sich

dies als „Freibrief“ für die Begehung von Verkehrszu widerhandlungen auswirken.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ee)

Absatz 6 wird aufgehoben.

Weitere Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ff)

Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6.

Zu Absatz 7

Satz 1 enthält nun den bisher schon geltenden Grundsatz (Absatz 5 a. F.), dass ein Inhaber einer Fahrerlaubnis das Fahreignungs-Bewertungssystem stufenweise durchlaufen muss, bevor ihm die Fahrerlaubnis entzogen wird. Der Entziehung (Stufe 3) muss also die Verwarnung (Stufe 2) und dieser die Ermahnung (Stufe 1) vorhergegangen sein, bevor die jeweilige Maßnahme ergriffen werden darf. Die Vormerkung gehört hingegen nicht zu den Maßnahmenstufen, die durchlaufen werden müssen. Sätze 2 und 3 enthalten die für den praktischen Vollzug dieses Grundsatzes erforderlichen Anweisungen für die Punktereduzierungen. Ist eine Stufe nicht durchlaufen worden, so wird der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf den höchsten Punktestand dieser nicht durchlaufenden Stufe zurückgestuft. Ohne diese Anweisung der Punktereduzierung wäre das Verfahren weniger übersichtlich, weil dann Punktestand und Maßnahmenstufe auseinander fallen würden. Satz 4 betrifft die Frage, von welchem Punktestand aus in solchen Fällen weitere Reduzierungen aufgrund von Tilgungen berechnet werden sollen. Vorgesehen ist, dafür den reduzierten Punktestand zugrunde zu legen und nicht etwa die reduzierten Punkte gegenzurechnen, weil der reduzierte Punktestand die Stufe im Fahreignungs-Bewertungssystem wiedergibt und dieser damit für alle weiteren Entscheidungen, die sich daran anschließen, zugrunde gelegt werden soll. Alternativ würde eine Gegenrechnung das Verfahren unübersichtlicher machen.

Die Punktereduzierungen nach Absatz 6 sind nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis vorgesehen, da auch nur gegen sie die Maßnahmen ergriffen werden können. Für andere im Fahreignungsregister registrierte Personen gelten sie nicht.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ff)

Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6.

Weitere Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 a) bb)

Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Nehmen Inhaber einer Fahrerlaubnis freiwillig an einem Fahreignungsseminar teil und legen sie hierüber der nach Landesrecht zuständigen Behörde innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung des Seminars eine Teilnahmebescheinigung vor, werden ihnen bei einem Punktestand von vier oder fünf Punkten zwei Punkte abgezogen. Der Besuch eines Fahreignungsseminars führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem Punkteabzug. Für den zu verringernden Punktestand und die Berechnung der Fünfjahresfrist ist jeweils das Ausstellungs-

datum der Teilnahmebescheinigung maßgeblich. Bei der Berechnung der Fünfjahresfrist sind auch nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 absolvierte Fahreignungsseminare zu berücksichtigen.“

Begründung:

Mit der Änderung wird im Interesse der Förderung des Fahreignungsseminars der Punkterabatt fortgeführt, wie ihn das bisherige Punktsystem grundsätzlich vorgesehen hatte.

Ergänzende Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) gg)

Der bisherige Absatz 7a wird Absatz 7 und wie folgt geändert:

aaa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Nehmen Inhaber einer Fahrerlaubnis freiwillig an einem Fahreignungsseminar teil und legen sie hierüber der nach Landesrecht zuständigen Behörde innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung des Seminars eine Teilnahmebescheinigung vor, wird ihnen bei einem Punktestand von ein bis fünf Punkten ein Punkt abgezogen; maßgeblich ist der Punktestand zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung.“

bbb) In Satz 2 wird das Wort „Punkteabzug“ durch das Wort „Punktabzug“ ersetzt.

ccc) Satz 4 wird aufgehoben.

Zu Absatz 8

Die Vorschrift enthält die Mitteilungspflichten des KBA. Das KBA übermittelt Mitteilungen an die nach Landesrecht zuständige Behörde immer dann, wenn ein Punktestand erreicht wird, aufgrund dessen eine Maßnahme zu ergreifen ist. Diese Regelung fand sich entsprechend auch schon im bisherigen Absatz 6. Neu geregelt ist, dass das KBA die zuständige Behörde bei den in Satz 2 aufgeführten Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, die Tatbestände des Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel betreffen, nicht erst unterrichtet, wenn eine Maßnahmenstufe erreicht ist, sondern bei jeder diesbezüglichen Entscheidung. Das ist erforderlich, weil die wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln nach § 46 Absatz 3 in Verbindung mit § 13 Satz 1 Nr. 2b FeV die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens oder i. V. m. § 14 FeV die Anordnung zur Beibringung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Eignung zur Folge hat. Die Punktebewertungen durch das KBA sind für die Feststellung des Punktestandes wie bisher vorläufig. Eine endgültige Bewertung erfolgt durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) hh)

In Absatz 8 Satz 1 wird die Angabe „Absatz 7“ durch die Angabe „den Absätzen 6 und 7“ ersetzt.

Zu Absatz 9

Satz 1 bestimmt, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber der Anordnung der

Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nicht in der vorgesehenen Frist nachgekommen ist oder wenn er die Teilnahmebescheinigung in der vorgesehenen Frist nicht vorgelegt hat. Die Entziehung ist in diesen Fällen einerseits erforderlich, um die Anordnung durchsetzen zu können und andererseits, weil ohne das Absolvieren des Fahreignungsseminars angesichts der wiederholten Begehung von Verkehrsverstößen nicht mehr davon ausgegangen werden kann, dass der Fahrerlaubnisinhaber noch zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Denn die in den bereits eingetragenen Zuwiderhandlungen zum Ausdruck kommende mangelnde verkehrsbezogene Rechtstreue wird nochmals dadurch untermauert, dass er auch seiner Verpflichtung zum Besuch des Fahreignungsseminars nicht nachkommt. Dabei genügt es, wenn der Fahrerlaubnisinhaber nur die Teilnahmebescheinigung nicht vorlegt, weil die Behörde ohne sie davon ausgehen muss, dass er das Seminar nicht absolviert hat, zumal der Fahrerlaubnisinhaber durch das nachträgliche Vorlegen der Teilnahmebescheinigung das Wirksamwerden der Entziehung ohne weiteres vermeiden kann.

Satz 2 betrifft die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung in dem speziellen Fall ihrer Entziehung wegen der Nichtbefolgung der Anordnung zum Absolvieren des Fahreignungsseminars. Die Fahrerlaubnis darf erst dann wieder erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass er an dem angeordneten Seminar nachträglich teilgenommen hat. Mit den „übrigen Voraussetzungen“ ist gemeint, dass der Neuerteilung kein anderer zwischenzeitlich eingetretener Umstand (etwa Krankheit oder Entziehung im Strafverfahren) entgegensteht.

Satz 3 betrifft die Gleichstellung mit dem Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Auch einer Person, die auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat und gegen die die Anordnung des Fahreignungsseminars ergangen war, darf die Fahrerlaubnis nur wieder erteilt werden, wenn das Seminar absolviert worden ist.

Satz 4 stellt klar, dass bei Beibringung der Teilnahmebescheinigung die Fahrerlaubnis ohne weitere Bedingungen wieder zu erteilen ist. Es gilt insbesondere nicht die Frist, die ansonsten nach erfolgter Entziehung der Fahrerlaubnis im Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehen ist. Darüber hinaus gilt auch nicht das Erfordernis der Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Insoweit erübrigt sich eine Klarstellung unmittelbar im Gesetz, weil dessen Anordnung nur Regel und nicht zwingende Folge der Entziehung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem ist und außerdem nur vorgesehen ist, wenn es sich um eine Entziehung nach Absatz 5 Nummer 3 handelt, was bei einer Entziehung zur Durchsetzung des angeordneten Fahreignungsseminars nicht der Fall ist.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 a) cc)

Absatz 9 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von Absatz 11 Satz 1 und 2 wird die Fahrerlaubnis mit Beibringung der Teilnahmebescheinigung ohne Einhaltung einer Frist und ohne die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung erteilt.“

Begründung:

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass sämtliche Voraussetzungen aus Absatz 11 nicht anwendbar sind.

Diese Änderung des Bundestages wurde ersetzt durch folgende Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ii)

Absatz 9 wird aufgehoben.

Zu Absatz 10

Wie bisher haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle des Fahreignungs-Bewertungssystems oder wegen der Nichtteilnahme am angeordneten Fahreignungsseminar sowie gegen die Anordnung des Fahreignungsseminars keine aufschiebende Wirkung.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ii)

Der bisherige Absatz 10 wird Absatz 9 und wie folgt gefasst:

„(9) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Entziehung nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 haben keine aufschiebende Wirkung.“

Zu Absatz 11

Wie bisher (Absatz 10 a. F.) darf die Fahrerlaubnis nach erfolgter Entziehung wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle erst nach Ablauf von sechs Monaten nach Wirksamwerden der Entziehung der Fahrerlaubnis wieder erteilt werden (Satz 1). Neu ist, dass diese Frist auch bei Neuerteilung nach erfolgtem Verzicht gilt, wie Satz 2 klarstellt. Diese Regelung ist erforderlich, weil auch im Hinblick auf die Punktelöschung eine Gleichstellung vorgenommen wird (vgl. Absatz 3). Würde keine Sperrfrist vorgesehen werden, so wäre ein Anreiz gegeben, durch Verzicht den Punktestand zu bereinigen. Die Einschränkung in Satz 2 Halbsatz 2, wonach die Sperrfrist bei einem Verzicht nur gilt, wenn zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen, also mindestens zwei Punkte, im Fahreignungsregister gespeichert waren, stellt sicher, dass die Sperrfrist tatsächlich nur Personen betrifft, die auf die Fahrerlaubnis mit Blick auf ihren Punktestand verzichten. Satz 3 definiert den Beginn der Sechs-Monats-Frist, die – wie bisher – mit der Ablieferung des Führerscheins beginnt. Satz 4 behält die Vorschrift bei, wonach für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach erfolgter Entziehung wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen ist. Sätze 3 und 4 sollen auch für den Verzichtsfall nach Satz 2 gelten, um die Gleichstellung konsequent zu gestalten.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 a) ii)

Der bisherige Absatz 11 wird Absatz 10 und in Satz 4 wird das Komma nach dem Wort „Fahrerlaubnis“ gestrichen.

Weitere Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 b) aa)

Der Eingangssatz wird wie folgt gefasst:

„Nach § 4 sind folgende §§ 4a und 4b einzufügen:“

Zu Nummer 5 (Einfügung eines neuen § 4a)

§ 4a bestimmt den rechtlichen Rahmen für die Durchführung und Ausgestaltung des nach dem Gesetz vorgesehenen Fahreignungsseminars, mit dem die bisherigen Interventionsmaßnahmen – das Aufbauseminar und die verkehrspsychologische Beratung – ersetzt werden. Das neu gestaltete Fahreignungsseminar soll einen deutlichen Gewinn für eine Veränderung des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens sowie damit letztlich für die Straßenverkehrssicherheit insgesamt erzielen. Die Konzeption der bisherigen Interventionsmaßnahmen ist dafür grundlegend überarbeitet worden, nachdem für die derzeitigen Aufbauseminare für verkehrsauffällige Kraftfahrer kein eindeutiger Wirksamkeitsnachweis erbracht werden konnte.

Zu Absatz 1

Absatz 1 definiert das Ziel des Fahreignungsseminars und macht aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse deutlich, dass sich das Fahreignungsseminar sowohl auf die Vermittlung von Kenntnissen zum Straßenverkehrsrecht und zu verkehrssicherem Verhalten (verkehrspädagogisches Element) als auch auf die Analyse und Korrektur des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens (verkehrspsychologisches Element) beziehen muss.

Zu Absatz 2

Absatz 2 betrifft die Durchführung des Fahreignungsseminars. Demnach besteht ein Fahreignungsseminar aus einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme, die von besonders geschulten Fahrlehrern durchgeführt wird, und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die von besonders qualifizierten Verkehrspsychologen verantwortet wird. Regelungen zur Seminarerlaubnis der Fahrlehrer werden – wie bisher – im Fahrlehrergesetz getroffen. Für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme ist eine spezielle Seminarerlaubnis als Durchführungsvoraussetzung vorgesehen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält den Grundsatz der Erlaubnispflicht für die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und die allgemeinen Grundsätze der Möglichkeit zur Anordnung nachträglicher Auflagen, des Ruhens und des Erlöschens. Damit kann die Behörde auch ihr nach der Erteilung der Erlaubnis bekannt gewordenen Umständen Rechnung tragen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 entspricht hinsichtlich der Anforderungen an die berufliche Qualifikation den Anforderungen, die für die Durchführung der im bisherigen Punktsystem vorgesehenen verkehrspsychologischen Beratung gestellt worden sind (§ 4 Absatz 9 in der bisherigen Fassung). In formeller Hinsicht wird allerdings nicht mehr auf die Richtlinien des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen e. V. verwiesen, sondern allgemein auf den Stand der Wissenschaft, der sich allerdings in diesen Richtlinien niederschlägt. Neben den bisherigen Voraussetzungen werden persönliche Anforderungen an den Verkehrspsychologen gestellt. Er darf im Fahreignungs-

register mit nicht mehr als zwei Punkten belastet sein und es dürfen keine Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen seine Zuverlässigkeit begründen; letzteres ist ein Versagungsgrund.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 werden Rücknahme und Widerruf der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie geregelt. Die Regelung entspricht der bisher für die Aufbauseminare geltenden Regelung in § 31 Absatz 5 Satz 2 i. V. m. § 8 FahrlG.

Zu Absatz 6

Absatz 6 betrifft den Datenschutz bei der Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. In der Sache geht es um Daten, die erforderlich sind, um überprüfen zu können, ob eine Teilnahmebescheinigung tatsächlich zu Recht ausgestellt worden ist (Verhinderung von Fälschung) und ob die Verweigerung der Teilnahmebescheinigung rechtmäßig ist. Zu diesem Zweck werden gespeichert: Name, Datum des Fahreignungsseminars, absolvierte Sitzungen, der Grund, wenn eine Teilnahmebescheinigung nicht ausgestellt worden ist und ggf. Zuweisungsdelikte, wenn diese entscheidend für die Gestaltung der Sitzungen gewesen sind. Die geregelte Speicherungs- und Nutzungsbefugnis sowie Löschungspflicht gewährleisten zwei Dinge: Zum einen können die Daten für die Durchführung des Seminars und die Ausstellung der Teilnahmebescheinigung gespeichert und genutzt werden. Auf der anderen Seite wird aber auch gesichert, dass die Daten unverzüglich gelöscht werden, wenn sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden und insbesondere keine Rechtsfolgen mehr daran geknüpft werden. § 48a Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b FeV sieht für die Teilnahme am Fahreignungsseminar noch weitere sechs Monate mögliche Folgen vor. Hierfür muss die tatsächliche Teilnahme am Fahreignungsseminar bei Zweifeln an der Teilnahmebescheinigung durch die Behörde überprüfbar bleiben. Aus der Bearbeitungszeit bei der Behörde mit maximal drei Monaten ergibt sich die regelmäßige Speicherdauer von neun Monaten in Satz 2. Sollten sich bei der Prüfung Zweifel ergeben, müssen die Daten selbstverständlich noch bis zum rechtskräftigen Abschluss der Prüfung, sei es auch erst nach einem Rechtsmittelverfahren, zur Verfügung stehen. Dieses regelt Satz 3. Da es sich unter anderem um Gesundheitsdaten und damit um besondere Arten personenbezogener Daten nach § 3 Absatz 9 BDSG handelt, ist diese enge Bemessung der Speicherdauer geboten.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 b) bb) aaa)

Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Der Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat die personenbezogenen Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, zu speichern und fünf Jahre nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Die Daten nach Satz 1 dürfen

1. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie längstens neun Monate nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars genutzt werden,
2. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie der Bundesanstalt für Straßenwesen übermittelt und von dieser zur Evaluierung nach § 4b genutzt werden,
3. von der Bundesanstalt für Straßenwesen oder in ihrem Auftrag an Dritte, die die Evaluierung nach § 4b im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchführen oder an ihr beteiligt sind, übermittelt und von den Dritten für die Evaluierung genutzt werden,
4. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ausschließlich in Gestalt von Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift des Seminarteilnehmers sowie dessen Unterschrift zur Teilnahmebestätigung
 - a) der nach Landesrecht zuständigen Behörde übermittelt und von dieser zur Überwachung nach Absatz 8 genutzt werden,
 - b) an Dritte, die ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach Absatz 8 Satz 6 betreiben und an dem der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie teilnimmt, übermittelt und im Rahmen dieses Qualitätssicherungssystems genutzt werden.

Die Empfänger nach Satz 2 haben die Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie nicht mehr für die in Satz 2 jeweils genannten Zwecke benötigt werden, spätestens jedoch fünf Jahre nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung nach Satz 1.“

Zu Absatz 7

Absatz 7 betrifft die Fortbildungspflicht, die sich an den bereits bestehenden Regelungen im Zusammenhang mit der Durchführung verkehrspsychologischer Beratungen orientiert.

Zu Absatz 8

Absatz 8 betrifft die Gewährleistung einer hohen Qualität bei der Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. Zu diesem Zweck wird geregelt, dass auch diese Teilmaßnahme der Qualitätssicherung unterliegt, die entweder in Gestalt der behördlichen Überwachung oder der Zugehörigkeit zu einem von der Behörde genehmigten Qualitätssicherungssystem besteht. Die Behörde kann sich, soweit sie sich für die Überwachung entscheidet, bei der Durchführung geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Es ist deshalb möglich, dass die nach Landesrecht zuständigen Behörden das im Zusammenhang mit der verkehrspsychologischen Beratung etablierte Überwachungssystem durch den Berufsverband auch auf die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars erstrecken, dass sie die Überwachung selbst durchführen oder eine andere geeignete Stelle mit der Überwachung beauftragen. Die inhaltlichen Anforderungen an die

Überwachung werden durch den Ordnungsgeber auf der Grundlage der Ermächtigung des § 6 Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe n geregelt.

Änderung durch den Bundestag
(BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 b)

In Nummer 5 Absatz 8 Satz 2 werden nach dem Wort „Stellen“ die Wörter „nach Landesrecht“ eingefügt.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung der Öffnungsklausel, nach welcher die Überwachung auch an Dritte delegiert werden kann.

Diese Änderung des Bundestages wurde ersetzt durch folgende Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 b) bb) bbb)

Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„(8) Die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann sich bei der Überwachung geeigneter Personen oder Stellen nach Landesrecht bedienen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob die gesetzlichen Anforderungen an die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme eingehalten werden. Der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat die Prüfung zu ermöglichen. Die in Satz 3 genannte Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre verlängert werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der wiederkehrenden Überwachung nach den Sätzen 1 bis 5 absehen, wenn der Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie sich einem von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannten Qualitätssicherungssystem angeschlossen hat. Im Fall des Satzes 6 bleibt die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Überwachung im Sinne der Sätze 1 bis 5 unberührt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung soll durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderung an Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung bestimmen.“

Weitere Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 b) cc)

Folgender § 4b wird angefügt:

„§ 4b Evaluierung

Das Fahreignungsseminar, die Vorschriften hierzu und der Vollzug werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Die Evaluierung hat insbesondere zu untersuchen, ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat. Die Bundesanstalt für Straßenwesen legt das Ergebnis der Evaluierung bis zum ... [einsetzen: Tag des fünften auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 entspricht] dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt-

entwicklung in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.“

Zu Nummer 6 (Änderung des § 6)

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n

Die Ermächtigungsgrundlage wird an die Einführung der Fahreignungsseminare durch entsprechende Ergänzung angepasst. Um eine fortlaufende Qualität sicherzustellen und Optimierungsansätze frühzeitig erkennen zu können, wird die Ermächtigungsgrundlage für die Durchführung der Qualitätssicherung auch auf die Methoden der Qualitätssicherung erstreckt und vorgesehen, dass der Ordnungsgeber bestimmen kann, dass die BAST eine entsprechende Bewertung des Qualitätssicherungssystems vornimmt. Im Sinne eines fortlaufenden Optimierungsprozesses kann außerdem ein Erfahrungsaustausch unter der Leitung der BAST vorgesehen werden. Außerdem wird klargestellt, dass der Ordnungsgeber auch die Überwachung der im Einzelnen vorgesehenen Seminare regeln kann.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 c) aa)

In Buchstabe a werden in dem Buchstaben n die Wörter „sowie § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2“ gestrichen.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s

Mit der Änderung soll zum einen eine Ermächtigungsgrundlage für den Ordnungsgeber geschaffen werden, dem es nunmehr überlassen wird, über die Registerpflicht der einzelnen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu entscheiden. Das bedeutet, dass künftig nicht mehr unmittelbar im Straßenverkehrsgesetz, sondern durch Rechtsverordnung festgelegt wird, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Fahreignungsregister gespeichert werden. Zum anderen wird der Ordnungsgeber ermächtigt, die zu speichernden Ordnungswidrigkeiten als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten mit zwei Punkten oder als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt einzustufen. Bezüglich der zu speichernen Straftaten dagegen gibt das Gesetz die Bewertung (zwei oder drei Punkte abhängig von der Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer isolierten Sperre) abschließend vor; sie ist durch den Ordnungsgeber umzusetzen. Grundlage für die Einstufung der Ordnungswidrigkeiten soll die Bedeutung der Zuwiderhandlung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße sein. Damit soll sichergestellt werden, dass künftig nur noch Zuwiderhandlungen im Fahreignungsregister gespeichert werden, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 c) bb)

In Buchstabe b werden im Buchstaben s nach den Wörtern „gefahrrechtliche Vorschriften“ die Wörter „oder im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 2 gleichgestellte Vorschriften“ eingefügt.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe u

Folgeänderung aufgrund der Übernahme der Regelung zur verkehrspsychologischen Beratung aus dem bisherigen § 4 Absatz 9 in § 2a Absatz 7.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe w

Redaktionelle Folgeänderung der Verweisung aufgrund der Verschiebung der Regelung über die verkehrspsychologische Beratung nach § 2a Absatz 7 und aufgrund der Neufassung des § 4.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 c) cc)

In Buchstabe d Doppelbuchstabe bb werden die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und 3, Absatz 11“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3, Absatz 10“ ersetzt.

Zu Nummer 7 (§ 6a StVG)

Mit der Änderung wird die Ermächtigung zur Erhebung von Gebühren an die neu eingeführten Regelungen über die Durchführung des Fahreignungsseminars und die damit einhergehenden Anforderungen an die Qualitätssicherung ausgedehnt. Es wird klargestellt, dass auch für die Überwachung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars Gebühren erhoben werden können. Zur Vermeidung von Verwechslungen mit anderen Formen der Überwachung wird insoweit der Terminus „Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ verwendet. Außerdem wird klargestellt, dass auch zeitabhängige Gebühren festgesetzt werden können und dass bei der Festsetzung von Gebühren der Aufwand für die externe Begutachtung einbezogen werden kann.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 d)

In Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa wird in § 6a Absatz 2 Satz 1 nach dem Wort „Zeitgebühren“ ein Komma eingefügt.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 28)

Zur Überschrift und zu den Absätzen 1, 2 und 6

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 3

Die Nummern 1 bis 3 enthalten die wesentlichen Neuregelungen über die im Fahreignungsregister zu speichernden Daten über rechtskräftige Entscheidungen. Bislang wurde unmittelbar im Straßenverkehrsgesetz geregelt, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu speichern waren. Künftig erfolgt eine Speicherung im Fahreignungsregister, wenn die Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in einer abschließenden Liste aufgezählt sind. Ermächtigungsgrundlage für die Bestimmung der abschließenden Liste ist § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s. § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s überlässt es dem Verordnungsgeber zu bestimmen, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten künftig im Fahreignungsregister gespeichert werden. Diese Liste ist zugleich auch die Liste, mit der bestimmt wird, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten für das Fahreignungs-Bewertungssystem zu berücksichtigen sind (§ 4 Absatz 2 Satz 1).

Nummer 1 regelt die Speicherung von rechtskräftigen Entscheidungen der Strafgerichte im Fahreignungsregister, soweit sie auf Strafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt erkennen oder einen Schuldspruch enthalten und sie zu Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5 führen. Neu ist die

zweite Bedingung. Sie erreicht, dass es künftig nicht mehr genügt, dass eine Straftat vorliegt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges steht oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist, sondern die betreffende Straftat muss ausdrücklich für die Speicherung in der durch den Verordnungsgeber zu erlassenen Rechtsverordnung bestimmt werden.

Die Regelung in Nummer 2 wird inhaltlich unverändert beibehalten und lediglich um eine systematische Abgrenzung zur Nummer 1 ergänzt. Die Regelung betrifft die Speicherung fahrerlaubnisbeschränkender Maßnahmen, die von den Strafgerichten angeordnet werden. Deren Speicherung dient nach wie vor der Überprüfbarkeit der Fahrberechtigung. Diese strafgerichtlichen Anordnungen können auch bei Entscheidungen über Straftaten erfolgen, die nicht im Fahreignungs-Bewertungssystem verwertet werden und damit nicht bereits nach Nummer 1 gespeichert werden. Auch bei diesen Straftaten muss die Einhaltung solcher Anordnungen überwacht werden können. Die gleiche Erwägung betrifft Nummer 3 Buchstabe b für die Fahrverbote bei Ordnungswidrigkeiten.

Nach Nummer 3 Buchstabe a werden – wie bisher – rechtskräftige Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a und 24c StVG gespeichert. Neu ist jedoch, dass sie nur dann gespeichert werden, wenn sie in der Verordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s genannt sind. Weiterhin werden diese Entscheidungen nur gespeichert, wenn aa) gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis ein Fahrverbot nach § 25 StVG angeordnet worden ist oder bb) die Entscheidung wegen einer Zuwiderhandlung ergangen ist, für die eine Geldbuße von mindestens 60 Euro verhängt worden ist. Für die Speicherung der Ordnungswidrigkeiten gibt es somit künftig neben der Höhe der Geldbuße die Bedingung, dass die Ordnungswidrigkeiten in der Verordnung ausdrücklich genannt sind. Dadurch wird eine abschließende Regelung erreicht, so dass bei nicht in der abschließenden Liste enthaltenen Ordnungswidrigkeiten auch erhöhte Geldbußen nicht zur Eintragung führen.

Neu geregelt ist die Rechtsgrundlage für die Eintragung von gefahrgutrechtlichen Verstößen im Fahreignungsregister nach Nummer 3 Buchstabe c. Bislang konnten aufgrund der Gesetzeskonkurrenz Ordnungswidrigkeiten, die gleichzeitig nach dem Straßenverkehrsgesetz und nach den Gefahrgutvorschriften zu ahnden sind, nicht eingetragen werden, da die gefahrgutrechtliche Sanktionsnorm die straßenverkehrsrechtliche als speziellere Norm verdrängt. Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, die aufgrund der Gefährdung für die Verkehrssicherheit eigentlich im Verkehrszentralregister hätten eingetragen werden müssen, konnten dort nicht eingetragen und mit Punkten bewertet werden, weil gleichzeitig eine gefahrgutrechtliche Norm verletzt wurde.

Es ist vorgesehen, in die entsprechende Verordnung nur Gefahrgutverstöße aufzunehmen, die eine Parallelregelung im Straßenverkehrsgesetz aufweisen.

Die Nummer 10 wird aufgehoben. Nicht mehr gespeichert werden die unanfechtbaren Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das

Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen. Die Entscheidungen können aufgrund des Artikels 42 Absatz 1 Buchstabe b des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8.11.1968 (BGBl. 1977 II S. 811) und der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie den nach Landesrecht zuständigen Behörden mitgeteilt werden. Eine ausdrückliche Mitteilungsverpflichtung besteht nicht. Es kann festgestellt werden, dass die Mitteilungen nur sehr sporadisch die nach Landesrecht zuständigen Behörden erreichen und dem Register zur Speicherung mitgeteilt werden. Die durch das unregelmäßige Mitteilungsverhalten entstehende Ungleichbehandlung wird mit dem Verzicht auf die Regelung bereinigt.

In Nummer 11 erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung des Verweises aufgrund der Neufassung des § 4.

Nummer 12 regelt künftig nur noch die Speicherung von Daten über die Teilnahme an einem (besonderen) Aufbauseminar und die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung, soweit dies für die Anwendung der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a) erforderlich ist.

In Nummer 13 wird eine neue Regelung aufgrund der Einführung des Fahreignungsseminars aufgenommen. Geregelt wird die Speicherung von Daten über die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, soweit dies für die Anwendung des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4) erforderlich ist. Die bisherige Regelung aus Nummer 13 wird Nummer 14.

Zu Nummer 9 (Änderung der § 28a)

Der Begriff Fahreignungsregister wird redaktionell angepasst. Außerdem ist eine Anpassung aufgrund der Anhebung der Eintragungsgrenze von bisher vierzig Euro auf sechzig Euro erforderlich.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 29)

Zu Absatz 1

§ 29 Absatz 1 Satz 2 regelt wie bisher die Tilgungsfristen. Jedoch wird bei den Tilgungsfristen für Ordnungswidrigkeiten nunmehr stärker differenziert. Die Tilgungsfrist beträgt zwei Jahre für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Nummer 1) und fünf Jahre für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Nummer 2 Buchstabe b). Bei Straftaten beträgt sie ebenfalls fünf Jahre, sofern das Strafgericht keine Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierte Sperre angeordnet hat (Nummer 2 Buchstabe a), und zehn Jahre für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierter Sperre (Nummer 3 Buchstabe a) sowie für verwaltungsbehördliche Entscheidungen (Nummer 3 Buchstabe b).

Die Notwendigkeit verlängerter Tilgungsfristen (fünf Jahre) für die besonders schweren Ordnungswidrigkeiten erklärt sich aus der Tatsache, dass es sich nunmehr um feste Fristen handelt, und ist an den Zielen der gesetzlichen Neuregelung orientiert. Durch den damit zusammenhängenden Verzicht auf die Regelungen zur Tilgungshemmung wird ein wesentlicher Beitrag zur Transparenz und Vereinfachung der Vorschriften geleistet. Um aber auch das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, muss das neue System verlängerte Beobachtungszeiträume

aufweisen, damit die beteiligten Behörden Fahreignungsdefizite eines Fahrerlaubnisinhabers im Fahreignungs-Bewertungssystem erkennen und Maßnahmen ergreifen können. Ein nach wissenschaftlichen Methoden vom KBA entwickeltes Tilgungssimulationsmodell hat aufgezeigt, dass unter anderem die zum Teil verlängerten Tilgungsfristen die Wirkungen der (zu streichenden) Tilgungshemmung im Hinblick auf die notwendigen Beobachtungszeiträume und die Wirksamkeit des Fahreignungs-Bewertungssystems kompensieren können. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf diesen Umstand hingewiesen (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, 156 (157)).

Straftaten nach § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und den §§ 316 und 323a des Strafgesetzbuches (StGB) – Delikte unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln – unterfallen künftig nicht mehr der zehnjährigen Tilgungsfrist, sondern der fünfjährigen. Dies dient der Vereinfachung und Vereinheitlichung; es soll bei Straftaten nur noch das Differenzierungskriterium „Entziehung der Fahrerlaubnis/isolierte Sperre“ gelten.

Die Neugestaltung der Fristen berücksichtigt die Schwere der Zuwiderhandlungen unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit. Während besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten fünf Jahre und Straftaten fünf oder zehn Jahre gespeichert werden, beträgt die Tilgungsfrist für die lediglich verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten – wie bisher – zwei Jahre.

Wie bisher für die Aufbauseminare geregelt, sollen auch die Teilnahmebescheinigungen für die Teilnahme an dem Fahreignungsseminar für die Dauer von fünf Jahren gespeichert werden.

Die Tilgungsfristen für die Maßnahmen nach § 28 Absatz 3 Nummer 4 bis 8 bleiben unverändert. Über diese Regelungen hinaus bedarf es keines Auffangtatbestandes wie in § 29 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVG a. F. mehr. Insbesondere richten sich für Eintragungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 2 (vorläufige Entziehung) und 9 die Tilgungsfristen nach § 29 Absatz 3 Nummer 3 in Verbindung mit § 63 Absatz 2 FeV.

Weiterhin erfolgt in Absatz 1 Satz 4 eine Klarstellung: Bei den Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Fahreignungs-Bewertungssystems ist jeweils nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint. Dies ist in Absatz 1 Satz 3 bisher schon ausdrücklich so formuliert und war auch für Absatz 1 Satz 4 der bisherigen Fassung der Wille des Gesetzgebers (vgl. die amtliche Begründung zu § 29 Absatz 1 Satz 4 in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998, VkBf. S. 731, 801).

Bei der Neugestaltung des Fahreignungs-Bewertungssystems wird an den Stellen, die inhaltlich neu zu regeln bzw. zu ändern sind, die Verwendung des Begriffs „Betroffener“ restriktiver gehandhabt. Sofern nur Inhaber einer Fahrerlaubnis betroffen sein können, wird dieses nunmehr eindeutig zum Ausdruck gebracht. Sofern auch Personen ohne Fahrerlaubnis betroffen sein können, wird die Bezeichnung „Betroffener“ ge-

wählt. Allerdings wurde nicht das gesamte Straßenverkehrsgesetz dieser Klarstellung unterzogen.

Änderung durch den Bundestag
(BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 c)

In Nummer 10 Buchstabe a Nummer 1 werden die Wörter „zwei Jahre“ durch die Wörter „zwei Jahre und sechs Monate“ ersetzt.

Begründung:

Die verlängerte Tilgungsfrist ist zum Ausgleich für den Wegfall der bisherigen Tilgungshemmung erforderlich, um einen entsprechend verlängerten Beobachtungszeitraum für die verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten zu schaffen. Nur so können Fahreignungsdefizite eines Fahrerlaubnisinhabers im Fahreignungs-Bewertungssystem ausreichend erkannt und Maßnahmen wirkungsvoll ergriffen werden.

Weitere Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 e) aa)

In Buchstabe a werden in § 29 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe b nach dem Wort „verkehrssicherheitsbeeinträchtigende“ jeweils die Wörter „oder gleichgestellte“ eingefügt.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt – wie bisher – den Beginn der Tilgungsfrist. Die Tilgungsfrist beginnt künftig einheitlich bei strafgerichtlichen Verurteilungen und Strafbefehlen (Satz 1 Nummer 1), bei Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 59, 60 StGB und § 27 des Jugendgerichtsgesetzes (Satz 1 Nummer 2), bei gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Bußgeldentscheidungen sowie anderen Verwaltungsentscheidungen (Satz 1 Nummer 3) mit dem Tag der Rechtskraft.

Durch die neu geschaffene Regelung wird die bislang unterschiedliche Behandlung der Tilgungsfristen, insbesondere für strafgerichtliche Verurteilungen und Strafbefehle, beseitigt. Durch das einheitliche Anknüpfen an die Rechtskraft für den Beginn der Tilgungsfrist ist nunmehr ein einheitlicher Beobachtungszeitraum sichergestellt. Durch die Regelung kann sowohl der Betroffene als auch die zuständige Behörde leichter als bisher die Speicherdauer im Register für den einzelnen Verstoß berechnen. Damit wird das System einfacher und transparenter gestaltet.

Hingegen bleibt es in Satz 1 Nummer 4 bei der Regelung, dass die Tilgungsfrist mit dem Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung beginnt. Dies betrifft die Speicherung von Teilnahmebescheinigungen für die Aufbauseminare und die verkehrspsychologische Beratung nach § 2a Absatz 2 und neu für die Fahreignungsseminare nach § 4a.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 e) bb)

In Buchstabe b Doppelbuchstabe cc werden in § 29 Absatz 4 Nummer 4 die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 7“ ersetzt.

Zu Absatz 5

Die Änderung in Satz 1 setzt auch hier bei den beschwerenden Entscheidungen den einheitlichen Beginn der Tilgungsfrist mit Rechtskraft konsequent fort.

Zu Absatz 6

Die bisherigen Regelungen aus Absatz 6 Satz 1 bis 4 und 6 a. F. werden aufgehoben. Auf diese Regelungen zur Tilgungshemmung wird aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung des Systems verzichtet. Stattdessen sind nun in Absatz 1 die zum Teil verlängerten festen Tilgungsfristen vorgesehen.

Im neuen Absatz 6 findet sich nun in Satz 1 zur systematischen Klarstellung die allgemeine Regelung, wann Eintragungen zu löschen sind, und zwar bei Tilgungsreife. Tilgungsreife tritt nach Ablauf der Tilgungsfristen und sonstigen Tilgungsbedingungen nach den Absätzen 1 bis 5 ein. Von diesem Grundsatz gibt es nach wie vor zwei Ausnahmen: die Überliegefrist in Satz 2 und die Probezeit in Satz 4.

In den Sätzen 2 und 3 wird die bisherige Regelung zur Überliegefrist aus Absatz 7 a. F. in veränderter Form übernommen. Zum einen wird in Satz 2 klargestellt, dass die Überliegefrist nur auf Eintragungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die für das Fahreignungs-Bewertungssystem und dessen Maßnahmen relevant sind, Anwendung findet. Dies war auch schon unter dem bisherigen Punktsystem praktisch der Fall. Zum anderen wird in Satz 3 neben der Übermittlung und Auskunftserteilung nun auch die Verwertung im systematischen Zusammenhang mitgeregelt. Im Gegensatz zum bisherigen Wortlaut von Absatz 7 Satz 2 a. F., der jegliche Übermittlung, also auch die an die nach Landesrecht zuständige Behörde, ausschloss, ist nun die für die Praxis sinnvolle Übermittlung und Verwertung für die Zwecke der Fahrerlaubnis auf Probe und des Fahreignungs-Bewertungssystems neben der Auskunft an den Betroffenen zugelassen. Des Weiteren wird die Terminologie ohne inhaltliche Änderungen datenschutzrechtlich präzisiert.

Satz 4 trifft eine Regelung zur Probezeit. Hiermit wird von den bisherigen Regelungen aus Absatz 6 a. F. nur Satz 5 a. F. inhaltsgleich übernommen.

Zu Absatz 7

Die Regelung aus Absatz 8 der bisherigen Fassung wird in Absatz 7 eingeordnet und geändert. In Satz 1 wird das Verwertungsverbot für gelöschte Eintragungen (Löschung nach Ablauf der Tilgungsfrist und der Überliegefrist) von nur gerichtlichen Entscheidungen auf jegliche Eintragungen aus Gründen der Klarstellung erweitert.

In Satz 2 wird zum einen die Art der Eintragung ausdrücklich klargestellt. Zum anderen wird die Verwertbarkeit auch auf Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems erweitert, wie schon in Absatz 6. Nach dem Wortlaut des bisherigen Absatzes 8 Satz 2 ist die Möglichkeit der Verwertung einer strafgerichtlichen Entscheidung mit einer Tilgungsfrist von zehn Jahren nach einem Zeitraum von fünf Jahren auf ein Verfahren beschränkt, dass die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Unklar war, ob dies auch für Maßnahmen nach dem Punktsystem galt, das heißt, ob die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar die Vorstufe zur Fahrerlaubnisentziehung darstellte. Wäre dem so, dann würde die zehnjährige Verwertungsmöglichkeit über den Wortlaut der Regelung hinaus auch für Verfahren gelten, die möglicherweise künftige Fahrerlaubnisentziehungsverfahren einleiten. Mit Urteil vom 18.08.2011 hat das

Oberverwaltungsgericht (OVG) des Landes Sachsen-Anhalt (Az.: 3 m 348/11) entschieden, dass eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister für die Anordnung eines Aufbauseminars nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 bisherige Fassung nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist entspricht, nicht verwertet werden dürfen. Die Richter begründeten ihre Entscheidung damit, dass aufgrund der Entstehungsgeschichte nicht ersichtlich ist, dass über den Wortlaut der Regelung hinaus die Ausnahme der zehnjährigen Verwertbarkeit auf Verfahren Anwendung findet, die die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar zum Gegenstand haben. Die Gesetzessystematik spreche vielmehr dafür, ein auf die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar gerichtetes Verfahren nicht einem Verfahren zur Entziehung einer Fahrerlaubnis gleichzusetzen. Zur Korrektur dieser sich entwickelnden Rechtsprechung schreibt dieser Gesetzentwurf die Verwertbarkeit auch für das Ergreifen von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem ausdrücklich fest. Sinn und Zweck des Fahreignungs-Bewertungssystems ist es, alle rechtskräftigen Entscheidungen, die mit Punkten bewertet sind, zur Ermittlung des Punktestandes und den damit verbundenen Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem heranziehen zu können. Würde man die von der Rechtsprechung des OVG Sachsen-Anhalt vorgenommene Auslegung der bisherigen Regelung beibehalten, hätte dies zur Folge, dass Maßnahmen erst aufgrund weiterer Zuwiderhandlungen ergriffen werden können, während die nicht berücksichtigte strafgerichtliche Entscheidung aber bereits zur einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen könnte. Dies würde eine ungewollte und unsystematische Ausnahme darstellen, was deshalb korrigiert wird. Des Weiteren wird die Terminologie in den Sätzen 2 und 3 datenschutzrechtlich präzisiert.

Zu Nummer 11 (Änderung des § 30)

Zu Absätzen 1 bis 5, 7 und 9

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 4b (neu)

Die Daten aus dem Fahreignungsregister sollen an die für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen zuständige Stelle übermittelt werden dürfen. Denn die hierbei durchgeführte Prüfung der Zuverlässigkeit eines Triebfahrzeugführers erstreckt sich nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und Satz 5 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung auch auf wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften. Hierzu sollen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Behörde die diesbezüglichen Daten aus dem Fahreignungsregister übermittelt werden dürfen, soweit diese Eintragungen für die dortige Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins jeweils erforderlich sind. Damit soll die unreflektierte Übermittlung von Datenpaketen vom KBA an das EBA (also einer Mehr- oder gar Vielzahl einschlägiger Datensätze „auf einen Schlag“) verhindert werden, weil dies nicht im Einklang mit dem datenschutzrechtlichen Erforderlichkeitsgrundsatz stünde. Mit dieser Übermittlungsbefugnis wird die

bisherige Praxis entbehrlich, nach der der Antragsteller aufgefordert wurde, eine Selbstauskunft vorzulegen. Diese Selbstauskunft ist ein aufwändiges Verfahren und umfasst ggf. Eintragungen, über die im Rahmen einer Behördenauskunft keine Auskunft erteilt werden dürfte. Mit der hier geschaffenen Übermittlungsbefugnis wird das Verfahren optimiert und auf den erforderlichen Datenumfang beschränkt.

Zu Absatz 8

Redaktionelle Änderung in Satz 1 aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Des Weiteren erfolgt eine sprachliche Klarstellung über den Inhalt der Auskunft.

Zu Absatz 10

Folgeänderung aufgrund der Änderungen in § 28; Anpassung des Verweises auf die relevanten Entscheidungen über die Berechtigung zum Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 30a)

Zu Absatz 1

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Mit der weiteren Änderung in Satz 1 (Verweis auch auf § 30 Absatz 2 und 4) wird erreicht, dass alle zur Auskunft aus dem Fahreignungsregister berechtigten Behörden und Gerichte die Auskunft auch online abrufen dürfen.

Zu Absatz 5

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 13 (Änderung des § 30b)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Zudem wird der Verweis auf § 30 Absatz 1 erweitert und damit die Möglichkeit eröffnet, die neue Übermittlung nach § 30 Absatz 4b an das EBA für Prüfungen im Zusammenhang mit dem Triebfahrzeugführerschein auch im Wege des automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens durchzuführen. Dieses ist aufgrund der Vielzahl der zu erwartenden Anfragen gerechtfertigt.

Zu Nummer 14 (Änderung des § 33)

Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Registrierung der der Zulassungsbehörde mitzuteilenden Daten des Erwerbers gem. § 32 Absatz 1 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung auch im Zentralen Fahrzeugregister.

Zu Nummer 15 (Änderung des § 50)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in das Fahreignungsregister sowie des Verweises aufgrund der Neufassung des § 4.

Zu Nummer 16 (Änderung des § 65)

Zu Absatz 2 a. F.

Diese Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und kann aufgehoben werden.

Zu Absatz 3 a. F.

Hierbei handelte es sich um eine Umsetzungsvorschrift zum Verwaltungsverfahren. Da diese Aufgaben abgeschlossen sind, ist diese Vorschrift entbehrlich und kann aufgehoben werden.

Zu Absatz 4 a. F.

Diese Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und kann aufgehoben werden. Mit der Regelung wurden Maßnahmen in der Übergangsfrist neuen Maßnahmen gleichgestellt.

Zu Absatz 5 a. F.

Die Übergangsregelung hat keinen Regelungsgehalt mehr und wird daher aufgehoben.

Zu Absatz 6 a. F.

Die Regelung ist aufgrund von Zeitablauf und Neufassung des Fahreignungsregisters entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 7 a. F.

Die Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 8 a. F.

Die Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 9 a. F.

Die Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 10 a. F./Absatz 2

Der bisherige Absatz 10 wird nunmehr Absatz 2. Des Weiteren redaktionelle Änderungen der Verweise aufgrund der Neufassung des § 4 und infolge der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 11 a. F.

Die Übergangsvorschrift des § 65 Absatz 11 StVG hat keinen Regelungsgehalt mehr und wird daher aufgehoben. Der Ordnungsgeber hat mit dem Erlass der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001, die am 1. Januar 2002 in Kraft getreten ist, von seiner neuen Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht. Gleichzeitig wurde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten vom 28. Februar 2000 mit Wirkung vom 1. Januar 2002 aufgehoben (vgl. BAnz. S. 24505).

Zu Absatz 12 a. F.

Die Regelung ist aufgrund von Zeitablauf entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält die Übergangsbestimmungen, die aufgrund der vorstehenden Änderungen dieses Gesetzesentwurfs notwendig sind. Die Regelungen über das Verkehrszentralregister und das Punktsystem werden nach den folgenden Bestimmungen in die Regelungen über das Fahreignungsregister und Fahreignungs-Bewertungssystem überführt.

Zu Absatz 3 Nummer 1

Nummer 1 regelt, dass Entscheidungen, die nach bisherigem Recht im Verkehrszentralregister gespeichert

worden sind („alte Entscheidungen“) und für die nach neuem Recht keine Rechtsgrundlage zur Speicherung vorgesehen ist, am 1. Mai 2014 aus dem Fahreignungsregister gelöscht werden. Betroffen sind alle Eintragungen wegen Entscheidungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die nicht zu Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem führen, also nicht in der Verordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s aufgelistet sind, sowie die Eintragungen wegen Entscheidungen ausländischer Gerichte und Behörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wurde, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen.

Änderung durch den Bundestag
(BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 d) aa)

s. u. zu Absatz 3 Nummer 3

Zu Absatz 3 Nummer 2

Nummer 2 regelt die Speicherdauer und die Tilgungsbestimmungen für die übrigen Entscheidungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes gespeichert worden sind. Satz 1 bestimmt, dass die alten Entscheidungen für eine Übergangszeit von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes weiterhin den bisherigen Tilgungsbestimmungen des § 29 in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes unterliegen. Dabei gelten insbesondere die Regelungen zur Tilgungshemmung fort. Auch neue Eintragungen nach Inkrafttreten des Gesetzes können so eine Tilgungshemmung für alte Entscheidungen auslösen. Die so in ihrer Tilgung gehemmten alten Eintragungen werden für ihre Tilgung damit von den neuen Entscheidungen abhängig, welche die Tilgungshemmung ausgelöst haben, und damit bereits abhängig von den neuen Tilgungsfristen. Mit dieser vorübergehenden teilweisen Beibehaltung der Hemmungsregelungen soll ein kontinuierlicher Übergang erreicht und vermieden werden, dass eingetragene Entscheidungen innerhalb eines Registervorganges „auf einen Schlag“ zum Stichtag getilgt werden müssen und damit eine nicht gewollte, faktische Teilamnestie für „Verkehrssünder“ eintreten würde.

Nach Ablauf der 5 Jahre soll auf die bis dahin noch nicht gelöschten Eintragungen dann § 29 in der neuen Fassung Anwendung finden.

- Das kann zum einen Straftaten mit einer bisher zehnjährigen Tilgungsfrist plus einem Jahr Überliegefrist betreffen. Sofern es sich hierbei um Entscheidungen wegen Straftaten nach § 315c Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a oder den §§ 316 oder 323a StGB handelt, ist dann zu prüfen, ob die hierfür nun geltende Tilgungsfrist von 5 Jahren plus ein Jahr Überliegefrist bereits abgelaufen ist. Ist das der Fall, wird eine solche Eintragung gelöscht. Anderenfalls bleibt sie bis zum Erreichen der neuen Frist gespeichert. Bei anderen Straftaten ändert sich nach neuem Recht nichts.
- Das können zum Zweiten Straftaten mit einer fünfjährigen Tilgungsfrist sein, die sich noch in der Überliegefrist befinden. Hier ändert sich nach neuem Recht nichts.
- Und das können zum Dritten in der Tilgung gehemmte Eintragungen sein. Sofern für diese alten

Eintragungen die für sie geltende Tilgungsfrist nach neuem Recht plus ein Jahr Überlieferfrist bereits abgelaufen ist, werden diese Eintragungen gelöscht. Anderenfalls bleiben sie bis zum Ablauf der neuen Frist gespeichert; eine Hemmung ist hierbei dann nicht mehr zu berücksichtigen.

Satz 3 sieht als Modifikation von Satz 1 für die alten Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a eine maximale Tilgungsfrist von fünf Jahren ab Rechtskraft der Entscheidung vor. Dies erfolgt für die Übergangszeit bereits abweichend von der bisherigen Regelung in § 29 Absatz 6 Satz 4 a. F. Nach bisherigem Recht konnten diese Entscheidungen durch alle Registereintragungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 9 für einen unbestimmten Zeitraum gehemmt werden. Mit der nunmehr getroffenen abweichenden Regelung werden diese Zuwiderhandlungen den übrigen Ordnungswidrigkeiten mit deren maximaler fünfjähriger Tilgungsfrist in § 29 Absatz 6 Satz 4 a. F. angeglichen. Dies dient der Vereinfachung in der Übergangszeit und der Vorbereitung des Wegfalls der Tilgungshemmung. Da es sich bei dem Fünf-Jahres-Zeitraum nach Satz 3 um eine Obergrenze handelt, werden Entscheidungen, für die bereits vorher durch den Ablauf der individuellen Tilgungsfrist die Tilgungsreife eintritt, nach einem weiteren Jahr Überlieferfrist aus dem Register gelöscht, auch wenn der Fünf-Jahres-Zeitraum noch nicht verstrichen ist.

Insgesamt gelten nach Ablauf der Übergangszeit von fünf Jahren für alle dann noch gespeicherten Entscheidungen das neue Recht und damit die neuen Tilgungsfristen.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 d) aa)

s. u. zu Absatz 3 Nummer 3

Zu Absatz 3 Nummer 3

Nummer 3 regelt, dass alle Entscheidungen, die ab dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes im Fahrzeugsregister gespeichert werden, unabhängig vom dem Datum der Rechtskraft der Entscheidung ausschließlich dem dann geltenden neuen Recht unterliegen. Die Vorschrift ist aus Praktikabilitätsgründen für die Handhabung der Umstellung im KBA erforderlich.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 d) aa)

Die Nummern 1 bis 3 werden folgt gefasst:

„1. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden sind und nach § 28 Absatz 3 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung nicht mehr zu speichern wären, werden am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] gelöscht. Für die Feststellung nach Satz 1, ob eine Entscheidung nach § 28 Absatz 3 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1]

anwendbaren Fassung nicht mehr zu speichern wäre, bleibt die Höhe der festgesetzten Geldbuße außer Betracht.

2. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden und nicht von Nummer 1 erfasst sind, werden bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des fünften auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 entspricht] nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung getilgt und gelöscht. Dabei kann eine Ablaufhemmung nach § 29 Absatz 6 Satz 2 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung nicht durch Entscheidungen, die erst ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] im Fahrzeugsregister gespeichert werden, ausgelöst werden. Für Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass sie spätestens fünf Jahre nach Rechtskraft der Entscheidung getilgt werden. Ab dem ... [einsetzen: Tag des fünften auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 entspricht] gilt

a) für die Berechnung der Tilgungsfrist § 29 Absatz 1 bis 5 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung mit der Maßgabe, dass die nach Satz 1 bisher abgelaufene Tilgungsfrist angerechnet wird,

b) für die Löschung § 29 Absatz 6 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung.

3. Auf Entscheidungen, die bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] begangene Zuwiderhandlungen ahnden und erst ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] im Fahrzeugsregister gespeichert werden, sind dieses Gesetz und die aufgrund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s erlassenen Rechtsverordnungen in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] geltenden Fassung anzuwenden. Dabei sind § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und § 28a in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] geltenden Fassung mit der Maßgabe an-

zuwenden, dass jeweils anstelle der dortigen Grenze von sechzig Euro die Grenze von vierzig Euro gilt.“

Begründung:

Zu § 65 Absatz 3 Nummer 1 StVG

In Nummer 1 wird Satz 2 ergänzt. Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass sich die Löschung von Entscheidungen bei Ordnungswidrigkeiten nach deren Tatbestand, nicht jedoch nach der zugemessenen Bußgeldhöhe richtet. Dies ist in Anbetracht der geänderten Eintragungsgrenze in § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb angezeigt. Dies dient der Vermeidung von Auslegungszweifeln dahin gehend, ob nicht Ordnungswidrigkeiten, die nach bisherigem Recht unter Berücksichtigung der bisherigen Eintragungsgrenze von 40 Euro geahndet und gespeichert wurden und die neue Eintragungsgrenze von 60 Euro nicht erreichen, gelöscht werden müssten. Dies ist nicht intendiert, da bei der Ahndung der betreffenden Taten die angehobene Eintragungsgrenze und die ggf. entsprechend angehobenen Bußgeldregelsätze noch gar nicht berücksichtigt werden konnten.

Zu § 65 Absatz 3 Nummer 2 StVG

In Nummer 2 wird zum einen ein neuer Satz 2 eingefügt. Diese Einfügung dient der Vereinfachung der Registerführung und der Minimierung des Verwaltungsaufwandes bei der registerführenden Behörde. Mit dieser Einfügung soll die Weiterführung der Tilgungshemmung auf den bei Inkrafttreten der Reform vorhandenen Registerbestand und die bereits ausgelösten Ablaufhemmungen beschränkt werden. Eintragungen nach Inkrafttreten der Reform sollen unabhängig von Tattag und Entscheidungsdatum keine Tilgungshemmung mehr auslösen können. Damit wird bereits in der Übergangszeit die abzuschaffende Tilgungshemmung soweit wie möglich reduziert.

Zum anderen wird der bisherige Satz 3 verschoben und zur besseren Verständlichkeit dem zeitlichen Ablauf folgend direkt hinter den neuen Satz 2 eingeordnet.

Zu § 65 Absatz 3 Nummer 3 StVG

In Nummer 3 wird zum einen der Kreis der anzuwendenden Vorschriften erweitert, indem auf das Gesetz als Ganzes verwiesen wird. Dies dient der Vorbeugung von Auslegungszweifeln.

Zum anderen wird Satz 2 ergänzt. Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass Entscheidungen über Ordnungswidrigkeiten, die sich noch an der bisherigen Eintragungsgrenze von 40 Euro orientiert haben, auch unter der Geltung des neuen Systems eingetragen werden und mit Punkten zu bewertet sind. Dies dient der Vorbeugung einer etwaigen gegenteiligen Auslegung, nach der die Betroffenen durch den bloßen Systemübergang eine unter Gleichheitsgesichtspunkten nicht gerechtfertigte Amnestie erfahren würden.

Zu Absatz 3 Nummer 4

Nummer 4 regelt die Umstellung der Punktestände nach bisherigem Recht in die Maßnahmenstufen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems oder in die Vormerkung. Die Bestimmung ist notwendig, da die bisherige differenzierte Bewertung der Zuwiderhandlungen nach Bedeutung und Schwere mit 1 bis 7

Punkten zugunsten eines Drei-Kategoriensystems aufgegeben wird. Die Punktestände nach bisherigem Recht werden mittels der Überführungstabelle in Punktestände nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem überführt. Der aufgrund der Überführung ermittelte neue Punktestand bildet dann nach Satz 2 die Grundlage für die Einstufung in eine der Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems oder in die Vormerkung. Mit der Regelung wird sichergestellt, dass jeder, der sich im bisherigen dreistufigen Punktsystem in einer Maßnahmenstufe befunden hat, in die entsprechende Maßnahmenstufe des neuen ebenfalls dreistufigen Fahreignungs-Bewertungssystems überführt wird. Das Ergreifen der vorgesehenen Maßnahmen nach § 4 Absatz 5 Satz 1 durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden wird, wie auch im bisherigen Punktsystem, auf der Grundlage des überführten Punktestandes erfolgen. Satz 3 stellt allerdings klar, dass die Umstellung des Systems und die dadurch erstmalige Einordnung in die neuen Maßnahmenstufen nicht zur Maßnahmenergreifung führen. Vielmehr führen nur eine Zuwiderhandlung und das hierauf folgende erstmalige Erreichen einer Maßnahmenstufe – nach altem wie nach neuem Recht – zu einer Maßnahme. Dies hat die nach Landesrecht zuständige Behörde im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden.

Von der Übergangsregelung sind alle Personen betroffen, zu denen am Tag des Inkrafttretens des Gesetzes mit Punkten bewertete Entscheidungen im Fahreignungsregister gespeichert sind.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 f) aa) aaa)

In Nummer 4 Satz 1 werden in der Tabelle in der Spalte „Stufe“ die Wörter „1: Ermahnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3)“ durch die Wörter „1: Ermahnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1)“ ersetzt.

Zu Absatz 3 Nummer 5

Durch die Regelung in Nummer 5 werden die Regelungen zu den (besonderen) Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen im Rahmen des Punktsystems in das Fahreignungs-Bewertungssystem überführt.

Nach Buchstabe a sind Punkteabzüge nur noch vorzunehmen, wenn der Betroffene die Bescheinigung über die Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar oder einer freiwillig besuchten verkehrspsychologischen Beratung vor dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorlegt.

Nach Buchstabe b sollen Aufbauseminare, die noch vor dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes angeordnet und begonnen, aber noch nicht abgeschlossen worden sind, für eine Übergangszeit von sieben Monaten nach Inkrafttreten des Fahreignungs-Bewertungssystems nach den bisherigen Bestimmungen absolviert und zu Ende geführt werden können.

Mit der entsprechenden Regelung in Buchstabe c über das Anbieten der Aufbauseminare noch weitere sechs Monate nach bisherigem Recht soll sichergestellt werden, dass die Inhaber einer Fahrerlaubnis, die eine Anordnung nach bisherigem Recht erhalten haben, das angeordnete Aufbauseminar auch noch absolvieren können. Sollten die Anbieter von Aufbau-

seminaren diese ab dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes jedoch nicht mehr anbieten, kann der Fahrerlaubnisinhaber anstatt des Aufbauseminars an der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars teilnehmen.

Buchstabe d stellt sicher, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde dem KBA auch nach Inkrafttreten des Fahreignungs-Bewertungssystems weiterhin unverzüglich die Teilnahme an Aufbauseminaren oder verkehrspsychologischen Beratungen nach altem Recht mitteilt, um so zeitnah wie möglich die Übergangsregelungen durchführen zu können.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 1 d) bb)

Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

„b) Bei der Berechnung der Fünfjahresfrist nach § 4 Absatz 7a Satz 2 bis 4 sind auch Punktabzüge zu berücksichtigen, die nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung vorgenommen worden sind.“

bbb) Die bisherigen Buchstaben b bis d werden die Buchstaben c bis e.

Begründung:

Folgeänderungen der Beibehaltung des Punkterabatts.

Ergänzende Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 f) aa) bbb)

Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Buchstabe b werden die Wörter „§ 4 Absatz 7a Satz 2 bis 4“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 7 Satz 2 und 3“ und das Wort „Punktabzüge“ durch das Wort „Punkteabzüge“ ersetzt.

bbbb) In Buchstabe c werden die Wörter „und begonnen“ gestrichen.

cccc) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) Abweichend von Buchstabe c kann anstelle von Aufbauseminaren, die bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung angeordnet, aber bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] noch nicht begonnen worden sind, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars absolviert werden.“

Zu Absatz 3 Nummer 6

Nummer 6 regelt Änderungen des Punktestandes aufgrund von Tilgungen nach Inkrafttreten des Gesetzes oder aufgrund von noch zu gewährenden Punkterabatten. Dabei handelt es sich um Punktereduzierungen, die nachträglich vorgenommen wer-

den müssen. Das heißt: Auch wenn für den Betroffenen die Umstellung nach der Überführungstabelle bereits vorgenommen worden ist, muss nach Vorliegen der die Punktereduzierung rückwirkend auslösenden Umstände (Tilgung, Punkterabatt) die Umrechnung erneut vorgenommen werden. Für den Betroffenen wird also die Punktereduzierung in dem vor dem Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden Rechensystem vollzogen und erst dann erneut die Überführung nach der in Nummer 4 geregelten Überführungstabelle vorgenommen. Dies führt zur Aktualisierung der Einstufung auf der Grundlage des nach der Überführungstabelle erreichten Punktestandes.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 2 f) bb)

Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) § 4 Absatz 7 ist mit Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des sechsten auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 entspricht] mit der Maßgabe nicht mehr anzuwenden, dass eine Teilnahmebescheinigung für ein Fahreignungsseminar, das spätestens an dem vorstehend genannten Tag begonnen worden ist, noch binnen der in § 4 Absatz 7 Satz 1 genannten Frist mit der Rechtsfolge des § 4 Absatz 7 vorgelegt werden kann.“

Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrlehrergesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung der Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Ergänzung aufgrund der Einfügung der neuen §§ 31a und 31b.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 a)

In Nummer 1 wird dem Buchstaben a folgende Angabe angefügt:

„§ 31d Evaluierung“.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 16)

Die Ergänzung des Verweises für Aufbauseminare soll klarstellen, dass diese nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe Anwendung finden. Außerdem wird die Regelung auf die neuen Fahreignungsseminare erstreckt. Dem Fahrschulinhaber oder verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebs ist die Pflicht auferlegt, die Erfüllung gesetzlich vorgegebener Ausstattungs-, Ausbildungs- und Fortbildungsstandards im Hinblick auf die Fahrschule insgesamt und speziell auf die Tätigkeit seiner Beschäftigten zu gewährleisten. Dies galt bislang insbesondere auch für die Durchführung von Aufbauseminaren für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG. Da das neue Fahreignungsseminar nach § 4a StVG an die Stelle des bisherigen Aufbauseminars für Punkteauffällige tritt und ähnliche Organisationsformen, Ziele, Inhalte und Methoden aufweist, ist die Ausweitung der Verantwortlichkeiten sowie insbesondere der Anleitungs- und Überwachungspflichten des Fahrschul-

inhabers oder verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs auch auf das neu eingeführte Fahreignungsseminar geboten.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 19)

Die Ergänzung des Verweises für Aufbauseminare soll klarstellen, dass diese nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe Anwendung finden. Außerdem werden die Regelungen auf das neue Fahreignungsseminar erstreckt. Nach § 19 bildet der Inhaber der Fahrschülerlaubnis seine Entgelte in Bezug auf die Aufbauseminare für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG frei, selbstständig und in eigener Verantwortung und gibt sie pauschaliert an. Dabei müssen die Entgelte den Grundsätzen der Preisklarheit und Preiswahrheit entsprechen. Der Gesetzgeber erstreckt diese Regelungen auch auf das neue Fahreignungsseminar nach § 4a StVG, das an die Stelle des bisherigen Aufbauseminars für Punkteauffällige tritt. Bei der Preisbildung für die Fahreignungsseminare sind die zu berücksichtigenden Kostengruppen gegenüber dem bisherigen Aufbauseminar unverändert, so dass auch aus diesem Grund eine Übernahme der bisherigen Regelungen zu den Unterrichtsentgelten für das neu eingeführte Fahreignungsseminar notwendig ist.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 31)

Folgeänderungen aufgrund der Streichung der Aufbauseminare im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems. Die Konkretisierung des Verweises auf das StVG ist notwendig, da die bisherige Regelung weiterhin für die Aufbauseminare im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe gelten soll.

Zu Nummer 5 (Einfügung der §§ 31a und 31b)

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 b) aa)

Im Eingangssatz wird die Angabe „§§ 31a bis 31c“ durch die Angabe „§§ 31a bis 31d“ ersetzt.

Zu § 31a

Das neue Fahreignungsseminar unterwirft – wie auch das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes – einerseits die Bürgerinnen und Bürger zeitlichen und finanziellen Belastungen; eine Nichtteilnahme führt zu Mobilitätseinschränkungen. Andererseits erwartet der Gesetzgeber von der Teilnahme am neuen Fahreignungsseminar positive Effekte im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Demzufolge sind hohe Anforderungen an die Durchführungsqualität des neuen Fahreignungsseminars zu stellen. Zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität des neuen Fahreignungsseminars schreibt daher der neue § 31a Absatz 1 die Erforderlichkeit einer speziellen Seminarerlaubnis („Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik“) als Voraussetzung für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vor. Dies entspricht in formaler Hinsicht den Regelungen für das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige. Absatz 2 regelt die persönlichen Voraussetzungen zur Erlangung der Seminarerlaubnis für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme. Diese Regelungen erfolgen in Anlehnung an das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige. In Bezug auf das Erfordernis der

Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und BE ist festzuhalten, dass die Zweirad- und Pkw-Fahrer den weitestgrößten Anteil an der Gruppe aller Fahrerlaubnisinhaber bilden. Daher wäre das Erfordernis einer Fahrerlaubnis der Klassen A und BE als unverhältnismäßig anzusehen. Darüber hinaus stünde es einem flächendeckenden Angebot an Fahreignungsseminaren entgegen.

Die eingangs begründeten hohen Anforderungen an die Durchführungsqualität des Fahreignungsseminars erfordern – wie bisher – eine ausgewiesene langjährige Berufserfahrung des Seminarleiters wie auch den Nachweis, dass der Seminarleiter nicht selbst durch häufige oder schwerwiegende Zuwiderhandlungen auffällig geworden ist. Insofern werden die Anforderungen an den Seminarleiter bezüglich seiner Berufserfahrung verstetigt und hinsichtlich seiner Verkehrsbewährung erhöht. Die Kritik an der Durchführungsqualität und der fehlende Nachweis der Verkehrssicherheitswirksamkeit der bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige machen erhöhte Anforderungen an die Einweisungslehrgänge erforderlich. Daher werden – zusätzlich zur Übernahme der bisherigen Vorgaben zur Dauer der Einweisungslehrgänge – bei der Einweisung der Bewerber für eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik eine Hospitation und eine vom Lehrgangsleiter beaufsichtigte Durchführung einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vorgeschrieben. Aufgrund der hohen Bildungs- und Erziehungsverantwortung der Seminarleiter und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist zusätzlich zur Verkehrsbewährung des Bewerbers um eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (s. o.) auch seine Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung von Rechtsnormen in anderen Lebensbereichen zu fordern.

Zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars werden in Absatz 3 die Anforderungen an den Nachweis pädagogisch-didaktischer Kompetenzen des Seminarleiters an das neue Konzept der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars angepasst und konkretisiert. Dies erfolgt durch den Verweis auf vorgegebene Qualitätsmerkmale zur Seminardurchführung.

Die Erteilung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik erfolgt künftig nach Absatz 4 ausschließlich durch Eintragung eines Vermerkes auf dem Fahrlehrerschein. Damit entfallen die Ausstellung sowie die Aushändigung oder Zustellung einer Erlaubnisurkunde, was einer Verwaltungsvereinfachung und Entbürokratisierung dient.

In Absatz 5 werden Rücknahme und Widerruf der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik geregelt. Die Regelung entspricht der bisher für die Aufbauseminare geltenden Regelung in § 31 Absatz 5 Satz 2 i. V. m. § 8 FahrlG und der in § 4a Absatz 5 für die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie vorgesehenen Regelung.

Absatz 6 enthält die gebotenen Regelungen in Bezug auf den Umgang mit personenbezogenen Daten. In der Sache geht es um Daten, die erforderlich sind, um überprüfen zu können, ob eine Teilnahmebescheini-

gung tatsächlich zu Recht ausgestellt worden ist (Verhinderung von Fälschung) und ob die Verweigerung der Teilnahmebescheinigung rechtmäßig ist. Zu diesem Zweck werden gespeichert: Name, Datum des Fahreignungsseminars, absolvierte Module, der Grund, wenn eine Teilnahmebescheinigung nicht ausgestellt worden ist und ggf. die Zuweisungsdelikte, wenn diese entscheidend für die Auswahl der Module gewesen sind. Die geregelte Speicherungs- und Nutzungsbefugnis sowie Löschungspflicht gewährleisten zwei Dinge: Zum einen können die Daten für die Durchführung des Seminars und die Ausstellung der Teilnahmebescheinigung gespeichert und genutzt werden. Auf der anderen Seite wird aber auch gesichert, dass die Daten unverzüglich gelöscht werden, wenn sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden und insbesondere keine Rechtsfolgen mehr daran geknüpft werden. § 48 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b FeV sieht für die Teilnahme am Fahreignungsseminar noch weitere sechs Monate mögliche Folgen vor. Hierfür muss die tatsächliche Teilnahme am Fahreignungsseminar bei Zweifeln an der Teilnahmebescheinigung durch die Behörde überprüfbar bleiben. Aus der Bearbeitungszeit bei der Behörde mit maximal drei Monaten ergibt sich die regelmäßige Speicherdauer von neun Monaten in Satz 2. Sollten sich bei der Prüfung Zweifel ergeben, müssen die Daten selbstverständlich noch bis zum rechtskräftigen Abschluss der Prüfung, sei es auch erst nach einem Rechtsmittelverfahren, zur Verfügung stehen.

Schon die bisherigen Aufbau-seminare für Punkteauffällige unterlagen den Regelungen zur Überwachung nach den §§ 33 Absatz 2, 34 Absatz 3. Der Überwachung und Qualitätssicherung kommt auch bei der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine hohe und verstärkte Bedeutung zu. Daher wird in Absatz 7 ausdrücklich auf die Überwachungsnotwendigkeit (§ 33 Absatz 2) und ergänzend auf die Option eines Qualitätssicherungssystems (§ 34 Absatz 3) Bezug genommen.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 b) bb)

§ 31a Absatz 6 und 7 wird wie folgt gefasst:

„(6) Der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik hat die personenbezogenen Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, zu speichern und fünf Jahre nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Die Daten nach Satz 1 dürfen

1. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik längstens neun Monate nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars genutzt werden,
2. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik der Bundesanstalt für Straßenwesen übermittelt und von dieser zur Evaluierung nach § 31d genutzt werden,
3. von der Bundesanstalt für Straßenwesen oder in ihrem Auftrag an Dritte, die die Evaluierung nach § 31d im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchführen oder an ihr beteiligt sind,

übermittelt und von den Dritten für die Evaluierung genutzt werden,

4. vom Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik ausschließlich in Gestalt von Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift der Seminar Teilnehmer sowie deren Unterschrift auf der Teilnehmerliste
 - a) der nach Landesrecht zuständigen Behörde übermittelt und von dieser zur Überwachung nach Absatz 7 genutzt werden,
 - b) an Dritte, die ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach § 34 Absatz 3 betreiben und an dem der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik teilnimmt, übermittelt und im Rahmen dieses Qualitätssicherungssystems genutzt werden.

Die Empfänger nach Satz 2 haben die Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie nicht mehr für die in Satz 2 jeweils genannten Zwecke benötigt werden, spätestens jedoch fünf Jahre nach der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung nach Satz 1.

- (7) Die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde.“

Zu § 31b

§ 31b regelt die Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen zum Erwerb der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik. Dies eröffnet die Möglichkeit für verschiedene Aus- und Fortbildungsträger, Programme zu erarbeiten und zur amtlichen Anerkennung vorzulegen.

Absatz 1 regelt das Erfordernis der Anerkennung und legt die dafür erforderlichen Voraussetzungen fest. Dazu zählen die Vorlage eines Ausbildungsprogramms, der Nachweis geeigneter Räumlichkeiten und einer sachgerechten Ausstattung sowie der Einsatz von pädagogisch qualifiziertem Personal mit langjähriger Berufserfahrung. Die sächlichen und personellen Anforderungen entsprechen grundsätzlich den formalen Anforderungen an die Einweisungslehrgänge für die bisherigen Aufbau-seminare für Punkteauffällige; die geforderte Verkehrsbewährung stellt allerdings eine inhaltliche Erweiterung dar. Mit dem Verweis auf die Teilnahme an einem Einführungsseminar für Lehrgangsleiter soll sichergestellt werden, dass der Leiter der Einweisungslehrgänge über Kenntnisse verfügt, die für die Ausbildung der Seminarleiter erforderlich sind.

Aufgrund der hohen Bildungs- und Erziehungsverantwortung der Lehrgangsleiter und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wird in Absatz 2 zusätzlich zur Verkehrsbewährung des Lehrgangsleiters auch seine Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung von Rechtsnormen in anderen Lebensbereichen gefordert.

Die Regelungen des Absatzes 3 stellen eine Anpassung und Konkretisierung im Hinblick auf das neue Konzept der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars dar.

Der Überwachung und Qualitätssicherung kommt auch bei den Einweisungslehrgängen für Seminarlei-

ter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine hohe Bedeutung zu. Daher wird ausdrücklich auf die Überwachungsnotwendigkeit (§ 33 Absatz 2) und ergänzend auf die Option eines Qualitätssicherungssystems nach § 34 Absatz 3 verwiesen.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 b) cc)

§ 31b Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Durchführung des Einweisungslehrgangs unterliegt der Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde.“

Zu § 31c

§ 31c regelt die Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für die Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen und betrifft damit die dritte Stufe der Inhaltsvermittlung für die Durchführung von Fahreignungsseminaren. Insgesamt werden die Anforderungen an die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme auf folgenden drei Stufen gestellt: Die erste Stufe bildet das Fahreignungsseminar selbst. Für dieses werden die Inhalte und Methoden durch die aufgrund dieses Gesetzes zu erlassende Verordnung so konkret vorgegeben, dass sie durch den Fahrlehrer nur noch umzusetzen sind. Die zweite Stufe bildet der Einweisungslehrgang, in dem eine Ausbildung der Seminarleiter erfolgt und dafür ein entsprechendes von der Behörde zu genehmigendes Ausbildungsprogramm absolviert werden muss. Die dritte Stufe bildet das in § 31c geregelte Einführungsseminar für die Lehrgangsleiter der Einweisungslehrgänge, mit dem ein Träger auf wissenschaftlicher Grundlage die Ausbildung der Lehrgangsleiter organisiert, wodurch die einheitlich hohe Qualität bundesweit gewährleistet werden soll. Maßgeblich ist insofern die Erarbeitung eines einheitlichen auf wissenschaftlicher Basis entwickelten Konzeptes für die Ausbildung der Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen. Ziel ist es, auf der Ebene der Ausbildung der Lehrgangsleiter einen so hohen Qualitätsstandard zu erreichen, der eine bundesweite Einheitlichkeit bei der Anwendung des verbindlich vorgesehenen Rahmenplans für die Fahreignungsseminare gewährleistet. Deshalb soll auf dieser Ebene die Durchführung nicht Einzelpersonen, sondern Trägern ermöglicht werden, die über die nötigen wissenschaftlichen Kompetenzen verfügen. Zur Beurteilung dessen kann sich die Behörde eines wissenschaftlichen Gutachtens z. B. einer Universität oder Hochschule bedienen.

Auch die Einführungsseminare unterliegen der Überwachung, die speziell in § 33 Absatz 2a geregelt wird.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 b) dd)

Folgender § 31d wird angefügt:

„§ 31d Evaluierung

Das Fahreignungsseminar, die Vorschriften hierzu und der Vollzug einschließlich insbesondere der Einweisungslehrgänge und Einführungsseminare werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Die Evaluierung hat insbesondere zu untersuchen, ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat. Die Bundesan-

stalt für Straßenwesen legt das Ergebnis der Evaluierung bis zum ... [einsetzen: Tag des fünften auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 entspricht] dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.“

Zu Nummer 6 (Änderung des § 33)

In Absatz 1 Satz 1 wird die Überwachung auch auf die Einweisungslehrgänge nach § 31b und die Einführungsseminare nach § 31c erstreckt.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 2 a)

Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde überwacht die Fahrlehrer, die Fahrschulen und deren Zweigstellen, die Fahrlehrerausbildungsstätten sowie die Anbieter von Einweisungslehrgängen nach § 31b oder von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter nach § 31c. Sie kann sich hierbei geeigneter Personen und Stellen nach Landesrecht bedienen.“

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung der Öffnungsklausel in Satz 2, nach welcher die Überwachung auch an Dritte delegiert werden kann.

Absatz 2 enthält Folgeänderungen durch die Aufnahme des neuen Fahreignungsseminars. Die Überwachung soll sich mit ihrem Instrumentarium, insbesondere mit den Teilnahme- und Einsichtsrechten, auch auf das Fahreignungsseminar erstrecken.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss
(BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 c)

Nummer 6 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob

1. die Ausbildung, die Aufbau-seminare nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und die Einweisungslehrgänge nach § 31b ordnungsgemäß durchgeführt werden,
2. die Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge zur Verfügung stehen und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und
3. die sonstigen Pflichten aufgrund dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt werden.

Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt,

1. Grundstücke und Geschäftsräume des Erlaubnisinhabers zu betreten,
2. dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen,
3. dem Unterricht, den Aufbau Seminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, den verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und den Einweisungslehrgängen nach § 31b beizuwohnen und
4. in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen.

Der Erlaubnisinhaber hat diese Maßnahmen zu ermöglichen. Die in Satz 1 genannte Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre verlängert werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind.“

Absatz 2a beinhaltet die Überwachung der Einführungsseminare für die Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen. Hier soll die Behörde durch Hospitation prüfen, ob das beim Antrag auf Genehmigung vorgelegte und ggf. zuvor wissenschaftlich begutachtete Ausbildungsprogramm eingehalten wird. Auch hierbei besteht für die Behörde die Möglichkeit, sich geeigneter Personen oder Stellen zu bedienen. Diese Befugnis folgt bereits allgemein aus Absatz 1.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 2 b)

Buchstabe c wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sie kann sich hierbei geeigneter Personen oder Stellen nach Landesrecht bedienen.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Sie hat bei der Hospitation zu prüfen, ob die Durchführung dem vorgelegten Ausbildungsprogramm entspricht.“

Begründung:

Auch bei der Überwachung der Einführungsseminare für Lehrgangsleiter soll sich die Behörde externen Personals bedienen können, wie dies bei der sonstigen Überwachung nach § 33 FahrlG zugelassen ist. Der Qualität der Einführungsseminare für Lehrgangsleiter und damit auch deren Überwachung kommt eine besondere Bedeutung zu, da von der Qualität dieser Seminare letztlich der bundesweite Qualitätsstandard der Fahreignungsseminare abhängt. Angesichts der hohen gesetzlichen Anforderungen an diese Einführungsseminare für Lehrgangsleiter muss auch deren Überwachung entsprechend streng und intensiv erfolgen. Es obliegt der Behörde, dieses auch bei einer Delegation der Überwachung an Externe sicherzustellen.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 33a)

In Absatz 2 wird zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine Anhebung der Fortbildungspflicht auf einen Tag

pro Jahr als notwendig erachtet. Damit wird zugleich gefördert, dass die Fortbildungsinhalte die aktuellen Entwicklungen im Straßenverkehrsgeschehen und im Verkehrsrecht zeitnah berücksichtigen.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 34)

Folgeänderung in Absatz 1 aufgrund der Einführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars. Des Weiteren wird die Regelung des Absatzes 2 Nummer 4 aufgehoben, da sie aufgrund Zeitablaufes keinen Anwendungsbereich mehr hat.

Absatz 3 wird sprachlich an die Erweiterung in § 33 Absatz 1 angepasst. In Absatz 4 wird die Verordnungsmächtigung ausdrücklich auch auf die Einzelheiten der Überwachung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde nach § 33 Absatz 2 erstreckt. Hiermit soll es dem Verordnungsgeber ermöglicht werden, einheitliche Qualitätskriterien festzulegen, die sowohl von den Behörden als auch von den Qualitätssicherungssystemen erfüllt werden müssen.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 d)

Nummer 8 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(3) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können von der wiederkehrenden Überwachung nach § 33 Absatz 2 absehen, wenn die in § 33 Absatz 1 Satz 1 genannten Einrichtungen oder Personen sich einem von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle genehmigten Qualitätssicherungssystem angeschlossen haben. Im Fall des Satzes 1 bleibt die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Überwachung im Sinne des § 33 Absatz 2 unberührt.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung soll durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die Überwachung, die Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung bestimmen.“

Zu Nummer 9 (Änderung des § 34a Absatz 2)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass die Gebührenordnung auch Zeitgebühren enthalten kann und dass auch der Aufwand für die Begutachtung in den Sachaufwand mit einbezogen werden können, sofern eine Begutachtung in Auftrag gegeben wird.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 3 d)

In Nummer 9 Buchstabe a wird in § 34a Absatz 2 Satz 1 nach dem Wort „Zeitgebühren“ ein Komma eingefügt.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 36)

Folgeänderung aufgrund der Einführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars.

Zu Nummer 11 (Änderung der §§ 37, 39, 40, 42, 43 und 45)

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 49)Zu Absatz 12

Die Streichung von Absatz 12 erfolgt als Folgeänderung aufgrund der Streichung der Aufbauseminare im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems.

Zu Absatz 17

Die Übergangsregelung im neuen Absatz 17 stellt sicher, dass Inhaber der Seminarerlaubnis für die bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige aufgrund ihrer einschlägigen Berufserfahrung noch zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars berechtigt sind, ohne die neuen zusätzlichen Anforderungen erfüllen zu müssen. Dafür ist erforderlich, dass sie vor der Durchführung der neuen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars an einem mindestens dreitägigen Fortbildungslehrgang über die Inhalte und Methoden des Fahreignungsseminars teilgenommen haben. Diese Übergangsregelung soll dazu beitragen, ein flächendeckendes Angebot des Fahreignungsseminars zu gewährleisten. Bis zum Ablauf dieser Übergangsfrist müssen die Seminarleiter einen Antrag auf Erteilung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik stellen, sofern sie danach weiterhin die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars durchführen wollen. Für sie gelten dann zwar die Vorschriften über die Teilnahme am Einweisungslehrgang nicht, wohl aber die weiteren Anforderungen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 4 (Änderung des Kraftfahrtsachverständigengesetzes)

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 5 (Änderung des Atomgesetzes)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 6 (Änderung der Gewerbeordnung)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 7 (Änderung der Strafprozessordnung)

Änderung aufgrund der Streichung von Aufbauseminaren aus dem Fahreignungs-Bewertungssystem und der Einführung des Fahreignungsseminars.

Zu Artikel 8 (Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten)

Die Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze in § 56 Absatz 1 Satz 1 von 35 Euro auf 55 Euro ist

verhältnismäßig und unter Berücksichtigung der Entwicklung des Einkommens und der Preise auch geboten. Die Verwarnungsgeldobergrenze nach § 56 Absatz 1 OWiG a. F. wurde seit über 25 Jahren nicht mehr angehoben. Unter Berücksichtigung der Einkommens- und Preissteigerungen hat sich somit der Spielraum für die Verhängung von Verwarnungsgeldern, die aufgrund ihrer Höhe general- und spezialpräventive Wirkung entfalten können, verringert. Eine Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze erweitert diesen Spielraum wieder für eine differenzierte Anpassung der Verwarnungsgeldregelsätze (z. B. bei Park- und Geschwindigkeitsverstößen).

Die Anhebung stärkt das Verwarnungsverfahren. Weiterhin wird hiermit ein Beitrag zur Entlastung der Justiz geleistet. Da das Verwarnungsverfahren – anders als das Bußgeldverfahren – kostenfrei ist (§ 56 Absatz 3 Satz 2 OWiG), wird eine Verwarnung von dem Betroffenen eher hingenommen als ein kostenpflichtiger Bußgeldbescheid. Die Erledigung eines Verkehrsverstoßes im Verwarnungsgeldverfahren dient letztlich auch dem Rechtsfrieden.

Änderung durch den Bundestag (BT-Drs. 17/13452, Buchstabe a) Nr. 3)

Nach Artikel 8 wird folgender Artikel 8a eingefügt:

„Artikel 8a**Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

In § 12 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1a des Gesetzes vom 25. November 2012 (BGBl. 2012 II S. 1381) geändert worden ist, wird das Wort „vierzig“ durch das Wort „sechzig“ ersetzt.“

Begründung:

Die Anhebung des Betrages ist eine Folgeänderung der Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze in Artikel 8. Sinn und Zweck der Regelung ist, dass das Bundesamt Zuwiderhandlungen, die den Bereich des Verwarnungsverfahrens verlassen, an die zur Verfolgung zuständigen Behörden übermittelt. Daher ist der Betrag an die neue Grenze anzupassen.

Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Zu Absatz 1

Die Umstellung des bisherigen Verkehrszentralregisters auf die Anforderungen und Inhalte des neuen Fahreignungsregisters im KBA sowie die Anpassung der Systeme und Verfahren in den zuständigen Behörden der Länder bedarf eines Zeitraums von ca. sechs Monaten. Aus diesem Grund ist in Absatz 1 ein Inkrafttreten des Gesetzes mit einer entsprechenden Vorlauffrist vorgesehen. Die zur Umsetzung der neuen Regelungen zu erlassende Rechtsverordnung wird sich an diese Inkrafttretensregelung anzulehnen haben.

Änderung durch den Vermittlungsausschuss (BT-Drs. 17/14125, Nr. 4)

Artikel 9 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ... [einsetzen: erster Tag des neunten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.“

Zu Absatz 2

Dieser Gesetzentwurf sieht für die zu seiner Umsetzung erforderlichen Regelungen im Wege der Rechtsverordnung die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen vor (Änderung von § 6 Absatz 1 Nummer 1 StVG in Artikel 1 Nummer 5 dieses Gesetzentwurfs). Um ein zeitgleiches Inkrafttreten dieses Gesetzes und der Rechtsverordnung sicherzustellen, müssen die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen für die Rechtsverordnung bereits früher in Kraft treten.

- Punkteintrag für drei weitere Verstöße
- Anhebung des Bußgeldregelsatzes für zwei Verstöße und
- Änderungen am Feinkonzept des Fahreignungsseminars zur Kostenbegrenzung.

Die Begründung setzt sich zusammen aus der Begründung für die Fassung der Verordnung, die die Bundesregierung dem Bundesrat zugeleitet hatte (BR-Drs. 810/12) und der Begründung, die der Bundesrat der Neufassung zugrunde gelegt hat (BR-Drs. 676/13 Beschluss).

(VkBf. 2013 S. 1102)

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

**Nr. 229 Bekanntmachung der Neunten
Verordnung zur Änderung der
Fahrerlaubnis-Verordnung und
anderer straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

Berlin, den 20. November 2013
LA23/7362.2/2-2106383

Nachstehend gebe ich die Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. November 2013 einschließlich ihrer Begründung bekannt. Die Verordnung wurde am 11. November 2013 im Bundesgesetzblatt Teil I S. 3920 verkündet und tritt am 1. Mai 2014 in Kraft, Artikel 1 (weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung) ist am 12. November 2013 in Kraft getreten.

Die Verordnung ergänzt das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28.08.2013. Sie trifft die auf Verordnungsebene erforderlichen Regelungen zur Reform des Verkehrszentralregisters und des Punktsystems. Das sind insbesondere

- die Festlegung der im Fahreignungsregister einzutragenden Tatbestände und deren Bewertung mit ein bis drei Punkten,
- die Einzelheiten zu Inhalt und Überwachung des neuen Fahreignungsseminars,
- die Anhebung einzelner Bußgeldregelsätze in der BKatV und
- Folgeänderungen insbesondere in der GebOST und DV FahrlG.

Die Fassung der Verordnung, die die Bundesregierung dem Bundesrat zugeleitet hatte (BR-Drucksache 810/12), wurde aufgrund des Maßgabebeschlusses des Bundesrates durch die von diesem beschlossene Fassung der Verordnung ersetzt (BR-Drs. 676/13 Beschluss).

Durch die Maßgaben des Bundesrates wurde die Verordnung an die verkündete Gesetzesfassung angepasst. Weiterhin wurden die sie betreffenden Vermittlungsergebnisse umgesetzt:

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

Vom 5. November 2013

Es verordnen

- die Bundesregierung aufgrund des § 20 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 und § 18 Absatz 4 des Melderechtsrahmengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 2002 (BGBl. I S. 1342);
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
 - aufgrund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, c, d, j, k, m, n, r, s, u und w, Nummer 2 Buchstabe l und p, § 6 Absatz 3, § 6e Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe c, der §§ 26a, 30c Absatz 1 Nummer 1, 3 bis 6, des § 63 Nummer 2 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n, s, u und w zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe p durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221), § 6e Absatz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748), § 26a Absatz 1 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) sowie § 63 im Eingangssatz zuletzt durch Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist,
 - aufgrund des § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes, von denen Absatz 2 Satz 1 und 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I

S. 3313 und Absatz 3 Satz 1 zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) zuletzt geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821),

- aufgrund des § 5 Absatz 3, § 6 Absatz 3, § 31 Absatz 6, § 33a Absatz 5, § 34 Absatz 4 und § 34a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 des Fahrerlaubnisgesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), von denen § 5 Absatz 3, § 6 Absatz 3, § 31 Absatz 6 und § 33a Absatz 5 zuletzt durch Artikel 289 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) sowie § 34 Absatz 4 und § 34a Absatz 2 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe d und Nummer 9 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) geändert worden ist,
- aufgrund des § 3 Absatz 6 Nummer 2 Buchstabe a und § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1a des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), von denen § 3 Absatz 6 und § 23 Absatz 3 Satz 1 zuletzt durch Artikel 295 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist,
- aufgrund des § 23 Absatz 2 des Fahrerlaubnisgesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), der zuletzt durch Artikel 289 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

Artikel 1

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In § 76 Nummer 16 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 3. Mai 2013 (BGBl. I S. 1084) geändert worden ist, wird die Angabe „31. Dezember 2013“ durch die Angabe „31. Dezember 2014“ ersetzt.

Artikel 2

Weitere Änderung 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. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Abschnitt II wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Angabe zu Unterabschnitt Nummer 7 wird das Wort „Punktsystem“ durch das Wort „Fahreignungs-Bewertungssystem“ ersetzt.
 - bb) Die Angabe zu § 40 wird wie folgt gefasst:

„§ 40 Bezeichnung und Bewertung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem“.
 - cc) Die Angabe zu § 41 wird wie folgt gefasst:

„§ 41 Maßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Behörde“.
 - dd) Die Angabe zu § 42 wird wie folgt gefasst:

„§ 42 Fahreignungsseminar“.
 - ee) Die Angabe zu § 43 wird wie folgt gefasst:

„§ 43 Überwachung der Fahreignungsseminare nach § 42 und der Einweisungslehrgänge nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 des Fahrerlaubnisgesetzes“.

- ff) Die Angabe zu § 45 wird wie folgt gefasst:

„§ 45 (weggefallen)“.

- b) Abschnitt III wird wie folgt geändert:

aa) In der Angabe zu Unterabschnitt 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

- bb) Die Angabe zu § 59 wird wie folgt gefasst:

„§ 59 Speicherung von Daten im Fahreignungsregister“.

- c) Der Abschnitt „Anlagen zur Fahrerlaubnis-Verordnung“ wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe zur Anlage 13 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 13 Bezeichnung und Bewertung der im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu berücksichtigenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten (zu § 40)“.

- bb) Folgende Angabe wird eingefügt:

„Anlage 16 Rahmenplan für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars (zu § 42 Absatz 2)“.

2. In § 11 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 10 Satz 2 sowie Anlage 15 Nummer 1 Buchstabe g werden jeweils die Wörter „§ 4 Absatz 10 Satz 3“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 10 Satz 4“ ersetzt.
3. In § 22 Absatz 2 Satz 2, § 25 Absatz 4 Satz 2, § 28 Absatz 4 Satz 3, § 29 Absatz 3 Satz 3, § 49 Absatz 1 Nummer 15, § 50 Satz 1 und 2 Nummer 2 sowie in der Überschrift zu Abschnitt III Unterabschnitt 2 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
4. Die Überschrift von Abschnitt II Unterabschnitt 7 wird wie folgt gefasst:

„Fahreignungs-Bewertungssystem“.
5. § 40 wird wie folgt gefasst:

„§ 40

Bezeichnung und Bewertung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem

Dem Fahreignungs-Bewertungssystem sind die in Anlage 13 bezeichneten Zuwiderhandlungen mit der dort jeweils festgelegten Bewertung zu Grunde zu legen.“

6. § 41 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Fahrerlaubnisbehörde“ durch die Wörter „nach Landesrecht zuständigen Behörde“ ersetzt.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Ermahnung des Inhabers einer Fahrerlaubnis nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, seine Verwarnung nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und der je-

weils gleichzeitige Hinweis auf die freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar erfolgen schriftlich unter Angabe der begangenen Verkehrszu widerhandlungen.“

- c) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
 - d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 2.
7. Die §§ 42 bis 44 werden wie folgt gefasst:

„§ 42 Fahreignungsseminar

- (1) Das Fahreignungsseminar besteht aus einer verkehrspädagogischen und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. Die Teilmaßnahmen sind durch gegenseitige Information der jeweiligen Seminarleiter aufeinander abzustimmen.
- (2) Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme zielt auf die Vermittlung von Kenntnissen zum Risikoverhalten, die Verbesserung der Gefahrenkognition, die Anregung zur Selbstreflexion und die Entwicklung von Verhaltensvarianten ab. Sie umfasst zwei Module zu je 90 Minuten entsprechend der Anlage 16. Neben den dort genannten Lehr- und Lernmethoden und Medien dürfen auch Methoden und Medien eingesetzt werden, die den gleichen Lernerfolg gewährleisten. Über die Eignetheit der Methoden und Medien entscheidet die nach Landesrecht zuständige Behörde, die zur Bewertung ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten einer für die Bewertung geeigneten Stelle einholen kann. Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme kann als Einzelmaßnahme oder in Gruppen mit bis zu sechs Teilnehmern durchgeführt werden.
- (3) Modul 1 der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme umfasst folgende Bausteine:
 - 1. Einzelbaustein „Seminarüberblick“,
 - 2. teilnehmerbezogene Darstellung der individuellen Fahrerkarriere und Sicherheitsverantwortung,
 - 3. teilnehmerbezogene Darstellung der individuellen Mobilitätsbedeutung,
 - 4. Darstellung der individuellen Mobilitätsbedeutung als Hausaufgabe,
 - 5. Einzelbaustein „Erläuterung des Fahreignungs-Bewertungssystems“,
 - 6. tatbezogene Bausteine zu Verkehrsregeln und Rechtsfolgen bei Zuwiderhandlungen mit folgenden Varianten:
 - a) Geschwindigkeit,
 - b) Abstand,
 - c) Vorfahrt und Abbiegen,
 - d) Überholen,
 - e) Ladung,
 - f) Telefonieren im Fahrzeug,
 - g) Alkohol und andere berauschende Mittel,
 - h) Straftaten,
 - 7. Festigungsbaustein „Übung zur Klärung der individuellen Mobilitätssituation“ und

- 8. Hausaufgabenbaustein „Übung zur Selbstbeobachtung“.
- (4) Modul 2 der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme umfasst folgende Bausteine:
 - 1. Auswertung der Hausaufgaben,
 - 2. tatbezogene Bausteine zu Risikoverhalten und Unfallfolgen und
 - 3. Festigungsbaustein „individuelle Sicherheitsverantwortung“.
 - (5) Die Auswahl der tatbezogenen Bausteine nach den Absätzen 3 und 4 wird vom Seminarleiter in Abhängigkeit von den in den individuellen Fahrerkarrieren dargestellten Verkehrszu widerhandlungen vorgenommen. Modul 2 der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme darf frühestens nach Ablauf von einer Woche nach Abschluss des Moduls 1 begonnen werden.
 - (6) Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme zielt darauf ab, dem Teilnehmer Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Sie soll beim Teilnehmer Reflexionsbereitschaft erzeugen und Veränderungsbereitschaft schaffen. Sie umfasst zwei Sitzungen zu je 75 Minuten und ist als Einzelmaßnahme durchzuführen.
 - (7) Sitzung 1 der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme dient der Verhaltensanalyse, der Entwicklung eines funktionalen Bedingungsmodells und der Erarbeitung von Lösungsstrategien. Sie umfasst
 - 1. die Erarbeitung der auslösenden und aufrechterhaltenden inneren und äußeren Bedingungen der Verkehrszu widerhandlungen als Verhaltensanalyse,
 - 2. die Erarbeitung der Funktionalität des Fehlverhaltens in Form einer Mittel-Zweck-Relation,
 - 3. die Aktivierung persönlicher Stärken und Unterstützungsmöglichkeiten sowie Motivationsarbeit,
 - 4. die Ausarbeitung schriftlicher Zielvereinbarungen, diese umfassen
 - a) die Spezifikation des Zielverhaltens in Form von Lösungsstrategien,
 - b) die Festlegung der Verstärker, Belohnungen und positiven Konsequenzen und
 - c) die Festlegung der zu erreichenden Schritte
 - und
 - 5. die Hausaufgaben „Selbstbeobachtung des Verhaltens in kritischen Situationen“ und „Erprobung des neuen Zielverhaltens“.
 - (8) Sitzung 2 der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme dient der Festigung der Lösungsstrategien. Sie umfasst
 - 1. die Besprechung der Erfahrungen aus der Selbstbeobachtung,

2. die Besprechung der Einhaltung der Zielvereinbarungen,
 3. die Erarbeitung und Weiterentwicklung von Verhaltensstrategien und
 4. die Aktivierung persönlicher Stärken und Unterstützungsmöglichkeiten sowie Motivationsarbeit.
- (9) Mit Sitzung 2 der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme darf frühestens nach Ablauf von drei Wochen nach Abschluss von Sitzung 1 begonnen werden.

§ 43

Überwachung der Fahreignungsseminare nach § 42 und der Einweisungslehrgänge nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 des Fahrlehrergesetzes

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die Durchführung der Fahreignungsseminare auf die Einhaltung von folgenden Kriterien zu prüfen:
1. das Vorliegen der Voraussetzungen für die Seminarerlaubnis
 - a) Verkehrspädagogik nach § 31a Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes oder
 - b) Verkehrspsychologie nach § 4a Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes,
 2. das Vorliegen des Nachweises der jährlichen Fortbildung nach § 4a Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes oder § 33a Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes,
 3. die räumliche und sachliche Ausstattung,
 4. die Aufzeichnungen über die Seminarteilnehmer in Gestalt von Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift sowie deren Unterschriften auf der Teilnehmerliste je Modul oder Sitzung und
 5. die anonymisierte Dokumentation der durchgeführten Seminare, die Folgendes umfasst:
 - a) für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme
 - aa) das Datum, die Dauer und den Ort der durchgeführten Module,
 - bb) die Anzahl der Teilnehmer,
 - cc) die Kurzdarstellungen der Fahrerkarrieren,
 - dd) die eingesetzten Bausteine und Medien,
 - ee) die Hausaufgaben und
 - ff) die Seminarverträge,
 - b) für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme
 - aa) das Datum, die Dauer und den Ort der durchgeführten Sitzungen,
 - bb) die auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen der Verkehrszu widerhandlungen,
 - cc) die Funktionalität des Problemverhaltens,
 - dd) die erarbeiteten Lösungsstrategien,

- ee) die persönlichen Stärken des Teilnehmers,
- ff) die Zielvereinbarungen und
- gg) den Seminarvertrag.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Einhaltung weiterer gesetzlicher Bestimmungen in die Überwachung einbeziehen.

- (2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die Durchführung der Einweisungslehrgänge nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 des Fahrlehrergesetzes auf die Einhaltung von folgenden Kriterien zu prüfen:

1. das Vorliegen der Voraussetzungen für die Anerkennung von Einweisungslehrgängen nach § 31b Absatz 1 des Fahrlehrergesetzes,
2. die Einhaltung des Ausbildungsprogramms nach § 31b Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Fahrlehrergesetzes,
3. die Dokumentation der durchgeführten Einweisungslehrgänge, die Folgendes umfasst:
 - a) die Vornamen und Familiennamen des Lehrgangsleiters und der eingesetzten Lehrkräfte,
 - b) die Vornamen und Familiennamen und die Geburtsdaten der Teilnehmer,
 - c) die Kurzdarstellung des Verlaufs des Lehrgangs einschließlich der Inhalte und eingesetzten Methoden,
 - d) das Datum, die Dauer und den Ort der durchgeführten Kurse und
 - e) die Anwesenheit der Teilnehmer bei allen Kursen.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Einhaltung weiterer gesetzlicher Bestimmungen in die Überwachung einbeziehen.

§ 44

Teilnahmebescheinigung

- (1) Nach Abschluss des Fahreignungsseminars ist vom Seminarleiter der abschließenden Teilmaßnahme eine Bescheinigung zur Vorlage bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde auszustellen. Sie enthält

1. den Vornamen und Familiennamen, den Tag der Geburt und die Anschrift des Seminarteilnehmers,
2. die Bezeichnung der absolvierten Bausteine und
3. die Daten der durchgeführten Module und Sitzungen.

Die Bescheinigung ist von den Seminarleitern beider Teilmaßnahmen und vom Seminarteilnehmer unter Angabe des Ausstellungsdatums zu unterschreiben.

- (2) Die Ausstellung einer Teilnahmebescheinigung ist vom Seminarleiter zu verweigern, wenn der Seminarteilnehmer

1. nicht an allen Sitzungen des Seminars teilgenommen hat,

2. eine offene Ablehnung gegenüber den Zielen der Maßnahme zeigt oder
3. den Lehrstoff und Lernstoff nicht aktiv mitgestaltet.“
8. § 45 wird aufgehoben.
9. § 48a Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „drei Punkten“ durch die Wörter „einem Punkt“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
10. In § 57 wird die Nummer 25 wie folgt gefasst:

„25. der Tag und die Art von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem, die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar und der Tag der Beendigung des Fahreignungsseminars sowie der Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung,“.
11. § 59 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

**„§ 59
Speicherung von Daten
im Fahreignungsregister“.**

- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil und in Nummer 8 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 5 werden die Wörter „Nummer 4, 5, 6, 8 und 10“ durch die Wörter „Nummer 4, 5, 6 und 8“ ersetzt.
 - cc) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. die vorgeschriebene Einstufung als

 - a) Straftat mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder mit isolierter Sperre mit drei Punkten,
 - b) Straftat ohne Entziehung der Fahrerlaubnis und ohne isolierte Sperre oder als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten oder
 - c) verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt

und die entsprechende Kennziffer,“.
 - dd) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. bei der Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, einem Aufbauseminar, einem besonderen Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung die rechtliche Grundlage, der Tag der Beendigung des Seminars, der Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung und der Tag, an dem die Bescheinigung der zuständigen Behörde vorgelegt wurde,“.
 - ee) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:

„13. der Punktabzug aufgrund der freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar,“.

- ff) In Nummer 14 werden die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 und § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 und § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.
12. § 60 wird wie folgt geändert:
 - a) In den Absätzen 1, 2 Satz 2, Absatz 3 Satz 1 und Absatz 6 werden jeweils die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 10“ durch die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 9“ ersetzt.
 - b) In Absatz 4 werden die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 2, 3 (1. Alternative) und 4 bis 9 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 1, sofern die Entziehung der Fahrerlaubnis, eine isolierte Sperre oder ein Fahrverbot angeordnet wurde, Nummer 2, 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, Buchstabe b und Nummer 4 bis 9 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.
 - c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Für luftverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 30 Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes, schiffsverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 30 Absatz 4a des Straßenverkehrsgesetzes und eisenbahnverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 30 Absatz 4b des Straßenverkehrsgesetzes werden die aufgrund des § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 9 des Straßenverkehrsgesetzes nach § 59 Absatz 1 dieser Verordnung gespeicherten Daten übermittelt.“
13. § 61 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 3 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) die vorgeschriebene Einstufung als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten oder als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt und die entsprechende Kennziffer,“.
 - bb) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe h wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt.
 - bbb) Folgende Wörter werden angefügt:

„jeweils mit den Angaben über die Geschäftsnummer oder das Aktenzeichen, die mitteilende Stelle und den Tag der Mitteilung, die Rechtsgrundlagen sowie den Angaben über die Fahrerlaubnis nach § 59 Absatz 1 Nummer 8 und darüber hinaus bei Buchstaben a bis g die entscheidende Stelle, den Tag der Entscheidung sowie den Grund der Maß-

nahme oder bei Buchstabe h den Tag des Zugangs des Verzichts bei der zuständigen Behörde,“.

cc) Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:

„5. die Eintragungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes über Entscheidungen der Strafgerichte mit den Angaben über

a) die entscheidende Stelle, den Tag des ersten Urteils oder bei Strafbefehlen den Tag der Unterzeichnung durch den Richter, die Geschäftsnummer oder das Aktenzeichen, die mitteilende Stelle und den Tag der Mitteilung, den Tag der Rechtskraft,

b) Ort, Tag und Zeit der Tat, die Angaben, ob die Tat im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall steht, die Art der Verkehrsteilnahme sowie die Fahrzeugart,

c) die rechtliche Bezeichnung der Tat unter Angabe der angewendeten Vorschriften, die Haupt- und Nebenstrafe, die nach § 59 des Strafgesetzbuches vorbehaltene Strafe, das Absehen von Strafe, die Maßregeln der Besserung und Sicherung, die Erziehungsmaßregeln, die Zuchtmittel und die Jugendstrafe, die Geldstrafe, die rechtskräftige oder vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und den Tag des Ablaufs der Sperrfrist, die Anordnung einer Fahrerlaubnissperre und den Tag des Ablaufs der Sperrfrist, das Bestehen eines rechtskräftigen Fahrverbots unter Angabe des Ablaufs des Verbots sowie die vorgeschriebene Einstufung als Straftat mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder mit isolierter Sperre mit drei Punkten oder als Straftat ohne Entziehung der Fahrerlaubnis und ohne isolierte Sperre mit zwei Punkten und die entsprechende Kennziffer,

d) bei einem Fahrverbot den Hinweis auf § 25 Absatz 2a Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes oder § 44 Absatz 3 Satz 1 des Strafgesetzbuches und den Tag des Fristablaufs,

e) die Angaben über die Fahrerlaubnis nach § 59 Absatz 1 Nummer 8,

6. die Eintragungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 9 des Straßenverkehrsgesetzes über Entscheidungen der Justizbehörden bei Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung des Führerscheins oder über die vorläufige Entziehung des Führerscheins nach § 94 oder § 111a der Strafprozessordnung mit den Angaben über die entscheidende Stelle, den Tag

der Maßnahme und die Geschäftsnummer oder das Aktenzeichen, die mitteilende Stelle und den Tag der Mitteilung und Angaben über die Fahrerlaubnis nach § 59 Absatz 1 Nummer 8.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) § 60 Absatz 1 bis 5 findet entsprechende Anwendung.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

d) In Absatz 7 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

14. In § 62 Absatz 1 werden nach der Angabe „§ 60“ die Wörter „Absatz 1, 2, 5 und 6“ gestrichen.

15. § 64 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Wörter „Passes oder“ durch die Angabe „Passes,“ ersetzt.

b) In Nummer 3 wird der Schlusspunkt durch das Wort „oder“ ersetzt.

c) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. bei elektronischer Antragstellung der elektronische Identitätsnachweis nach § 18 des Personalausweisgesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes.“

16. § 71 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 9“ durch die Angabe „§ 2a Absatz 7“ ersetzt.

b) Absatz 4a wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „§ 4 Absatz 9 Satz 6 Nummer 1“ werden jeweils durch die Wörter „§ 2a Absatz 7 Satz 8 Nummer 1“ ersetzt.

bb) Die Wörter „, auch in Verbindung mit § 2a Absatz 2 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ werden jeweils gestrichen.

17. In Anlage 12 Buchstabe A wird die Nummer 1.3 aufgehoben.

18. Anlage 13 wird wie folgt gefasst:

**„Anlage 13
(zu § 40 FeV)**

Bezeichnung und Bewertung der im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu berücksichtigenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

Im Fahreignungsregister sind nachfolgende Entscheidungen zu speichern und im Fahreignungs-Bewertungssystem wie folgt zu bewerten:

1. mit drei Punkten folgende Straftaten, soweit die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet worden ist:

laufende Nummer	Straftat	Vorschriften
1.1	Fahrlässige Tötung	§ 222 StGB
1.2	Fahrlässige Körperverletzung	§ 229 StGB

laufende Nummer	Strafttat	Vorschriften
1.3	Nötigung	§ 240 StGB
1.4	Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr	§ 315b StGB
1.5	Gefährdung des Straßenverkehrs	§ 315c StGB
1.6	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	§ 142 StGB
1.7	Trunkenheit im Verkehr	§ 316 StGB
1.8	Vollrausch	§ 323a StGB
1.9	Unterlassene Hilfeleistung	§ 323c StGB
1.10	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis, trotz Fahrverbots oder trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins	§ 21 StVG
1.11	Kennzeichenmissbrauch	§ 22 StVG

2. mit zwei Punkten

2.1 folgende Straftaten, soweit sie nicht von Nummer 1 erfasst sind:

laufende Nummer	Strafttat	Vorschriften
2.1.1	Fahrlässige Tötung, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 222 StGB
2.1.2	Fahrlässige Körperverletzung, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 229 StGB
2.1.3	Nötigung, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 240 StGB
2.1.4	Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr	§ 315b StGB
2.1.5	Gefährdung des Straßenverkehrs	§ 315c StGB
2.1.6	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	§ 142 StGB
2.1.7	Trunkenheit im Verkehr	§ 316 StGB
2.1.8	Vollrausch, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 323a StGB
2.1.9	Unterlassene Hilfeleistung, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 323c StGB
2.1.10	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis, trotz Fahrverbots oder trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins	§ 21 StVG
2.1.11	Kennzeichenmissbrauch, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist	§ 22 StVG

2.2 folgende besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten:

laufende Nummer	Ordnungswidrigkeit	laufende Nummer der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat) ¹
2.2.1	Kraftfahrzeug geführt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr oder mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt	241, 241.1, 241.2
2.2.2	Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes genannten berauschenden Mittels geführt	242, 242.1, 242.2
2.2.3	Zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten	9.1 bis 9.3, 11.1 bis 11.3 jeweils in Verbindung mit 11.1.6 bis 11.1.10 der Tabelle 1 des Anhangs (11.1.6 nur innerhalb geschlossener Ortschaften), 11.2.5 bis 11.2.10 der Tabelle 1 des Anhangs (11.2.5 nur innerhalb geschlossener Ortschaften) oder 11.3.6 bis 11.3.10 der Tabelle 1 des Anhangs (11.3.6 nur innerhalb geschlossener Ortschaften)
2.2.4	Erforderlichen Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten	12.6 in Verbindung mit 12.6.3, 12.6.4 oder 12.6.5 der Tabelle 2 des Anhangs sowie 12.7 in Verbindung mit 12.7.3, 12.7.4 oder 12.7.5 der Tabelle 2 des Anhangs
2.2.5	Überholvorschriften nicht eingehalten	19.1.1, 19.1.2, 21.1, 21.2
2.2.6	Auf der durchgehenden Fahrbahn von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen gewendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung gefahren	83.3

laufende Nummer	Ordnungswidrigkeit	laufende Nummer der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat) ¹
2.2.7	Als Fahrzeugführer Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht oder trotz geschlossener Schranke oder Halbschranke überquert	89b.2, 244
2.2.8	Als Fahrzeugführer rotes Wechsellichtzeichen oder rotes Dauerlichtzeichen nicht befolgt bei Gefährdung, mit Sachbeschädigung oder bei schon länger als einer Sekunde andauernder Rotphase eines Wechsellichtzeichens	132.1, 132.2, 132.3, 132.3.1, 132.3.2
2.2.9	Als Kraftfahrzeugführer an einem Kraftfahrzeugrennen teilgenommen	248

3. mit einem Punkt folgende verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten

3.1 folgende Verstöße gegen die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften	laufende Nummer des BKat ¹
3.1.1	des § 24c des Straßenverkehrsgesetzes	243

3.2 folgende Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.2.1	die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge	4.1, 4.2, 5a, 5a.1, 6
3.2.2	die Geschwindigkeit	8.1, 9, 10, 11 in Verbindung mit 11.1.3, 11.1.4, 11.1.5, 11.1.6 der Tabelle 1 des Anhangs (11.1.6 nur außerhalb geschlossener Ortschaften), 11.2.2, 11.2.3, 11.2.4, 11.2.5 der Tabelle 1 des Anhangs (11.2.5 nur außerhalb geschlossener Ortschaften), 11.3.4, 11.3.5, 11.3.6 der Tabelle 1 des Anhangs (11.3.6 nur außerhalb geschlossener Ortschaften)

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.2.3	den Abstand	12.5 in Verbindung mit 12.5.1, 12.5.2, 12.5.3, 12.5.4 oder 12.5.5 der Tabelle 2 des Anhangs, 12.6 in Verbindung mit 12.6.1 oder 12.6.2 der Tabelle 2 des Anhangs, 12.7 in Verbindung mit 12.7.1 oder 12.7.2 der Tabelle 2 des Anhangs, 15
3.2.4	das Überholen	17, 18, 19, 19.1, 153a, 21, 22
3.2.5	die Vorfahrt	34
3.2.6	das Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	39.1, 41, 42.1, 44
3.2.7	Park- oder Halteverbote mit Behinderung von Rettungsfahrzeugen	51b.3, 53.1
3.2.8	das Liegenbleiben von Fahrzeugen	66
3.2.9	die Beleuchtung	76
3.2.10	die Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen	79, 80.1, 82, 83.1, 83.2, 85, 87a, 88
3.2.11	das Verhalten an Bahnübergängen	89, 89b.1
3.2.12	das Verhalten an öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen	92.1, 92.2, 93, 95.1, 95.2
3.2.13	die Personenbeförderung, die Sicherungspflichten	99.1, 99.2
3.2.14	die Ladung	102.1, 102.1.1, 102.2.1, 104
3.2.15	die sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers	108, 246.1, 247
3.2.16	das Verhalten am Fußgängerüberweg	113
3.2.17	die übermäßige Straßenbenutzung	116
3.2.18	Verkehrshindernisse	123
3.2.19	das Verhalten gegenüber Zeichen oder Haltgebot eines Polizeibeamten sowie an Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil	129, 132, 133.1, 133.2, 133.3.1, 133.3.2,

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.2.20	Vorschriftzeichen	150, 151.1, 151.2, 152, 152.1
3.2.21	Richtzeichen	157.3, 159b
3.2.22	andere verkehrsrechtliche Anordnungen	164
3.2.23	Auflagen	166, 233

3.3 folgende Verstöße gegen die Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.3.1	die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung	171, 172
3.3.2	das Führen von Kraftfahrzeugen ohne Begleitung	251a

3.4 folgende Verstöße gegen die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.4.1	die Zulassung	175
3.4.2	ein Betriebsverbot und Beschränkungen	253

3.5 folgende Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.5.1	die Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger	186.1.3, 186.1.4, 186.2.3, 187a
3.5.2	die Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge	189.1.1, 189.1.2, 189.2.1, 189.2.2, 189.3.1, 189.3.2, 189a.1, 189a.2
3.5.3	die Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen	192, 193
3.5.4	die Kurvenlaufeigenschaften von Fahrzeugen	195, 196
3.5.5	die Achslast, das Gesamtgewicht, die Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen	198 und 199 jeweils in Verbindung mit 198.1.2 bis 198.1.7, 199.1.2 bis 199.1.6, 198.2.4 oder 199.2.4, 198.2.5 oder 199.2.5, 198.2.6 oder 199.2.6 der Tabelle 3 des Anhangs

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat ¹
3.5.6	die Besetzung von Kraftomnibussen	201, 202
3.5.7	Bereifung und Laufflächen	212, 213
3.5.8	die sonstigen Pflichten für den verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs	214.1, 214.2, 214a.1, 214a.2
3.5.9	die Stützlast	217
3.5.10	den Geschwindigkeitsbegrenzer	223, 224

3.6 folgende Verstöße gegen die Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB):

laufende Nummer	Beschreibung der Zuwiderhandlung	gesetzliche Grundlage
3.6.1	Als tatsächlicher Verloader Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, und unverpackte gefährliche Gegenstände nicht durch geeignete Mittel gesichert, die in der Lage sind, die Güter im Fahrzeug oder Container zurückzuhalten, sowie, wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern befördert werden, nicht alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird.	Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR i.V.m. § 37 Absatz 1 Nummer 21 Buchstabe a GGVSEB
3.6.2	Als Fahrzeugführer Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, und unverpackte gefährliche Gegenstände nicht durch geeignete Mittel gesichert, die in der Lage sind, die Güter im Fahrzeug oder Container zurückzuhalten, sowie, wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern befördert werden, nicht alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird.	Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR i.V.m. § 37 Absatz 1 Nummer 21 Buchstabe a GGVSEB
3.6.3	Als Beförderer und in der Funktion als Halter des Fahrzeuges entgegen § 19 Absatz 2 Nummer 15 GGVSEB dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung nicht übergeben	Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR i.V.m. § 37 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe o GGVSEB ¹ .

¹ Bußgeldkatalog

19. Folgende Anlage 16 wird angefügt:

„Anlage 16
(zu § 42 Absatz 2)

**Rahmenlehrplan für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme
des Fahreignungsseminars**

Modul 1

1. Baustein „Seminarüberblick“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
1,1	... den organisatorischen Ablauf des Fahreignungsseminars beschreiben.	– Anzahl der Teilmaßnahmen und Module – Zeitliche Vorgaben zu den Teilmaßnahmen, zu den Modulen und zur Gesamtmaßnahme	Lehrvortrag	Folien-Präsentation/ Film Merkblatt „Seminarüberblick“
1.2	... die wichtigsten Lehr-Lerninhalte und Lehr-Lernmethoden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme wiedergeben.	– Baueinstruktur und -inhalte – Lehr-Lernmethoden		
1.3	... den Inhalt der Vertraulichkeitsversicherung darlegen.	– Vertraulichkeitsversicherung		
1.4	... die Voraussetzungen der Seminaranerkennung und die möglichen Konsequenzen einer Nichterfüllung benennen.	– Anwesenheit – Aktive Mitarbeit – Hausaufgabenbearbeitung – Keine offene Ablehnung – Konsequenzen der Nichterfüllung der Voraussetzungen		
1.5	... die wesentlichen Inhalte der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme skizzieren.	– Überblick über die Inhalte der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme		

2. Baustein „Individuelle Fahrkarriere und Sicherheitsverantwortung“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
2.1	... das Gefahrenpotenzial beschreiben, welches sein bisheriges Tatverhalten birgt.	– Bedeutsame kritische Fahrsituationen seit dem Fahrerlaubnisserwerb	Erfahrungsberichte/ Diskussion/ kooperatives Lernen	Arbeitsblatt „Meine Fahrkarriere“
		– Unfallrisiken und Verantwortung im Zusammenhang mit den berichteten Fahrsituationen	Lehrvortrag	Folien-Präsentation/ Film/Fotos/Zeitungs- artikel

3. Baustein „Individuelle Mobilitätsbedeutung“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
3.1	... erläutern, warum das Kraftfahrzeug ein für ihn bedeutsames Fortbewegungs- und Transportmittel darstellt.	– Individuell bedeutsame Nutzungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeugs	Kooperatives Lernen/ Einzelarbeit/ Diskussion	Arbeitsblatt „Wann brauche ich ein Kraftfahrzeug?“
3.2	... Folgen eines Mobilitätsverlusts benennen.	– Folgen eines Mobilitätsverlusts		

4. Baustein Hausaufgabe „Darstellung der individuellen Mobilitätsbedeutung“

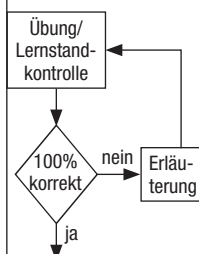
	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
4.1	... begründen, inwiefern ein Mobilitätsverlust zu einer Abnahme seiner Lebensqualität führt.	– Individuelle Bedeutung des Mobilseins – Individuelle Konsequenzen eines Mobilitätsverlusts	Hausaufgabe	Arbeitsblatt „Meine individuelle Mobilitäts- bedeutung“

5. Baustein „Erläuterung des Fahreignungs-Bewertungssystems“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
5.1	... die Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems wiedergeben.	– Punkte und Sanktionen bei Regelverstößen – Stufen des Punktsystems – Fristen zur Punkterteilung	Lehrvortrag	Folien-Präsentation/ Film

6. Baustein „Verkehrsregeln und Rechtsfolgen bei Regelverstößen“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
6.1	... die Auswahl der tatbezogenen Bausteine begründen.	– Zuwiderhandlungen und daraus resultierende Bausteinauswahl	Lehrvortrag	–
6.2	... die tatbezogenen Verkehrsregeln anwenden und begründen.	– Tatbezogene Verkehrsregeln	Computergestütztes kooperatives Lernen	Aufgaben „Verkehrsregeln“ Filme/Simulationen/ animierte Grafiken/ Fotos/Grafiken
6.3	... die resultierenden Rechtsfolgen tatbezogener Regelverstöße benennen.	– Rechtsfolgen tatbezogener Regelverstöße		



7. Baustein „Übung zur Klärung der individuellen Mobilitätssituation“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
7.1	... bestimmte tatbezogene Regelverstöße den entsprechenden Punktekategorien zuordnen und für jeden Verstoß ableiten, ob dieser zum Entzug der Fahrerlaubnis führen würde.	– Tatbezogene Regelverstöße – Punktekategorien des Fahreignungs-Bewertungssystems – Fahrerlaubnisentzug als Folge tatbezogener Regelverstöße	Kooperatives Lernen/ Diskussion	–

8. Baustein Hausaufgabe „Übung zur Selbstbeobachtung“

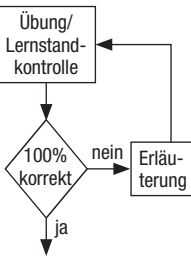
	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
8.1	... auslösende und aufrechterhaltende Bedingungen seines Tatverhaltens schildern.	– Individuelle Gelegenheitsstrukturen, die das Begehen von Regelverstößen fördern	Hausaufgabe	Arbeitsblatt „Selbstbeobachtung“

Modul 2

9. Baustein „Auswertung der Hausaufgaben“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
9.1	... begründen, inwiefern ein Mobilitätsverlust zu einer Abnahme seiner Lebensqualität führt.	– Individuelle Bedeutung des Mobilseins – Individuelle Konsequenzen eines Mobilitätsverlusts	Diskussion/ Erfahrungsberichte/ Lernstandkontrolle	Arbeitsblatt „Meine individuelle Mobilitätsbedeutung“
9.2	... auslösende und aufrechterhaltende Bedingungen seines Tatverhaltens schildern.	– Individuelle Gelegenheitsstrukturen, die das Begehen von Regelverstößen fördern		Arbeitsblatt „Selbstbeobachtung“

10. Baustein „Risikoverhalten und Unfallfolgen“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
10.1	... darüber berichten, dass bestimmte (Gefahren-) Situationen verzerrt wahrgenommen und falsch beurteilt werden.	– Wahrnehmungs- und Beurteilungsfehler	Computergestütztes kooperatives Lernen 	Aufgaben „Fehleinschätzungen“ Filme/ animierte Grafiken/ Fotos/Grafiken
10.2	... Konsequenzen des aus Fehleinschätzungen resultierenden Fahrverhaltens benennen.	– Konsequenzen des aus Fehleinschätzungen resultierenden Fahrverhaltens		
10.3	... risikominimierende Fahrverhaltensweisen darstellen.	– Risikominimierende Fahrverhaltensstrategien		
10.4	... die Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln begründen.	– Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln		
10.5	... tatbezogene Auslöser nennen, die einen Unfall verursachen können.	– Tatbezogene Auslöser von Unfällen	Diskussion/ Lehrvortrag	Folien-Präsentation/ Filme
10.6	... das tatbezogene Unfallrisiko einschätzen.	– Tatbezogenes Unfallrisiko		
10.7	... mögliche Unfallfolgen für Unfallbeteiligte und deren Angehörige benennen.	– Mögliche Unfallfolgen für Unfallbeteiligte und deren Angehörige		

11. Baustein „Individuelle Sicherheitsverantwortung“

	Lehr-Lernziele Der Seminarteilnehmer kann...	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Medien/Materialien
11.1	... anhand realer Unfälle über mögliche Unfallfolgen seines Tatverhaltens berichten.	– Mögliche Unfallfolgen für Unfallbeteiligte und deren Angehörige (Einzelschicksale)	Diskussion/ Lehrvortrag	Folien-Präsentation/ Film
11.2	... die in der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme vermittelten Kenntnisse wiedergeben.	– Zusammenfassung der in der verkehrspädagogischen Maßnahme vermittelten Kenntnisse	Diskussion/ Lernstandkontrolle	–
11.3	... seine Einstellungen zum eigenen Fahrverhalten und zur persönlichen Sicherheitsverantwortung beschreiben.	– Meinungen und Positionen der Teilnehmer zur Gefährlichkeit ihres bisherigen Fahrverhaltens und zu ihrer individuellen Sicherheitsverantwortung		

Artikel 3**Änderung der Zweiten Verordnung
über Ausnahmen von den Vorschriften der
Fahrerlaubnis-Verordnung**

In Nummer 1 Satz 2 und 3 der Anlage der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3113) wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 4**Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung**

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „35“ durch die Angabe „55“ ersetzt.

2. § 2 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das Verwarnungsgeld wird in Höhe von 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50 und 55 Euro erhoben.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
- b) In den Absätzen 2, 3, 4, 4a und 5 wird jeweils die Angabe „35 Euro“ durch die Angabe „55 Euro“ ersetzt.
- c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „35 Euro“ durch die Angabe „55 Euro“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „40 Euro“ durch die Angabe „60 Euro“ ersetzt.

4. Die Anlage wird wie folgt geändert:

- a) In den Nummern 5a, 51b.3, 66, 76, 92.1, 93, 95.1, 99.1, 104, 116, 123, 151.1, 157.3, 159b, 164, 166, 179a, 186.1.3, 186.2.3, 187a, 217, 239 und 246.1 wird jeweils in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „40 €“ durch die Angabe „60 €“ ersetzt.
- b) Die Nummer 12.6 wird durch folgende Nummern 12.6 und 12.7 ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„12.6	bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h, sofern der Abstand in Metern weniger als ein Viertel des Tachowertes betrug		Tabelle 2 Buchstabe b
12.7	bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, sofern der Abstand in Metern weniger als ein Viertel des Tachowertes betrug		Tabelle 2 Buchstabe c“.

- c) In den Nummern 53.1 und 179b wird jeweils in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „50 €“ durch die Angabe „65 €“ ersetzt.
- d) In den Nummern 92.2, 95.2, 99.2, 129, 150, 151.2, 233, 251a und 253 wird jeweils in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „50 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.
- e) In den Nummern 102.1, 102.2.1, 192, 195, 201 und 212 wird jeweils in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „50 €“ durch die Angabe „60 €“ ersetzt.
- f) In Nummer 119 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „75 €“ durch die Angabe „120 €“ ersetzt.
- g) In Nummer 120 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „380 €“ durch die Angabe „570 €“ ersetzt.
- h) In den Nummern 152.1, 241.1, 241.2, 242.1 und 242.2 wird jeweils in der Spalte „Tatbestand“ das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
- i) In Nummer 153 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „40 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.
- j) Die Nummer 175 wird durch die folgenden Nummern 175 und 175a ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„175	Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger ohne die erforderliche EG-Typgenehmigung, Einzelgenehmigung oder Zulassung auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt	§ 3 Absatz 1 Satz 1 § 4 Absatz 1 § 48 Nummer 1	70 €
175a	Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums oder nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen oder nach dem auf dem Ausfuhrkennzeichen angegebenen Ablaufdatum oder Fahrzeug mit Wechselkennzeichen ohne oder mit unvollständigem Wechselkennzeichen auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt	§ 8 Absatz 1a Satz 6 § 9 Absatz 3 Satz 6 § 16 Absatz 2 Satz 8 § 19 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 § 48 Nummer 1	50 €“.

- k) Die Nummern 189a bis 189a.2 werden durch die folgenden Nummern 189a bis 189b.2 ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„189a	Als Halter die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen, obwohl die Betriebserlaubnis erloschen war, und dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt	§ 19 Absatz 5 Satz 1 § 69a Absatz 2 Nummer 1a	
189a.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		270 €
189a.2	bei anderen als in Nummer 189a.1 genannten Fahrzeugen		135 €
189b	Als Halter die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen, obwohl die Betriebserlaubnis erloschen war, und dadurch die Umwelt wesentlich beeinträchtigt	§ 19 Absatz 5 Satz 1 § 69a Absatz 2 Nummer 1a	

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	Regelsatz in Euro (€) Fahrverbot in Monaten
189b.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		270 €
189b.2	bei anderen als in Nummer 189b.1 genannten Fahrzeugen		135 €.

- l) In Nummer 190 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „50 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.
- m) Die Nummern 214a bis 214a.2 werden durch die folgenden Nummern 214a bis 214b.2 ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	Regelsatz in Euro (€) Fahrverbot in Monaten
„214a	Erlöschen der Betriebserlaubnis Fahrzeug trotz erloschener Betriebserlaubnis in Betrieb genommen und dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt	§ 19 Absatz 5 Satz 1 § 69a Absatz 2 Nummer 1a	
214a.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		180 €
214a.2	bei anderen als in Nummer 214a.1 genannten Fahrzeugen		90 €
214b	Fahrzeug trotz erloschener Betriebserlaubnis in Betrieb genommen und dadurch die Umwelt wesentlich beeinträchtigt	§ 19 Absatz 5 Satz 1 § 69a Absatz 2 Nummer 1a	
214b.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		180 €
214b.2	bei anderen als in Nummer 214b.1 genannten Fahrzeugen		90 €.

- n) In Nummer 240 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „100 €“ durch die Angabe „150 €“ ersetzt.
- o) Im Anhang (zu Nummer 11 der Anlage) „Tabelle 1 Geschwindigkeitsüberschreitungen“ unter der Überschrift „b) kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge der in Buchstabe a) genannten Art mit gefährlichen Gütern oder Kraftomnibusse mit Fahrgästen“ wird in Nummer 11.2.2 in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften (außer bei Überschreitung für mehr als fünf Minuten Dauer oder in mehr

als zwei Fällen nach Fahrtantritt)“ die Angabe „40“ durch die Angabe „60“ ersetzt.

- p) Der Anhang (zu Nummer 12 der Anlage) „Tabelle 2 Nichteinhalten des Abstandes von einem vorausfahrenden Fahrzeug“ wird wie folgt gefasst:

„Anhang (zu Nummer 12 der Anlage)
Tabelle 2

Nichteinhalten des Abstandes von einem vorausfahrenden Fahrzeug

Lfd. Nr.		Regelsatz in Euro	Fahrverbot
	Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug betrug in Metern		
12.5	a) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h		
12.5.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	75	
12.5.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	100	
12.5.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	160	
12.5.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	240	
12.5.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	320	
12.6	b) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h		
12.6.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	75	
12.6.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	100	
12.6.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	160	Fahrverbot 1 Monat
12.6.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	240	Fahrverbot 2 Monate
12.6.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	320	Fahrverbot 3 Monate
12.7	c) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h		
12.7.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	100	
12.7.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	180	
12.7.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	240	Fahrverbot 1 Monat
12.7.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	320	Fahrverbot 2 Monate
12.7.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	400	Fahrverbot 3 Monate“.

5. Der Anhang (zu § 3 Absatz 3) „Tabelle 4 Erhöhung der Regelsätze bei Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung“ wird wie folgt gefasst:

„Anhang (zu § 3 Absatz 3)

Tabelle 4

Erhöhung der Regelsätze bei Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung

Die im Bußgeldkatalog bestimmten Regelsätze, die einen Betrag von mehr als 55 Euro vorsehen, erhöhen sich beim Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung, soweit diese Merkmale nicht bereits im Grundtatbestand enthalten sind, wie folgt:

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbestand von Euro	mit Gefährdung auf Euro	mit Sachbeschädigung auf Euro
60	75	90
70	85	105
75	90	110
80	100	120
90	110	135
95	115	140
100	120	145
110	135	165
120	145	175
130	160	195
135	165	200
140	170	205
150	180	220
160	195	235
165	200	240
180	220	265
190	230	280
200	240	290
210	255	310
235	285	345
240	290	350
250	300	360
270	325	390
280	340	410
285	345	415
290	350	420
320	385	465
350	420	505

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbestand von Euro	mit Gefährdung auf Euro	mit Sachbeschädigung auf Euro
360	435	525
380	460	555
400	480	580
405	490	590
425	510	615
440	530	640
480	580	700
500	600	720
560	675	810
570	685	825
600	720	865
635	765	920
680	820	985
700	840	1 000
760	915	1 000

Enthält der Grundtatbestand bereits eine Gefährdung, führt Sachbeschädigung zu folgender Erhöhung:

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbestand von Euro	mit Sachbeschädigung auf Euro
60	75
70	85
75	90
80	100
100	120
150	180“.

Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 151 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In den Nummern 145 und 251 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.
2. In Nummer 209 wird die Spalte „Gegenstand“ wie folgt gefasst:

„Verwarnung nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a Absatz 2 Nummer 2 StVG), Ermahnung oder Verwarnung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 oder 2 StVG)“.

3. In Nummer 210 wird die Spalte „Gegenstand“ wie folgt gefasst:

„Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar (§ 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG) einschließlich der Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt“.

4. In Nummer 214.6 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „§§ 36, 43 FeV“ durch die Angabe „§ 36 FeV“ ersetzt.

5. Nummer 215 wird durch die folgenden Nummern 215 bis 215.8 ersetzt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„215	Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie (§ 4a Absatz 3 StVG)	
215.1	Erteilung der Seminarerlaubnis	40,90
215.2	Erteilung der Seminarerlaubnis nach vorangegangener Versagung, Rücknahme oder Widerruf oder nach vorangegangenem Verzicht	33,20 bis 256,00
215.3	Berichtigung eines Erlaubnisbescheides	7,70
215.4	Erlaubnisbescheid als Ersatz für einen verlorenen oder unbrauchbar gewordenen, außer den Kosten einer etwaigen öffentlichen Ungültigkeitserklärung	15,30 bis 38,30
215.5	Rücknahme oder Widerruf der Seminarerlaubnis	33,20 bis 256,00
215.6	Zwangswise Einziehung eines Erlaubnisbescheides. Diese Gebühr ist auch fällig, wenn die Voraussetzung für die zwangsweise Einziehung erst nach Einleiten der Zwangsmaßnahme beseitigt worden ist.	14,30 bis 286,00
215.7	Überprüfung einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars (§ 4a Absatz 8 Satz 1 Nummer 1 StVG). Die Gebühr ist auch zu entrichten, wenn die Untersuchung (Überwachung) ohne Verschulden der nach Landesrecht zuständigen Behörde und ohne ausreichende Entschuldigung des Inhabers der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie am festgesetzten Termin nicht stattfinden oder nicht zu Ende geführt werden konnte.	30,70 bis 511,00
215.8	Versagung der Seminarerlaubnis	33,20 bis 256,00“.

6. Nach Nummer 256 werden folgende Nummern 257 und 258 eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„257	Bewertung alternativer Lehr- und Lernmethoden und Medien zur Gestaltung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 42 Absatz 2 FeV einschließlich der Auslagen für eine externe Begutachtung	1 000,00 bis 10 000,00
258	Anerkennung eines Qualitätssicherungssystems für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 4a Absatz 8 StVG	nach dem Zeitaufwand mit 12,80 Euro je angefangene Viertelstunde Bearbeitungszeit“.

7. Nummer 302.2 wird wie folgt geändert:

- Nach dem Wort „Fahrlehrerlaubnis“ wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- Nach den Wörtern „der Seminarerlaubnis (§ 31 FahrIG)“ werden die Wörter „oder der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (§ 31a FahrIG)“ eingefügt.
- Nach dem Wort „Fahrlehrerscheins“ wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- Nach dem Wort „Erlaubnisurkunde“ werden die Wörter „oder des Vermerks auf dem Fahrlehrerschein“ eingefügt.

8. In Nummer 302.5 werden nach den Wörtern „§ 31 Absatz 2 Satz 4“ die Wörter „ , § 31b Absatz 1, § 31c“ eingefügt.

9. Nummer 302.6 wird wie folgt geändert:

- Nach den Wörtern „der Fahrlehrerlaubnis“ wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- Nach den Wörtern „der Seminarerlaubnis (§ 31 FahrIG)“ werden die Wörter „oder der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (§ 31a FahrIG)“ eingefügt.
- Nach dem Wort „Fahrlehrerscheins“ wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- Nach dem Wort „der Erlaubnisurkunde“ werden die Wörter „oder des Vermerks auf dem Fahrlehrerschein,“ eingefügt.
- Nach den Wörtern „§ 31 Absatz 2 Satz 4“ wird die Angabe „ , § 31b Absatz 1, § 31c“ eingefügt.

10. Nummer 306 wird wie folgt geändert:

- Nach den Wörtern „der Seminarerlaubnis (§ 31 FahrIG),“ werden die Wörter „der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (§ 31a FahrIG),“ eingefügt.
- Nach den Wörtern „§ 31 Absatz 2 Satz 4“ wird die Angabe „ , § 31b Absatz 1, § 31c“ eingefügt.

11. Nummer 308.1 wird wie folgt geändert:

- Nach den Wörtern „eines Aufbauseminars,“ werden die Wörter „einer verkehrspädagogischen

Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 31a Absatz 7 FahrIG,“ eingefügt.

- b) Nach den Wörtern „§ 31 Absatz 2 Satz 4“ wird die Angabe „ , § 31b Absatz 1 und 3, § 31c“ eingefügt.

12. Nummer 310 wird wie folgt geändert:

- a) Nach den Wörtern „(§ 31 FahrIG) oder deren Erweiterung,“ werden die Wörter „der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (§ 31a FahrIG),“ eingefügt.
- b) Nach den Wörtern „§ 31 Absatz 2 Satz 4“ wird die Angabe „ , § 31b Absatz 1, § 31c“ eingefügt.

13. Nach Nummer 310 wird folgende Nummer 311 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„311	Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars oder für den Einweisungslehrgang nach § 34 Absatz 3 FahrIG	nach dem Zeitaufwand mit 12,80 Euro je angefangene Viertelstunde Bearbeitungszeit“.

Artikel 6

Änderung der Zweiten Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung

In § 5b der Zweiten Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung vom 31. Juli 1995 (BGBl. I S. 1011), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 730) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr

In § 10 Absatz 2 Satz 3 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3120), wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

In Nummer 2.1 Satz 2 der Anlage VIIIc, Nummer 2.1 Satz 2 der Anlage XVIIa, Nummer 2.1 Satz 2 der Anlage XVIIIc, Nummer 2.1 der Anlage XVIII d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 2803) geändert worden ist, wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 9

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Die Anlage 1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Januar 2013 (BGBl. I S. 35) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 11 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) Fahreignungsregister

Fahreignungs-Bewertungssystem“.

2. Nummer 12 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Hilfen

insbesondere durch

- Aufbauseminare, besondere Aufbaueminare und verkehrspsychologische Beratungsgespräche (Führerschein auf Probe)
- Fahreignungsseminare (Fahreignungs-Bewertungssystem)
- Erfahrungsaustausch für Fahranfänger“.

Artikel 10

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1346), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 10. Januar 2013 (BGBl. I S. 35) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 13 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „nach § 31 des Fahrlehrergesetzes“ angefügt.
- b) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Seminarerlaubnis“ die Wörter „nach § 31 des Fahrlehrergesetzes“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 Nummer 2 wird das Wort „und“ durch einen Punkt ersetzt.
- d) Absatz 3 Nummer 3 wird gestrichen.

2. In § 14 werden in der Überschrift die Wörter „nach § 31 des Fahrlehrergesetzes“ angefügt.

3. Nach § 14 wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a

Überwachung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 31a Absatz 7 des Fahrlehrergesetzes und des Einweisungslehrgangs nach § 31b Absatz 3 des Fahrlehrergesetzes

Die Überwachung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 31a Absatz 7 des Fahrlehrergesetzes und des Einweisungslehrgangs nach § 31b Absatz 3 des Fahrlehrergesetzes, jeweils in Verbindung mit § 33 des Fahrlehrergesetzes, bestimmt sich nach § 43 der Fahrerlaubnis-Verordnung.“

4. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „oder § 4“ gestrichen.
- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Inhalte und Methoden der Fortbildung für Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik nach § 31a des Fahrlehrergesetzes sind an den Inhalten und Methoden der Anlage 16 der Fahrerlaubnis-Verordnung zu orientieren.“

5. In Anlage 1.1 wird die Seite 2 des Musters des Fahrlehrerscheins wie folgt gefasst:

„Seminarerlaubnis	
 Siegel der Erlaubnis- behörde	Der Inhaber besitzt die Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbauseminaren nach § 2a StVG _____, den _____ (Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)
 Siegel der Erlaubnis- behörde	Der Inhaber besitzt die Seminarerlaubnis zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 4a StVG _____, den _____ (Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)

Beschäftigungsverhältnisse	
 Siegel der Erlaubnis- behörde	Beginn des Beschäftigungsverhältnisses am: _____ _____ mit der Fahrschule: _____ _____ _____, den _____ (Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)
 Siegel der Erlaubnis- behörde	Ende des Beschäftigungsverhältnisses am: _____ _____, den _____ (Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)
 Siegel der Erlaubnis- behörde	Beginn des Beschäftigungsverhältnisses am: _____

6. In der Anlage 4 werden in der Fußnote *) die Wörter „Aufbauseminar = ASF o. ASP“ durch die Wörter „Aufbauseminar = ASF, verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars = FES“ ersetzt.

7. In der Anlage 5 werden die Wörter „Aufbauseminar für Punktauffällige (ASP)“ durch die Wörter „verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars (FES)“ ersetzt.

Artikel 11**Aufhebung der Ersten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Die Erste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 15. April 2011 (BGBl. I S. 650) wird aufgehoben.

**Artikel 12
Inkrafttreten**

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Mai 2014 in Kraft.
- (2) Artikel 1 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 05. November 2013

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer

Begründung**A. Allgemeines**

Mit dieser Verordnung werden die Neuregelungen zum Fahreignungs-Bewertungssystem getroffen, die nicht bereits Inhalt der Änderungen durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und anderer Gesetze sind.

Die Verordnung beinhaltet außerdem notwendige (Folge-)Änderungen und redaktionelle Anpassungen insbesondere der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), die sich nach der umfassenden Neuregelung des Fahreignungs-Bewertungssystems und Fahreignungsregisters im Straßenverkehrsgesetz und im Fahrerlaubnisgesetz ergeben.

Insbesondere betrifft dies:

- die Anlage 13 zu § 40 FeV, die neu strukturiert ist. Die neue Anlage 13 setzt die Anweisung des Gesetzgebers um, dass nur noch Zuwiderhandlungen in das Fahreignungsregister eingetragen werden, die eine direkte Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs haben. Bei der Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten wird danach differenziert, ob es sich um eine verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit (ein Punkt), eine besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit oder Straftat mit Bezug auf die Verkehrssicherheit ohne Entziehung der Fahrerlaubnis und ohne isolierte Sperre (jeweils zwei Punkte) oder eine Straftat mit Bezug auf die Verkehrssicherheit mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder mit isolierter Sperre (drei Punkte) handelt.
- die Anhebung der Bußgeldregelsätze für bestimmte Ordnungswidrigkeiten, wobei es sich insoweit um Änderungen handelt, deren Notwendigkeit sich daraus ergibt, dass die Grenze für die Eintragung und Speicherung im Fahreignungs-

register auf 60 Euro angehoben ist und eine Reihe von Ordnungswidrigkeiten sonst nicht mehr im Fahreignungsregister eingetragen würden;

- weitere formelle Anpassungen.

Diese Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen Frauen und Männer gleichermaßen.

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Zielen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er dient der Managementregel Nummer 4 „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren für die menschliche Gesundheit in Form von Unfällen verbunden. Diese Gefahren lassen sich nicht völlig ausschalten, die Handlungsmaxime ist aber deren größtmögliche Verminderung. Das neue Fahreignungs-Bewertungssystem soll mit seiner Konzentration auf die Verkehrssicherheit und mit seinen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Fahrerlaubnisinhaber und hierdurch zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs beitragen. U. a. verfolgt der Gesetzentwurf im Indikationsbereich Nummer 15 „Kriminalität“ das Nachhaltigkeitspostulat, die persönliche Sicherheit weiter zu erhöhen, und das Ziel, die Anzahl der Straftaten zu senken. Fahrerlaubnisinhaber sollen durch die Maßnahmen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems und insbesondere durch das neue Fahreignungsseminar besser zur Einhaltung der Verkehrsregeln angehalten werden. Weiteren Regelverstößen (Straftaten wie Ordnungswidrigkeiten) soll hierdurch vorgebeugt werden.

B. Kosten/Einnahmen**1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Es handelt sich bei den Vorschriften dieser Verordnung ausschließlich um Regelungen, die Bestandteil der Neuregelungen zum Fahreignungsregister einschließlich des Fahreignungs-Bewertungssystems im Verordnungsrang sind oder Folgeänderungen dieser Neuregelungen darstellen. Die Haushaltsausgaben können deshalb umfassend dem Entwurf des Vierten Gesetzes zur Neuregelung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze entnommen werden. Eigenständige Haushaltsausgaben aufgrund dieser Verordnung entstehen nicht.

2. Erfüllungsaufwand

Es handelt sich bei den Vorschriften dieser Verordnung ausschließlich um Regelungen, die Bestandteil der Neuregelungen zum Fahreignungsregister einschließlich des Fahreignungs-Bewertungssystems im Verordnungsrang sind oder Folgeänderungen dieser Neuregelungen darstellen. Der Erfüllungsaufwand kann deshalb umfassend dem Entwurf des Vierten Gesetzes zur Neuregelung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze entnommen werden. Ein eigener Erfüllungsaufwand aufgrund dieser Verordnung entsteht nicht.

3. Weitere Kosten

Aufgrund dieser Verordnung entstehen keine weiteren Kosten.

C. Zu den einzelnen Vorschriften

Ergänzung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 1 -neu- (§ 76 Nummer 16 Satz 1 FeV)

Zum 31. Dezember 2013 endet die Ausnahmeregelung des § 76 Nummer 16 FeV, nach der der Arbeiter-Samariter-Bund, das Deutsche Rote Kreuz, die Johanniter-Unfallhilfe und der Malteser-Hilfsdienst als amtlich anerkannt für die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen und die Ausbildung in Erster Hilfe nach § 68 FeV gelten. Da damit zusätzlicher Aufwand sowohl für die genannten Organisationen als auch für die nach Landesrecht zuständigen Anerkennungsbehörden entsteht, werden derzeit Verfahrenserleichterungen geprüft. Da diese Prüfung und die ggf. erforderlichen rechtlichen Änderungen bis zum 31. Dezember 2013 nicht abgeschlossen sein werden, soll die Frist einmalig bis zum 31. Dezember 2014 verlängert werden.

Folgeänderung der Nummerierung der folgenden Artikel.

Zu Artikel 1 [neu Artikel 2] (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)**Zu Nummer 1 (Änderung der Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Punktsystems in Fahreignungs-Bewertungssystem und des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister sowie aufgrund der Neufassung der §§ 42 bis 45 (nähere Begründung der Aufhebung siehe unten).

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 1 Buchstabe a (Inhaltsübersicht der FeV) Redaktionelle Änderung in Doppelbuchstabe dd. Rechtsförmliche Anpassung in Doppelbuchstabe ee sowie Folgeänderung aus § 43 (s. u.). Des Weiteren ist eine Änderung des Inhaltsverzeichnisses im Hinblick auf die Angabe zu § 44 nicht erforderlich (Doppelbuchstabe ff).

Zu Nummer 2 (Änderung des § 11 Absatz 3 Satz 2, Absatz 10 Satz 2 und der Anlage 15 Nummer 1 Buchstabe g)

Redaktionelle Folgeänderung der Verweise aufgrund der Neufassung des § 4 StVG.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 2

Folgeänderung eines Verweises, Anpassung an das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze („Fünftes Gesetz“).

Zu Nummer 3 (Änderung des § 22 Absatz 2 Satz 2, § 25 Absatz 4 Satz 2, § 28 Absatz 4 Satz 3 und § 29 Absatz 3 Satz 3, § 49 Absatz 1 Nummer 15, § 50 Satz 1 und Satz 2 Nummer 2 sowie der Überschrift zu Abschnitt 3 Unterabschnitt 2)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 4 (Änderung der Überschrift von Abschnitt 2 Unterabschnitt 7)

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Punktsystems in Fahreignungs-Bewertungssystem.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 40)

Die grundlegenden Bestimmungen zum Fahreignungsregister und Fahreignungs-Bewertungssystem sind in § 4 StVG und § 28 StVG enthalten. Hiernach sollen die im Fahreignungsregister zu speichernden und für die Bewertung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem relevanten Zuwiderhandlungen vom Verordnungsgeber auf der Grundlage der Ermächtigungsnorm des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s StVG abschließend festgelegt werden. Mit § 40 i. V. m. Anlage 13 wird dieser Auftrag des Gesetzgebers ausgeführt. Es wird festgelegt,

1. welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Fahreignungsregister gespeichert werden und
2. ob die erfassten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten mit drei, zwei oder einem Punkt bewertet werden.

Die Begründung im Einzelnen bzw. zu den einzelnen Tatbeständen siehe unten zu Nummer 17 (Änderung der Anlage 13).

Zu Nummer 6 (Änderung des § 41)

Zur Überschrift

Redaktionelle Änderung der Bezeichnung „Fahrerlaubnisbehörde“ in „nach Landesrecht zuständige Behörde“ wegen der Verwaltungshoheit der Länder.

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt zur Anwendung des § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 StVG klar, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde den betroffenen Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich unter Angabe der begangenen Verkehrszuwiderhandlungen zu ermahnen oder zu verwarren hat. Dies galt unverändert auch schon bei den bisherigen Maßnahmen nach dem Punktsystem. Dieses Schrifterfordernis wird auch auf das Fahreignungsseminar erstreckt.

Im neuen Fahreignungs-Bewertungssystem sollen die Begriffe konsequenter verwendet werden: Der Terminus „Betroffener“ wird im Gegensatz zum Terminus „Inhaber einer Fahrerlaubnis“ nur noch verwendet, wenn sowohl Inhaber einer Fahrerlaubnis als auch andere Verkehrsteilnehmer umfasst sind.

Zu den Absätzen 2 bis 4

Absatz 2 wird an die Einführung des Fahreignungsseminars angepasst. Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe, wonach das Fahreignungsseminar innerhalb von drei Monaten zu absolvieren ist, wird der Behörde aufgegeben, diese Frist auch in den Anordnungsbescheid aufzunehmen. Zugleich wird die Behörde berechtigt, auch von der bereits gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, im Falle des Vorliegens einer unbilligen Härte diese Frist zu verlängern, Gebrauch zu machen. Auch insoweit werden die bestehenden Regelungen angepasst.

Absatz 4 rückt in der Zählung an die Stelle des Absatzes 3.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 6 (§ 41 FeV)

In Buchstabe b wird § 41 Absatz 1 FeV -neu- an das Fünfte Gesetz angepasst. Das Fünfte Gesetz sieht – anders als noch der Entwurf der Bundesregierung

– ein verbindliches Fahreignungsseminar bei 6 oder 7 Punkten nicht vor, sodass das Erfordernis der Schriftlichkeit hierauf nicht mehr erstreckt werden kann. Die Möglichkeit, freiwillig ein Fahreignungsseminar zu besuchen, ist dagegen weiterhin gegeben, wobei bei einem Punktestand bis zu 5 Punkten ein Punktabzug von einem Punkt und bei einem Punktestand von 6 oder 7 Punkten kein Punktabzug vorgesehen ist. Unabhängig vom Punktabzug sollen die Fahrerlaubnisinhaber aber auf die Möglichkeit des freiwilligen Besuchs eines Fahreignungsseminars im Interesse der Korrektur von Einstellungsdefiziten hingewiesen werden, sodass insoweit Schriftlichkeit vorgesehen wird.

Buchstaben c bis e tragen durch Streichung von Vorschriften in § 41 FeV -neu- und redaktionelle Folgeänderungen ebenfalls dem Umstand Rechnung, dass nach dem Fünften Gesetz ein verbindliches Fahreignungsseminar nicht mehr vorgesehen ist.

Zu Nummer 7 (Neufassung der §§ 42 bis 44)

Zu § 42

§ 42 enthält die inhaltlichen Vorgaben für das Fahreignungsseminar. Insoweit wiederholt Absatz 1 den bereits im Straßenverkehrsgesetz aufgestellten Grundsatz, dass die verkehrspädagogische Teilmaßnahme und die verkehrspsychologische Teilmaßnahme aufeinander abzustimmen sind und konkretisiert ihn durch die Anforderung an die Seminarleiter, dies durch gegenseitige Information umzusetzen.

Absätze 2 bis 5 betreffen die inhaltlichen Vorgaben für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme. Ihnen liegen folgende Erwägungen zugrunde: Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme umfasst zwei Module zu je 90 Minuten und zielt auf die Vermittlung von Hintergrundwissen zum Risikoverhalten, auf die Verbesserung der Gefahrenkognition, Anregungen zur Selbstreflexion und auf die Entwicklung von Verhaltensalternativen ab. Die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erarbeiteten Studien führen dazu aus: „In der sogenannten ‚edukativen Teilmaßnahme‘ sollen die bedarfsgerechte – d. h. an die Zuweisungsdelikte und die Lebenssituation der Betroffenen anknüpfende – Vermittlung von Wissen über die verkehrsrechtlichen Regel- und Sanktionssysteme, über die Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln sowie über die individuellen und gesellschaftlichen Risiken von Regelverstößen im Mittelpunkt stehen. Darüber hinaus soll die künftige edukative Teilmaßnahme im Hinblick auf die begangenen Zuweisungsdelikte fundiertes Wissen über Verhaltensalternativen sowie ihren individuellen und gesellschaftlichen Nutzen vermitteln. Nicht zuletzt sollen mit der edukativen Teilmaßnahme die Verbesserung der Gefahrenkognition der Teilnehmer und die Stärkung ihrer Selbstreflexion im Hinblick auf das Verkehrs- und insbesondere Fahrverhalten fokussiert werden.“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 6 f).

Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme kann in Gruppen mit bis zu 3 Teilnehmern durchgeführt werden. „Kooperative Lerngruppen ermöglichen es, dass Lernende in einer kleinen Gruppe zusammenarbeiten, in der die Lerninhalte aufgeteilt, zunächst einzeln er-

arbeitet und anschließend in Kooperation weiterentwickelt werden. Die Erweiterung und die notwendige Flexibilisierung von Wissen erfolgt dabei vor allem durch die Reflexion eigener kognitiver Konstrukte in der Auseinandersetzung mit den anderen Gruppenteilnehmern. In diesem Austauschprozess wird die eigene mentale Wissenskonstruktion zu einer gemeinsamen Konstruktion erweitert (Brüning & Saum, 2006).“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 19).

Zwischen den beiden Sitzungen muss ein Zeitraum von mindestens einer Woche liegen. Zwischen den Sitzungen sind Hausaufgaben zu bearbeiten, was die im Auftrag der BASt erarbeiteten Studien wie folgt begründen: „Aufgrund der Tatsache, dass die beiden Module der edukativen Teilmaßnahme aufeinander aufbauen und die erfolgreiche Bearbeitung des zweiten Moduls das Erinnern der Lerninhalte des ersten Moduls voraussetzt, sollte der Zeitraum zwischen diesen Modulen in der Regel nicht mehr als zwei Wochen betragen. Allerdings sollte auch ein Zeitabstand von einer Woche nicht unterschritten werden, weil die Bearbeitung der Hausaufgaben („Darstellung der individuellen Mobilitätsbedeutung“ und „Übung zur Selbstbeobachtung“) zum einen Zeitressourcen für das Ausfüllen der Arbeitsblätter und zum anderen ausreichende Fahrgelegenheiten zur Introspektion erfordert. Die Verfügbarkeit eines Wochenendes (bzw. von Ausgleichstagen bei Wochenendarbeitern) zwischen den beiden Terminen dürfte das Vorhandensein hinreichender Fahrgelegenheiten fördern.“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 52).

Die Inhalte dieser zwei Module der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme begründen die im Auftrag der BASt erarbeiteten Studien wie folgt: „Die Einzelbausteine „Seminarüberblick“, „Erläuterung des Fahreignungs-Bewertungssystems“ und „Information zur Evaluation“, die teilnehmerbezogenen Bausteine „Individuelle Fahrkarriere und Sicherheitsverantwortung“ und „Individuelle Mobilitätsbedeutung“, die Hausaufgabenbausteine „Darstellung der individuellen Mobilitätsbedeutung“, „Übung zur Selbstbeobachtung“ und „Auswertung der Hausaufgaben“ sowie die Festigungsbausteine „Übung zur Klärung der individuellen Mobilitätssituation“ und „Individuelle Sicherheitsverantwortung“ sind – unabhängig von den Zuweisungsdelikten der einzelnen Seminarteilnehmer – obligatorische Bestandteile jeder edukativen Teilmaßnahme. Im Gegensatz dazu werden die deliktbezogenen Bausteine bzw. Inhalte der beiden Bausteingruppen „Verkehrsregeln und Rechtsfolgen bei Regelverstößen“ sowie „Typisches Risikoverhalten, Sinnhaftigkeit von Verkehrsregeln, Unfallrisiken und Unfallfolgen“ entsprechend den Zuweisungsdelikten der einzelnen Seminarteilnehmer vom Seminarleiter ausgewählt und unter Berücksichtigung der „Individuellen Fahrkarriere“ der Teilnehmer ausgestaltet und kombiniert. Durch die Bereitstellung elementarer, synergetisch kombinierbarer Bausteine soll der Seminarleiter [...] den konkreten Wissensdefiziten und dem damit verbundenen heterogenen Deliktspektrum der Seminarteilnehmer gerecht werden.“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 26).

Zur Notwendigkeit der Festlegung eines Rahmenlehrplans, der in Absatz 2 Satz 1 eingeführt und in Anlage 16 aufgenommen wird, führen die im Auftrag der BAST erarbeiteten Studien aus: „Dem Gebot, inhaltliche und methodische Standards für die Durchführung einer staatlichen Maßnahme zu definieren [...], ist durch die Erarbeitung eines Rahmenlehrplans [...] für die neue edukative Teilmaßnahme nachzukommen. Dieser Rahmenlehrplan hat Vorgaben im Hinblick auf die wesentlichen Maßnahmenziele, Maßnahmeninhalte und Maßnahmenbedingungen zu beinhalten, um in diesen Punkten eine bundeseinheitliche Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten.“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 44). Zugleich muss aber berücksichtigt werden, dass im Zuge der weiteren wissenschaftlichen Entwicklung auch Lehr- und Lernmethoden entwickelt werden, die die gleichen oder ggf. bessere Lernergebnisse erwarten lassen. Dies wird zur Fortschreibung der Anlage 16 führen. Diejenigen, die die Fahreignungsseminare durchführen, sollen aber bereits vor der Fortschreibung der Anlage 16 die Möglichkeit haben, auch andere Methoden einzusetzen. Deren Geeignetheit wird von der Behörde geprüft; für ihre Entscheidung hierüber holt die Behörde regelmäßig ein wissenschaftliches Gutachten z. B. einer Hochschule oder Universität ein.

Die hohen Ansprüche an die Qualifikation der Seminarleiter werden wie folgt begründet: „An die Qualifikation der Seminarleiter für die edukative Teilmaßnahme sind hohe Anforderungen zu stellen [...]. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus der hohen Sicherheitsrelevanz der Maßnahme: Empirische Befunde belegen das bedeutende Unfallrisiko, das von Verkehrsauffälligen ausgeht (SCHADE, 2000). Darüber hinaus resultiert das erforderliche hohe Anspruchsniveau aus den teilweise neuartigen pädagogischen Qualitätskriterien, denen die Seminarleiter genügen müssen [...] Die beschriebenen allgemeinen Anforderungen an die Seminarleiterqualifikation sind durch fahrlehrerrechtlich zu kodifizierende Eingangs-, Ausbildungs- und Fortbildungsvoraussetzungen zu untersetzen. Dabei sind auch die bisher bestehenden Anforderungen an ASP-Seminarleiter zu berücksichtigen, weil einige der grundlegenden fachlichen Voraussetzungen zur Durchführung der bisherigen ASP-Seminare auch für die Durchführung des inhaltlichen und didaktischen Konzepts der neuen edukativen Teilmaßnahme gefordert werden müssen [...]. Aus dieser partiellen Anforderungsähnlichkeit resultiert – neben dem reichhaltigen fachlichen und pädagogisch-didaktischen Erfahrungsschatz der Betreffenden – auch die grundsätzliche Möglichkeit, bei der Auswahl der Seminarleiter für die edukative Teilmaßnahme auf die bisherigen ASP-Seminarleiter zurückzugreifen.“ (Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, 2012, S. 41 f).

Absätze 6 bis 10 betreffen die Vorgaben für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme. Ihnen liegen folgende Erwägungen zugrunde: Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme umfasst drei Sitzungen zu je 60 Minuten und zielt darauf ab, den Teilnehmern Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen ihres regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Durch die Teilnahme an der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme

soll bei den Teilnehmern Reflektionsbereitschaft erzeugt und Veränderungsbereitschaft geschaffen werden. Hierzu führen die im Auftrag der BAST erarbeiteten Studien aus: „Auch wenn abschreckungs- und gefahrenstechnisch nur mit Fahrverboten und Fahrerlaubnisentziehungen gearbeitet würde, ließe sich damit voraussichtlich keine Besserung erzielen, da aversive Erlebnisse wie Verwarnungs- und Ordnungsgelder, Strafen und Kontrolle alleine eben kein ausreichendes Lernen ermöglichen, zumal viele Betroffene nicht einmal wissen, worüber sie überhaupt nachdenken sollen, also noch nicht einmal ansatzweise ein Problembewusstsein als Voraussetzung für Einstellungs- und Verhaltensänderungen aufweisen.“ (Glitsch & Bornewasser, 2012, S. 8).

Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme ist als individuelle Interventionsmaßnahme durchzuführen. Hierzu führen die im Auftrag der BAST erarbeiteten Studien aus: „Aufgrund der Vielfalt, Individualität und Heterogenität der meist in der Person des (Punkte-) Täters liegenden Ursachen für das Fehlverhalten sollte die knappe Zeitbemessung für den Aufbau von Selbstmanagementtechniken und Verhaltensänderungen vollständig dem Einzelfall im Einzel-Setting zugutekommen. Während wissensbezogene Inhalte durchaus zeitsparend in der Gruppe vermittelbar sind, gilt dies für die änderungsrelevanten Anteile nur sehr eingeschränkt. Die Ressourcen der Teilnehmer sind höchst unterschiedlich. Deshalb müssen Änderungsstrategien speziell auf den Einzelfall zugeschnitten sein und erprobt werden. Für ein Einzel-Setting sprechen ebenfalls gruppendynamische Besonderheiten.“ (Glitsch & Bornewasser, 2012, S. 15). Ferner heißt es: „Die Gruppe der mehrfach punkteauffälligen Kraftfahrer zeichnet sich durch ein hohes Maß an Heterogenität der vorgefundenen Symptomatik im Straßenverkehr aus (z.B. Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, zu geringer Sicherheitsabstand, Vorfahrts- und Vorrang-Missachtungen, Gefährdungen des Straßenverkehrs, u. v. a. m., siehe Bußgeldkatalog und Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr). Die Symptome generalisieren breit und sind deshalb auch schwer behandelbar. Die Ursachen sind individuell und weisen eine komplexe Problemstruktur auf.“ (Glitsch & Bornewasser, 2012, S. 21).

Zwischen den jeweiligen Sitzungen, zu denen Hausaufgaben anzufertigen sind, sollen mindestens drei Wochen liegen. Die im Auftrag der BAST erarbeiteten Studien begründen dies wie folgt: „Die Hausaufgaben sind für das Erproben und den Lernerfolg zwischen den Sitzungen angesichts der nur sehr kurzen Präsenzzeit von erheblicher Bedeutung und sollten besonders sorgfältig vor- und nachbereitet sowie für die Beratung genutzt werden. Sie fördern den Lernprozess, indem Klienten dazu angehalten werden, ihr Verhalten in Situationen genau zu beobachten. Schon allein das mehrmalige Beobachten und Dokumentieren des Verhaltens in typischen Situationen kann dazu führen, dass aufgrund der dadurch gesteigerten Selbstaufmerksamkeit weniger gegen Straßenverkehrsvorschriften verstoßen wird. Das Ziel von Hausaufgaben und deren Vorbereitung besteht im Erlernen der Selbstbeobachtung, der Selbstmodifikation und

Selbstkontrolle des Verhaltens außerhalb der Präsenzzeit durch Lernen. [...] Hausaufgaben, Kompetenzaufbau und das Erlernen von konkreten Fertigkeiten sind auch vor dem Hintergrund der offensichtlich für den Erfolg einer Maßnahme wirksamen Einflussgrößen der Ressourcen im Beratungsprozess (Qualifikation/Erfahrung, Geschick des Beraters) [...] aber auch aus lerntheoretischer Sicht eine durch die wissenschaftliche Therapiefor schung [...] gut gestützte Erfolgskomponente.“ (Glitsch & Bornewasser, 2012, S. 31).

Die Inhalte der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme ergeben sich aus Erkenntnissen, die dem heutigen Stand der Forschung entsprechen. Die im Auftrag der BAST erarbeiteten Studien führen dazu aus: „Ein überwiegend verstehendes und Einsicht in individuelle Problemlagen vermittelndes Arbeiten reicht alleine nicht aus, um die Potenziale einer Kurzzeitintervention voll auszuschöpfen. Durch ein überwiegendes bzw. fokussiertes Arbeiten an den Einstellungen, dem Risikobewusstsein oder dem Analysieren von Gefahrensituationen wird voraussichtlich weniger Verhaltenswirksamkeit erreicht, als durch eine Kombination aus verstehendem, klärungsorientiertem und lösungsorientiertem Arbeiten mit einem Schwerpunkt auf dem Erlernen von Selbstbeobachtung, Selbstmanagement-Techniken und Selbstkontrolle in relevanten Situationen. Dabei sollten die Arbeiten mit dem Klienten immer am individuellen Vermeidungsverhalten in den registrierten konkreten Tatsituationen (Vermeiden des eigentlich erwünschten, regelkonformen Verhaltens) anknüpfen. Dem klassischen Vorgehen bei kognitiv-lerntheoretischen Interventionen folgend, ergeben sich Einstellungsänderungen eher rückwirkend und „quasi nebenbei“ infolge des Verstehens der Funktionalität des Verhaltens sowie des Aufbaus von Ersatzverhalten und der Veränderung von Kontingenzen bzgl. des Verhaltens. Interventionen sollten von daher sowohl täterorientiert – was die Ressourcen und Funktionalität des Verhaltens anbelangt – als auch an den konkreten situativen Bedingungen des Fehlverhaltens orientiert sein und Möglichkeiten der Klärung von individuellen Motivlagen anregen, damit möglicherweise automatisiert-unbewusst ablaufende Schemata bei der Informationsverarbeitung und Handlungsvorbereitung einer Prüfung, Umstrukturierung und Integration mit anderen Schemata unterzogen werden können (vgl. Sachse, 2011). Es geht in einem ersten Schritt um die Erkundung der für die individuelle Verhaltensproblematik relevanten auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des Verhaltens in konkreten Situationen. Darauf aufbauend erfolgt die Klärung der Verhaltensproblematik anhand des Entdeckens der Funktionalität des Verhaltens in Situationen für die Erreichung von übergeordneten Zielen und Plänen des Täters. Aus diesen Erkenntnissen können zu den Ressourcen und Zielen des Täters passende, tragfähige und verhaltenswirksame Lösungsstrategien entwickelt werden.“ (Glitsch & Bornewasser, 2012, S. 25).

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 7 (§§ 42, 43 FeV)

Neben rechtsförmlichen Änderungen der Formulierungen sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

In § 42 Absatz 2 FeV -neu- wird vorgesehen, dass für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme eine Gruppe von bis zu 6 Teilnehmern (und nicht 3 Teilnehmern wie in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (im Folgenden „Neunte Verordnung“) vorgesehen) gebildet werden kann. Durch die Erhöhung der maximalen Teilnehmerzahl soll erreicht werden, dass die Kosten für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme reduziert werden können. Das ist bei einer Verdoppelung der Teilnehmerzahl zu erwarten. Diese Form der Kostenreduzierung wurde im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz erörtert und war Gegenstand der Protokollerklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu TOP 10 des Plenums des Bundesrates am 5. Juli 2013 (vgl. Plenarprotokoll S. 416).

In § 42 Absatz 5 FeV -neu- entfällt die Bezugnahme auf die Anordnungsbescheide, weil nach dem Fünften Gesetz ein verbindliches Fahreignungsseminar nicht mehr vorgesehen ist und mithin auch ein Anordnungsbescheid für ein solches nicht erlassen werden kann. Die Auswahl der deliktbezogenen Bausteine wird vom Seminarleiter deshalb nur in Abhängigkeit von den in den individuellen Fahrerlaufbahnen dargestellten Verkehrsverstößen vorgenommen.

In § 42 Absatz 6 -neu- wird der Umfang der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme von den in der von der Bundesregierung zugeleiteten Neunten Verordnung vorgesehenen 3 Sitzungen zu je 60 Minuten auf zwei Sitzungen zu je 75 Minuten reduziert. Damit soll, wie bereits bei der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme vorgesehen, eine Kostenreduzierung für das Fahreignungsseminar erreicht werden. Dies war, wie die Kostenreduzierung bei der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme, Gegenstand des Vermittlungsverfahrens zum Fünften Gesetz (vgl. Erklärung des BMVBS im Plenum des Bundesrates am 5. Juli 2013, Plenarprotokoll S. 416).

Mit den Änderungen und Folgeänderungen in § 42 Absatz 7 bis 10 -neu- wird der Tatsache Rechnung getragen, dass nur noch zwei Sitzungen für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme vorgesehen sind. Die in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung zunächst mit 3 Sitzungen vorgesehenen Inhalte müssen deshalb komprimiert und auf diese beiden Sitzungen verteilt werden.

Bei den Zielvereinbarungen in § 42 Absatz 7 Nummer 4 Buchstabe c -neu- reicht als Vorgabe, dass sie die zu erreichenden Schritte festlegen soll. Dass es sich dabei um die nun nicht mehr ausdrücklich aufgeführten „Wie-Wo-Wann-Pläne“ handelt, ist gegenwärtiger Stand der Verkehrspsychologie. Durch die Streichung dieses Begriffes erfolgt eine Öffnung gegenüber anderen zukünftigen Methoden.

Zu § 43

Mit der Vorschrift werden Mindestanforderungen an die inhaltliche Durchführung der Überwachung der Fahreignungsseminare, und zwar sowohl für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme als auch für die

verkehrspsychologische Teilmaßnahme, und für den Einweisungslehrgang, an dem die Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme teilnehmen müssen, aufgestellt. Damit soll erreicht werden, dass die für die Überwachung zuständigen Behörden bundesweit einen gleichen Mindeststandard zugrunde legen. Bei den Aufzeichnungen wird zudem der erforderliche Datenschutz berücksichtigt. Sie erfolgen, soweit die Aufzeichnungen Aufschluss über persönliche Eigenschaften oder Umstände geben, ausschließlich anonymisiert („Teilnehmer 1, 2, 3“), so dass die einzelnen Persönlichkeiten zwar voneinander abgrenzbar, aber nicht auf die konkrete natürliche Person zurück verfolgbar bleiben. Den Behörden wird in Absatz 3 schließlich die Möglichkeit eingeräumt, auf Maßnahmen der Überwachung, die die Qualitätssicherung betreffen, insoweit zu verzichten, als sich der Anbieter des Fahreignungsseminars oder des Einweisungslehrgangs einem von der Behörde genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließt. Dies soll es den Behörden ermöglichen, ihre Überwachungstätigkeit effizienter zu gestalten.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

In der Überschrift des § 43 FeV -neu- wurde der Begriff der Qualitätssicherung gestrichen. Denn § 43 FeV -neu- betrifft die Überwachung des Fahreignungsseminars durch die Behörden und nicht die Aufstellung des Qualitätssicherungssystems, das als Alternative zur Überwachung von den zuständigen obersten Landesbehörden genehmigt werden kann. Außerdem wird anstatt des Verweises auf § 31b FahrlG auf § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 FahrlG verwiesen, weil dies die grundlegende Vorschrift für die Einweisungslehrgänge ist. Sie bestimmt, dass der Seminarleiter an einem Einweisungslehrgang teilgenommen haben muss und bestimmt außerdem die Grundzüge des Seminars, während § 31b FahrlG die Berechtigung für die Durchführung der Einweisungslehrgänge betrifft.

In § 43 Absatz 1 FeV -neu- wurde der Begriff Qualitätssicherung gestrichen. Dies folgt den Erwägungen, die der Streichung dieses Begriffes in der Überschrift zu Grunde gelegen haben. Außerdem wird klargestellt, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde auch weitere gesetzliche Bestimmungen als Kriterien in die Prüfung einbeziehen kann, um die Rechtmäßigkeit der Durchführung überprüfen.

§ 43 Absatz 1 Nummer 4 FeV -neu- berücksichtigt, dass das Fünfte Gesetz die in der neuen Nummer 4 genannten Daten für die Dauer von fünf Jahren für die Überwachung der Durchführung der Fahreignungsseminare verfügbar gemacht wissen will (§ 4a Absatz 6 Satz 2 Nummer 4 StVG -neu-, § 31a Absatz 6 Satz 2 Nummer 4 FahrlG -neu-).

In § 43 Absatz 1 Nummer 5 FeV -neu- erfolgen inhaltliche Anpassungen und rechtsförmliche Folgeänderungen insoweit, als die Dokumentation von Anordnungsbescheiden gestrichen wird, weil solche nach dem Fünften Gesetz nicht vorgesehen sind. Des Weiteren wird auf die Überprüfung einer anonymisierten Dokumentation der Anwesenheit der Teilnehmer bei allen Modulen und Sitzungen verzichtet, weil diese Dokumentation bereits durch die in § 43 Absatz 1

Nummer 4 FeV -neu- vorgesehene Dokumentation der Unterschriften zur Teilnahmebestätigung in nicht anonymisierter Weise gewährleistet und Gegenstand der Prüfung ist.

In § 43 Absatz 2 FeV -neu- wird der Verweis auf § 31b FahrlG durch den Verweis auf § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 FahrlG aus denselben Gründen ersetzt, aus denen der Verweis in der Überschrift ersetzt worden ist. Auch auf den Begriff der Qualitätssicherung wird aus denselben Gründen verzichtet. Außerdem wird klargestellt, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde auch weitere gesetzliche Bestimmungen als Kriterien in die Prüfung einbeziehen kann, um die Rechtmäßigkeit der Durchführung überprüfen.

§ 43 Absatz 3 FeV -neu- wird gestrichen. Die Vorschrift ist nicht erforderlich, da die Maßgaben bereits in den entsprechenden Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes durch das Fünfte Gesetz vorgesehen worden sind (vgl. § 4a Absatz 8 StVG, § 34 Absatz 3 FahrlG).

Zu § 44

Die Regelung übernimmt die bisher für die Aufbau-seminare bestehenden Vorschriften über die Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen und passt diese an die Gegebenheiten beim neu eingeführten Fahreignungsseminar an. Insbesondere müssen die Seminarleiter beider Teilmaßnahmen die Bescheinigung unterschreiben. Die gewollte Abstimmung zwischen ihnen wird dadurch gefördert, dass die Bescheinigung vom Seminarleiter der abschließenden Teilmaßnahme ausgestellt wird, der sich somit zwangsläufig mit dem Seminarleiter der anderen Teilmaßnahme abstimmen muss.

Zu Nummer 8 (Aufhebung des § 45)

Folgeänderung nach Streichung der Möglichkeit des Punkteabzugs bei freiwilliger Seminarteilnahme.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 8

Die Aufhebung des § 45 wird beibehalten, obwohl nach dem Fünften Gesetz wieder eine Möglichkeit zum Punkteabbau vorgesehen ist. Denn der Regelungsgehalt des Absatzes 1 ist bereits auf gesetzlicher Ebene in § 28 Absatz 3 Nummer 12 und 13 i. V. m. Absatz 4 StVG enthalten. Die Regelung des Absatzes 2 ist zu streichen, da nicht mehr zwischen einfachen und besonderen Seminaren unterschieden wird.

Zu Nummer 9 (Änderung des § 48a Absatz 5)

Zu Satz 1 Nummer 3 und Satz 2

Mit der Änderung in Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a wird der zulässige Punktestand für die begleitende Person von bisher drei Punkten auf zwei Punkte reduziert. Das ist wegen der Änderung der Wertigkeit der Eintragungen erforderlich. Während im bisherigen Sieben-Punkte-System eine Grenze von drei Punkten angemessen war, kann diese Grenze bei einem Drei-Punkte-System nicht mehr in Betracht kommen. Eine Reduzierung auf nur einen Punkt würde den in Betracht kommenden Personenkreis zu stark beschränken, weil dann bereits nur eine einzige verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung, also z. B.

eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h, ausreichen würde, damit die betreffende Person nicht mehr begleitend tätig werden kann.

Neu eingeführt wird die Regelung in Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b, nach der der maximale Punktestand der begleitenden Person um einen Punkt höher sein darf, wenn sie innerhalb der letzten sechs Monate freiwillig ein Fahreignungsseminar mit Erfolg besucht hat. Diese Regelung trägt dem Umstand Rechnung, den Kreis der für das begleitete Fahren mit 17 Jahren als begleitende Person in Betracht kommenden Personen nicht zu sehr einzuschränken. Angesichts der positiven Eigeninitiative, die die Person durch die freiwillige Teilnahme am Fahreignungsseminar gezeigt hat, und des verhaltensverbessernden Einflusses des kürzlich (maximal ein halbes Jahr zurückliegend) erst absolvierten Fahreignungsseminars ist diese Regelung auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit gerechtfertigt.

Des Weiteren sind aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in das Fahreignungsregister die redaktionellen Änderungen erforderlich.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 48a Absatz 5 Satz 1 FeV)

Mit der Änderung wird der Grundsatz, dass der Begleiter im Falle des begleiteten Fahrens mit 17 einen bestimmten Punktestand nicht überschreiten darf, wie dies das geltende Recht vorsieht, wiederhergestellt. Anders als die noch von der Bundesregierung zugeleitete Fassung der Neunten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und die in Ziffer 3 enthaltene Fassung wird vorgesehen, dass der Begleiter mit maximal einem Punkt belastet sein darf.

Der Reduzierung auf einen Punkt liegen folgende Erwägungen zu Grunde: Es gibt eine Reihe grober Verkehrsordnungswidrigkeiten und Straftaten, die nach dem bisherigen Punktsystem vier bis sieben Punkte nach sich ziehen und eine Person von der Begleitereigenschaft ausschließen, da die nötige Vorbildwirkung fehlt. Das sollte auch im neuen Fahreignungsbewertungssystem so bleiben und führt auf die neue Punkteskala ungerechnet dazu, dass zwei Punkte die Begleitereigenschaft ausschließen.

Der Umstand, dass durch die Reduzierung auf einen Punkt auch die Anzahl der als Begleiter in Betracht kommenden Personen reduziert wird, kann als Gegenargument nicht überzeugen. Betroffene haben die Möglichkeit, durch freiwillige Seminarteilnahme den Punktestand zu reduzieren. Ein anderes Differenzierungskriterium etwa innerhalb der Zwei-Punkte-Tatbestände, wie z.B. die Schwere der Straftat, kommt wegen des damit verbundenen Verwaltungsaufwandes nicht in Betracht.

Eine eigene Vorschrift, die es speziell dem Begleiter ermöglicht hätte, durch ein freiwilliges Fahreignungsseminar die Begleitung auch bei einem höheren Punktestand vornehmen zu dürfen, ist nicht mehr erforderlich, weil das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze wie-

der die generelle Möglichkeit eines Punktabzugs vorsieht, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilnimmt.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 57 Nummer 25)

Folgeänderung aufgrund der Ersetzung der Aufbau-seminare und verkehrspsychologischen Beratung durch das Fahreignungsseminar im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 10 (§ 57 Nummer 25 FeV)

Mit der Streichung der Wendung „die gesetzte Frist“ erfolgt eine Anpassung an das Fünfte Gesetz, das ein verbindliches Fahreignungsseminar nicht mehr vorsieht, so dass auch eine Fristsetzung, die hätte gespeichert werden müssen, entfällt.

Zu Nummer 11 (Änderung des § 59)

Zur Überschrift und zu Absatz 1 Einleitungssatz und Nummer 8

Redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat s. unter Absatz 1 Nummer 13.

Zu Absatz 1 Nummer 5

Folgeänderung, da in § 28 Absatz 3 StVG die Nummer 10 aufgehoben wird. Künftig werden unanfechtbare Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen, im Fahreignungsregister nicht mehr gespeichert.

Zu Absatz 1 Nummer 7

Folgeänderung aufgrund der Neuregelung von § 40.

Zu Absatz 1 Nummer 12

Folgeänderungen infolge der Einführung des Fahreignungsseminars.

Zu Absatz 1 Nummer 13

Aufhebung der Nummer 13 als Folgeänderung aufgrund der Neugestaltung des Fahreignungs-Bewertungssystems (Wegfall der – besonderen – Aufbau-seminare und verkehrspsychologischen Beratungen) sowie aufgrund des generellen Wegfalls des Punkterabatts (auch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe).

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 11 (§ 59 FeV)

Neben rechtsförmlichen Änderungen in Buchstabe a und b Doppelbuchstabe aa erfolgt in Buchstabe b Doppelbuchstabe ee eine Anpassung an das Fünfte Gesetz, das unter bestimmten Bedingungen einen Punktabzug für den freiwilligen Besuch eines Fahreignungsseminars vorsieht (§ 4 Absatz 7 StVG -neu-). Dieser Punktabzug ist im Fahreignungsregister zu speichern.

Zu Absatz 1 Nummer 14

Redaktionelle Folgeänderung des Verweises aufgrund der Neufassung des § 4 StVG.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 60)

Zu den Absätzen 1, 2, 5 und 6

Jeweilige Folgeänderung, da in § 28 Absatz 3 StVG die Nummer 10 aufgehoben wird.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 12 (§ 60 FeV)

Rechtsförmliche Klarstellung in Buchstabe a.

Zu Absatz 4

Folgeänderung des Verweises aufgrund der Änderungen in § 28 Absatz 3 StVG.

Zu Absatz 5

Folgeänderung aufgrund der Einfügung von § 30 Absatz 4b StVG, Ergänzung der Übermittlungsbefugnis für eisenbahnverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Zu Nummer 13 (Änderung des § 61)

Zu Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe f

Folgeänderung aufgrund der Änderung von § 4 StVG und § 40.

Zu Absatz 1 Nummer 4, 5 und 6

§ 61 Absatz 1 regelt den Umfang des Online-Abrufs der Daten aus dem Fahreignungs-Bewertungssystems durch berechnigte Behörden und Gerichte.

Bislang konnten aus dem Register nur die nach bisherigem Recht aufgeführten Daten zum Online-Abruf zur Verfügung gestellt werden, da aufgrund der technischen Gegebenheiten nur diese Daten im Register elektronisch gespeichert worden sind. Nahezu alle Daten zu Entscheidungen der Strafgerichte und Verwaltungsbehörden werden bis zur Einrichtung eines vollautomatisierten Verfahrens auf Papier vorgehalten und können ausschließlich auf postalischem Wege übermittelt werden. Die Regelung in § 61 nach bisherigem Recht hat diesen Zustand berücksichtigt und den Online-Abruf auf die elektronisch gespeicherten Daten begrenzt. Das Ziel des KBA ist es, ca. 3 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes ein vollautomatisiertes Verfahren einzurichten und alle gespeicherten Daten auch elektronisch den auskunftsberechnigten Behörden zur Verfügung zu stellen. Während für die Auskunftserteilung im Wege des automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens (File-Transfer) nach § 30b StVG i. V. m. § 60 FeV keine Rechtsänderung erforderlich ist, da die elektronische Übermittlung aller Registerdaten in der Fahrerlaubnisverordnung bereits Berücksichtigung gefunden hat, ist für den Online-Abruf eine Erweiterung des Datenumfanges erforderlich. Einer Erweiterung des Datenumfanges im Online-Verfahren auf die Daten, die auch im automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren an Behörden und Gerichte übermittelt werden, ist aufgrund der technischen Entwicklung geboten. Das Online-Verfahren hat sich auch unter Berücksichtigung der strengen Anforderungen an die Datensicherheit als Standardverfahren durchgesetzt. Durch die Regelung wird den berechnigten Behörden und Gerichten die Auswahl zwischen zwei elektronischen Auskunftsverfahren überlassen. In Absatz 1 Nummern 4, 5 und 6 werden die hierfür notwendigen Ergänzungen vorgenommen. Die Regelungen wurden um die bislang auf Papier gespeicherten Daten des Fahreignungsregisters ergänzt.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 13 (§ 61 FeV)

Rechtsförmliche Formulierungsänderung in Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb.

Zu den Absätzen 3 bis 5

Für den Umfang des Online-Abrufes findet § 60 Absatz 1 bis 5 entsprechende Anwendung. Die Regelung in § 62 für das automatisierte Anfrage- und Auskunftsverfahren wird für das Online-Verfahren insoweit übernommen. Auch beim Online-Abruf sollen nur die Daten abgerufen werden können, die zur Aufgabenerfüllung der jeweiligen Behörden erforderlich sind. Der jeweilige Anfragegrund wird dem Fahreignungsregister in der Anfrage mitgeteilt. Die Absätze 4 und 5 sind aufgrund der Verweisung entbehrlich und werden aufgehoben.

Zu Absatz 7

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 14 (Änderung des § 62 Absatz 1)

Mit der Streichung der Absatzangabe wird eine redaktionelle Klarstellung vorgenommen. Nach § 30b StVG wird die Möglichkeit zur Einrichtung eines automatisierten Verfahrens für alle anfrage- und auskunftsberechnigten Behörden nach § 30 Absätze 1 bis 4a und 7 geregelt. In § 62 in der bisherigen Fassung wurde mit der Eingrenzung auf die Absätze 1, 2, 5 und 6 entgegen dem Gesetzeswortlaut ein Ausschluss der Behörden, die Aufgaben nach § 30 Absatz 2 und 3 StVG vornehmen, vorgesehen. Diese Abweichung zwischen Gesetz und Verordnung wird durch die Streichung bereinigt.

Zu Nummer 15 (Änderung des § 64 Absatz 1 Nummer 2 bis 4)

In Nummern 2 und 3 erfolgen redaktionelle Änderungen zur Anfügung einer neuen Nummer 4. Mit der neuen Nummer 4 wird die bisher in der Ersten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 15. April 2011 (BGBl. I, S. 650) geschaffene Regelung der Anerkennung des elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes (PAuswG) als Identitätsnachweis in die Fahrerlaubnis-Verordnung übernommen. Durch die Regelung in Nummer 4 wird die Identifizierung eines physisch nicht anwesenden Antragstellers mittels des neuen elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 PAuswG oder nach § 78 Absatz 5 Aufenthaltsgesetz unabhängig von den bereits nach § 64 FeV bestehenden Identifizierungsmöglichkeiten ermöglicht. Die neue Nummer 4 regelt nur den Fall der elektronischen Antragstellung und die dann mögliche Identifizierung des Antragstellers mittels des elektronischen Identitätsnachweises. Der Aufenthaltstitel selbst ist – im Gegensatz zum Personalausweis – kein eigenständiges Identitätsdokument.

Zu Nummer 16 (Änderung des § 71 Absatz 1 und 4a)

Mit der Neuregelung des Fahreignungs-Bewertungssystems wurde die Regelung des § 4 Absatz 9 StVG über die verkehrspsychologische Beratung aufgehoben. Die Durchführung der verkehrspsychologischen

Beratung ist jedoch weiterhin eine Maßnahme für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe. Aus diesem Grund wurde die Regelung des § 4 Absatz 9 StVG in § 2a Absatz 7 StVG zu den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen. Hier erfolgen nun die notwendigen Anpassungen der Verweise.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 16 (§ 71 FeV)

Rechtsförmliche Anpassung eines Zitats in Buchstabe b Doppelbuchstabe aa.

Zu Nummer 17 (Änderung der Anlage 12)

Die Streichung von Buchstabe A Nummer 1.3 ist die Folge der Beschränkung des Fahreignungsregisters auf die Erfassung von Zuwiderhandlungen, die direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Die hier aufgeführten Straftaten nach den Pflichtversicherungsgesetzen, namentlich der Gebrauch oder das Gestatten des Gebrauchs unversicherter Kraftfahrzeuge oder Anhänger (§ 6 des Pflichtversicherungsgesetzes, § 9 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger) haben keinen solchen Verkehrssicherheitsbezug. Sie werden künftig nicht mehr im Fahreignungsregister gespeichert und können daher auch nicht mehr im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe verwertet werden. Mit der Streichung soll die Kongruenz zwischen den im Fahreignungsregister erfassten und im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe relevanten Zuwiderhandlungen gewahrt bleiben.

Zu Nummer 18 (Neufassung der Anlage 13)

Die Anlage 13 wird von folgenden Grundgedanken geleitet:

Die Eintragung im Fahreignungsregister soll zum einen davon abhängen, ob die Zuwiderhandlung eine Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr hat. Dies wird für sämtliche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten der Anlage 13 durch den Verordnungsgeber bejaht. Zum anderen muss den Ordnungswidrigkeiten eine nennenswerte objektive Schwere zu Eigen sein.

Insbesondere bei den Straftaten werden nicht mehr alle Straftaten erfasst, die bisher erfasst worden sind, sondern nur noch diejenigen, die in der Anlage aufgeführt sind. Die Anlage 13 ersetzt hier § 28 Absatz 3 Nummer 1 und 2 StVG a. F. Damit wird eine bisher bestehende Rechtsunklarheit beseitigt. Nach bisherigem Recht (§ 28 Absatz 3 Nummer 1 StVG a. F. „im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangen“) war es möglich, dass ein Gericht bei einer Straftat den Zusammenhang mit dem Straßenverkehr bejaht, aber weder eine Entziehung der Fahrerlaubnis, noch eine isolierte Sperre oder ein Fahrverbot angeordnet hat. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) musste diese Mitteilung über die strafgerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister speichern. Umgekehrt konnte ein Gericht in einem gleich gelagerten Fall durch Vermeidung der Entscheidung über den Zusammenhang der Tat mit dem Straßenverkehr die Mitteilung über die strafgerichtliche Entscheidung an das Verkehrszentralregister und somit die Erfassung vermeiden. Die Registerpflicht einer Straftat und die Bewertung mit Punkten sollen aber gerade nicht dem Gericht über-

lassen werden, sondern sich unmittelbar aus dem Gesetz ergeben. Erreicht wird dies nun durch die enumerative Aufzählung der Straftaten in der Anlage 13 und bei bestimmten Straftaten zusätzlich durch die Begrenzung der Erfassung auf den Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer isolierten Sperre oder eines Fahrverbotes (vgl. § 28 Absatz 3 Nummer 2 StVG a. F.). Die aufgeführten Straftaten werden mit drei Punkten bewertet, sofern die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperre angeordnet worden ist, anderenfalls mit zwei Punkten.

Auch bei den Ordnungswidrigkeiten wird der Grundsatz umgesetzt, dass nur die Ordnungswidrigkeiten im Fahreignungsregister erfasst werden, die in der Anlage abschließend aufgezählt werden und nicht wie im bisherigen System über den Begriff „sonstigen Ordnungswidrigkeiten“ und die Festlegung auf eine Regeldelikt von 40 Euro eine Erfassung im Verkehrszentralregister ermöglicht wird. Die neue Anlage ersetzt insoweit die Bestimmungen des § 28 Absatz 3 Nummer 3 StVG i. V. m. Ziffer 7 der Anlage 13 zu § 40 FeV a. F.

Bei der Bewertung der Ordnungswidrigkeiten wird danach differenziert, ob es sich „nur“ um einen gravierenden oder einen groben Verstoß handelt. Der gravierende Verstoß wird als „verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit“ mit einem Punkt bewertet. Ob es sich um eine „grobe“ und damit um eine „besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende“ Ordnungswidrigkeit handelt, wird in Übereinstimmung mit dem Anwendungsbereich des § 25 StVG in der Anlage 13 festgelegt. Alle mit einem Regelfahrverbot bewerteten Ordnungswidrigkeiten (§ 4 BKatV) werden mit zwei Punkten im Fahreignungsregister gespeichert. Hiervon werden lediglich zwei Ausnahmen gemacht: Eine Ausnahme bildet der Tatbestand des § 4 Absatz 2 Satz 2 BKatV, der den Fall der zweifachen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb eines Jahres um mindestens 26 km/h betrifft. Eine zweite Ausnahme bildet die lfd. Nr. 152.1 der BKatV in der Nummer 3.2.20, die den Fall des wiederholten Verstoßes gegen das Verbot für Fahrzeuge mit gefährlichen oder wassergefährdenden Gütern (Zeichen 261 oder 269) betrifft. Die Tatsache der erneuten Begehung ändert an der Bedeutung der Tat für die Verkehrssicherheit nichts, so dass auch die wiederholte Begehung mit nur einem Punkt im Fahreignungsregister gespeichert wird.

Neu aufgenommen werden in der Nummer 3.6 Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt). Dies entspricht der insoweit erweiterten Ermächtigungsgrundlage und Speichervorschrift im Straßenverkehrsgesetz. Durch die Formulierung der Tatbestände ist sichergestellt, dass nur Entscheidungen über solche rechtswidrigen Handlungen gespeichert werden, die, wenn es sich im fraglichen Fall nicht um ein Gefahrgut handeln würde, nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts gespeichert würden. Der Begriff „Beförderer“ in Nummer 3.6.3 stimmt mit dem Halterbegriff im Straßenverkehrs-

recht im Wesentlichen überein, so dass dies auch für die Nummer 3.6.3 der Anlage 13 zutrifft.

Unter Berücksichtigung der Ermächtigungsgrundlage werden in der Anlage 13 die Zuwiderhandlungen nicht mehr berücksichtigt, die keine verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit darstellen. Folgende Ordnungswidrigkeiten werden im Vergleich zur bisherigen Rechtslage nicht mehr gespeichert:

- Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch verbotswidriges Halten oder Parken an Feuerwehrezufahrt,
- Verstoß gegen Erlaubnispflichten bei Straßenbenutzung (Veranstalter),
- Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot,
- Rechtswidrige Teilnahme am Verkehr in einer Umweltzone,
- Nichtbeachtung von Vorschriften über Bauarbeiten an der Straße,
- Kennzeichen an nicht zulassungspflichtigem Fahrzeug nicht geführt,
- Verstoß gegen Saisonkennzeichen,
- fehlendes Kennzeichen,
- Kennzeichen abgedeckt – Glas, Folien usw. –,
- Verstoß beim Kurzzeitkennzeichen,
- Kennzeichenverstoß bei ausländischen Kraftfahrzeugen,
- Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage,
- Verstoß gegen Vorschriften über die Stützlast,
- Verstoß gegen Prüfpflicht von Geschwindigkeitsbegrenzern,
- Verstoß gegen die Ferienreise-Verordnung,
- Verstoß gegen die Bestimmungen über Achslast, Gesamtgewicht, Anhängelast.

Die Darstellung der Bußgeldtatbestände in der Anlage 13 erfolgt mit Verweis auf die jeweilige laufende Nummer der Anlagen zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat) unter Verwendung der Überschrift des jeweiligen Abschnitts im BKat, um dadurch die gebotene Eindeutigkeit zu erreichen.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 18 (Anlage 13 zu § 40 FeV)

Zu Nummer 2.1.6:

Im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz war vereinbart worden, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort stets im Fahreignungsregister gespeichert wird. Um dies zu erreichen, wurde die Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s im Ergebnis des Vermittlungsverfahrens entsprechend erweitert und der gesetzlich definierte Zweck des Fahreignungs-Bewertungssystems entsprechend ausgedehnt (§ 4 Absatz 1 Nummer 2 StVG -neu-). Mit der Streichung der Wörter „soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist“ wird dieser gesetzgeberische Wille umgesetzt.

Zu Nummer 2.2.1:

Redaktionelle Anpassung an die Tatbestandsbeschreibungen des BKat.

Zu Nummer 2.2.2:

Rechtsförmliche Änderung.

Zu Nummer 2.2.3:

Rechtsförmliche Änderung.

Zu Nummer 2.2.4:

In der Spalte „Ordnungswidrigkeit“ redaktionelle Anpassung an die Tatbestandsbeschreibungen in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV). Mit den Änderungen in der Spalte „laufende Nummer ...“ wird eine Ungenauigkeit der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung behoben. Nach den Intentionen des Fünften Gesetzes sollen 2 Punkte für solche Ordnungswidrigkeiten vorgesehen werden, für die ein Regel-Fahrverbot vorgesehen ist. Denn diese Ordnungswidrigkeiten hat der Gesetzgeber bereits als „grob“ vorbewertet. Alle anderen Ordnungswidrigkeiten (ohne Regel-Fahrverbot) sollten mit einem Punkt bewertet werden (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf, BR-Drucksache 799/12, S. 35). Bei den Abstandsverstößen wurde dieses Prinzip aufgrund der Systematik der BKatV durchbrochen. Der BKat unterscheidet bislang zwischen Abstandsverstößen bei Geschwindigkeiten über 80 km/h (Nummern 12.5.1 bis 12.5.5) und solchen bei Geschwindigkeiten über 130 km/h (Nummer 12.6.1 ff.). Zugleich wird bei den Abstandsverstößen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 80 km/h und 130 km/h für die Frage, ob ein Regel-Fahrverbot vorgesehen ist, noch die Grenze von 100 km/h als entscheidend geregelt (siehe dazu Nummern 12.5.3, 12.5.4, 12.5.5 BKat g. F.). Da die Anlage 13 zur FeV auf die BKat-Nummern verweist und es keine Rolle spielt, ob das Fahrverbot tatsächlich verhängt worden ist, wurden in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung auch solche Abstandsverstöße mit 2 Punkten bewertet, für die kein Regel-Fahrverbot vorgesehen ist, weil die Geschwindigkeit weniger als 100 km/h betragen hat. Es ist deshalb eine Änderung des BKat erforderlich, die nunmehr zwischen drei Geschwindigkeitsbereichen unterscheidet: über 80 km/h (Nummern 12.5.1 bis 12.5.5 -neu-), über 100 km/h (Nummern 12.6.1 bis 12.6.5 -neu-) und über 130 km/h (Nummern 12.7.1 bis 12.7.5 -neu-). Auf jene neuen Nummern (vgl. unten Nummer 4 Buchst. b dieser Verordnung) kann dann in der Anlage 13 systematisch treffgenau verwiesen werden.

Zu Nummer 2.2.7:

Anpassung an den Neuerlass der BKatV, der mit Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I 2013, 498) erfolgt ist.

Zu Nummer 2.2.8:

Redaktionelle Anpassung an die Tatbestandsbeschreibungen des BKat.

Zu Nummer 3.1:

Rechtsförmliche Anpassungen.

Zu Nummer 3.2.3:

Mit den Änderungen wird eine Ungenauigkeit der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung behoben, siehe zu 2.2.4.

Zu Nummern 3.2.4, 3.2.6, 3.2.7, 3.2.10, 3.2.11, 3.2.21:

Die von der Bundesregierung zugeleitete Fassung der Neunten Verordnung wurde dem Bundesrat vor dem Neuerlass der BKatV zugeleitet. Die BKatV ist mit Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I 2013, 498) neu erlassen worden. Die Änderungen nehmen die hier nach erforderlichen Anpassungen in der Anlage 13 zur FeV vor. In Nummer 3.2.7 wird über dies durch Ergänzung von Nummer 53.1 das Ergebnis der Erörterungen im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz umgesetzt (vgl. Protokollerklärung des BMVBS im Plenum am 5. Juli 2013, Plenarprotokoll S. 416): Das Zuparken von Feuerwehrezufahrten mit Behinderung von Rettungsfahrzeugen soll weiterhin punktbeehrt bleiben.

Zu Nummer 3.5.1:

Redaktionelle Anpassung an die Tatbestandsbeschreibungen des BKat.

Zu Nummern 3.5.9 und 3.5.10:

Änderung und Folgeänderung zur Umsetzung des Ergebnisses der Erörterungen im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz (vgl. Protokollerklärung des BMVBS im Plenum am 5. Juli 2013, Plenarprotokoll S. 416): Die Unterschreitung der zulässigen Stützlast um mehr als 50 Prozent (Nummer 217 BKat) ist ein verkehrssicherheitsrelevanter Verstoß und soll deshalb mit einem Punkt bewertet werden.

Zu Nummer 19 (Einfügung einer neuen Anlage 16)

Der Rahmenlehrplan basiert auf der von BAST in Auftrag gegebenen Studie.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 19 (Anlage 16 zu § 42 Absatz 2 FeV)

Im Zuge des Abschlusses eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zur Konzipierung des Fahreignungsseminars, innerhalb dessen unter anderem der Rahmenlehrplan für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme entwickelt worden war, hat sich gezeigt, dass einige Begriffe im Interesse der besseren Verständlichkeit noch überarbeitet werden sollten. Diese Überarbeitung war in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung noch nicht vorgesehen worden. Diese begrifflichen und weiteren rechtsförmliche Verbesserungen werden mit den vorgesehenen Änderungen nunmehr eingefügt.

Zu Artikel 2 [neu Artikel 3] (Änderung der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 3 -neu-

Rechtsförmliche Klarstellung

Zu Artikel 3 [neu Artikel 4] (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 4 -neu- (BKatV)

Zum Einleitungssatz

Anpassung des Zitats an den Neuerlass der BKatV, der mit Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I, S. 498) erfolgt ist.

Zu §§ 1 bis 3

Als Folge der Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze in § 56 Absatz 1 Satz 1 OWiG von 35 Euro auf 55 Euro und der Anhebung der Eintragungsgrenze von 40 Euro auf 60 Euro in § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchst. a Doppelbuchst. bb StVG werden auch hier die entsprechenden Regelsätze angepasst. Des Weiteren erfolgt in § 3 eine redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zur Anlage

Ein Ziel der Reform ist, dass im Wesentlichen nur noch solche Verkehrsverstöße in das Fahreignungsregister eingetragen werden sollen, welche die Verkehrssicherheit gefährden. Die Eintragung hängt daher zukünftig insbesondere davon ab, ob der Tatbestand in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgelistet ist und damit als verkehrssicherheitsgefährdend eingestuft wird. Daneben muss bei Ordnungswidrigkeiten entweder ein Fahrverbot verhängt worden sein oder die erhöhte Eintragungsgrenze nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchst. a Doppelbuchst. bb StVG von 60 Euro erreicht werden, um tatsächlich zur Eintragung zu führen. Letzteres hat zur Folge, dass alle Verkehrsverstöße mit einem Verwarnungsgeld zwischen 40 Euro und 55 Euro, die bisher im Verkehrszentralregister eingetragen wurden, künftig nicht mehr im Fahreignungsregister eingetragen werden, auch wenn sie in der der Anlage 13 zu § 40 FeV als verkehrssicherheitsgefährdend eingestuft werden. Um diese Folge bezüglich derjenigen Verstöße zu verhindern, die verkehrssicherheitsrelevant sind, werden die Regelsätze für die nachfolgenden Tatbestände von 40 Euro auf 60 Euro und die hinsichtlich der qualifizierenden Tatbestände (Behinderung, Gefährdung) von 50 Euro auf 60 Euro oder 70 Euro erhöht:

- Winterreifenpflicht (Nr. 5a) – von 40 € auf 60 €,
- Geschwindigkeitsüberschreitungen mit Gefahrgutfahrzeugen (Nr. 11.2.2) – von 40 € auf 60 €,
- Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch Parken an unübersichtlichen Stellen (Nr. 51a.3) – von 40 € auf 60 €,
- Liegen gebliebenes Fahrzeug nicht richtig kenntlich gemacht (Nr. 66) – von 40 € auf 60 €,
- falsche Beleuchtung bei Regen, Nebel oder Schneefall (Nr. 76) – von 40 € auf 60 €,
- rechtswidriges Verhalten an Schulbussen – von 40 € auf 60 € (Nrn. 92.1, 93, 95.1), bei Gefährdung von 50 € auf 70 € (Nrn. 92.2, 95.2),
- Missachtung der Kindersicherungspflicht – je nach Fall von 40 € auf 60 € (Nr. 99.1) oder 50 € auf 70 € (Nr. 99.2),
- Verstoß gegen Ladungssicherungspflichten oder Personenbeförderungspflichten (Nrn. 102.1, 102.2.1, 201) – von 50 € auf 60 €,

- Unzulässige Fahrzeughöhe über 4,20 m (Nr. 104) – von 40 € auf 60 €,
- Übermäßige Straßenbenutzung (Nr. 116) – von 40 € auf 60 €,
- Schaffung von Verkehrshindernissen (Nr. 123) – von 40 € auf 60 €,
- Zeichen oder Haltgebot eines Polizeibeamten nicht befolgt (Nr. 129) – von 50 € auf 70 €,
- Vorfahrt- oder Rotlichtverstoß (Nr. 150) – von 50 € auf 70 €,
- Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich – je Fall von 40 € auf 60 € (Nrn. 151.1, 158) oder 50 € auf 70 € (Nr. 151.2),
- verbotswidrig im Tunnel gewendet (Nr. 159b) – von 40 € auf 60 €,
- Zuwiderhandlungen gegen öffentlich angeordnete Verkehrsverbote (Nr. 164) – von 40 € auf 60 €,
- Verstoß gegen Auflagen – je nach Fall von 40 € auf 60 € (Nr. 166) oder 50 € auf 70 € (Nr. 233),
- Fahren ohne Zulassung (Nr. 175) – von 50 € auf 70 €,
- Versäumnis der Frist für die Hauptuntersuchungspflicht um mehr als 4 Monate (Nrn. 186.1.3, 186.2.3) – von 40 € auf 60 €,
- Missachtung Betriebsverbot bei Kfz – je nach Fall von 40 € auf 60 € (Nr. 187a) oder 50 € auf 70 € (Nr. 253),
- Verstoß gegen Abmessung von Kfz und Kfz-Kombinationen (Nr. 192) – von 50 € auf 60 €,
- gegen Kurvenlaufeigenschaften verstoßen (Nr. 195) – von 50 € auf 60 €,
- Verstoß gegen die erforderliche Bereifung (Nr. 212) – von 50 € auf 60 €,
- Handyverbot (Nr. 246.1) – von 40 € auf 60 €,
- Fahren ohne Begleitung als 17jähriger Kfz-Führer (Nr. 251a) – von 50 € auf 70 €.

Auf der anderen Seite gibt es Tatbestände, die bisher ins Verkehrszentralregister eingetragen wurden, aber nicht als verkehrssicherheitsgefährdend einzustufen sind und daher nicht in die Anlage 13 zu § 40 FeV aufgenommen werden. Bei einigen dieser Verstöße wurde in der Vergangenheit die Zumessung des Verwarnungsgeldes unter Berücksichtigung der Tatsache vorgenommen, dass für die Ordnungswidrigkeiten auch ein Punkteintrag stattfindet. Dieser Umstand ist – wenn auch nicht Bestandteil der Sanktion – in die Bewertung der Handlung eingeflossen. Nachdem nunmehr auf die Eintragung von Punkten verzichtet wird, ist es deshalb erforderlich, für die betreffenden Tatbestände auch eine Neubewertung hinsichtlich der Höhe der Verwarnungsgeld- und Bußgeldregelsätze vorzunehmen.

Dabei muss auch der wirtschaftliche Vorteil, den die Täter aus der Zuwiderhandlung ziehen, berücksichtigt werden. Dieser ist vor allem bei Verstößen gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot und bei Zuwiderhandlungen gegen die Ferienreise-Verordnung gegeben. Auch andere Zuwiderhandlungen bringen wirtschaftliche Vorteile mit sich. So erspart sich derjenige, der mit einem Fahrzeug mit einer nicht ausreichenden

Plakette rechtswidrig am Verkehr in einer Umweltzone teilnimmt, die Kosten der Nachrüstung des Fahrzeugs mit einem Partikelminderungssystem oder die Kosten einer Ersatzbeschaffung. Beim Fahren trotz Betriebsverbotes kommt der Halter oder Fahrer in den Genuss der Vorteile der Fahrt. Vor diesem Hintergrund erfolgen Anhebungen der Bußgeldregelsätze für folgende Ordnungswidrigkeiten:

- Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch verbotswidriges Halten oder Parken an Feuerwehrezufahrt nach § 12 Absatz 1 StVO (Nr. 53.1: Anhebung von 50 € auf 65 €),
- Sonn- und Feiertagsfahrverbot gemäß § 30 Absatz 3 StVO (Nrn. 119, 120: Anhebung Fahrzeugführer von 75 € auf 120 € und Halter von 380 € auf 570 €),
- Ferienreise-Verordnung (Nrn. 239, 240: Anhebung Fahrzeugführer von 40 € auf 60 €, Halter von 100 € auf 150 €),
- Umweltzone gemäß Zeichen 270.1 StVO (Nr. 153: Anhebung von 40 € auf 80 €),
- fehlendes Kennzeichen (Nr. 179a: Anhebung von 40 € auf 60 €),
- Kennzeichen abgedeckt – Glas, Folien usw. – (Nr. 179b: Anhebung von 50 € auf 65 €),
- Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage gemäß § 31a StVZO (Nr. 190: Anhebung von 50 € auf 65 €).

Die lfd. Nr. 175 der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 BKatV wird in eine lfd. Nr. 175 und eine lfd. Nr. 175a geteilt. So wird sichergestellt, dass nur der Regelsatz für den sicherheitsrelevanten Teil des bisherigen Tatbestandes (Fahren ohne Zulassung, EG-Typgenehmigung oder Betriebserlaubnis) angehoben wird, um künftig die Eintragung im Fahreignungsregister sicherzustellen.

Auch die lfd. Nrn. 189a und 214a der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 BKatV mit jeweiligen Unterziffern werden in eine lfd. Nr. 189a und 189b bzw. 214a und 214b mit jeweiligen Unterziffern geteilt. So wird sichergestellt, dass jeweils nur der für die Verkehrssicherheit relevante Teil des bisherigen Tatbestandes („und dadurch die Verkehrssicherheit ... wesentlich beeinträchtigt“) für die Speicherung im Fahreignungsregister und Verwendung im Fahreignungs-Bewertungssystem in Anlage 13 der FeV zitiert werden kann.

Im Übrigen handelt es sich um Folgeänderungen der oben beschriebenen Änderungen oder um redaktionelle Änderungen aufgrund der Umbenennungen des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 4 (BKat)

In Buchstabe a wird die laufende Nummer 11.2.2 BKat rechtsförmlich gestrichen aufgrund der Dopplung in Buchstabe o. Die laufenden Nummern 179a und 239 BKat werden rechtsförmlich aus der bisherigen Buchstaben i hierher verortet. Zur Umsetzung des Ergebnisses dem Erörterungen im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz (vgl. Protokollerklärung des BMVBS im Plenum am 5. Juli 2013, Plenarprotokoll S. 416) wurde laufende Nummer 217 BKat aufgenommen. Um diese Stützlast-Verstöße eintragen und be-

punkten zu können, muss der Regelsatz bei laufender Nummer 217 BKat von 40 auf 60 Euro angehoben werden. Im Übrigen erfolgen bei laufenden Nummern 51b -neu- und 157.3 -neu- BKat zwei Anpassungen an den Neuerlass der BKatV, der mit der Verordnung vom 17. März 2013 (BGBl. I S. 478) erfolgt ist.

Mit den rein redaktionellen Änderungen in Buchstabe b -neu- (betreffend laufende Nummern 12.6, 12.7 BKat) wird erreicht, dass in den Nummern 2.2.4 und 3.2.3 der Anlage 13 zur FeV nunmehr hinsichtlich der Abstandsverstöße zwischen drei Kategorien unterschieden werden kann. Eine Änderung bei den Bußgeldregelsätzen und den Regel-Fahrverboten ist damit nicht verbunden. Die Neugliederung ermöglicht es aber, anhand der laufenden Nummer des BKat zwischen Abstandsverstößen mit und ohne Regel-Fahrverbot unterscheiden zu können.

Folgeänderung der Nummerierung der bisherigen Buchstaben b bis n.

In Buchstabe c -neu- ist die laufende Nummer 190 BKat (Verstöße gegen die Fahrtenbuchauflage) gestrichen worden, weil hier für ein eigenständiger Änderungsbefehl erforderlich geworden ist (siehe der neue Buchstabe l).

In Buchstabe h -neu- ist die Änderung der aufgeführten Nummern des BKat neu einzuordnen, weil auch die laufende Nummer 152.1 BKat im Tatbestand das Wort „Verkehrszentralregister“ enthält, das durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt werden muss. Der Sammeländerungsbefehl muss deshalb an diese Stelle vorrücken.

In Buchstabe j -neu- wird neben einer redaktionellen Anpassung die laufende Nummer 175 BKat an den Neuerlass der BKatV, der mit der Verordnung vom 17. März 2013 (BGBl. I S. 478) erfolgt ist, angepasst.

Der bisherige Buchstabe i wird gestrichen. Die Änderungen werden aus rechtsförmlichen Gründen in Buchstabe a eingeordnet (s. o.).

In Buchstabe k erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Buchstabe l wird neu eingefügt und betrifft laufende Nummer 190 BKat. Für Verstöße gegen die Fahrtenbuchauflage wird eine Regelbuße von 100 Euro vorgesehen. Diese Regelgeldbuße trägt der Bedeutung der Tat besser Rechnung als die in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung vorgesehene Anhebung auf nur 50 Euro. Zu berücksichtigen ist, dass der Halter durch Verstöße gegen die Fahrtenbuchauflage verhindert, dass bei gravierenden Verstößen im Straßenverkehr der verantwortliche Fahrzeugführer ermittelt werden kann, obwohl bereits zuvor bei anderen erheblichen Verkehrsverstößen mit demselben Fahrzeug der Fahrzeugführer nicht ermittelt werden konnte und die Behörde deshalb die Anordnung eines Fahrtenbuches auferlegt hatte. Auch im Falle der Fahrlässigkeit trifft den Täter damit ein erheblicher Vorwurf. Die Nichtführung des Fahrtenbuches wirkt sich potenziell negativ auf die Verkehrsdisziplin aus. Die Anhebung ist deshalb angezeigt. Sie ist mit diesen Erwägungen im Vermittlungsverfahren zum Fünften Gesetz erörtert worden (vgl. Protokollnotiz des BMVBS im Plenum am 5. Juli 2013, Plenarprotokoll S. 416).

In Buchstabe m -neu- erfolgt neben einer redaktionellen Anpassung eine sprachliche Anpassung bei laufender Nummer 214b.2 BKat.

Der bisherige Buchstabe m wird gestrichen. Diese Änderungen werden in Buchstabe a vorgenommen (s. o.).

In Buchstabe o -neu- erfolgt eine rechtsförmliche Anpassung.

Buchstabe p wird neu angefügt und ändert die Tabelle 2 des Anhangs zum Bußgeldkatalog. Die Tatbestandsbeschreibungen werden von zwei auf drei für die Sanktionszumessungen relevante Geschwindigkeitsbereiche aufgegliedert. Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden. Hinsichtlich der Begründung wird auf die Begründung zu Buchstabe b -neu- (betr. Laufende Nummern 12.6, 12.7 BKat) verwiesen.

Zu Anhang (zu § 3 Absatz 3) Tabelle 4

Der Anhang (zu § 3 Absatz 3) Tabelle 4 wird an die neue Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro nach § 56 Absatz 1 Satz 1 OWiG n.F. angepasst; es sind die Zeilen zu den Regelsätzen 40 Euro und 50 Euro entfallen.

Zu Artikel 4 [neu Artikel 5] (Änderung der Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Zu Nummer 145 und 251

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 209

Die Nummer 209 regelt wie bisher die Verwarnung nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a Absatz 2 Nummer 2 StVG) und Verwarnung eines Inhabers einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Neu aufgenommen wurde die Ermahnung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem als Folgeänderung der Neuregelung des Fahreignungs-Bewertungssystem in § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 StVG. Eine Zusammenfassung dieser Tatbestände in einer Gebührennummer ist sinnvoll und gerechtfertigt, da die Maßnahmen vergleichbar sind und für alle Maßnahmen der gleiche Verwaltungsaufwand entsteht.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 5 -neu- (Anlage zur GebOST)

Zu Nummer 2

Anpassung der GebNr. 209 an Artikel 5 der 7. Verordnung zur Änderung der FeV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012 (BGBl. I S. 1394). Des Weiteren wird die Verwarnung in diesen Gebührentatbestand eingeordnet, nach dem sie nicht mehr mit der Anordnung eines Fahreignungsseminars verbunden ist, die der Regierungsentwurf zum Fünften Gesetz noch vorsah.

Zu Nummer 210

Die Nummer 210 regelt wie bisher die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar (§ 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG). Neu aufgenommen wurde die Verwarnung als Folgeänderung der Neuregelung des Fahreignungs-Bewertungssystem in § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 StVG. Eine Zusammenfassung die-

ser Tatbestände in einer Gebührennummer ist sinnvoll und gerechtfertigt, da die Maßnahmen vergleichbar sind und für beide Maßnahmen der gleiche Verwaltungsaufwand entsteht. Außerdem wird die Gebührennummer auf die Anordnung des Fahreignungsseminars erstreckt, weil sich aus der Anordnung allein kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand ergibt.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 3

Die Verwarnung wird aus der GebNr. 210 herausgenommen, nach dem sie nicht mehr mit der Anordnung eines Fahreignungsseminars verbunden ist, wie der Regierungsentwurf zum Fünften Gesetz noch vorsah.

Zu Nummer 4 -neu-

Mit der Streichung des Verweises auf § 43 FeV in GebNr. 214.6 wird dem Fünften Gesetz Rechnung getragen, da es in dem damit geschaffenen neuen Fahreignungs-Bewertungssystem keine besonderen Aufbauseminare mehr gibt.

Folgeänderung der bisherigen Nummern 4 bis 11.

Zu den Nummern 216 bis 216.9

Entsprechend den bisherigen Gebührentatbeständen für die „alten“ Seminarerlaubnisse nach § 31 Fahrerlaubnisgesetz und entsprechend den neu aufgenommenen Gebührentatbeständen für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unter Abschnitt D Fahrerlaubnisgesetz werden die erforderlichen Gebührentatbestände auch für die Seminarerlaubnis für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars auf der Grundlage des § 6a des Straßenverkehrsgesetzes geschaffen.

Beim Gebührenrahmen in der Gebührennummer 216.7 wurde berücksichtigt, dass die Vor-Ort-Überprüfung bei den Anbietern der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme im Unterschied zu sonstigen Überprüfungen nach dem Fahrerlaubnisgesetz keine Überprüfung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten beinhaltet. Die Obergrenze der Gebühr wurde daher anteilig reduziert.

Bei der Höhe der Gebühr für die Versagung einer Seminarerlaubnis in Gebührennummer 216.9 wurden neben den Gebühren für die bisherige Seminarerlaubnis auch der Gebührenrahmen für die Versagung einer Fahrerlaubnis berücksichtigt. Schon für die schwierigen Fälle der Versagung einer Fahrerlaubnis ist ein Gebührenhöchsatz von 256,00 Euro vorgesehen, um auch die Kosten z. B. für Begutachtungen abdecken zu können. Ein ähnlicher Bedarf für eine Begutachtung sowie Tatsachenermittlung und -bewertung kann auch bei der Versagung einer Seminarerlaubnis für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme entstehen. Dem dadurch im Einzelfall entstehenden hohen Aufwand muss der Gebührenrahmen Rechnung tragen.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 5 -neu-

Die Änderung der Nummerierung der GebNrn. 215 ff. -neu- ist aus rechtsförmlichen Gründen erforderlich geworden. Zudem wird in GebNr. 215.7 -neu- der

Begriff „Fahrschulinhaber“ durch den Begriff „Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie“ ersetzt. Hiermit wird eine offensichtliche Unrichtigkeit korrigiert, da es in dem betreffenden Gebührentatbestand ausschließlich um die Überprüfung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars geht. Weiterhin wird hier die Gebührenobergrenze auf 511 Euro angehoben. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass bei der Überprüfung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars derselbe Aufwand betrieben werden muss wie bei der Überprüfung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars. Dazu gehört insbesondere, dass die überwachenden Personen die Örtlichkeit der Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme in Augenschein nehmen. Die Gebührenobergrenze muss deshalb mit der zutreffend festgesetzten Gebührenobergrenze der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme in GebNr. 308.1 -neu- identisch sein.

Zu Nummer 257

Neben den in Anlage 16 zu § 42 Absatz 2 FeV genannten Lehr- und Lernmethoden sowie Medien zur Gestaltung der dreistündigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars sollen alternative Methoden und Medien dann angeboten werden dürfen, wenn sie den gleichen Lernerfolg gewährleisten. Da die zuständige Behörde sich zur Bewertung eines alternativen Konzeptes eines unabhängigen wissenschaftlichen Gutachtens bedienen kann, ist ein entsprechender Gebührentatbestand erforderlich, der auch den mit der Beauftragung des Gutachters verbundenen Kosten Rechnung trägt. Der gewählte Rahmen orientiert sich an anderen Regelungen zur Begutachtung und ist hinsichtlich der Obergrenze daran ausgerichtet, dass regelmäßig die Begutachtung durch eine Universität erforderlich werden wird, bei der der methodische Ansatz hinsichtlich des zu erwartenden Lernerfolges bewertet werden muss. Dabei kann sich die Notwendigkeit ergeben, empirische Untersuchungen durchzuführen und die Wirkung der Methode praktisch zu überprüfen. Der Gebührenrahmen trägt den damit potenziell einhergehenden hohen Kosten Rechnung.

Zu Nummer 258

§ 43 Absatz 3 FeV ermächtigt zur Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems für die Anbieter sowohl der verkehrspädagogischen als auch der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars. Da bisher keine Erfahrungswerte vorliegen, welchen Aufwand eine solche Genehmigung verursacht, soll die Gebühr entsprechend dem Zeitaufwand erhoben werden. Die Gebührenhöhe wurde dabei an dem Aufwandstatbestand in Gebührennummer 399 ausgerichtet.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 6 -neu-

In GebNr. 258 -neu- wird der Begriff „Genehmigung“ durch den Begriff „Anerkennung“ ersetzt, da § 4a Absatz 8 StVG -neu-, der mit dem Fünften Gesetz eingefügt worden ist, diese Diktion verwendet. Das Ersetzen des Verweises auf § 43 Absatz 3 FeV durch einen Verweis auf § 4a Absatz 8 StVG ist eine Folge-

änderung der Streichung des § 43 Absatz 3 FeV in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung. Da in diesem Abschnitt der GebOST nur die Gebühren für auf dem StVG und der FeV fußende Maßnahmen geregelt werden können, wird die Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme herausgelöst und in einen eigenständigen Gebühren-tatbestand eingeordnet (siehe die neue GebNr. 311). Das StVG lässt es offen, ob ein Qualitätssicherungssystem nur für eine der Teilmaßnahmen des Fahreignungsseminars, für beide Teilmaßnahmen gemeinsam oder sogar auch für die Einweisungslehrgänge konzipiert und zur Genehmigung vorgelegt wird. Daher ist eine entsprechende Auffächerung der Gebührentatbestände sachgerecht.

Zu Nummern 302.2 bis 310

Erforderliche Anpassungen der fahrlehrerrechtlichen Gebührentatbestände aufgrund der Aufnahme einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme als einer Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars, die im verkehrspädagogischen Teil von Fahrlehrern durchgeführt wird, die im Besitz einer entsprechenden Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik sind.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Nummer 7 -neu-

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 11 -neu-

In GebNr. 308.1 -neu- wird ein Verweis auf § 31b Absatz 3 FahrIG ergänzt. Das ist erforderlich, weil diese Vorschrift die Rechtsgrundlage für die im Gebührentatbestand in Bezug genommene Überwachung der Einweisungslehrgänge enthält.

Zu Nummern 451 und 451.4

Redaktionelle Änderung des Verweises aufgrund der Neufassung des § 4 StVG.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zur bisherigen Nummer 12

Die Änderungen der Verweise in den GebNrn. 451 und 451.4 sind nicht mehr erforderlich und daher zu streichen. Anpassung an die Systematik des Fünften Gesetzes. Die Vorschriften, auf die die Gebührentatbestände verweisen, sind – anders als im Regierungsentwurf – wieder in § 4 Absatz 10 StVG geregelt.

Zu Nummer 13 -neu-

Die neue GebNr. 311 regelt die Gebühr für die Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und für den Einweisungslehrgang. Die Änderungen an der Regelung sind erforderlich geworden, weil § 43 Absatz 3 FeV in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung gestrichen worden ist. GebNr. 258 -neu- bezieht sich deshalb nur noch auf die verkehrspsychologische Teilmaßnahme, die in § 4a Absatz 8 StVG geregelt ist. Die GebNr. 311 betrifft denselben Sachverhalt, jedoch für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars, die nicht im Straßenverkehrsgesetz geregelt ist und deshalb auch nicht in dem dieses Gesetz betreffenden Abschnitt der Anlage zur GebOST, sondern in dem das Fahrlehrergesetz betref-

fenden Abschnitt geregelt werden muss. Maßgeblich ist § 34 Absatz 3 FahrIG. Hinsichtlich der Höhe der Gebühr gelten allerdings dieselben Erwägungen wie für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme, da die insoweit erforderlichen Prüfungshandlungen identisch sind.

Zu Artikel 5 [neu Artikel 6] (Änderung der Zweiten Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 6 [neu Artikel 7] (Änderung der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 7 [neu Artikel 8] (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Jeweils redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 8 -neu-

Rechtsförmliche Änderungen.

Zu Artikel 8 [neu Artikel 9] (Änderung der Anlage 1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Zu Nummer 11 Buchstabe e

Redaktionelle Änderung aufgrund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister und des Punktsystems in Fahreignungs-Bewertungssystem.

Zu Nummer 12 Buchstabe b

Folgeänderung der Neuregelungen zur Einführung des Fahreignungsseminars. Klarstellung, dass Aufbau-seminare, besondere Aufbau-seminare und verkehrspsychologische Beratungen nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe Anwendung finden.

Zu Artikel 9 [neu Artikel 10] (Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)

§ 13 und § 14 werden auf die Durchführung der Einweisungslehrgänge nach dem Fahrlehrergesetz beschränkt, an denen diejenigen Seminarleiter teilnehmen müssen, die die Aufbau-seminare nach § 2a StVG durchführen.

§ 14a wird neu eingefügt und betrifft die Einweisungslehrgänge für diejenigen Seminarleiter, die die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars durchführen wollen.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 10 -neu- (DVFahrIG)

Zu Nummer 3

Der bisherige Regelungsinhalt des neuen § 14a in der von der Bundesregierung zugeleiteten Fassung der Neunten Verordnung wurde aus rechtsförmlichen Gründen gestrichen.

Es wurde ein neuer § 14a aufgenommen, der hinsichtlich der Überwachung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und der

Überwachung der Einweisungslehrgänge auf § 43 FeV verweist. Damit soll eine bessere Übersichtlichkeit der bestehenden Regelungen sichergestellt werden.

Zu Nummer 4

Ebenfalls zur besseren Übersichtlichkeit der bestehenden Regelungen und zur systematischen Ergänzung wird im neuen Buchstaben b der neue § 15 Absatz 2a aufgenommen. Für die Fortbildung der Seminarleiter Verkehrspädagogik nach § 33a Absatz 2 StVG ist eine nähere Festlegung der Inhalte in der DVFAhrlG nicht angezeigt. Da die Inhalte und Methoden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars detailliert in der Anlage 16 zur FeV dargelegt sind, kann auf diese Bezug genommen werden.

Zu Nummer 6 -neu-

Folgeänderung in Anlage 4 DVFAhrlG: In der Fußnote ist der Begriff des Aufbauseminars anzupassen und teilweise anstelle dessen der Begriff „verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars“ zu verwenden.

Zu Nummer 7 -neu-

Folgeänderung in Anlage 5 DVFAhrlG: Da das Aufbauseminar für Punkteauffällige durch die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars abgelöst worden ist, muss im Preisaushang nach § 19 FAhrlG auch dieser Begriff verwendet werden.

Zu Artikel 10 [neu Artikel 11]

Die Aufhebung der Ersten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 15. April 2011 erfolgt, weil die Regelungen in § 64 FeV übernommen werden (siehe Artikel 1 Nummer 14 dieser Verordnung).

Zu Artikel 11 [neu Artikel 12]

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Insoweit ist Gleichzeitigkeit mit dem Inkrafttreten der für die Neuregelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems maßgeblichen Vorschriften des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze geboten. Die Umstellung des bisherigen Verkehrszentralregisters auf die Anforderungen und Inhalte des neuen Fahreignungsregisters im KBA sowie die Anpassung der Systeme und Verfahren in den zuständigen Behörden der Länder bedarf eines gewissen Zeitraums. Aus diesem Grund ist das Inkrafttreten jenes Gesetzes und damit auch dieser Verordnung mit einer entsprechenden Frist in jenem Gesetz vorgesehen.

Begründung der Änderung durch den Bundesrat:

Zu Artikel 12 -neu- (Inkrafttreten)

Folgeänderung zur Anpassung an das Fünfte Gesetz in Absatz 1. Absatz 2 dient dem rechtzeitigen Inkrafttreten der Verlängerung der betroffenen befristeten Regelung.

Straßenbau

Nr. 230 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/2013 Sachgebiet 05.1: Brücken- und Ingenieurbau; Verwaltung

Bonn, den 12. November 2013
StB 17/7192.70/11-2107249

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betreff: Anweisung Straßeninformationsbank,
Segment Bauwerksdaten**

Bezug: Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 9/2004
vom 06.04.2004
S 25/12.20.72-30/25 Va 04

A.

- (1) Aufgrund der technischen Weiterentwicklung im Brücken- und Ingenieurbau sowie zusätzlicher fachlicher Anforderungen von Bund und Ländern wurden umfangreiche Änderungen und Ergänzungen in der Anweisung Straßeninformationsbank, Segment Bauwerksdaten (ASB-ING) und des Programmsystems SIB-Bauwerke erforderlich.
- (2) Die Dienstbesprechung „Brücken- und Ingenieurbau“ und die Dienstbesprechung „Koordinierung der Bund/Länder-Fachinformationssysteme im Straßenwesen – IT-Ko“ haben die ASB-ING Ausgabe 2008 überarbeitet und die ASB-ING Ausgabe 10/2013 erstellt. Die ASB-ING Ausgabe 10/2013 ist die Grundlage der neuen Version 1.9 des Programmsystems SIB-Bauwerke, das von der Fachgruppe „Bauwerke“ der Dienstbesprechung „Koordinierung der Bund/Länder-Fachinformationssysteme im Straßenwesen – IT-Ko“ entwickelt und abgenommen worden ist.
- (3) Ich gebe hiermit die Anweisung Straßeninformationsbank, Segment Bauwerksdaten (ASB-ING), Ausgabe 10/2013 bekannt und bitte, diese für den Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen einzuführen.
Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses.
- (4) Die Programmversion 1.9 von SIB-Bauwerke empfehle ich zur Anwendung.

B.

Folgendes bitte ich noch zu beachten:

- (1) Bei Datenerfassungen infolge Neubaus, Bauwerkserneuerung und umfassender Instandsetzungsmaßnah-

men ist immer der Gesamtdatenbestand zu erfassen. Die Verknüpfung der Bauwerksdaten mit dem Netz ist sicherzustellen. Diese Datenerfassung, die mit dem Ausdruck des Bauwerksbuches nach DIN 1076 abschließt, ist im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu finanzieren.

- (2) Die Datenlieferung an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erfolgt jeweils zum **1. März** und **1. September** eines jeden Jahres. Hierbei ist der komplette Datenbestand nach ASB-ING mittels der Exportfunktion „Bund-Transfer“ von SIB-Bauwerke auszugeben. Der Netzbezug der Teilbauwerke ist zu dem aktuellen Straßennetz in den Straßeninformationsbanken der Länder herzustellen.

Die Datenübergabe ist immer durch die Straßenbauverwaltung des Landes vorzunehmen. Dies gilt insbesondere auch für Ingenieurbauwerke, die im Rahmen von Betreibermodellen bzw. Funktionsbauverträgen durch „Dritte“ gebaut, erhalten und verwaltet werden. Für bereits bestehende Verträge mit „Dritten“ gilt vorstehendes sinngemäß.

- (3) Neben dem Datenbestand nach ASB sind noch folgende Datenobjekte in der Verzeichnisstruktur nach ASB-Nummer bereitzustellen:
- jeweils 1 digitales Bild der Seitenansicht des Teilbauwerkes
 - Übersichtsplan des Teilbauwerkes
 - digitale Bilder von Schäden mit einer Einstufung nach der Richtlinie für die einheitliche Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) in S = 3 und schlechter und/oder D = 3 oder schlechter
- (4) Die Übergabe der Daten ist immer durch eine Qualitätskontrolle abzusichern und zu protokollieren. Hierfür ist es erforderlich, alle Standardauswertungen nach SIB-Bauwerke auf Länderebene automatisch durchzuführen und diese mit den zugehörigen Fehlerprotokollen an die BASt in digitaler Form zu übergeben.
- (5) Auf die jährlichen Meldungen der geplanten Tunnelbaumaßnahmen kann auch weiterhin nicht verzichtet werden. Diese werden wie bisher mit gesondertem Schreiben angefordert.
- (6) Die ASB-ING Ausgabe 10/2013 wird nicht mehr in Papierform verteilt, sondern steht neben anderen Regelwerken auf der BASt-Homepage unter www.bast.de (Publikationen/Regelwerke zum Download/Brücken- und Ingenieurbau/Erhaltung) zum kostenlosen Herunterladen bereit.

Ergänzend weise ich noch auf Folgendes hin:

- (1) Das Programmsystem SIB-Bauwerke dient zur Erfassung, Auswertung und Verwaltung von Bauwerksdaten und zur Durchführung der Bauwerksprüfung nach DIN 1076. Die Version 1.9 des Programmsystems SIB-Bauwerke stellt eine umfassende Fortentwicklung von SIB-Bauwerke dar, die teilweise eine Konvertierung der Bauwerksdaten erforderlich macht.
- (2) Grundlage für die Durchführung der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 ist die RI-EBW-PRÜF Ausgabe 2013. Ich bitte zur Anwendung der RI-EBW-PRÜF mein All-

gemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2013 vom 12.06.2013, Az.: StB 17/7197.40/10-1972997 zu beachten.

- (3) Die Bezugsadresse und die aktuellen Preise für das Programm SIB-Bauwerke, Version 1.9 sowie die Systemvoraussetzungen für dessen Einsatz sind der Homepage www.wpm-ingenieure.de zu entnehmen.
- (4) Innerhalb der Straßenbauverwaltung erfolgt die Verteilung des Programmsystems SIB-Bauwerke in entsprechender Anzahl kostenlos.
- (5) Für die Ausschreibung von Bauleistungen für den Neubau, die Erneuerung bzw. eine umfangreiche Instandsetzung von Ingenieurbauwerken sind folgende Positionen (OZ) in das Leistungsverzeichnis aufzunehmen:

00.01.001 Bestandsunterlagen herstellen und liefern 1,0 Psch

Bestandsunterlagen gemäß ZTV-ING, Teil 1, Abschnitt 2, für jedes Teilbauwerk herstellen und liefern.

Die Bauwerksdaten sind mit einem Erfassungsprogramm auf der Datenbasis der ASB-ING zu erfassen. Digitalisierte Bilder, Pläne und Dokumente sind einzubinden.

Ein Ausdruck des Bauwerksbuches aus den erfassten Dateien ist beizufügen. Übergabe der Daten an den AG in dem Übergabeformat der ASB-ING (.CAB-Datei) auf mit dem AG abgestimmten Datenträger (CD oder DVD).

Die Übergabe der Bestandsunterlagen an den AG hat spätestens mit der Vorlage des Antrages auf Abnahme der Leistung zu erfolgen.

00.01.02.002 Digitalisierte Lichtbilder herstellen und liefern XXX St

Lichtbilder über den wesentlichen Bauablauf des Bauwerkes in digitalisierter Form (Auflösung mindestens 1024 x 678 Pixel, 24 Farben) mit Digitalkamera herstellen und auf mit dem AG abgestimmten Datenträger (CD oder DVD) liefern.

Das Komprimierungsverhältnis bzw. die Bildqualität ist so zu wählen, dass durch die Komprimierung keine für den Sachverhalt wesentlichen Bildinformationen verloren gehen.

C.

- (1) Im Interesse einer einheitlichen Handhabung würde ich es begrüßen, wenn Sie die ASB-ING, Ausgabe 10/2013 im Zuge von Landes-/Staats- und Kreisstraßen ebenfalls anwenden würden.
- (2) Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 9/2004 vom 06.04.2004 hebe ich hiermit auf.

- (3) Dieses Allgemeine Rundschreiben Straßenbau wird im Verkehrsblatt, Heft 23/2013 vom 14.12.2013 veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz

(VkBl. 2013 S. 1195)

Nr. 231 **Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 24/2013
Sachgebiet 07.4: Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung;
Leit- und Schutzeinrichtungen**

Bonn, den 18. November 2013
StB 11/7122.3/4-ZTV M-2067976

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Betreff: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV M 13)

Bezug: Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 03/2002
vom 08.02.2002
S 28/38.61.30/5 Va 2002
Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 23/2004
vom 05.10.2004
S 28/38.61.30/10 Va 04
Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 18/2006
vom 17.07.2006
S 11/7123.12/2-519306
Mein Schreiben vom 20.11.2000,
S 28/38.61.30/90 BAST 2000
Mein Schreiben vom 14.12.2009,
StB 11/7122.3/4-ZTV M-986769

Anlage: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV M 13)

I. Allgemeines

Die ZTV M 13 wurde von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in enger Abstimmung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet.

Die ZTV M beschreiben Anforderungen und Verfahrensregeln bei der Erbringung von Leistungen für die Herstellung von endgültigen und vorübergehenden Markierungen auf Straßen, die aus Markierungssystemen hergestellt sind.

Mit Bezugsschreiben vom 14.12.2009 (Bezug 5.) hatte ich Ihnen den Entwurf mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Rahmen des sachlich Möglichen berücksichtigt worden. Nicht jeder Anregung konnte gefolgt werden; das gilt vor allem, wenn zwischen unterschiedlichen Vorschlägen abgewogen werden musste.

Der Entwurf wurde bei den Europäischen Gemeinschaften notifiziert. Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. EG Nr. L 204, S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217, S. 18), sind beachtet worden.

II.

Ich gebe die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Markierungen auf Straßen“, Ausgabe 2013 (ZTV M 13) hiermit bekannt und bitte, diese für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen bei neu abzuschließenden Bauverträgen für Markierungen auf diesen Straßen zu Grunde zu legen.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV M 13 auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Ich bitte mir von Ihrem Einführungserlass eine Kopie zu übersenden sowie die Erfahrungen bei der Anwendung der ZTV M 13 für eine spätere Auswertung sorgfältig zu erfassen und mir hierüber bis zum 31.12.2015 zu berichten.

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2002 (Bezug Nr. 1) sowie Nr. 23/2004 (Bezug Nr. 2) hebe ich hiermit auf.

Den Anhang „Anforderungen an vorübergehende gelbe Markierungssysteme“ der „Technischen Lieferbedingungen für Markierungsmaterialien (TL M 06)“ (Bezug Nr. 3) hebe ich hiermit auf.

Die Anforderungen für die Nachsichtbarkeit von endgültigen Fahrbahnmarkierungen im Gebrauchszustand sind nach einer Frist von zwei Jahren nach Einführung dieser ZTV M 13 zu überprüfen. Ich werde im Lichte dieser Erkenntnisse dann eine mögliche Anhebung dieser Werte prüfen. Ich bitte, mir bis zum 31.12.2015 über die Erfahrungen mit den Anforderungen für die Nachsichtbarkeit von endgültigen Fahrbahnmarkierungen im Gebrauchszustand zu berichten.

Von den Festlegungen dieser Richtlinien darf nur bei Vorliegen wichtiger Gründe und nach sorgfältiger Abwägung aller Belange abgewichen werden. Gleichzeitig bitte ich, die im Vorgriff auf die Neufassung der ZTV M erlassenen zusätzlichen Länderregelungen nicht mehr anzuwenden. Als Länderregelungen betrachte ich auch alle Baubeschreibungen, Leistungsbeschreibungen oder ähnliche Ausschreibungstexte, wenn diese pauschal im ganzen

Bundesland oder im Bereich, z. B. eines Straßenbauamtes, angewandt werden.

Die ZTV M 13 sind beim FGSV Verlag, Wesselinger Str. 17, 50999 Köln, zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz

(VkBli. 2013 S. 1197)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 232 **Bekanntmachung** **Richtlinie für die Erteilung vermindert-** **ter Freiborde für Schwimmbagger,** **DR-68**

Durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird hiermit die „Richtlinie für die Erteilung vermindertter Freiborde für Schwimmbagger, DR-68“ in deutscher Sprache bekannt gemacht.

Diese Richtlinie ist mit Belgien, Frankreich, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich sowie den Vereinigten Staaten von Amerika gemeinsam erarbeitet worden. Sie ist in Übereinstimmung mit Artikel 6(3) der Internationalen Freibordkonvention von 1966/88 durch die Niederlande bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO notifiziert.

In der Regel begrenzt die jeweils geltende Freibordmarke die Eintauchung der Schiffe. Das verhindert Überladung und stellt *ausreichenden* Reserveauftrieb für Fahrten auf Hoher See bei den dort herrschenden Witterungsverhältnissen sicher.

Nach dieser Richtlinie kann die Verwaltung einen reduzierten Freibord zulassen, weil Schwimmbagger ihre Arbeiten nicht unter den Wetterbedingungen der Hohen See durchführen. Sie berücksichtigt in diesem Zusammenhang, dass in einem unvorhergesehenen Notfall das Baggergut/die Ladung schnell verklappt und damit den Freibord vergrößert und ausreichender Reserveauftrieb unverzüglich wieder hergestellt werden kann.

Die Richtlinie „DR-68“ kann auf Schwimmbagger, die am oder nach dem 1. Januar 2010 gebaut worden sind bzw. gebaut angewendet werden

In Übereinstimmung mit Artikel 6(2) der Internationalen Freibordkonvention von 1966/88 und auf der Basis von Einzelfallprüfung kann auf Grundlage der „DR-68“ ein Freibordausnahmezeugnis ausgestellt werden, welches einen Schwimmbagger von den Anforderungen des Artikels 12 der Internationalen Freibordkonvention von 1966/88 befreit, der das Eintauchen der Freibordmarken verbietet.

Bonn, den 14. November 2013
62361.3/1-LLC

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Anneliese Jost

RICHTLINIEN FÜR DIE ERTEILUNG VERMINDERTER **FREIBORDE FÜR SCHWIMMBAGGER, DR-68**

Inhalt

Präambel	3
1. Allgemeines	5
2. Freibordmarken	6
3. Freibord	6
4. Spezifische Vorschriften für Ladelinien	7
5. Konstruktion	8
6. Stabilität	9
7. Ausrüstung	16
8. Unterlagen für den Kapitän	17
9. Ausnahmen	18
10. Gleichwertiger Ersatz	19
11. Überprüfungen	19
12. Zeugnisse	20
13. Besondere Überlegungen für unbemannte oder nicht mit einem Eigenantrieb ausgestattete mit Schwimmbaggern vergleichbare Schiffe	21
Anlage 1: Einzelheiten zum Anbringen der Bagger-Freibordmarken	22
Anlage 2: Muster des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses	23

RICHTLINIEN FÜR DIE ERTEILUNG VERMINDERTER **FREIBORDE FÜR SCHWIMMBAGGER, DR-68**

Präambel

Schwimmbagger werden in der Regel für Räum- oder Unterhaltungsaufgaben in Häfen, Hafenbecken und Fahrrinnen, für Sanierungsaufgaben bei der Landgewinnung und Wiederauffüllung von Stränden, sowie zum Abbau von Stoffen für den Hoch- und Tiefbau eingesetzt.

Anfangs überschritt diese Branche gewöhnlich nicht die nationalen Grenzen, daher waren die Arbeitsweisen durch verschiedene nationale Standards geregelt. Seitdem nimmt die Anzahl internationaler Baggerprojekte jedoch stetig zu, die erfordern, dass ein Schwimmbagger über einen erteilten internationalen Freibord gemäß dem Internationalen Freibord-Übereinkommen (International Convention on Load Lines – ICLL) verfügt. Zusätzlich kann ein Schwimmbagger auch zum Transport einer Ladung entworfen sein, was zu einem größeren Tiefgang, als dem zulässigen gemäß seines nach ICLL erteilten Freibordes führt.

Deshalb besteht das Ziel dieser Richtlinien darin, Kriterien festzulegen, nach denen einem Schwimmbagger – sowie vergleichbaren Schiffen – ein ICLL-Ausnahmezeugnis erteilt werden kann, das es ihm erlaubt, Operationen auf einem verminderten Freibord durchzuführen (d. h. dass seine ICLL-Lademarken unter Wasser liegen dürfen).

Um für ein ICLL-Ausnahmezeugnis geeignet zu sein, muss ein Schwimmbagger die Konstruktions- und Ausrüstungsvorschriften entsprechend dieser Richtlinien erfüllen. Damit muss sichergestellt werden, dass ein Schwimmbagger die Fähigkeit besitzt, seine Ladung auch

bei Verlust der primären Energieversorgung schnell zu verklappen und dadurch unverzüglich den Auftrieb und den Freibord wieder zu erlangen, die für einen Betrieb des Schwimmbaggers bei normalem ICLL-Freibord notwendig sind.

Die Richtlinie ist das Ergebnis der Arbeiten einer „Gemeinsame Arbeitsgruppe zum Betrieb von Schwimmbaggen bei vermindertem Freibord“. Diese Gruppe setzte sich aus Mitgliedern von Klassifikationsgesellschaften, der Schwimmbaggerindustrie, der Schiffbauindustrie und Aufsichtsbehörden aus Belgien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, den Vereinigten Staaten und Großbritannien zusammen. Die Richtlinien wurden entwickelt, um eine harmonisierte Norm für den Bau und den Betrieb von Schwimmbaggen auf der Grundlage einer allgemeinen gleichwertigen Sicherheit zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 in der aktualisierten Fassung des Freibord-Protokolls von 1988, geändert durch die Entschließung MSC 143(77), zur Verfügung zu stellen. Obwohl die Richtlinie für die Anwendung auf Schwimmbagger mit einer Vermessung gemäß des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 mit einer Bruttoreaumzahl von nicht weniger als 500 entwickelt wurden, kann diese Richtlinie auch auf Schwimmbagger mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 angewendet werden, die ebenfalls den Vorschriften des ICLL unterliegen.

Rechtlicher Bezug zur ICLL

Diese Richtlinie ist eine „Besondere Regel“ im Sinne des ICLL-Artikels 25, vereinbart zwischen Vertragsregierungen des ICLL. Zusätzlich zu den ursprünglichen Teilnehmern der Arbeitsgruppe können auch andere Verwaltungen durch Unterrichtung des Verwalters dieser Richtlinie und durch Unterrichtung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization – IMO) gemäß ICLL Artikel 6(3) der Vereinbarung beitreten.

Diese Richtlinie ist für einen Schwimmbagger vorgesehen, der über ein gültiges ICLL-Zeugnis verfügt. Hierdurch wird die allgemeine Seetüchtigkeit des Schiffes auf seinem normal erteilten Freibord sichergestellt. Ein Schwimmbagger, der darüber hinaus die Entwurfs- und Ausrüstungsvorschriften dieser Richtlinien erfüllt, wird gemäß ICLL-Artikel 6(2) als „neuartige Merkmale“ aufweisend betrachtet. Er kann, wenn er in Übereinstimmung mit den angegebenen wetter- oder seegangsbezogenen Beschränkungen eingesetzt wird, sicher bei vermindertem Freibord betrieben werden. Ihm kann daher ein ICLL-Ausnahmezeugnis erteilt werden, das ihn von Artikel 12 des Freibord-Übereinkommens ausnimmt, der ansonsten das Eintauchen der ICLL-Lademarken verbietet. Schwimmbagger ohne Lukendeckel, die dennoch die Vorschriften an die Intaktabilität aus Abschnitt 6.1 dieser Richtlinie erfüllen, können zusätzlich von Regel 14 ausgenommen werden, die ansonsten wetterdichte Lukendeckel vorschreibt.

Verwaltung

Der aufsichtsführende Verwalter dieser Richtlinien führt die offizielle Version, koordiniert gegebenenfalls künftige Revisionen und legt in einem solchen Fall eine überarbeitete Version gegebenenfalls der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization – IMO) vor:

Ministry of Transport,
Public Works and Water Management,
Directorate General
for Civil Aviation and Freight Transport,
P.O. Box 8634,
3009 AP Rotterdam, THE NETHERLANDS

Die erste Version dieser Richtlinie mit der Bezeichnung DR-67 wurde 2001 erstellt. Die aktuelle Version mit der Bezeichnung DR-68 ersetzt DR-67 für Schiffe, die am oder nach dem 01. Januar 2010 gebaut wurden. Ein ICLL-Ausnahmezeugnis, das im Rahmen von DR-67 erteilt wurde, kann jedoch unter der Voraussetzung, dass der Schwimmbagger auch weiterhin die ursprünglichen Vorschriften erfüllt, erneuert werden.

Die Mitglieder der gemeinsamen Arbeitsgruppe haben vereinbart, regelmäßig zusammen zu kommen, um die Richtlinie zu überprüfen und sie hinsichtlich neuer Entwicklungen auf den Bereichen, die von der Richtlinie abgedeckt werden, auf dem neusten Stand zu halten.

Mitglieder der gemeinsamen Arbeitsgruppe sind aufgefordert, die Richtlinie an alle Parteien zu weiterzuleiten, die Schwimmbaggerarbeiten durchführen oder Regeln für solche Aktivitäten erstellen.

1. Allgemeines

1.1 Ziel

Das Ziel dieser Richtlinie besteht darin, Entwurfskriterien, Konstruktions- und Prüfstandards, sowie betriebliche Sicherheitsmaßnahmen für Schwimmbagger festzulegen, die einen sicheren Betrieb bei Freiborden ermöglichen, die geringer sind als die vom Übereinkommen (ICLL) vorgeschriebenen Mindest-Freiborde.

1.2 Anwendung

Diese Richtlinie gilt für Schwimmbagger mit einer Bruttoreumzahl (BRZ) von 500 oder mehr, vermessen nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen 1969 (International Tonnage Convention – ITC), deren Kiel am oder nach dem 01. Januar 2010 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden. Für Schiffe, deren Kiel vor dem 01. Januar 2010 gelegt wurde, können diese Richtlinien nach Ermessen der Verwaltung angewendet werden.

Einem vorhandenen Schwimmbagger mit 500 BRZ oder mehr kann ein verminderter, gemäß dieser Richtlinie berechneter Freibord erteilt werden unter der Voraussetzung, dass das Schiff alle Bedingungen dieser Richtlinie erfüllt.

Vergleichbare Einheiten, wie zum Beispiel (nicht selbst angetriebene) Baggerschuten, Steinstürzer usw., die in der Lage sind, ihre Ladung gemäß den Anforderungen unter 7.1 dieser Richtlinie zu verklappen, können als Schwimmbagger behandelt werden. Auf die Anwendung dieser Richtlinie auf unbemannte Schiffe oder Schiffe ohne Eigenantrieb wird in Abschnitt 13 eingegangen.

1.3 Definitionen

Zum Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Definitionen:

Ein *Schwimmbagger* ist ein bemanntes Schiff mit Eigenantrieb, das zum Laden von Baggergut auf See geeignet und mit Bodenklappen ausgestattet oder aufklappbar ist. Ähnliche Verfahren zum Entladen oder Verklappen des Baggerguts in die See müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Baggergut ist Material bestehend aus Erde, Sand, Kies oder Fels.

Ladung bedeutet Baggergut und darin enthaltenes Wasser.

Übereinkommen bedeutet Internationales Freibord-Übereinkommen (ICLL) von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen, geändert durch die EntschlieÙung MSC 143(77).

Richtlinie bedeutet Richtlinie für die Konstruktion und den Betrieb von Schwimmbaggern, denen verminderte Freiborde erteilt werden.

2. Freibordmarken

Zusätzlich zu der von den jeweiligen Bedingungen des Übereinkommens vorgeschriebenen Freibordmarke und den Ladelinien müssen auf beiden Seiten des Schwimmbaggers entsprechend dem in Übereinstimmung mit den Bedingungen dieser Richtlinie erteilten verminderten Freibord eine Schwimmbagger-Ladelinie und eine Schwimmbagger-Frischwasser-Ladelinie dauerhaft angebracht sein, die von einem vertikalen Strich, der die beiden verbindet, jeweils nach achtern und vorne verlaufen.

Der vertikale Strich muss 540 mm hinter der Mitte der Freibordmarke angeordnet werden. Der vertikale Strich und die Schwimmbagger-Ladelinien müssen 25 mm breit und die Schwimmbagger-Ladelinien 230 mm lang sein.

Die Schwimmbagger-Ladelinie wird durch die Oberkante der mit DR zu kennzeichnenden Linie und die Schwimmbagger-Frischwasser-Ladelinie wird durch die Oberkante der mit DRF zu kennzeichnenden Linie markiert. Die Linien müssen in einer Farbe ausgeführt sein, die sich von der Farbe des Schiffskörpers abhebt.

Die erteilten Schwimmbagger-Ladelinien (DRF und DR) beziehen sich auf die Oberkante des Freiborddecks, ungeachtet jeder möglichen Berichtigung des Decksstrichs, wie sie von Regel 32 des Übereinkommens behandelt wird.

Anlage 1 zu dieser Richtlinie enthält ein Diagramm, das die Einzelheiten der in diesem Abschnitt erläuterten Freibordmarken zeigt.

3. Freibord

- 3.1** Dem Schwimmbagger kann ein vermindelter Freibord für das Laden, Transportieren oder Ablassen von Baggergut erteilt werden. Der verminderte Freibord ist der Sommerfreibord, berechnet für ein Schiff vom Typ B gemäß Regel 40 des Übereinkommens, vermindert um 2/3 des resultierenden zu berechnenden Sommerfreibords, ohne dass Regel 39 (Bughöhe und Reserveauftrieb) des Übereinkommens berücksichtigt wird.

Zur Berechnung des Schwimmbagger-Freibords ist der resultierende Sommerfreibord wie für ein Schiff vom Typ B ohne jeden Abzug oder Zuschlag zu verwenden.

- 3.2** Die Mindestbughöhe an der Schwimmbagger-Ladelinie ist die von dem Übereinkommen, Regel 39(1) festgelegte Bughöhe, verringert um den in 3.1 dieser Richtlinien berechneten Abzug.

Zur Bestimmung der Schwimmbagger-Freiborde braucht der Reserveauftrieb, wie von Regel 39.5 des Übereinkommens vorgeschrieben, nicht berücksichtigt werden.

- 3.3** Der Schwimmbagger-Mindestfreibord in Frischwasser mit Einheitsdichte ergibt sich durch Verminderung des Schwimmbagger-Mindestfreibords in Seewasser:

$D/40$ T Zentimeter

Hierbei ist D = die Verdrängung in Seewasser in Tonnen bei der Schwimmbaggerladelinie

T = die Tonnen je Zentimeter Tiefer-tauchung in Seewasser bei der Schwimmbaggerladelinie

4. Spezifische Vorschriften für Ladelinien

- 4.1** Es dürfen keine Schanzkleider entlang der Schiffseiten neben einem offenen Laderaum angebracht werden.

- 4.2** Zum Schutz der Besatzung ist ein sicherer Arbeitsgang vom vorderen bis zum hinteren Ende des Schwimmbaggers zur Verfügung zu stellen. Der sichere Arbeitsgang muss den Anforderungen der Regel 25-1 des Übereinkommens genügen.

Wenn sich der Arbeitsgang oberhalb des Freiborddecks befindet, so muss er mindestens so hoch über dem Freiborddeck liegen wie der Unterschied zwischen dem Sommerfreibord und dem Freibord der Schwimmbagger-Ladelinie.

- 4.3** Vorkehrungen für den Überlauf von Prozesswasser sind wie folgt anzuordnen:

- über der Überlaufkante der Sülle des Hoppers; oder
- durch Überlaufkanäle oder Überlaufrinnen in den Hopperwänden; oder
- durch einstellbare Überläufe.

Die unter (b) und (c) vorgeschriebenen Überlaufanordnungen müssen mindestens die folgende Fläche aufweisen:

- $0,7(L_h)^2/1000$ m², wobei L_h die Maximallänge des Hoppers in Metern ist, oder
- $Q/3$ m², wobei Q die gesamte maximale Förderleistung der Saugbaggerpumpen in m³/s ist; je nachdem, welcher Wert der größere ist.

- 4.4** Eine geeignete Hoppergeometrie muss bestehen aus:

- Der Höhe der Überlaufkante des Hoppers über der Schwimmbagger-Ladelinie, die an allen Punkten den gemäß Abschnitt 3.2 berechneten Mindest-Bughöhenwert übersteigt; oder

- b. Wasserpforten mit einer ausreichenden Fläche, durch die ein schneller Ablauf von Seewasser gewährleistet ist, wobei die Fläche solcher Pforten mindestens der durch Regel 24(1) der Anlage zum Übereinkommen vorgeschriebenen Fläche entsprechen muss, wenn Schanzkleidlänge und -höhe über dem Deck durch Hopperlänge und -höhe über den Überlaufkanälen oder Überlaufrinnen ersetzt werden; oder

- c. einem geschlossenen Hopper.

In Abhängigkeit von einer geeigneten Hoppergeometrie kann der Inhalt des Laderaums an der Schwimmbagger-Ladelinie als Ladung angenommen werden, die bis zur unteren Kante der Überlaufanordnung reicht. Beim Baggern dichter Ladung kann davon ausgegangen werden, dass eine Schicht Seewasser über der Ladung bis zur unteren Kante der Überlaufanordnung vorhanden ist. In allen anderen Fällen muss von der Annahme ausgegangen werden, dass die Schicht Seewasser über der Ladung bis zur Überlaufkante des Hoppers reicht.

- 4.5** Für Öffnungen, auf die durch die Regeln 21 (Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen), 22 (Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen) und 23 (Seitenfenster) des Übereinkommens Bezug genommen wird, sind die Ausdrücke „oberste Ladelinie“, „Sommerladelinie“ und „Tiefladelinie“ durch den Ausdruck „Schwimmbagger-Ladelinie“ zu ersetzen.

Der Abstand der Sülle von Luftrohren und Lüftern, die sich auf dem Freiborddeck befinden, muss um den Unterschied zwischen dem Sommerfreibord und dem Freibord der Schwimmbagger-Ladelinie vergrößert werden.

Die Sülle von Lüftern und Luftrohren an Bord des Schwimmbaggers dürfen nicht geringer sein als die berechnete Höhe der Sülle der Luftleitungen und Lüfter auf dem Freiborddeck.

5. Konstruktion

Die bauliche Festigkeit des Schwimmbaggers, der auf der Schwimmbagger-Ladelinie betrieben wird, muss genehmigt werden. Betriebliche Beschränkungen können auferlegt werden. Bei verschiedenen Tiefgängen können unterschiedliche Einschränkungen entsprechend dem Betrieb des Schwimmbaggers angewendet werden.

6. Stabilität

6.1 Intakstabilität

Die Intakstabilität des Schiffes muss ausreichend sein, um die unter 6.1.3 angegebenen Kriterien für jede der Ladebedingungen in 6.1.2 nach der unter 6.1.1 beschriebenen Berechnungsmethode zu erfüllen.

6.1.1 Berechnungsmethode

Zusätzlich zu den Vorschriften in Absatz 4.4 dieser Richtlinien muss bei der Berechnung der Kurven der aufrichtenden Hebelarme berücksichtigen:

- die Änderung des Trimms aufgrund der Krängung
- bei einem offenen Hopper das Einströmen von Seewasser oder das Ausströmen von flüssiger Ladung und Seewasser über die Überlaufkante des Laderaums,
- das Einströmen von Seewasser durch Überläufe, Überlaufrinnen oder Wasserpforten, entweder an der unteren Kante der Öffnung oder an der Berührungsebene zwischen Ladung und Seewasser, je nach dem, welche tiefer liegt.
- ein Ausströmen der Ladung über die Überlaufkante des Hoppers erfolgt nur dort, wo diese Kante eine Länge von mindestens 50 % der maximalen Hopperlänge bei einer konstanten Höhe über dem Freiborddeck auf beiden Seiten des Laderaums aufweist.

Das Computerprogramm zur Berechnung der Intakstabilität muss den Vorschriften der Verwaltung und der Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

6.1.2 Ladefälle

Die folgenden Ladefälle, die den vollständigen Bereich von Ladungsdichten berücksichtigen, sind bei den Berechnungen für die Intakstabilität anzunehmen.

6.1.2.1 Zustand der Ladung: Flüssig

Die Berechnungen müssen für jeden der Ladefälle a) und b) durchgeführt werden und folgendes berücksichtigen:

- der Schwimmbagger ist bis zur Schwimmbagger-Ladelinie abgeladen,
- die Ladung ist eine Flüssigkeit.

- a) Der (Die) Hopper ist (sind) mit einer homogenen Ladung der Dichte ρ_m (kg/m³) bis zur Überlaufkante des Hoppers gefüllt:

$$\rho_m = M_1/V_1 \text{ wobei:}$$

M_1 = Masse der Ladung in dem Hopper bei Beladung bis zur Schwimmbagger-Ladelinie in kg.

V_1 = Volumen des Laderaums bis zur Überlaufkante des Laderaums in m³.

Die Stabilitätsberechnungen werden bei je 100 % und 10 % Vorräten und Treibstoff sowie für einen Zwischenzustand durchgeführt, sofern ein solcher Zustand kritischer als bei 100 % und 10 % ist.

- b) Der (Die) Hopper ist (sind) mit einer homogenen Ladung der Dichten 1000, 1200, 1400, 1600, 1800, 2000 kg/m³ vollständig oder teilweise gefüllt.

Wenn die Schwimmbagger-Ladelinie aufgrund der Dichte der Ladung nicht erreicht werden kann, wird von der Annahme ausgegangen, dass der Hopper bis zur Überlaufkante des Hoppers gefüllt ist.

Die Stabilitätsberechnungen werden für den Ladefall mit Vorräten und Treibstoff durchgeführt, der am kritischsten für die Erfüllung

der Stabilitätskriterien in den Stabilitätsberechnungen für eine Dichte ρ_m , wie in a) beschrieben, ist.

6.1.2.2 Zustand der Ladung: Fest

Die Stabilitätsberechnungen müssen für jeden der Ladefälle a) und b) durchgeführt werden und folgendes berücksichtigen:

- der Schwimmbagger ist bis zur Schwimmbagger-Ladelinie beladen
 - die Ladung ist ein fester Stoff
- a) Der (Die) Hopper ist (sind) mit einer homogenen Ladung der Dichte ρ_m bis zur Überlaufkante des Hoppers gefüllt, wie in 6.1.2.1 a) berechnet.

Die Stabilitätsberechnungen werden bei je 100 % und 10 % Vorräten und Treibstoff sowie für einen Zwischenzustand durchgeführt, sofern ein solcher Zustand kritischer als bei 100 % und 10 % ist.

- b) Der (Die) Hopper ist (sind) mit einer homogenen Ladung der Dichten 1400, 1600, 1800, 2000, 2200 kg/m³, die größer sind als ρ_m , vollständig oder teilweise gefüllt.

Die Stabilitätsberechnungen werden für die Mengen an Vorräten und Treibstoff durchgeführt, die am kritischsten für die Erfüllung der Stabilitätskriterien in den Stabilitätsberechnungen für eine Dichte ρ_m , wie in a) beschrieben, ist.

- c) Für Schwimmbagger mit Bodenklappen oder ähnlichen Vorrichtungen auf der Backbord- und auf der Steuerbordseite muss eine zusätzliche Berechnung für ein asymmetrisches Entladen wie folgt durchgeführt werden:

Der Schwimmbagger wird als beladen bis zur Schwimmbagger-Ladelinie mit fester Ladung einer Dichte von 1900 kg/m³ angenommen; beim Entladen wird davon ausgegangen, dass 20 % der gesamten Hopperladung nur auf einer Seite der Mittellängsachse des Hoppers entladen werden, horizontal gleichmäßig über die Entladeseite verteilt.

In dieser Situation:

- darf die Gleichgewichtsschwimmlage einen Winkel von 25 ° nicht überschreiten
- muss der aufrichtende Hebelarm GZ innerhalb des 30 °-Bereichs über die Gleichgewichtsschwimmlage hinaus mindestens 0,10 m betragen
- darf der Stabilitätsumfang nicht kleiner als 30 ° sein.

6.1.2.3 Keine Ladung

Die Stabilitätsberechnungen werden für den (die) Hopper ohne Ladung, bei zur See hin geöffneten Boden-Verklappungssystem und je 100 % und 10 % Vorräten und Treibstoff sowie für einen Zwischenzustand durchgeführt, sofern eine solcher Zustand kritischer als bei 100 % und 10 % ist.

Für Split-Hopper-Bagger mit geteiltem Laderaum muss eine zusätzliche Stabilitätsberechnung für eine Konfiguration mit geteiltem Schiffskörper

durchgeführt werden, mit je 100 % und 10 % Vorräten und Treibstoff sowie für einen Zwischenzustand, sofern eine solcher Zustand kritischer als bei 100 % und 10 % ist.

6.1.3 Intakstabilitätskriterien

Für die in 6.1.2 festgelegten Ladebedingungen muss der Schwimmbagger die folgenden Intakstabilitätskriterien erfüllen, mit Ausnahme von Ladebedingungen, die ein asymmetrisches Entladen umfassen, für welche die in 6.1.2.2(c) enthaltenen Kriterien erfüllt werden müssen:

- die Fläche unter der Kurve des aufrichtenden Hebelarms darf nicht weniger als 0,07 mrad bis zu einem Winkel von 15 ° betragen, wenn der größte aufrichtende Hebelarm GZ_{max} bei einem Winkel von 15 ° auftritt, und 0,055 mrad bis zu einem Winkel von 30 °, wenn der größte aufrichtende Hebelarm GZ_{max} bei einem Winkel von 30 ° oder darüber auftritt;
- wenn der größte aufrichtende Hebelarm GZ_{max} bei Winkeln zwischen 15 ° und 30 ° auftritt, muss die entsprechende Fläche unter der Kurve des aufrichtenden Hebelarms $0,055 + 0,001 (30 - \theta_{max}^*)$ mrad betragen;
- die Fläche unter der Kurve des aufrichtenden Hebelarms zwischen den Krängungswinkeln von 30 ° und 40 °, oder zwischen 30 ° und θf^{**} , wenn dieser Winkel kleiner ist als 40 °, darf nicht weniger als 0,03 mrad betragen;
- der aufrichtende Hebelarm GZ muss bei einem Krängungswinkel von 30 ° oder mehr mindestens 0,20 m betragen;
- der größte aufrichtende Hebelarm GZ_{max} muss bei einem Krängungswinkel von nicht weniger als 15 ° auftreten; und
- die metazentrische Anfangshöhe GM_0 , korrigiert um den Einfluss freier Flüssigkeits-Oberflächen von gefüllten Tanks und Laderaum (Laderäumen), darf nicht weniger als 0,15 m betragen.

6.1.4 Wetterkriterium

Der Schwimmbagger muss das Wetterkriterium des IMO-Codes über Intakstabilität, in der jeweils geltenden Fassung, an der Sommerladelinie erfüllen, unter Berücksichtigung der folgenden Ladebedingungen:

- Zustand der Ladung: flüssig
- Vorräte und Treibstoff: 10 %
- Hopper beladen mit einer homogenen Ladung bis zur Überlaufkante des Hoppers. Hierbei ist mit einer Ladungsdichte von 1000 kg/m³ oder mehr zu rechnen. Wenn die Bedingung des bis zur Überlaufkante gefüllten Hoppers eine

* θ_{max} ist der Krängungswinkel in Grad, bei dem die Kurve des aufrichtenden Hebelarms ihren Maximalwert erreicht.

** θf ist der Krängungswinkel in Grad, bei dem Öffnungen im Schiffskörper, in den Aufbauten oder in Deckshäusern, die nicht wetterdicht geschlossen werden können, eintauchen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums brauchen kleine Öffnungen, durch die keine fortschreitende Flutung stattfinden kann, nicht als geöffnet betrachtet werden.

leichtere Ladung als 1000 kg/m^3 impliziert, wird der Laderaum als teilweise mit einer Ladung gefüllt betrachtet, deren Dichte einem Wert von 1000 kg/m^3 entspricht.

Zusätzlich zu der Anforderung des Wetterkriteriums bei einem bis zur Sommerladelinie abgeladenen Schwimmbagger, muss der Schwimmbagger das Wetterkriterium des Internationalen Codes über Intaktabilität 2008, in der jeweils geltenden Fassung für den Beladungszustand auf Schwimmbagger-Ladelinie erfüllt werden, unter Annahme eines reduzierten Winddrucks von $P = 270 \text{ N/m}^2$.

6.2 Leckstabilität

Die für die Leckstabilität relevanten Vorschriften von SOLAS 1974 Kapitel II-1, in der aktuell geltenden Fassung und wie ferner durch 6.2.1, 6.2.2 und 6.2.3 dieser Richtlinien ergänzt und geändert, müssen eingehalten werden. Für einen Schwimmbagger mit einer Unterteilungslänge von weniger als 80 Metern muss der geforderte Unterteilungsgrad (R) unter Verwendung von $L_s = 80 \text{ Meter}$ berechnet werden.

6.2.1 Berechnungsmethode

a) Bei der Berechnung der Kurven der aufrichtenden Hebelarme muss das Folgende berücksichtigt werden:

- die Änderung des Trimmings aufgrund der Krängung.
- bei einem offenen Hopper das Einstromen von Seewasser oder das Ausstromen von flüssiger Ladung und Seewasser über die Überlaufkante des Hoppers.
- das Einstromen von Seewasser durch Überläufe, Überlaufrinnen oder Wasserpforten, entweder an der unteren Kante der Öffnung oder an der Berührungsebene zwischen Ladung und Seewasser, je nach dem, welche tiefer liegt. Einstellbare, von der Kommandobrücke aus betätigte Überläufe können als in höchster Position platziert angenommen werden.
- ein Ausstromen der Ladung über die Überlaufkante des Hoppers erfolgt nur dort, wo diese Kante eine Länge von mindestens 50 % der maximalen Hopperlänge bei einer konstanten Höhe über dem Freiborddeck auf beiden Seiten des Hoppers aufweist.
- das Gleiten der Ladungsoberfläche in dem Hopper, in Quer- und Längsrichtung nach dem folgenden Bewegungsgesetz:

Die Oberfläche der Ladung wird als eben angenommen, und

$$\begin{aligned} \theta_r &= \theta_g && \text{für } \rho \leq 1400 \text{ (flüssige Ladung)} \\ \theta_r &= \theta_g (2000 - \rho) / 600 && \text{für } 1400 < \rho < 2000 \text{ (gleitende Ladung)} \\ \theta_r &= 0 && \text{für } \rho \geq 2000 \text{ (feste Ladung)} \end{aligned}$$

mit:

$\rho \text{ [kg/m}^3\text{]}$	Dichte der Ladung
$\theta_r \text{ [Grad]}$	Bewegungswinkel der Ladungsoberfläche
$\theta_g \text{ [Grad]}$	Krängungswinkel oder Trimmwinkel

- b) Bei den Berechnungen der Leckstabilität müssen alle möglichen fortschreitenden Flutungen berücksichtigt werden. Eine fortschreitende Flutung ist eine zusätzliche Flutung von Räumen, die wechselseitig mit denjenigen verbunden sind, die als beschädigt angenommen werden.

Eine solche zusätzliche Flutung kann durch Öffnungen oder Rohrleitungen auftreten, wie durch die folgenden Bedingungen angegeben:

Interne fortschreitende Flutung über:

- Rohrleitungen und angeschlossene Ventile, die sich innerhalb der angenommenen Beschädigung befinden, wo keine Ventile außerhalb des Leckbereichs installiert sind,
- Rohrleitungen, selbst wenn sie sich außerhalb des beschädigten Bereichs befinden und alle folgenden Bedingungen zutreffen:
 - die Rohrleitung verbindet einen leckgeschlagenen Raum mit einem oder mehreren intakten Räumen
 - die Rohrleitung befindet sich an allen Punkten zwischen den miteinander verbundenen Räumen unterhalb einer Leckwasserlinie
 - die Rohrleitung besitzt zwischen den miteinander verbundenen Räumen keine Ventile
- alle Innentüren, außer
 - ferngesteuerte wasserdichte Schiebetüren
 - wasserdichte Zugangstüren, die auf See normalerweise verschlossen gehalten werden müssen

Externe fortschreitende Flutung über:

- externe Öffnungen, bei denen eine Leckwasserlinie unter Berücksichtigung von Krängung und Trimm in Folge der Tiefer-tauchung die tiefste Stelle eines Sills oder einer Lukenbank eintaucht und die Öffnungen nicht mit wasserdichten Verschlusseinrichtungen ausgestattet sind. Solche nicht wasserdichten Öffnungen umfassen Luftrohre mit oder ohne automatische wetterdichte Verschlusseinrichtungen, Lüfter und Lukendeckel mit oder ohne wetterdichte Verschlusseinrichtungen, die als wasserdicht angenommen werden können, umfassen Mannlochdeckel, Glatdeckluken

und kleine wasserdichte Lukendeckel, welche den Verschlusszustand aufrecht erhalten, sowie Bullaugen einer nicht zu öffnenden Bauart.

- c) Das Computerprogramm zur Berechnung der Leckstabilität muss den Anforderungen der Verwaltung und der Klassifikationsgesellschaft entsprechen.
- d) Bei der Berechnung der Leckstabilität brauchen nur der Schwimmbaggertiefgang (d_{dL}) und der Ballastladetiefgang bei Ankunft (d_i) berücksichtigt werden.

6.2.2 Ladefälle

6.2.2.1 Der erreichte Unterteilungsgrad A_i muss für den leichten, unbeladenen Tiefgang d_i und den entsprechenden Trimm berechnet werden, ausgehend von der Annahme, dass der Schwimmbagger mit 50 % Vorräten und Treibstoff beladen ist, dass sich keine Ladung in dem (den) Hopper (Hoppern) befindet und dass der (die) Hopper eine direkte Verbindung zur See aufweist (aufweisen).

6.2.2.2 Der erreichte Unterteilungsgrad A_{dL} muss für jede in a) und b) definierte Ladungsdichte berechnet werden, ausgehend von der Annahme, dass der Schwimmbagger bis zur Schwimmbagger-Ladelinie d_{dL} eintaucht und mit 50 % Vorräten und Treibstoff beladen ist.

Die Berechnungen der Leckstabilität müssen unter Berücksichtigung des Anfangstrimms der Schwimmbagger-Ladelinie und einer angenommenen Flutbarkeit des mit Ladung gefüllten Hoppers von 0 % und einer Flutbarkeit des Raums über der Ladung von 100 % durchgeführt werden.

Bei der Durchführung dieser Berechnungen wird das Baggergut als nicht porös angenommen und dass das Seewasser, das aufgrund einer Beschädigung in einen teilweisen gefüllten Hopper eindringt, nur in den Raum oberhalb des Baggerguts eindringt.

- a) die Entwurfsdichte ρ_d entsprechend der Schwimmbagger-Ladelinie, wobei:

$$\rho_d = M_2/V_2$$

M_2 [kg] Masse der Ladung in dem Hopper bei Beladung bis zur Schwimmbagger-Ladelinie mit Vorräten und Treibstoff bei 50 %.

V_2 [m³] Volumen des Hoppers bei höchster Überlaufposition

- b) jede Dichte ρ_i größer als ρ_d , definiert durch:
 $\rho_i = 2200 - 200(i)$ wobei $i = [0, 1, 2, 3 \dots 6]$

6.2.3 Leckstabilitätskriterien

Der geforderte Unterteilungsgrad R und der erreichte Unterteilungsgrad A werden gemäß SOLAS Kapitel II-1 in der jeweils geltenden Fassung berechnet, nur dass anstelle der Formel, wie sie in SOLAS Kapitel II-1 Regel 7.1 angegeben ist, das Folgende berücksichtigt werden muss:

$A \geq R$ für jede Ladungsdichte definiert in 6.2.2.2

$$A_i \geq 0,7R$$

$A_{dL} \geq 0,7R$ für jede Ladungsdichte definiert in 6.2.2.2

mit:

$$A = 0,5(A_i + A_{dL})$$

A_i = erreichter Unterteilungsgrad bei unbeladenen Ballast-Tiefgang d_i

A_{dL} = erreichter Unterteilungsgrad beim Tiefgang des beladenen Schwimmbaggers dL und bei den Ladungsdichten definiert in 6.2.2.2

7. Ausrüstung

7.1 Verklappungssystem

7.1.1 Das Verklappungssystem für die Ladung muss in der Lage sein, die Ladung durch Schwerkraft so abzulassen, dass der Schwimmbagger bei Normalbetrieb des Verklappungssystems seinen Freibord innerhalb von 8 Minuten von der Schwimmbagger-Ladelinie bis zur Sommerladelinie vergrößert.

Überlaufvorrichtungen und Überlaufrinnen dürfen nicht als Äquivalent zu einem Ablasssystem für Ladung betrachtet werden.

7.1.2 Von der Kommandobrücke gesteuerte Notvorrichtungen müssen so ausgeführt sein, dass ein Verklappen der Ladung auch bei einem Ausfall der Hauptstromversorgung und/oder der Haupthydraulikversorgung und/oder einem Einzelausfall der normalen Steuerungssysteme möglich ist.

7.2 Tiefgangsanzeiger

Auf der Kommandobrücke muss ein genauer Tiefgangsanzeiger installiert sein, der in der Lage ist, den entsprechenden Tiefgang des Schwimmbaggers anzuzeigen.

Dieser Tiefgangsanzeiger muss außerdem in der Lage sein, eine Aufzeichnung des Tiefgangs als eine Funktion über die Zeit zur Verfügung zu stellen.

7.3 Notschließung der Baggerschieber

Baggerschieber in Rohrleitungssystemen, die unterhalb des Freibordeckes durch die Außenhaut führen und die beim Aufnehmen von Ladung durch Baggern normalerweise geöffnet sind, müssen Notschließvorrichtungen aufweisen. Die Notschließvorrichtungen müssen von der Kommandobrücke aus betätigt werden können. Sie müssen so ausgeführt sein, dass sie auch bei einem Ausfall der Hauptstromversorgung und/oder der Haupthydraulikversorgung und/oder einem Einzelausfall der normalen Steuerungssysteme betriebsfähig sind.

7.4 Informationen über Wellenhöhen

Bei Arbeiten auf der Schwimmbagger-Ladelinie in Einsatzgebieten, die durch eine einschränkende signifikante Wellenhöhe definiert sind, müssen dem Kapitän meteorologische Informationen und eine Vorhersage der relevanten Seegangs-

bedingungen hinsichtlich der signifikanten Wellenhöhe zur Verfügung stehen.

Wenn solche Informationen nicht eingeholt werden können, muss ein Wellenmesssystem verwendet werden, das den Anforderungen der Verwaltung entspricht.

8. Unterlagen für den Kapitän

Dem Kapitän müssen schriftliche, auf der Kommandobrücke ausliegende Unterlagen zur Verfügung stehen, die wie folgt durch andere Medien ergänzt werden können:

8.1 Ausreichende Informationen in einer durch die Verwaltung zugelassenen Form, um den Kapitän zu befähigen, die Beladung und das Beballasten des Schwimmbaggers so durchzuführen, dass verhindert wird, dass die Verbände des Schiffes unzulässigen Beanspruchungen ausgesetzt werden. Die Unterlagen müssen alle seegangsbezogenen Einschränkungen in Hinsicht auf die größte signifikante Wellenhöhe definieren, wenn der Betrieb auf der Schwimmbagger-Ladelinie erfolgt.

8.2 Ausreichende Unterlagen in einer durch die Verwaltung zugelassenen Form, um es dem Kapitän zu ermöglichen, durch schnelle und einfache Mittel die Einhaltung der in diesen Richtlinien enthaltenen Vorschriften für die Intakt- und Leckstabilität zu gewährleisten. Dies muss die folgenden Elemente umfassen:

- Hydrostatische Daten für einen Tiefgangsbereich vom unbeladenen Ballast-Tiefgang bis zur Schwimmbagger-Ladelinie.
- Kalibrierunterlagen der Tank- und Laderaumbefüllung, in denen Volumina, Schwerpunkte und Trägheitsmomente freier Flächen detailliert aufgeführt sind und welche die Volumina von Laderäumen oberhalb von Überlaufrinnen enthalten.
- Kurven der aufrichtenden Hebelarme für die Ladebedingungen, wie in Abschnitt 6.1.2 angegeben, für jede der spezifizierten Dichten.
- Einzelheiten jener Ladebedingungen, welche die Erfüllung der Kriterien in Abschnitt 6.1.3 der Richtlinien zeigen.
- Eine Zusammenfassung der geforderten und erreichten Unterteilungsgrade, resultierend aus den probabilistischen Leckstabilitätsberechnungen in Übereinstimmung mit Abschnitt 6.2 der Richtlinien.
- Wichtige Informationen für den Kapitän, in welchen Schadensfällen mit Flutung von Hauptabteilungen der Schwimmbagger auf Baggertiefgang und auf Leerschiffstiefgang schwimmfähig bleibt, dargestellt auf einem Leckstabilitätsplan, der auf der Brücke ausgehängt ist, und abgeleitet von den Berechnungen, die gemäß den Richtlinien durchgeführt wurden.
- Anweisungen in Hinsicht auf das Schließen von wasserdichten Türen und Ventilen.

- Anweisungen in Bezug auf die Bedienung von Querfluteinrichtungen, sofern solche vorhanden sind.
- Anweisungen zur Wartung trockener Bilgen in Leerzellen.
- Alle sonstigen Daten und Hilfsmittel, die zur Aufrechterhaltung der Stabilität nach einer Beschädigung notwendig sein könnten.

Hinweis: Eine Kurve der betrieblichen metazentrischen Mindesthöhen (GM) über den Tiefgang oder der maximal zulässigen vertikalen Schwerpunkte (KG) über den Tiefgang ist nicht erforderlich, wenn der Schwimmbagger die entsprechenden Vorschriften zur Intakt- und Leckstabilität in allen möglichen Ladefällen, wie in Absatz 6.1.2 definiert, erfüllt.

8.3 Informationen zur Einstellung der Überlaufsysteme, um ein Eintauchen der Schwimmbagger-Ladelinie zu vermeiden und die Einhaltung der Vorschriften für die Intaktstabilität zu gewährleisten.

8.4 Klare Anweisungen für die Bedienung des Verklappungssystems, der Baggerpumpen und der Baggerschieber in einem Notfall. Eine Kopie dieser Anweisungen muss dauerhaft auf der Kommandobrücke aushängen.

8.5 Klare Anweisungen über einzuhaltende Seegangsbeschränkungen und zu Verfahren in Hinsicht auf die Vorhersage von Wellenhöhen.

8.6 Pläne, die für jedes Deck und jeden Laderaum klar die Grenzen der wasserdichten Abteilungen, die darin befindlichen Öffnungen mit ihren Verschlusseinrichtungen und die Lage aller damit verbundenen Steuerungen, sowie die Vorkehrungen zur Korrektur jeder Krängung aufgrund einer Flutung zeigen. Solche Pläne müssen auch den wachhabenden Offizieren des Schwimmbaggers zur Verfügung gestellt werden und auf der Kommandobrücke dauerhaft ausliegen oder jederzeit verfügbar sein.

9. Ausnahmen

Der Schwimmbagger ist von Artikel 12 (1) „Eintauchen“ des Übereinkommens ausgenommen, wenn sein Betrieb auf der Schwimmbagger-Ladelinie in Übereinstimmung mit diesen Richtlinien der Verwaltung erfolgt.

Bei einem „offenen Hopper“ ist der Schwimmbagger von der Ausrüstung mit Lukendeckel gemäß den Vorschriften des Übereinkommens Regel 14 ausgenommen.

Solche Ausnahmen sind gemäß Artikel 6(2) des Übereinkommens als gewährt zu betrachten und allen anderen betroffenen Parteien über die IMO mitzuteilen.

10. Gleichwertiger Ersatz

10.1 Wo diese Richtlinien vorschreiben, dass eine bestimmte Art von Beschlag, Material, Vorrichtung, Apparat oder Ausführung desselben eingebaut oder mitgeführt werden muss, oder dass eine bestimmte Vorkehrung getroffen werden muss, oder dass ein Verfahren oder eine Anord-

nung eingehalten werden muss, kann die Verwaltung erlauben, dass jede andere Art von Armatur, Material, Vorrichtung, Apparat oder Ausführung desselben eingebaut oder mitgeführt werden kann, oder dass eine andere Vorkehrung getroffen werden kann, oder dass ein anderes Verfahren oder eine andere Anordnung eingehalten werden muss, wenn sie durch deren Prüfung oder in anderer Weise davon überzeugt ist, dass eine solche Art von Beschlag, Material, Vorrichtung, Apparat oder Ausführung desselben, oder eine solche Art von Vorkehrung, Verfahren oder Anordnung mindestens so wirksam wie die in diesen Richtlinien vorgeschrieben sind.

- 10.2** Wenn eine Verwaltung einen Ersatz gemäß Absatz 10.1 zulässt, muss sie zur Information der Teilnehmer an der Vereinbarung über die Richtlinien vollständige Einzelheiten zusammen mit einem Bericht zur Begründung einer solchen Zulassung übermitteln.
- 10.3** In jedem Fall, in dem eine Verwaltung den teilweisen oder vollständigen Ersatz des unter Absatz 7.1 dieser Richtlinien vorgeschriebenen Verklapp-Systems zulässt, muss die Verwaltung bestätigen, dass ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist.
- 10.4** Die Verwaltung muss jede Art von Armatur, Material, Gerät, Apparat oder Ausführung desselben, gemäß Absatz 10.1, zulassen, das in einem Mitgliedsland der Europäischen Union oder in einem Land, das Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, rechtmäßig hergestellt oder auf den Markt gebracht wird und das gleichwertige technische Anforderungen wie diejenigen erfüllt, die von diesen Richtlinien vorgeschrieben sind.

11. Überprüfungen

- 11.1** Bestimmte durch diese Richtlinien vorgeschriebene Ausrüstungen und Systeme sind kritisch für den sicheren Betrieb des Schwimmbaggers bei vermindertem Freibord. Deshalb müssen diese kritischen Systeme zusätzlich zu dem normalen Umfang jährlicher Überprüfungen auch in Hinsicht auf einen guten Betriebszustand kontrolliert und geprüft werden.
- 11.2** Aus diesem Grund müssen die folgenden Eintragungen in den Verschluss-Bericht „Bedingungen für die Erteilung des Freibords“ des Schwimmbaggers unter der Rubrik „Andere besondere Einrichtungen und allgemeine Bemerkungen“) eingetragen werden:

Die folgenden Systeme und Elemente müssen einmal im Jahr kontrolliert und auf ihren ordnungsgemäßen Betriebszustand geprüft werden:

- (1) Die Notsteuerungssysteme zum Öffnen der Hopperöffnungen und Schließen der Baggerschieber;
- (2) Die Tiefgang-Fernanzeigen; und
- (3) dass die Informationen zu den einschränkenden Seegangsbedingungen, die Anweisungen

zum Notsteuerungssystem und sonstige Unterlagen für den Kapitän auf der Kommandobrücke aushängen.

12. Zeugnisse

- 12.1** Schwimmbagger im Geltungsbereich dieser Richtlinien, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, müssen im Besitz eines gültigen Internationalen Freibord-Zeugnisses sein, wie es nach Artikel 16 des Übereinkommens vorgeschrieben ist.

- 12.2** Um zusätzlich auf vermindertem Freibord betrieben zu werden, muss Schwimmbaggern ein ICLL-Ausnahmezeugnis nach Artikel 6(2) erteilt werden. Das ICLL-Ausnahmezeugnis muss angeben, dass es sich bei der ausgenommenen Vorschrift um Artikel 12 „Eintauchen“ handelt und dass das Schiff berechtigt ist, auf Tiefgängen betrieben zu werden, welche unter den angegebenen betrieblichen Einschränkungen die Marken „DR“ und „DRF“ nicht überschreiten.

- 12.3** Wenn der Schwimmbagger die Vorschriften für die Intakstabilität aus Abschnitt 6.1 dieser Richtlinien ohne Lukendeckel erfüllt, so muss in dem ICLL-Ausnahmezeugnis auch angegeben sein, dass der Schwimmbagger von der Regel 14 ausgenommen ist (sofern diese Ausnahme nicht bereits in dem ICLL-Zeugnis des Schiffes vermerkt ist).

- 12.4** Das ICLL-Ausnahmezeugnis sollte außerdem die folgenden Informationen und Bedingungen enthalten:

- (1) Verweis auf die „DR“ und „DRF“ Marken, mit dem Freibord gemessen vom ICLL-Deckstrich;
- (2) Die betrieblichen Einschränkungen für den Betrieb bei vermindertem Freibord, einschließlich der Betriebseinschränkung bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 35 Knoten;
- (3) Die Gültigkeitszeiträume des ICLL-Ausnahmezeugnisses müssen die selben wie die des ICLL-Zeugnisses sein.

- 12.5** Ein Beispiel für ein ICLL-Ausnahmezeugnis ist in Anlage 2 enthalten.

13. Besondere Überlegungen über unbemannte oder nicht mit einem Eigenantrieb ausgestattete, mit Schwimmbaggern vergleichbare Schiffe¹

13.1. Freibord:

Ein unbemanntes, einem Schwimmbagger vergleichbares Schiff muss die in Abschnitt 3.2 dieser Richtlinien festgelegte Vorschrift hinsichtlich der Mindest-Bughöhe entsprechend Regel 27(14) des Übereinkommen nicht erfüllen. Die Überlauf-

¹ Einem unbemannten und nicht mit einem Eigenantrieb ausgestatteten, einem Schwimmbagger vergleichbaren Schiff kann entweder der verminderte Freibord erteilt werden, wie in Abschnitt 3 dieser Richtlinien dargelegt, oder ein Freibord, der um 25 % kleiner ist, als der nach dem Übereinkommen berechnete (d.h. wie durch Regel 27(14) zulässig).

kante des Laderaums jedoch muss über der Mindest-Bughöhe liegen, wie in Abschnitt 4.4 dieser Richtlinien festgelegt.

13.2 Spezifische Vorschriften für Ladelinien:

Entsprechend den Vorschriften von Abschnitt 4.2 dieser Richtlinien muss ein unbemanntes, einem Schwimmbagger vergleichbares Schiff die in Abschnitt 4.2 dieser Richtlinien enthaltene Vorschrift für die Höhe des sicheren Zugangs nicht erfüllen.

13.3 Notverklapp-Steuerungen:

Für ein unbemanntes, einem Schwimmbagger vergleichbares Fahrzeug müssen fernbetätigte Notverklapp-Steuerungen nur eingebaut werden, um die Vorschriften in Abschnitt 7.1 dieser Richtlinien zu erfüllen.

13.4 Tiefgangsanzeiger:

Für ein unbemanntes, einem Schwimmbagger vergleichbares Schiff müssen Tiefgangsanzeiger nur eingebaut werden, um die Vorschriften in Abschnitt 7.2 dieser Richtlinien zu erfüllen.

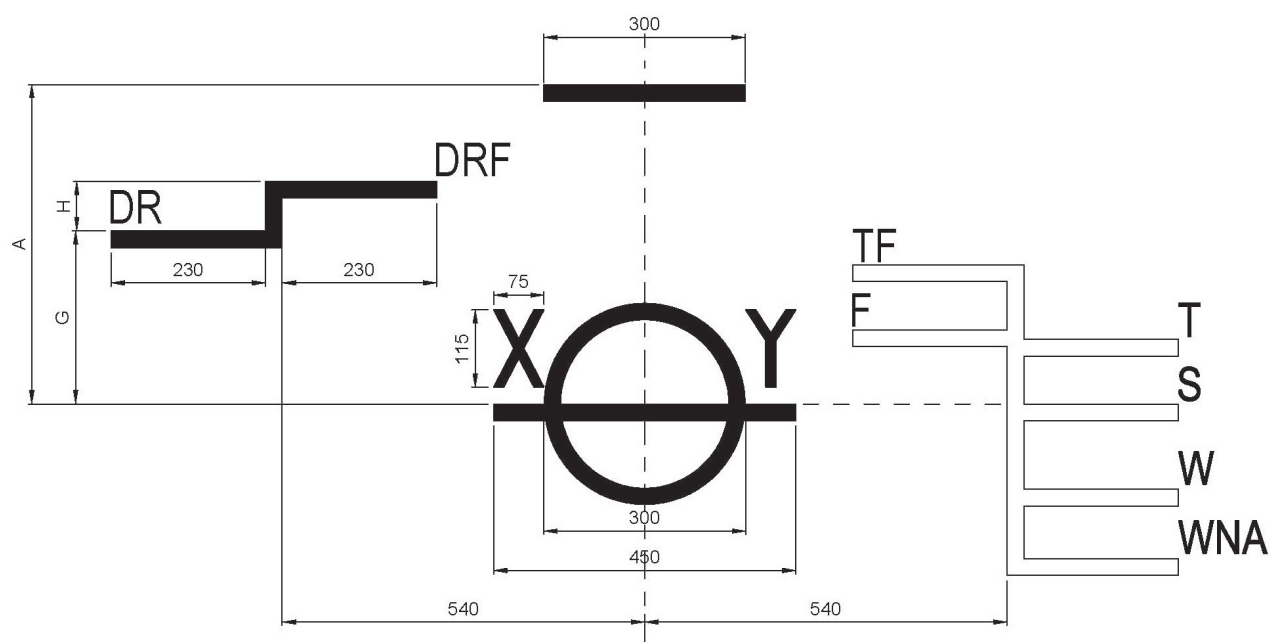
Anlage 1: Einzelheiten zum Anbringen der Bagger-Freibordmarken

Entsprechend der Freibordrechnung für „____“, Bau-Nummer _____, müssen die Bagger-Lademarken auf beiden Seiten des Schiffes, wie unten angegeben, angebracht werden.

Die Länge (L) beträgt gemäß Anlage I, Kapitel I, Regel 3 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966/88 _____ Meter.

Die Oberkante des Deckstrichs, von dem aus diese Freiborde gemessen werden, befindet sich _____ mm unter/über der Oberkante des _____ Decks an der Schiffsseite.

Die Mitte des Kreises befindet sich _____ mm vor Spant-Nr. ____.



Der Abstand **G** beträgt: _____ mm. Der Abstand **H** beträgt: _____ mm.

Alle Striche müssen eine Dicke von 25 mm aufweisen.

Die Bagger-Lademarken müssen hinter dem Ring auf der Backbord- und Steuerbordseite angebracht werden.

Die Buchstaben „XY“ sind durch die auf Grundlage der Regel 7 der ICLL von der ausstellenden Behörde erteilten und von der Klassifikationsgesellschaft zu verwendenden Buchstaben zu ersetzen.

Anlage 2:
Muster des Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses

INTERNATIONALES FREIBORD-AUSNAHMEZEUGNIS

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des
INTERNATIONALEN FREIBORD-ÜBEREINKOMMENS VON 1966,
in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
und in Übereinstimmung mit der EntschlieÙung A883(21)
der Vollversammlung bezüglich der weltweiten Einführung des harmonisierten
Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung

im Namen der Regierung von

durch

(anerkannte zuständige Person oder Stelle)

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Heimathafen

Länge (L) wie in Artikel 2(8) definiert

IMO-Nummer

Hiermit wird bescheinigt, dass das Schiff aufgrund der Ermächtigung des **Artikels 6 Absatz 2** des Übereinkommens von dessen Vorschriften befreit ist.

Nach **Artikel 6 Absatz 2** ist das Schiff von folgenden Vorschriften des Übereinkommens befreit:

Artikel 12 Absatz 1 Eintauchen

Die Fahrt, für die nach **Artikel 6 Absatz 4** eine Befreiung gewährt wird, geht:

von _____

nach _____

Etwaige Bedingungen, unter denen das Ausnahmezeugnis nach **Artikel 6 Absatz 2** gewährt wird:

Vorbehaltlich der folgenden Bedingungen ist dieses Schiff zum Betrieb bei Tiefgängen berechtigt, welche die „DR“ Lademarken nicht überschreiten, die sich 540 mm hinter der Mitte des Kreises und _____ mm unter dem Decksstrich befinden:

- 1) Windgeschwindigkeiten von nicht mehr als 35 Knoten;**
- 2) Signifikante Wellen mit einer Höhe von nicht mehr als _____ Metern;**
- 3) Jährliche Prüfung und Bestätigung des Folgenden:**
 - a. Dass sich das Notsteuerungssystem zum Öffnen der Laderaumtüren und Schließen der Baggerschieber sowie die Tiefgang-Fernanzeigen in einem guten Betriebszustand befinden; und**
 - b. dass die oben genannten einschränkenden Seebedingungen und Anweisungen zum Notabwurf von Baggergut auf der Kommandobrücke aushängen.**
- 4) Sonstige etwaige Beschränkungen:**

Der Frischwasser-Freibord unter dieser Ausnahme beträgt _____ mm und ist durch die Lademarke „DRF“ angegeben.

Dieses Zeugnis bezieht sich auf das Freibord-Zeugnis mit der Nummer: _____

Dieses Zeugnis gilt bis _____ vorbehaltlich jährlicher Besichtigungen nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c des Übereinkommens und der Verifizierungsanforderungen des Ansatzes (3) oben.

Abschlussdatum der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht: _____

Ausgestellt in _____, am _____ unter der Nummer: _____

(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten)

Vermerke für jährlichen Besichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, dass die jährliche Besichtigung nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c des Übereinkommens ergeben hat, dass dieses Schiff den Bedingungen entspricht, unter denen diese Befreiung gewährt wurde, erfüllt.

Jährliche Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

Jährliche Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

Jährliche Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

Jährliche Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

Jährliche Besichtigung nach Artikel 19 Absatz 8 Buchstabe c

Hiermit wird bescheinigt, dass eine Überprüfung nach Artikel 19 Absatz 8 Buchstabe c des Übereinkommens ergeben hat, dass dieses Schiff den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens entspricht.

gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

**Vermerk zur Verlängerung des Zeugnisses, wenn es weniger als 5 Jahre gültig ist
und wenn Artikel 19 Absatz 3 Anwendung findet.**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens, und wird mit diesem Zeugnis nach Artikel 19 Absatz 3 des Übereinkommens bis zum _____ anerkannt.

gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel) Ort: _____
Datum: _____

**Vermerk, wenn die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen wurde
und wenn Artikel 19 Absatz 4 Anwendung findet**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens, und wird mit diesem Zeugnis nach Artikel 19 Absatz 3 des Übereinkommens bis zum _____ anerkannt.

gezeichnet:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel)

Ort:

Datum:

**Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis zum Erreichen des Besichtigungshafens oder
für eine Nachfrist, wenn Artikel 19 Absatz 5 oder 6 Anwendung findet**

Dieses Zeugnis wird nach Artikel 19 Absatz 5 / Absatz 6² des Übereinkommens bis zum _____ als gültig anerkannt.

gezeichnet:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel)

Ort:

Datum:

Vermerk zur Verschiebung des Jahresdatums, wenn Artikel 19 Absatz 8 Anwendung findet

Nach Artikel 19 Absatz 8 des Übereinkommens ist das neue Jahresdatum der _____.

gezeichnet:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel)

Ort:

Datum:

Nach Artikel 19 Absatz 8 des Übereinkommens ist das neue Jahresdatum der _____.

gezeichnet:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

(Siegel)

Ort:

Datum:

² Nichtzutreffendes streichen

Nr. 233 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1394 „Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung zielorientierter Schiffbaunormen (goal-based standards = GBS) der IMO“

Hamburg, den 18. November 2013
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1394, „Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung zielorientierter Schiffbaunormen (goal-based standards = GBS) der IMO“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Circ.1394
14. Juni 2011

**Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung
zielorientierter Schiffbaunormen
(GOAL-BASED STANDARDS = GBS) der IMO**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss genehmigte auf seiner neunundachtzigsten Sitzung (11. bis 20. Mai 2011) die anliegenden „Allgemeinen Richtlinien für die Entwicklung zielorientierter Schiffbaunormen (goal-based standards = GBS) der IMO“ mit dem Ziel der Bereitstellung des Verfahrens für die Entwicklung, Prüfung, Implementierung und Überwachung der zielorientierten Schiffbaunormen zur Unterstützung der Regelentwicklung innerhalb der IMO.
- 2 Mitgliedsregierungen sind aufgefordert, die anliegenden Richtlinien zu verwenden und alle betroffenen Parteien darauf aufmerksam zu machen.

ANLAGE

**Allgemeine Richtlinien für die Entwicklung
zielorientierter Schiffbaunormen der IMO**

Zweck

- 1 Diese Richtlinien beschreiben das Verfahren für die Entwicklung, Prüfung, Implementierung und Überwachung der zielorientierten Schiffbaunormen (goal-based standards = GBS) zur Unterstützung der Regelentwicklung innerhalb der IMO. GBS bilden „Vorschriften für Vorschriften“.
- 2 Es muss beachtet werden, dass diese Richtlinien von allgemeiner Natur sind und die Verwendung von Ausdrücken wie „gefordertes Sicherheitsniveau“ in ihnen

keine Bevorzugung eines bestimmten technischen Ansatzes bedeutet.

Begriffsbestimmungen und Fachausdrücke

- 3 **Ein Regelwerk auf Basis zielorientierter Schiffbaunormen** besteht aus den zielorientierten Schiffbaunormen und den zugehörigen detaillierten Anforderungen der Vorschriften und Regeln für Schiffe (siehe Abbildung 1). Ein Beispiel für eine Struktur zielorientierter Regeln enthält der Anhang.
- 4 **Unfall** ist ein unbeabsichtigtes Ereignis, das mit Tod oder Verletzung, mit dem Verlust oder der Beschädigung des Schiffes, dem Verlust oder der Beschädigung sonstigen Eigentums oder mit Umweltschädigung einhergeht.
- 5 **Zielorientierte Schiffbaunormen** sind hochrangige Normen und Verfahren, die durch Regeln, Vorschriften und Normen für Schiffe zu erfüllen sind. GBS umfassen mindestens ein Ziel, eine oder mehrere diesem Ziel zugeordnete(n) funktionale(n) Anforderung(en) und eine Konformitätsprüfung hinsichtlich der Erfüllung der funktionalen Anforderungen, einschließlich der Ziele, durch die Vorschriften/Regeln.
- 6 **Risiko** ist die Kombination von Häufigkeit und Folgeschwere.
- 7 **Kommentar zu einer Vorschrift/Regel** ist eine Erklärung, welche funktionale(n) Anforderung(en) mittels der Vorschrift/Regel (Abschnitt oder Kapitel) abgedeckt werden soll(en) und auf welche Weise sie abgedeckt werden soll(en), einschließlich eines Abrisses der zum Nachweis der Tatsache durchgeführten Analyse, dass die Vorschriften/Regeln den funktionalen Anforderungen, die sie abdecken sollen, gerecht werden.
- 8 **Sicherheit** ist die Abwesenheit unakzeptabel hoher (nicht mutwillig herbeigeführter) Risiken für Leib, Leben und Gesundheit.

Grundprinzipien

- 9 Zielorientierte Schiffbaunormen der IMO sind:
 - .1 breit angelegte, übergreifende Normen zur Sicherheit, zum Umweltschutz und/oder zur Gefahrenabwehr, die Schiffe während ihrer Lebensdauer einhalten müssen;
 - .2 der geforderte Standard, der durch die von Klassifikationsgesellschaften und sonstigen anerkannten Organisationen, Verwaltungen und der IMO angewandten Anforderungen erreicht werden muss;
 - .3 unabhängig vom Entwurf und der Technologie eines Schiffes klar, nachweisbar, überprüfbar, beständig, implementierbar und erfüllbar; und
 - .4 spezifisch genug, um keinem Raum für unterschiedliche Auslegungen zu bieten.

Ziele (Stufe I)

- 10 Ziele sind hochrangige Zielvorgaben, die zu erfüllen sind. Ein Ziel muss dem (den) jeweiligen Anliegen dienlich sein und dem geforderten Sicherheitsniveau entsprechen.

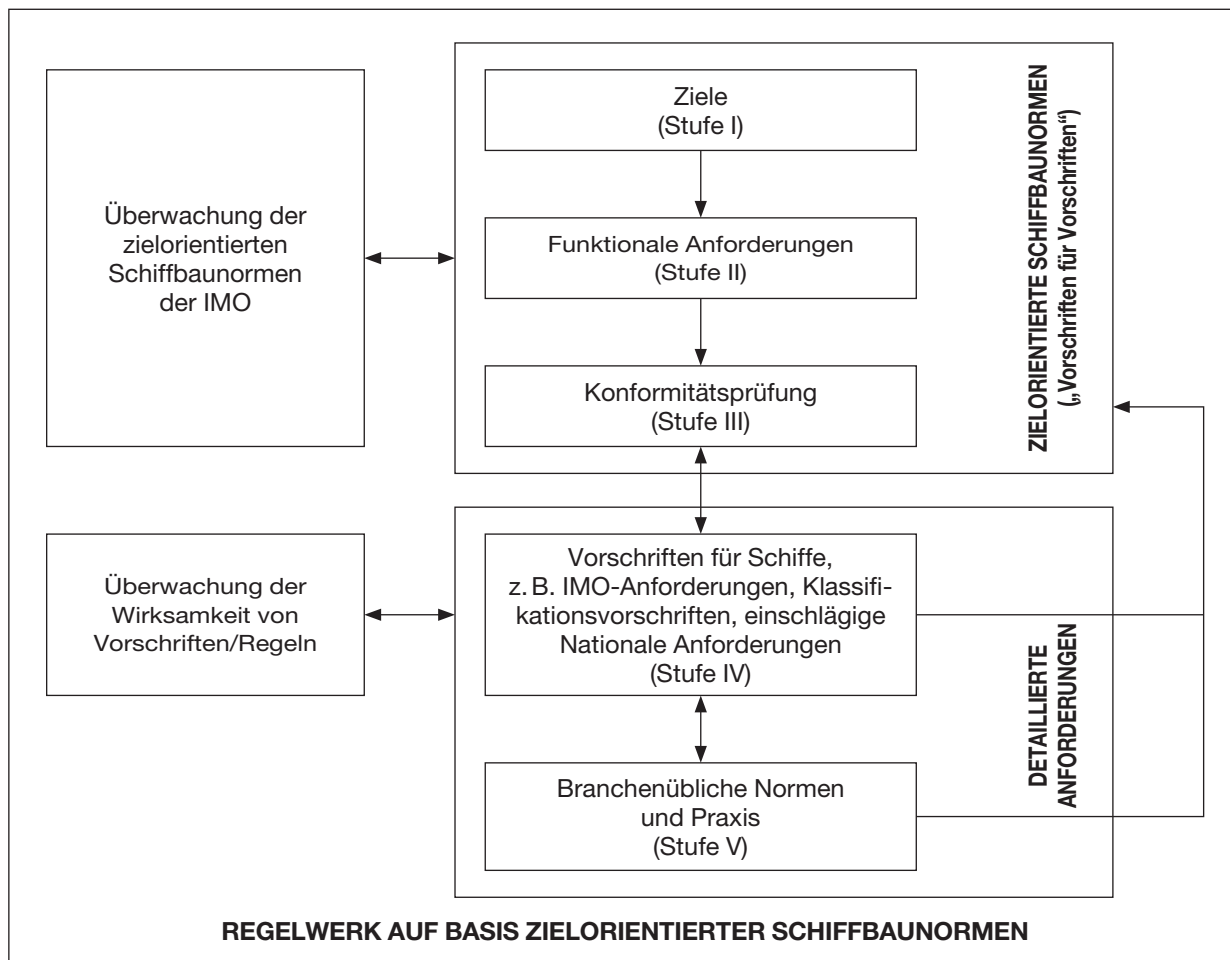


Abbildung 1
Regelwerk auf Basis zielorientierter Schiffbaunormen

Funktionale Anforderungen (Stufe II)

11 Funktionale Anforderungen liefern die für die Erreichung der Ziele zu erfüllenden Kriterien. Sobald ein Ziel festgelegt wurde, werden die funktionalen Anforderungen definiert. Sie müssen alle für die Erreichung des Zieles notwendigen Funktionen/Gebiete abde-

cken und auf Basis von Erfahrung, einer Bewertung bestehender Regeln und/oder einer systematischen Analyse drohender Gefahren entwickelt werden.

12 Abbildung 2 zeigt ein vereinfachtes Beispiel dafür, wie zielorientierte funktionale Anforderungen für die Schiffstruktur gewonnen werden könnten.

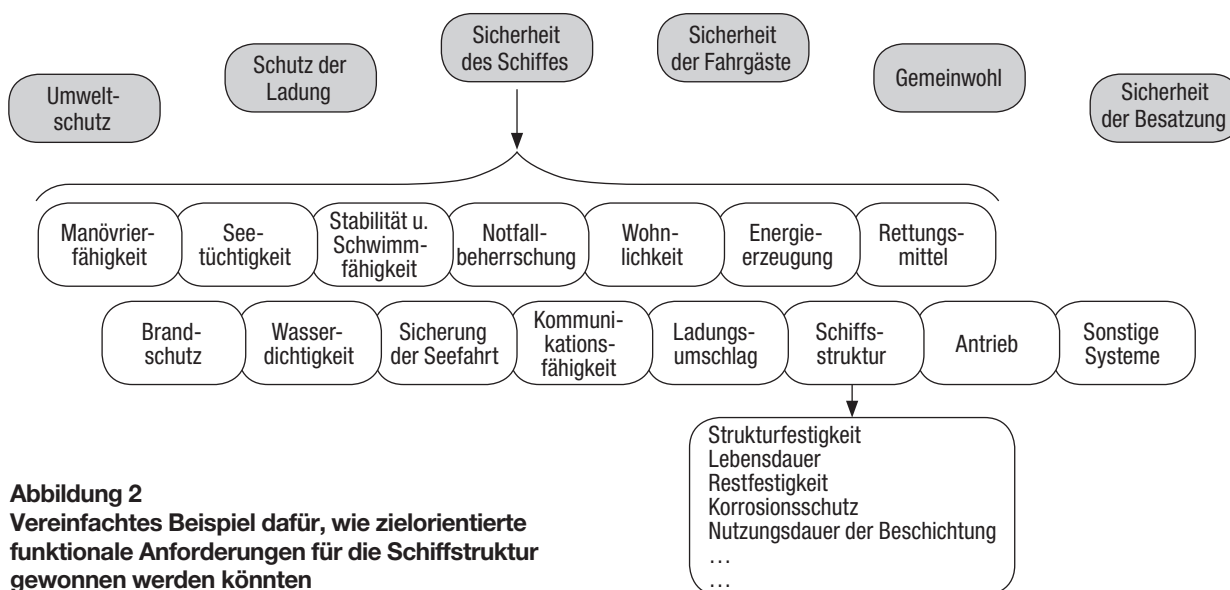


Abbildung 2
Vereinfachtes Beispiel dafür, wie zielorientierte funktionale Anforderungen für die Schiffstruktur gewonnen werden könnten

Konformitätsprüfung (Stufe III)

- 13 Die Konformitätsprüfung liefert das für den Nachweis und die Prüfung der Konformität der zugehörigen Vorschriften und Regeln für Schiffe mit den Zielen und funktionalen Anforderungen notwendige Instrumentarium. Das Prüfungsverfahren muss auf die Konformität mit den funktionalen Anforderungen konzentriert sein. Das Prüfungsverfahren muss transparent sein und zu einheitlichen, vom jeweiligen Gutachter unabhängigen Ergebnissen führen.
- 14 Die Konformitätsprüfung muss die während des Prüfungsverfahrens anzuwendenden Methoden und Kriterien festlegen und die folgenden Elemente berücksichtigen:
- .1 die Angabe der von den Vorschriften/Regeln angesprochenen funktionalen Anforderung(en);
 - .2 das Ausmaß, in dem die Vorschriften/Regeln die funktionalen Anforderungen abdecken und zur Erreichung des Ziels (der Ziele) beitragen;
 - .3 den Kommentar zu einer Vorschrift/Regel;
 - .4 die technische Dokumentation, die folgendes enthalten kann:
 - .4.1 den Mechanismus zur Erfüllung der funktionalen Anforderungen durch die Vorschriften/Regeln (betrieblich, technisch, Entwurf usw.);
 - .4.2 eine Erklärung der Art und Weise, in der die Vorschrift/Regel abgefasst bzw. entworfen wurde, einschließlich technischer Hintergrundinformationen; und
 - .4.3 die bei der Herleitung der Vorschrift /Regel verwendete Methodik, begleitet von untermauerten Beweggründen/Rechtfertigungen;
 - .5 die beim Entwicklungsprozess der Vorschrift/Regel durchgängig angewandten Qualitätssicherungsverfahren; und
 - .6 Methoden zur Einholung von Rückmeldungen über die Wirksamkeit der Vorschriften/Regeln und zur Förderung fortlaufender Verbesserungen.
- 15 Die Konformitätsprüfung muss:
- .1 auf Methoden beruhen, die von der Aufstellung auf Grundprinzipien basierender Modelle bis hin zur Auswertung von Datensammlungen reichen;
 - .2 auf Analysen beruhen, die bewährte und akzeptierte Technologie nutzen;
 - .3 auf klaren qualitativen und quantitativen Kriterien beruhen, wobei die quantitativen vorzuziehen sind; und
 - .4 prüfen, ob derzeit bekannte Versagensformen und -ursachen abgedeckt werden;
 - .5 nach Maßgabe der IMO von unabhängigen Auditoren und/oder zuständigen Organen der IMO überprüft werden.
- 16 Der Entwickler der zu betrachtenden Vorschriften/Regeln ist verantwortlich für die Durchführung einer Analyse, die nachweist, dass die Vorschriften/Regeln den funktionalen Anforderungen, die sie abdecken sollen, gerecht werden.

Vorschriften und Regeln für Schiffe (Stufe IV)

- 17 Vorschriften und Regeln für Schiffe sind die detaillierten Anforderungen, die von der IMO, nationalen Verwaltungen, und/oder Klassifikationsgesellschaften entwickelt und von nationalen Verwaltungen und/oder Klassifikationsgesellschaften, die als anerkannte Organisationen tätig sind, angewendet werden, um den Zielen und funktionalen Anforderungen gerecht zu werden. Diese detaillierten Anforderungen werden Bestandteil eines Regelwerks auf Basis zielorientierter Schiffbaunormen, sobald ihre Konformität mit den zielorientierten Schiffbaunormen nachgewiesen ist.

Branchenübliche Praxis und Normen (Stufe V)

- 18 Die Regeln/Vorschriften dürfen Industrienormen, Ausführungsbestimmungen sowie Sicherheits- und Qualitätssysteme für Schiffbau, Schiffsbetrieb, Instandhaltung, Ausbildung, Schiffsbesetzung usw. enthalten oder darauf Bezug nehmen. Die Verantwortung für die Rechtfertigung der Angemessenheit solcher branchenüblicher Praxis und Normen, auf die in miteinander zusammenhängenden Vorschriften Bezug genommen wird oder die deren Bestandteil sind, liegt bei demjenigen, der Vorschriften/Regeln einreicht. Diese Rechtfertigung muss Teil des Konformitätsprüfungsverfahrens sein.

Überwachung

- 19 Überwachung ist eine Methode zur Bewertung der Wirksamkeit von Zielen (Stufe I), funktionalen Anforderungen (Stufe II), Vorschriften und Regeln (Stufe IV) und Normen/Praxis (Stufe V) sowie zum Versuch, Risiken zu erkennen, die bei der ursprünglichen Entwicklung der Vorschriften/Regeln nicht beachtet wurden. Um zu überprüfen, ob das mit der Schifffahrt verbundene Risiko so gering gehalten wird, wie es vernünftigerweise durchführbar ist, muss das Regelwerk auf Basis zielorientierter Schiffbaunormen fortlaufend überwacht und systematisch analysiert werden. Der Detaillierungsgrad der Datenaufzeichnung hängt vom zu überwachenden Gegenstand ab.
- 20 Wie in Abbildung 1 dieser Richtlinien dargestellt, wird zwischen zwei Überwachungsverfahren unterschieden:
- .1 die Überwachung der Wirksamkeit einzelner Vorschriften/Regeln; und
 - .2 die Überwachung der Wirksamkeit der Ziele (Stufe I) und der funktionalen Anforderungen (Stufe II).
- 21 Das einzurichtende Überwachungssystem muss auf folgendes gerichtet sein (die Reihenfolge ist keine Wertung der Wichtigkeit):
- .1 Sicherheit der Fahrgäste;
 - .2 Gemeinwohl;
 - .3 Arbeitssicherheit von Seeleuten;
 - .4 Sicherheit des Schiffes;
 - .5 Umweltschutz; und
 - .6 Schutz der Ladung.

- 22 Für beide Verfahren muss die Überwachung Datensammlungen wie z. B. Unfallberichte, Betriebserfahrungen, Unfalluntersuchungen, Berichte über Vorfälle, Berichte über Beinahe-Unfälle, neue wissenschaftliche Erkenntnisse, wie sie in der Branche veröffentlicht werden sowie Risikoanalysen berücksichtigen, ohne darauf beschränkt zu bleiben.
- 23 Die Zuständigkeiten für die Überwachung müssen bezüglich der Überwachungsaufgaben wie folgt zugewiesen werden:
- .1 Stufe I:
 - .1 Überwachung (einschließlich Datensammlung): IMO
 - .2 Analyse: IMO
 - .3 Bewertung: Ausschüsse
 - .2 Stufe II:
 - .1 Überwachung (einschließlich Datensammlung): Unterausschüsse
 - .2 Analyse: Unterausschüsse
 - .3 Bewertung: Unterausschüsse
 - .3 Stufe IV:
 - .1 Vorschriften: Überwachung (einschließlich Datensammlung) und Analyse durch den Ersteller der Vorschrift, Bewertung durch den Ersteller der Vorschrift unter Aufsicht der IMO
 - .2 Anforderungen: Überwachung und Analyse durch IMO-Unterausschüsse, Bewertung durch IMO-Unterausschüsse, Ersteller der Vorschrift.
- 24 Die für die Überwachung und Analyse verantwortliche(n) Organisation(en) ist (sind) auch für die Entwicklung und Aktualisierung der Form der Berichte zuständig.

definiert sind, sind so zu verstehen, wie sie in den relevanten Übereinkommen definiert sind.

Anwendung

...

Ziele

Das Ziel dieses Codes ist ...

Funktionale Anforderungen

Zur Erreichung seines Ziels enthält dieser Code ...

Regel A-1

Ziele

Das Ziel dieser Regel ist es, dafür zu sorgen, dass ...

Funktionale Anforderungen

Zur Erreichung der oben genannten Ziele ... die folgenden funktionalen Anforderungen ...:

.1 Sorge für ...;

.2 Sorge für ...;

Regeln/Anforderungen

...

Regel A-2

Ziele

Das Ziel dieser Regel ist es, dafür zu sorgen, dass ...

Funktionale Anforderungen

Zur Erreichung der oben genannten Ziele ... die folgenden funktionalen Anforderungen ...:

.1 Sorge für ...;

.2 Sorge für ...;

Regeln/Anforderungen

...

Regel A-3

Ziele

Das Ziel dieser Regel ist es, dafür zu sorgen, dass ...

usw.

Anhang

Ein Beispiel für den Aufbau zielorientierter Regeln

Präambel

- 1 Der internationale Code für ...
- 2 Dieser Code wurde entwickelt ...
- 3 Verweis auf die Beziehung zu anderen relevanten Codes/Normen

Allgemeines

...

Einleitung

Dieser Teil des Codes enthält ...

Begriffsbestimmungen

Im Sinne des Codes haben die verwendeten Ausdrücke, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben ist, die in den folgenden Absätzen festgesetzte Bedeutung. Ausdrücke, die im Code verwendet werden, nicht aber

(VkBl. 2013 S. 1212)

Nr. 234 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1398 „Einheitliche Interpretation der SOLAS Regel II-1/29“

Hamburg, den 18. November 2013
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1398, „Einheitliche Interpretation der SOLAS Regel II-1/29“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Circ.1398
10. Juni 2011

Einheitliche Interpretation der SOLAS-Regel II-1/29

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss genehmigte auf seiner neunundachtzigsten Sitzung (11. bis 20. Mai) in Befolgung einer vom Unterausschuss für Schiffsentwurf und Ausrüstung auf seiner vierundfünfzigsten Sitzung gegebenen Empfehlung die anliegende einheitliche Interpretation zur mechanischen, hydraulischen und elektrischen Unabhängigkeit sowie zur Störungsmeldung und zum Systemverhalten von Ruder-Steuerungssystemen, in der Absicht, eine einheitliche Vorgehensweise bei der Anwendung der Bestimmungen der SOLAS-Regel II-1/29 sicherzustellen.
- 2 Mitgliedsregierungen sind aufgefordert, die anliegende Interpretation ab dem 20. Mai 2011 zu nutzen, wenn sie die einschlägigen Bestimmungen der SOLAS-Regel II-1/29 anwenden und alle betroffenen Parteien darauf aufmerksam zu machen.

ANLAGE

Mechanische, hydraulische und elektrische Unabhängigkeit sowie Störungsmeldung und Systemverhalten von Ruder-Steuerungssystemen

1 Umfang

Die Interpretation bezieht sich auf Steuerungssysteme der Ruderanlage, wie sie in SOLAS-Regel II-1/3.1 definiert sind, für die von der Brücke aus bedienbare Haupt- und Hilfsruderanlage, für die SOLAS zwei voneinander unabhängige Steuerungssysteme der Ruderanlage fordert (SOLAS

Kapitel II-1, Regeln 29.6.1, 29.7.2, 29.7.3, 29.15 und 29.16).

SOLAS Kapitel II-1, Regel 29.6.1 lautet:

„Hat die Hauptruderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten, so braucht eine Hilfsruderanlage nicht eingebaut zu werden, sofern

- .1 bei einem Fahrgastschiff die Hauptruderanlage das Ruder auch bei Ausfall einer der Antriebseinheiten entsprechend Absatz 3.2 betätigen kann;
- .2 bei einem Frachtschiff die Hauptruderanlage das Ruder bei Betrieb aller Antriebseinheiten entsprechend Absatz 3.2 betätigen kann; und
- .3 die Hauptruderanlage so eingerichtet ist, dass bei einem einzigen Ausfall in ihrem Rohrleitungssystem oder in einer der Antriebseinheiten der Fehler isoliert werden kann, so dass die Steuerfähigkeit aufrechterhalten oder rasch wiedergewonnen werden kann.“

SOLAS Kapitel II-1, Regel 29.7.2 und 7.3 lauten:

- „7 Die Steuerung der Ruderanlage erfolgt:
 - .2 wenn die Hauptruderanlage nach Absatz 6 angeordnet ist, durch zwei unabhängige Steuerungssysteme, die beide von der Kommandobrücke aus bedient werden können. Dies erfordert keine Duplizierung des Steuerrads oder des Steuerhebels. Wenn das Steuerungssystem aus einem hydraulischen Telemotor besteht, braucht kein zweites unabhängiges System eingebaut zu werden, ausgenommen bei einem Tankschiff, Chemikalienschiff oder Gastankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 10 000 und mehr; und
 - .3 bei der Hilfsruderanlage im Rudermaschinenraum, und wenn ein Kraftantrieb vorhanden ist, muss sie auch von der Kommandobrücke aus bedient werden können und vom Steuerungssystem für die Hauptruderanlage unabhängig sein.“

SOLAS Kapitel II-1, Regel 29.15 und 16 lauten:

- „15 Bei jedem Tankschiff, Chemikalienschiff oder Gastankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 10 000 und mehr und bei jedem anderen Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 70 000 und mehr muss die Hauptruderanlage zwei oder mehr gleichartige Kraftantriebseinheiten umfassen, die Absatz 6 entsprechen.
- 16 Jedes Tankschiff, Chemikalienschiff oder Gastankschiff mit einer Bruttoreumzahl von 10 000 und mehr muss vorbehaltlich des Absatzes 17 folgende Bedingungen erfüllen
 - .1 Die Hauptruderanlage muss so beschaffen sein, dass bei einem Verlust der Steuerfähigkeit aufgrund eines einzigen Ausfalls in einem Teil eines der Kraftantriebssysteme der Hauptruderanlage – mit Ausnahme der Ruderpinne, des Quadranten oder der Teile, die demselben

Zweck dienen, oder im Fall eines Blockierens der Ruderantriebe – die Steuerungsmöglichkeit in höchstens 45 Sekunden nach Verlust eines Kraftantriebssystems wiederhergestellt werden kann;

.2 *die Hauptruderanlage umfasst entweder:*

.2.1 *zwei unabhängige und getrennte Kraftantriebssysteme, von denen jedes in der Lage ist, die Anforderungen des Absatzes 3.2 zu erfüllen, oder*

.2.2 *mindestens zwei gleichartige Kraftantriebssysteme, die bei normalem Betrieb gleichzeitig arbeiten und in der Lage sind, den Anforderungen des Absatzes 3.2 zu entsprechen. Wenn es zur Erfüllung dieser Anforderungen notwendig ist, müssen Verbindungen zwischen den hydraulischen Kraftantriebssystemen hergestellt werden. Ein Verlust von Hydrauliköl aus einem System muss sich feststellen lassen, und das fehlerhafte System muss selbsttätig isoliert werden, so dass das oder die anderen Antriebssysteme voll betriebsfähig bleiben;*

.3 *andere als hydraulische Ruderanlagen müssen gleichwertig sein.“*

Die Anforderungen von SOLAS Kapitel II-1, Regeln 3.1, 3.3, 3.13 und 29 sowie der IEC Veröffentlichung 60092-204 – Elektrischer und hydraulischer Ruderantrieb (1987) wurden insoweit berücksichtigt, wie sie Anforderungen für die Unabhängigkeit der Steuerungssysteme enthalten.

2 Grundlegende Anforderungen

2.1 Es müssen zwei voneinander unabhängige Steuerungssysteme der Ruderanlage vorgesehen und so angeordnet werden, dass eine mechanische oder elektrische Störung in einem der beiden das andere nicht betriebsunfähig macht.

2.2 Der Ausdruck „Steuerungssystem der Ruderanlage“, wie er im SOLAS Kapitel II-1, Teil A, Regel 3.1 definiert ist, muss verstanden werden als „Ruder-Steuerungssystem“, das die „für die Steuerung des Kraftantriebssystems der Ruderanlage erforderlichen Einrichtungen“ umfasst.

3 Trennung von Steuersystemen sowie von Bauteilen

3.1 Allgemeines

In Einheiten, Steuerkästen, Schalttafeln oder Brückenkonsolen installierte Kabel, Anschlüsse und die Bauteile für doppelte Steuerungssysteme der Ruderanlage müssen voneinander getrennt werden, soweit dies durchführbar ist. Wo eine physische Trennung undurchführbar ist, darf die Trennung mittels einer feuerhemmenden Platte erreicht werden.

3.2 Steuerrad oder Steuerhebel

Alle elektrischen Bauteile des Steuerungssystems der Ruderanlage müssen doppelt vorhanden sein. Dies erfordert nicht, dass das Steuerrad oder der Steuerhebel doppelt vorhanden ist.

3.3 Wahlschalter für die Steuerungsart

Falls ein gemeinsamer Schalter (einachsiger Schalter) zur Wahl der Steuerungsart für beide Steuerungssysteme der Ruderanlage verwendet wird, müssen die Anschlüsse für die Schaltkreise der Steuerungssysteme entsprechend geteilt und voneinander durch eine isolierende Platte oder einen Luftspalt getrennt werden.

3.4 Verstärker für die Wegsteuerung

Im Falle einer doppelten Wegsteuerung (siehe Anhang, Beispiel 2) müssen die Verstärker so ausgelegt und gespeist werden, dass sie elektrisch und mechanisch voneinander getrennt sind. Im Falle einer Zeit- und einer Wegsteuerung muss sichergestellt werden, dass die Verstärker für die Wegsteuerung selektiv abgesichert werden (siehe Anhang, Beispiel 3).

3.5 Zusätzliche Steuerungssysteme

Steuerelemente für zusätzliche Steuerungssysteme, z. B. Steuerhebel oder Selbststeuer, müssen für eine Trennung aller Pole ausgelegt werden (siehe Anhang, Beispiele 1, 2 und 3).

3.6 Ruderlagengeber und Endlagenschalter

Die Ruderlagengeber und Endlagenschalter für die Steuerungssysteme der Ruderanlage müssen, sofern vorhanden, elektrisch voneinander getrennt sein und mechanisch getrennt mit dem Ruderschiff oder dem Antrieb verbunden sein.

3.7 Bauteile der Hydrauliksteuerung

3.7.1 Bauteile des Hydrauliksystems in den Kraftantriebs- oder hydraulischen Servosystemen, die die Kraftantriebssysteme der Ruderanlage steuern (z. B. Solenoid-Ventile, Magnetventile) müssen als Teil des Steuerungssystems der Ruderanlage betrachtet und doppelt sowie voneinander getrennt angeordnet werden.

3.7.2 Bauteile des Hydrauliksystems im Steuerungssystem der Ruderanlage, die Teil eines Kraftantriebs sind, dürfen als doppelt vorhanden und voneinander getrennt angeordnet betrachtet werden, wenn zwei oder mehr voneinander getrennte Kraftantriebe vorhanden sind und die Rohrleitungen zu jedem Kraftantrieb abgetrennt werden können.

4 Störungsmeldung und Systemverhalten bei Störungen von Steuerungssystemen

4.1 Störungsmeldung

4.1.1 Die wahrscheinlichsten Störungen, die verminderte oder fehlerhafte Systemleistung verursachen können, müssen gemeldet werden, wobei mindestens die Folgenden berücksichtigt werden müssen:

- .1 Störung der Energieversorgung;
- .2 Schleifenstörungen in geschlossenen Regelkreisen, sowohl Befehls-, als auch Rückmeldeschleifen (üblicherweise Kurzschluss, unterbrochene Anschlüsse und Erdungsfehler);
- .3 falls programmierbare elektronische Systeme verwendet werden:
 - .1 Fehler bei der Datenübertragung; und

- .2 Störungen in der Rechnerhardware und -software; und
- .4 hydraulische Blockierung infolge eines durch das Steuerrad oder den Steuerhebel gegebenen Befehls.

4.1.2 Alle erkannten Störungen müssen einen akustischen und optischen Alarm auf der Brücke auslösen. Vor hydraulischer Blockierung muss immer unabhängig gewarnt werden, sofern nicht die Systemauslegung ein manuelles Eingreifen unnötig macht.

Hinweis: „Hydraulische Blockierung“ schließt alle Situationen ein, in denen zwei (üblicherweise gleiche) Hydrauliksysteme in solcher Weise gegeneinander arbeiten, dass ein Verlust der Steuerfähigkeit eintreten kann. Sie kann entweder durch gegeneinander wirkenden Druck in den beiden Hydrauliksystemen verursacht werden oder durch hydraulischen „Bypass“, der bedeutet, dass die Systeme sich gegenseitig Undichtigkeiten zufügen und auf beiden Seiten Druckabfall hervorrufen oder den Druckaufbau verhindern.

4.1.3 Alternativ zu 4.1.1.2 und 4.1.1.3 müssen, abhängig von der Rudercharakteristik, kritische Abweichungen zwischen Ruderbefehl und -reaktion optisch und akustisch als Alarm für eine Störung der Ruderanlage auf der Brücke angezeigt werden.

4.1.4 Die folgenden Parameter müssen überwacht werden:

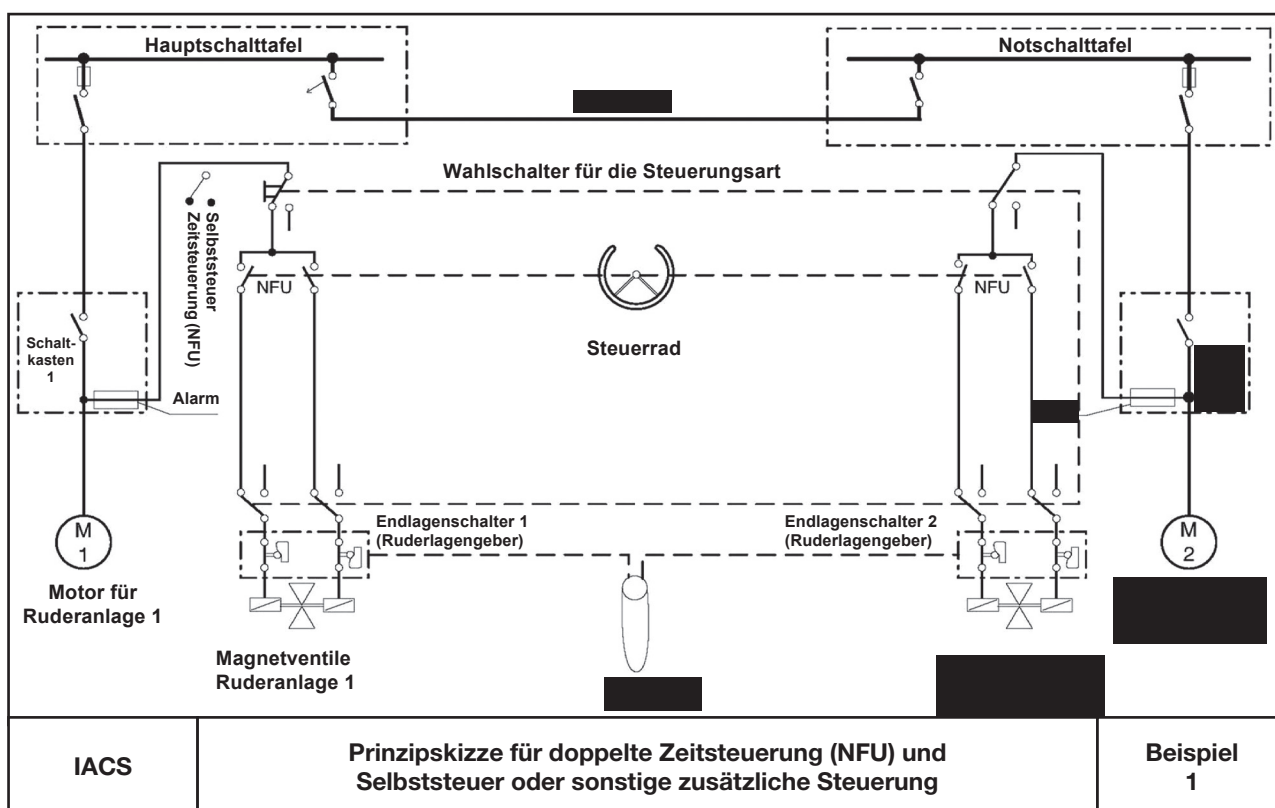
- .1 Richtung: Die tatsächliche Ruderlage folgt dem vorgegebenen Wert.
- .2 Verzögerung: Die tatsächliche Ruderlage erreicht die vorgegebene Lage innerhalb eines akzeptablen Zeitrahmens.
- .3 Genauigkeit: Die Abweichung der tatsächlichen Endlage vom vorgegebenen Wert muss innerhalb der bei der Auslegung vorgesehenen Toleranzen liegen.

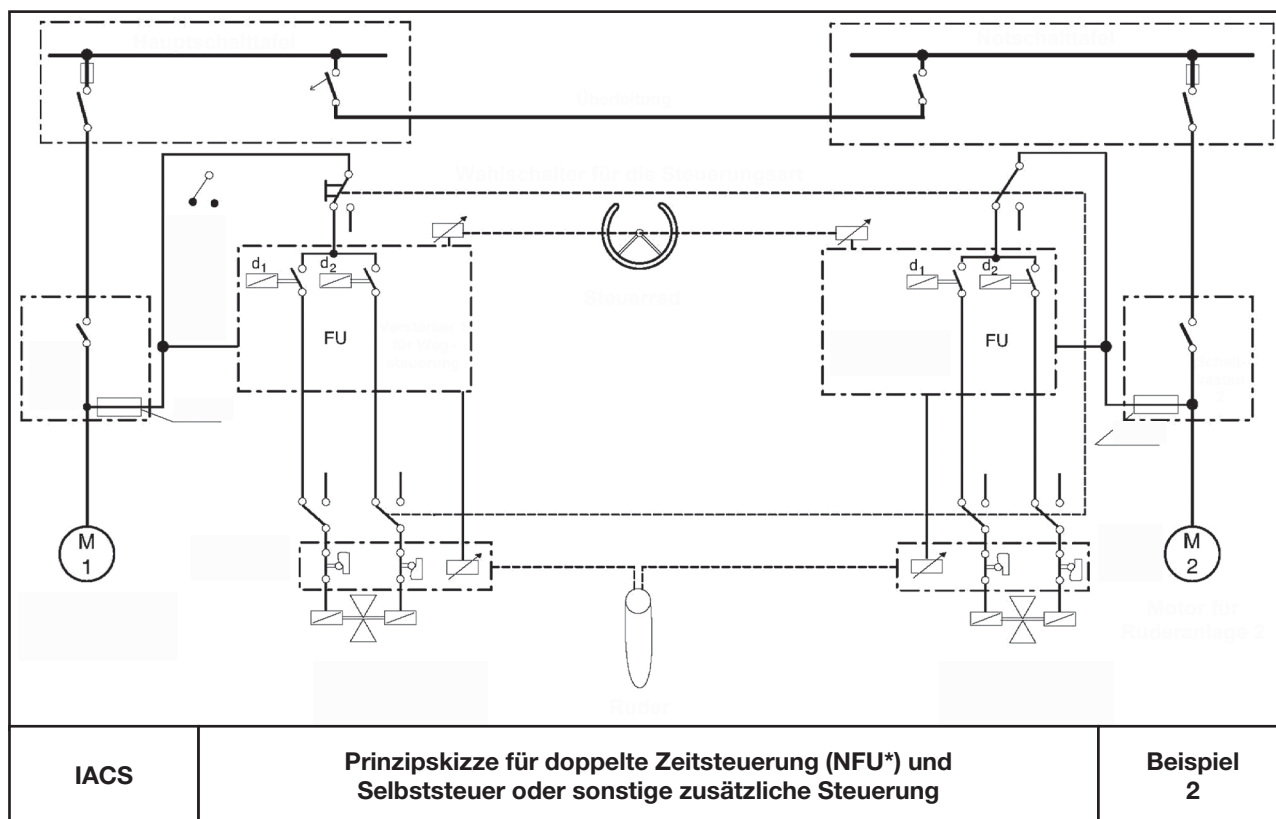
4.2 Systemverhalten bei einer Störung

Störungen, die mit der größten Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, z.B. Energieverlust oder Schleifenstörung, dürfen nur zu dem am wenigsten kritischen aller möglichen neuen Zustände führen.

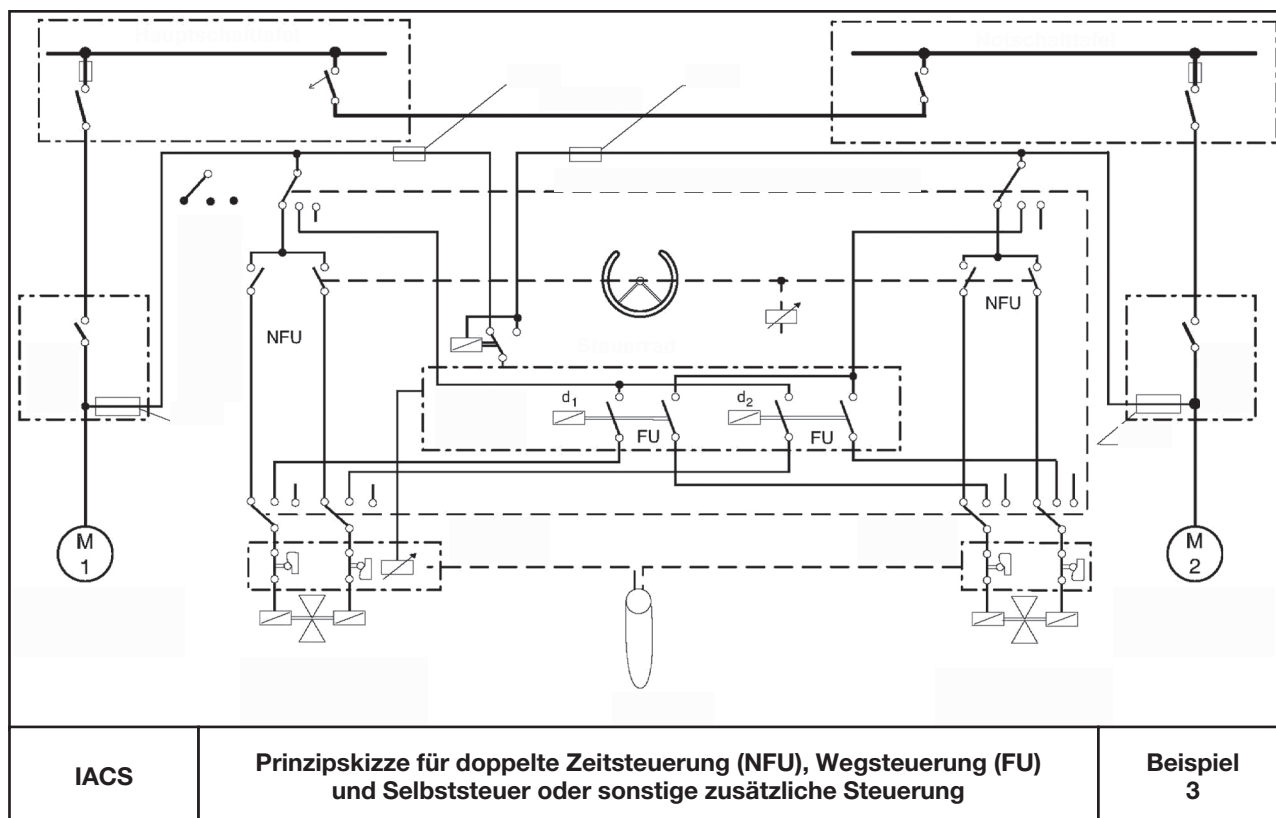
Anhang

Die folgenden Beispiele 1, 2 und 3, die als Grundaussführungen betrachtet werden können, müssen in Betracht gezogen werden.





* Fehler im engl. Original, es müsste heißen: doppelte Wegsteuerung (FU)



Nr. 235 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1447 „Richtlinien für die Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser“

Hamburg, den 19. November 2013
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1447, „Richtlinien für die Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1447
vom 14. Dezember 2012

**RICHTLINIEN FÜR DIE ERARBEITUNG
VON PLÄNEN UND VERFAHREN FÜR DAS BERGEN
VON PERSONEN AUS DEM WASSER**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundneunzigsten Tagung (26. bis 30. November 2012) den in der Anlage wiedergegebenen *Richtlinien für die Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser* mit dem Ziel zugestimmt, eine zusätzliche Anleitung zur Anwendung der Vorschrift in Regel III/17-1 SOLAS zur Verfügung zu stellen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Richtlinien allen interessierten Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

ANLAGE

**RICHTLINIEN FÜR DIE ERARBEITUNG
VON PLÄNEN UND VERFAHREN FÜR DAS BERGEN
VON PERSONEN AUS DEM WASSER**

1 Allgemeines

- 1.1 Rettungsmittel und andere an Bord mitgeführte Ausrüstung können eingesetzt werden, um Personen aus dem Wasser zu bergen, selbst wenn dieses den Einsatz solcher Ausrüstung auf unkonventionelle Art erforderlich machen kann.
- 1.2 Diese Richtlinien müssen im Zusammenhang mit dem *Leitfaden für Techniken des Bergens von Personen* (Rundschreiben MSC.1/1182) und dem *Leitfaden für*

das Überleben in kaltem Wasser (Rundschreiben MSC.1/1185/Rev.1) gelesen werden.

- 1.3 Besonders der *Leitfaden für Techniken des Bergens von Personen* (Rundschreiben MSC.1/1182) bietet eine Anzahl von Beispielen, wie bestimmte Arten von Ausrüstung eingesetzt werden können, um Personen aus dem Wasser zu bergen, und auch für die Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser verwendet werden können.
- 1.4 Die Einleitung oder Fortführung von Bergungsarbeiten muss entsprechend den Vorschriften der Regel III/17-1 SOLAS im Ermessen des Kapitäns des bergenden Schiffes liegen.
- 1.5 Die Pläne und Verfahren sind als Teil des Programms für Vorbereitung auf Notfallsituationen anzusehen, der nach Abschnitt 8 Teil A des Internationalen Codes für sichere Schiffsbetriebsführung (ISM-Code) vorgeschrieben ist.

2 Themen, die bei der Erarbeitung von Plänen und Verfahren zu berücksichtigen sind

- 2.1 Bei der Erarbeitung von Plänen und Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser einschließlich der zum Einsatz vorgesehenen Ausrüstung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verhältnisse und der schiffsspezifischen Eigenschaften ist eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen und zu dokumentieren.
- 2.2 Die Pläne und Verfahren zum Bergen sollen die Übernahme von Personen aus dem Wasser auf das Schiff erleichtern, während die Verletzungsgefahr durch Zusammenprall mit der Schiffseite oder anderen Konstruktionsteilen einschließlich der Bergungseinrichtungen selbst auf ein Minimum herabgesetzt wird.
- 2.3 Soweit praktisch durchführbar, müssen die Bergungsverfahren für das Bergen von Personen eine waagerechte oder nahezu waagerechte Lage („Deck-Liegestuhl“) vorsehen. Wenn immer möglich, ist die Bergung in einer senkrechten Position zu vermeiden, da Herzstillstand bei unterkühlten Verletzten riskiert wird (auf den *Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser* (Rundschreiben MSC.1/1185/Rev.1) wird verwiesen).
- 2.4 Falls mitgeführt, müssen zweckbestimmte Einholvorrichtungen mit der maximalen Personenzahl, die sie aufnehmen können, deutlich gekennzeichnet sein; dabei ist ein Gewicht von 82,5 kg je Person zu Grunde zu legen.
- 2.5 Bergungsarbeiten müssen an einer Stelle durchgeführt werden, die frei vom Schiffspropeller ist und, soweit praktisch durchführbar, sich innerhalb des parallelen Mittelschiffsabschnitts befindet.
- 2.6 In dem Bereich, wo die Bergungsarbeit durchgeführt wird, muss eine Beleuchtungsquelle und, soweit erforderlich, eine Energiequelle verfügbar sein.
- 2.7 Schiffsspezifische Verfahren für das Bergen von Personen aus dem Wasser müssen die erwarteten Verhältnisse, unter denen eine Bergungsarbeit ohne Versachung einer übermäßigen Gefahr für das Schiff und die Schiffsbesatzung durchgeführt werden kann,

angeben; dabei sind zu berücksichtigen, aber sie sind nicht zu beschränken auf:

- .1 Manövrierfähigkeit des Schiffes,
- .2 Freibord des Schiffes,
- .3 Stellen auf dem Schiff, an denen Schiffbrüchige geborgen werden können,
- .4 Eigenschaften und Einschränkungen der Ausrüstung, die für die Verwendung bei Bergungsarbeit vorgesehen sind,
- .5 verfügbare Besatzungsmitglieder und persönliche Schutzausrüstung (PPE),
- .6 Windstärke, Richtung und Gischt,
- .7 signifikante Wellenhöhe (H_s),
- .8 Wellenperiode,
- .9 Dünung, und
- .10 Sicherung der Seefahrt.

3 Befähigung und Einarbeitung

Mit Übungen ist sicherzustellen, dass die Besatzung mit den Plänen, den Verfahren und der Ausrüstung für das Bergen von Personen aus dem Wasser vertraut ist. Solche Übungen können im Zusammenhang mit routinemäßigen Mann-über-Bord-Übungen durchgeführt werden.

(VkBl. 2013 S. 1220)
