

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

41. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Januar 1987

Heft 2

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl 1987	Seite
Straßenverkehr			
13	22. 12. 1986	Änderung des Fahrpersonalrechts im Straßenverkehr.....	74
14	29. 12. 1986	Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.....	79
15	15. 1. 1987	Sechste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.....	80
16	15. 1. 1987	Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Übermittlung von Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2 c Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (Datenübermittlungsvorschrift Fahrerlaubnis auf Probe – DÜVF aP).....	88
17	15. 1. 1987	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 13 bis 13d StVZO.....	106
18	9. 1. 1987	Bekanntmachung Nr. 2/87 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes.....	107
Binnenschifffahrt			
19	2. 1. 1987	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschiffahrtspolizeiverordnung über – Beförderung von Containern (§ 1.07 Nr. 3) – Sprechfunk (§ 4.05 Nr. 3) – Kleinfahrzeuge (§ 6.02 Nr. 2) – Radarfahrt (§ 6.32) – Mindestabstände bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (§ 7.07 Nr. 1).....	113

Nr.	Datum	VkBl 1987	Seite
Binnenschifffahrt			
20	6. 1. 1987	Hinweis; Verordnung Nr. 28/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 12. Dezember 1986.....	114
21	12. 1. 1987	Hinweis; Verordnung Nr. 29/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Dezember 1986.....	114
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
21 a	31. 1. 1987	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
21 b	31. 1. 1987	Aufbietung verllorener Fahrzeugbriefe 120 (001–208)	

Nichtamtlicher Teil

Mitteilungen und Berichte aus Industrie, Handel und Organisationen der Verkehrswirtschaft	115
---	-----

Beilagenhinweis:

Der heutigen Ausgabe unserer Zeitschrift ist eine Verlagsbeilage beigelegt. Wir bitten um freundliche Beachtung.

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 13 Änderung des Fahrpersonalrechts im Straßenverkehr

Bonn, den 22. Dezember 1986
StV 15/23.63.28-04

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. Das Zweite Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2323),
2. die Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2344),
3. die Begründung zu dem Gesetz und zu der Änderungsverordnung.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seidenstecher

Zweites Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes Vom 8. Dezember 1986

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

Artikel 1

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Oktober 1976 (BGBl. I S. 3045) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In § 2 Nr. 1 werden folgende Bezugnahmen durch nachstehend genannte Bezugnahmen ersetzt:
 - aa) die Bezugnahme auf die „Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 (ABl. EG Nr. L 77 S. 49), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972 (ABl. EG Nr. L 67 S. 11)“ durch die Bezugnahme auf die „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vom 20. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 1)“;
 - bb) Die Bezugnahme auf die „Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1787/73 vom 25. Juni 1973 (ABl. EG Nr. L 181 S. 1)“ durch die Bezugnahme auf die „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 8)“;
 - cc) in Buchstabe a die Bezugnahme auf die „Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70“ durch die Bezugnahme auf die „Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85“;
 - dd) im letzten Halbsatz die Bezugnahme „in den Artikeln 5, 14, 14 a und 18 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und in deren Anhang sowie in den Artikeln 17, 18, 20 und 21 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 und in deren Anhang I“ durch die Bezugnahme „in den Artikeln 5, 13 und 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie in den Artikeln 3, 15, 16 und 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und in deren Anhang I“.
- b) In § 2 Nr. 2 wird die Bezugnahme auf „vom 1. Juli 1970 (Bundesgesetzbl. 1974 II S. 1473)“ durch die Bezugnahme auf „in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 889)“ ersetzt.
2. In § 3 Abs. 2 wird die Bezugnahme auf „Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Bezugnahme auf die „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ ersetzt.
3. In § 4 werden folgende Bezugnahmen durch nachstehend genannte Bezugnahmen ersetzt:
 - a) in Absatz 1 die Bezugnahme auf die „Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70“ durch die Bezugnahme auf die „Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85“;

- b) in Absatz 2 die Bezugnahme auf „§ 87 a Abs. 2 Nr. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes“ durch die Bezugnahme auf „§ 54 a Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes“;
- c) in Absatz 7 die Bezugnahme „des Artikels 14 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70“ durch die Bezugnahme „des Artikels 12 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“.

4. § 7 a erhält folgende Fassung:

„§ 7 a

Ordnungswidrigkeiten

– Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 –

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Fahrer entgegen

- a) Artikel 5 Abs. 1 oder 2 Unterabsatz 1 ein Fahrzeug lenkt, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben,
- b) Artikel 5 Abs. 2 Unterabsatz 2 ein Fahrzeug lenkt, ohne den dort festgesetzten Anforderungen zu entsprechen,
- c) Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, 2, 3 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1, Artikel 8 Abs. 1, 2, 3 oder 6 oder Artikel 9 Unterabsatz 2 die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten nicht einhält,
- d) Artikel 12 Satz 2 Art und Grund einer Abweichung von den Bestimmungen nicht vermerkt oder
- e) Artikel 14 Abs. 5 einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan oder eine Ausfertigung des Linienfahrplans nicht mit sich führt,

2. als Beifahrer oder Schaffner entgegen Artikel 5 Abs. 3 tätig wird, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben oder

3. als Unternehmer entgegen

- a) Artikel 5 Abs. 1, 2 oder 3 einen Fahrer, Beifahrer oder Schaffner einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,
- b) Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, 2, 3 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2, 3 oder 6, auch in Verbindung mit Artikel 15 Abs. 1, nicht dafür sorgt, daß die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten eingehalten werden,
- c) Artikel 14 Abs. 1 einen Linienfahrplan nicht oder entgegen Artikel 14 Abs. 1, 2, 3 oder 4 einen Arbeitszeitplan nicht oder nicht mit dem vorgeschriebenen Inhalt ausarbeitet,
- d) Artikel 14 Abs. 6 Satz 1 den Arbeitszeitplan nicht aufbewahrt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 3 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.“

5. § 7 b erhält folgende Fassung:

„§ 7 b

Ordnungswidrigkeiten

– Zuwiderhandlungen gegen das AETR –

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gegen eine Vorschrift des AETR verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Fahrer

- a) entgegen Artikel 5 Abs. 1, 2 oder 3 ein Fahrzeug lenkt, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben,

- b) entgegen Artikel 6 Abs. 1, 2 Buchstabe a, Abs. 3 oder 4, Artikel 6 a Buchstabe d oder Artikel 7, 8 oder 9 die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten nicht einhält,
- c) entgegen Artikel 10 sich nach Zurücklegen von 450 Kilometern nicht durch einen anderen Fahrer ersetzen läßt,
- d) entgegen Artikel 12 Abs. 1 oder 6 oder den Nummern 11 bis 14, 16, 17, 18 Satz 1 oder Nummern 19 bis 27 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuches im Anhang zu dem AETR die vorgeschriebenen Aufzeichnungen oder Eintragungen nicht, nicht rechtzeitig oder nicht richtig vornimmt, das Kontrollbuch nicht mit sich führt oder nicht vorweist oder entgegen Artikel 6 Abs. 2 Buchstabe b die Regelung der Tagesruhezeit nicht angibt oder,
- e) wenn anstelle eines Kontrollbuches ein Kontrollgerät nach Artikel 12 a Nr. 1 Buchstabe a in Verbindung mit Buchstabe c oder d benutzt wird, entgegen
 - aa) Artikel 12 a Nr. 1 Buchstabe b, e oder f Aufzeichnungen, Eintragungen oder Vermerke nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vornimmt oder vornehmen läßt,
 - bb) Artikel 12 a Nr. 1 Buchstabe g Schaublätter oder Kontrolldokumente nicht mit sich führt oder nicht vorlegt oder
 - cc) Artikel 12 a Nr. 1 Buchstabe h nicht für den ordnungsgemäßen Betrieb oder das Bedienen oder nicht rechtzeitig für die Instandsetzung des Kontrollgeräts sorgt,
- 2. als Beifahrer eine der in Nummer 1 Buchstabe d oder e bezeichneten Handlungen begeht oder
- 3. als Unternehmer
 - a) entgegen Artikel 5 einen Fahrer einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,
 - b) entgegen Artikel 6 Abs. 1, 2 Buchstabe a, Abs. 3 oder 4, Artikel 6 a Buchstabe d oder Artikel 7, 8 oder 9, auch in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1 oder 2 Satz 1, nicht dafür sorgt, daß die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten eingehalten werden,
 - c) entgegen Artikel 10, auch in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1, nicht dafür sorgt, daß der Fahrer von Beginn der Fahrt an von einem anderen Fahrer begleitet wird oder nach Zurücklegung von 450 Kilometern durch einen anderen Fahrer ersetzt wird,
 - d) entgegen Artikel 12 Abs. 6, auch in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 2 Satz 1, oder den Nummern 2, 4 oder 5 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuches im Anhang zu dem AETR das persönliche Kontrollbuch nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder prüft, nicht die Anweisungen für die Führung des Buches gibt oder den Wochenbericht nicht prüft oder nicht unterzeichnet,
 - e) entgegen Artikel 12 Abs. 4 oder 5 oder der Nummer 6 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuches im Anhang zum AETR persönliche Kontrollbücher nicht oder nicht rechtzeitig einzieht, ein Verzeichnis über die verwendeten persönlichen Kontrollbücher nicht führt oder diese oder das Verzeichnis nicht aufbewahrt oder nicht auf Verlangen aushändigt oder
 - f) wenn anstelle eines Kontrollbuches ein Kontrollgerät nach Artikel 12 a Nr. 1 Buchstabe a in Verbindung mit Buchstabe c oder d benutzt wird, entgegen Artikel 12 a Abs. 3 die Schaublätter oder die sonstigen Kontrollblätter nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe b und c und Nr. 3 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.“

6. § 7 c erhält folgende Fassung:

„§ 7 c

Ordnungswidrigkeiten

– Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 –

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Unternehmer oder Fahrer

- a) entgegen Artikel 3 Abs. 1 das Kontrollgerät nicht benutzt,
- b) nicht Kontrollgeräte oder Schaublätter verwendet, die nach den Artikeln 5 und 6 genehmigt und mit einem Prüfzeichen versehen sind,
- c) entgegen Artikel 13 nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren und die richtige Verwendung des Geräts sorgt oder
- d) entgegen Artikel 16 Abs. 1 Unterabsatz 2 eine Reparatur nicht unterwegs vornehmen läßt,

2. als Unternehmer entgegen

- a) Artikel 3 Abs. 1 das Kontrollgerät nicht einbauen läßt,
- b) Artikel 14 Abs. 1 den Fahrern nicht die dort vorgeschriebenen Schaublätter aushändigt,
- c) Artikel 14 Abs. 2 Satz 1 die Schaublätter nicht aufbewahrt oder sie entgegen Artikel 14 Abs. 2 Satz 2 nicht vorlegt oder nicht aushändigt oder
- d) Artikel 16 Abs. 1 Unterabsatz 1 eine Reparatur nicht durchführen läßt,

3. als Fahrer entgegen

- a) Artikel 15 Abs. 1 oder 2 Unterabsatz 1 Schaublätter verwendet,
- b) Artikel 15 Abs. 2 Unterabsatz 2 oder 3, Abs. 3 oder 5 oder Artikel 16 Abs. 2 die vorgeschriebenen Aufzeichnungen oder Eintragungen nicht, nicht vollständig oder nicht richtig vornimmt oder durch das Kontrollgerät vornehmen läßt oder
- c) Artikel 15 Abs. 7 ein Schaublatt nicht vorlegt,

4. als Inhaber einer Werkstatt oder als Installateur Kontrollgeräte entgegen Artikel 12 Abs. 1, 2 Satz 1 oder Abs. 4 oder entgegen den Vorschriften des Anhangs I zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einbaut, repariert oder plombiert oder dies nicht bescheinigt oder

5. Kontrollgeräte oder Schaublätter gewerbsmäßig feilhält oder verwendet, die nicht nach Artikel 5 und 6 genehmigt und mit einem Prüfzeichen versehen sind.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstaben a und b, Nr. 2 Buchstabe a und Nr. 5 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 5 können Kontrollgeräte oder Schaublätter, auf die sich die Ordnungswidrigkeit bezieht, eingezogen werden.“

7. In § 8 Abs. 3 wird die Bezugnahme „§ 7 c Abs. 1 Nr. 2“ durch die Bezugnahme „§ 7 c Abs. 1 Nr. 5“ ersetzt.

8. Nach § 8 wird eingefügt:

„§ 8 a

Übergangsregelung

§ 7 a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe e, Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 2 in der bis zum 28. September 1986 geltenden Fassung ist bis zum 31. Dezember 1989 weiter anzuwenden auf Fahrzeuge und Fahrer, die im grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr eingesetzt werden, soweit die Fahrzeuge nicht mit einem gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwendeten Kontrollgerät ausgestattet sind.“

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Fahrpersonalgesetzes in der vom 18. Dezember 1986 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Das bevorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 8. Dezember 1986

Der Bundespräsident
Weizsäcker
Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl
Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger
Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung
Norbert Blüm

**Verordnung
zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften
Vom 9. Dezember 1986**

Auf Grund des § 2 Nr. 1 Buchstabe a und b, Nr. 2 Buchstabe a und b sowie Nr. 3 des Fahrpersonalgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Oktober 1976 (BGBl. I S. 3045), der durch das Gesetz vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2323) geändert worden ist, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791, geändert durch Artikel 4 Abs. 2 der Verordnung vom 28. Oktober 1971 (BGBl. I S. 1729)), wird wie folgt geändert:

1. Die Verordnung erhält folgende neue Überschrift:
„Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung — FPersV)“.
2. Folgende Bezugnahmen durch werden nachstehend genannte Bezugnahmen ersetzt:
 - a) in § 1 Abs. 1 die Bezugnahme „Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 77 S. 49 vom 29. März 1969)“ durch die Bezugnahme „Artikel 12 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 889)“ und die Bezugnahme „dem Muster der Anlage“ durch die Bezugnahme „dem Muster des Anhangs zum AETR“;
 - b) in § 1 Abs. 4 in der Klammer die Bezugnahme „Artikel 1 Nr. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Bezugnahme „Artikel 1 Buchstabe k des AETR“;
 - c) in § 2 die Bezugnahme „Artikel 14 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Bezugnahme „Artikel 12 Abs. 4 AETR“;
 - d) in § 3 Abs. 2 Satz 1 die Bezugnahme „des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Bezugnahme „des Artikels 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vom 20. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 1)“;
 - e) in § 3 Abs. 2 Satz 2 die Bezugnahme „Artikel 14 Abs. 7 der Verordnung“ durch die Bezugnahme „Artikel 12 Abs. 4 des AETR“;
 - f) in § 5 Abs. 1 die Bezugnahme „außerhalb des Geltungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 zugelassen sind,

jedoch der Verordnung unterliegen“ durch die Bezugnahme „außerhalb des Geltungsbereiches des AETR oder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen sind, jedoch dem AETR oder § 15a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung unterliegen“.

3. In § 1 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt und im bisherigen Satz 2 wird das Wort „Sie“ durch die Worte „Die Kontrollbücher“ ersetzt:

„Für die Aufzeichnung der Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs gilt die erste Variante gemäß Nummer 15 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs.“

4. Die §§ 4, 7, 8 und 10 Abs. 2 sowie die Anlage zur Verordnung werden aufgehoben.

Artikel 2

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193; 1975 I S. 848) zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Juli 1986 (BGBl. I S. 1021), wird wie folgt geändert:

1. § 15 a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Zahlen „8“ und „9“ durch die Zahlen „9“ und „10“ und die Worte „in der gesamten Woche nicht länger als 48 Stunden (Wochenlenkzeit)“ durch die Worte „innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen nicht länger als 90 Stunden“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 77 S. 49 vom 29. März 1969)“ ersetzt durch die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vom 20. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 1).“

- b) In Absatz 2 Satz 1 wird die Nummer 1 insgesamt sowie die Zahl „2.“ gestrichen.

- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „von 4 Stunden, bei Kraftomnibussen im Linienverkehr jeweils spätestens nach einer Lenkzeit“ und nach den Worten „von 4½ Stunden“ das Komma gestrichen sowie die Zahl „30“ durch die Zahl „45“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Worte „zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei“ gestrichen und die Zahl „30“ durch die Zahl „45“ ersetzt.

cc) In Satz 3 wird die Bezugnahme „Artikel 8 Abs. 3 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Bezugnahme „Artikel 7 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ ersetzt.

- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Vor Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Abweichend von Absatz 3 haben Führer von Kraftomnibussen im Linienverkehr bei einer Linienlänge bis zu 50 km nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden die Lenkung für mindestens 30 zusammenhängende Minuten zu unterbrechen. Diese Unterbrechung kann unter den in Absatz 3 Sätze 2 und 3 genannten Voraussetzungen durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden.“

- bb) Im bisherigen Satz 1 wird der erste Halbsatz wie folgt gefaßt:

„Dies gilt nicht für die Führer von Kraftomnibussen im Linienverkehr mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km, . . .“.

- e) In Absatz 6 wird das Wort „Wochenlenkzeit“ durch die Worte „Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen“ ersetzt.

f) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 erster Halbsatz werden die Worte „und Beifahrer“ gestrichen und die Textstelle „nach dem Muster der Anlage zur Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 514/72 vom 28. Februar 1972 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 67 vom 20. März 1972) oder nach dem Muster der Anlage zu § 1 der Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791)“ durch die Textstelle „nach dem Muster des Anhangs zu dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 889)“ ersetzt.

bb) In Satz 1 zweiter Halbsatz wird nach den Worten „dies gilt nicht“ folgender Text eingefügt:

„für Kraftfahrzeuge, bei denen nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 8) ein Kontrollgerät eingebaut und benutzt werden muß, sowie“.

cc) In Satz 2 werden die Worte „den Mustern“ durch die Worte „dem Muster“ ersetzt.

dd) In Satz 3 wird die Angabe „Artikel 14 Abs. 1, 6, 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und die §§ 1 bis 3 und § 6 der Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69“ durch die Angabe „Artikel 12 Abs. 1, 4 und 5 des AETR und die §§ 1 bis 3 und § 6 der Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2344),“ ersetzt.

ee) Satz 4 wird gestrichen.

g) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 2 werden die Worte „und Beifahrer“ gestrichen.

bb) Satz 5 erhält folgende Fassung:

„Kraftfahrzeugführer haben die Arbeitszeitanzeige nach Satz 1 für den laufenden Kalendertag und für die beiden unmittelbar vorhergehenden Kalendertage mitzuführen sowie zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.“

2. In § 19 Abs. 1 Satz 1 wird die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (ABl. EG vom 19. November 1979 S. 17),“ durch die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8)“ ersetzt.

3. § 57 a Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (ABl. EG vom 19. November 1979 S. 17),“ durch die Bezugnahme „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8)“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird die Bezugnahme „nach den Artikeln 15 bis 18 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70“ durch die Bezugnahme „nach den Artikeln 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt.

4. § 57 b Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Bezugnahme „nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 (ABl. EG Nr. L 164 S. 1)“ wird durch die Bezugnahme „nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 (ABl. EG Nr. L 370 S. 8)“ ersetzt.

b) Die Bezugnahme „nach § 6 der Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 22. August

1969 (BGBl. I S. 1307, 1791)“ wird durch die Bezugnahme „nach der Fahrpersonalverordnung“ ersetzt.

5. § 69 a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 7 werden die Worte „oder die Wochenlenkzeit“ durch die Worte „oder die Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen“ ersetzt.

b) Absatz 1 Nr. 8 erhält folgende Fassung:

„8. als Halter eines Kraftfahrzeugs entgegen § 15 a Abs. 6 eine Überschreitung der Tageslenkzeit oder der Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen, einen Verstoß gegen die Lenkzeitunterbrechungen oder Mindestruhezeiten anordnet oder zuläßt oder als Arbeitgeber entgegen § 15 a Abs. 7 Satz 3 in Verbindung mit Artikel 12 Abs. 4 des AETR und § 2 der Fahrpersonalverordnung das ausgehändigte Kontrollbuch nicht registriert, entgegen § 15 a Abs. 8 Satz 2 eine ausreichende Anzahl Schaublätter nicht aushändigt oder entgegen § 15 a Abs. 8 Satz 6 Schaublätter nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt.“

c) In Absatz 3 Nr. 25 a wird die Bezugnahme „nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970“ durch die Bezugnahme „nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt.

d) In Absatz 5 Nr. 6 a wird die Bezugnahme „mit Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970“ durch die Bezugnahme „mit Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt.

6. § 69 b wird aufgehoben.

Artikel 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 9 des Fahrpersonalgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
Bonn, den 9. Dezember 1986

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Begründung**I. Allgemeines**

Das Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FPersG) vom 27. 10. 1976 (BGBl. I S. 3046) enthält u. a.:

- Ermächtigungsnormen zum Erlass von Rechtsverordnungen zur Durchführung der EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr,
- Vorschriften zur Überwachung der EG-Sozialvorschriften und
- Vorschriften über die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die EG-Sozialvorschriften.

Dementsprechend enthält das Fahrpersonalgesetz zahlreiche Bezugnahmen auf die Vorschriften der Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70. Gemäß den Beschlüssen des EG-Rates vom 20. 12. 1985 werden diese Verordnungen jedoch durch entsprechende, neugefaßte Verordnungen mit Wirkung vom 29. 9. 1986 ersetzt. Dabei handelt es sich um die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 (ABl. EG Nr. L 370 S. 1/8). Da die Neuregelung nach Systematik und Artikelfolge von der alten Regelung erheblich abweicht, erscheint es fraglich, ob die im Fahrpersonalgesetz enthaltenen Bezugnahmen auf die bisherige EG-Regelungen (Verordnungen [EWG] Nr. 543/69 und Nr. 1463/70) noch als Rechtsgrundlage für Überwachungs- und Ahndungsmaßnahmen ausreichen. Insbesondere besteht die Gefahr, daß nach Inkrafttreten der neuen EG-Regelung am 29. September 1986 Bußgeldverfahren auf Grund des Fahrpersonalgesetzes rechtlich nicht mehr durchgeführt werden können. Aus Gründen der Rechtsklarheit ist es

daher unerlässlich, die Vorschriften des Fahrpersonalgesetzes insoweit den neuen EG-Regelungen anzupassen.

Da es sich lediglich um eine Anpassung an das neue EG-Recht handelt, sind Auswirkungen auf Einzelpreise, auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten.

II. Einzelvorschriften

Artikel 1 (Änderung des Fahrpersonalgesetzes)

1. (Änderung des § 2 Nr. 1)

Notwendige Umstellung der bisherigen Bezugnahmen auf die neuen Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85.

2. (Änderung des § 3 Abs. 2)

Notwendige Umstellung der Bezugnahme auf die neue Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

3. a) (Änderung des § 4 Abs. 1)

Notwendige Umstellung der Bezugnahme auf die neuen Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85.

b) (Änderung von § 4 Abs. 7)

Notwendige Umstellung der Bezugnahme auf die neue Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

4. (Neufassung des § 7 a)

Notwendige Umstellung der Bezugnahmen auf die neue Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unter Berücksichtigung wegfallender bzw. hinzukommender Tatbestände. Dabei werden entsprechend dem heutigen Erkenntnisstand die Vorschriften so gefaßt, daß die Normadressaten klar ersichtlich sind und das bußgeldbewährte Verhalten möglichst konkret bezeichnet ist.

5. (Neufassung des § 7 b)

Notwendige Ergänzung durch Tatbestände, die sich durch Änderungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ergeben haben.

Bei Absatz 1 Nr. 3 (Buchstabe b) soll durch die Formulierung „auch in Verbindung mit Artikel 15 Abs. 1“ deutlich gemacht werden, daß der Unternehmer sowohl für Verstöße gegen das neue Planungsgebot nach Artikel 15 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 als auch – wie schon nach geltendem Recht – für Verstöße bei der Umsetzung der Planung selbst bußgeldrechtlich haftet.

6. (Neufassung des § 7 c)

Notwendige Umstellung der Bezugnahmen auf die neue Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 unter Berücksichtigung wegfallender bzw. hinzukommender Tatbestände. Dabei werden entsprechend dem heutigen Erkenntnisstand die Vorschriften so gefaßt, daß die Normadressaten klar ersichtlich sind und das bußgeldbewährte Verhalten möglichst konkret bezeichnet ist.

7. (Änderung des § 8 Abs. 3)

Folgeänderung wegen der Neufassung des § 7 c.

8. (neuer § 8 a)

Notwendige Übergangsregelung im Hinblick auf Artikel 18 Absatz 1, 2. Spiegelstrich VO (EWG) Nr. 3820/85 (teilweise Weitergeltung des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 bis zum 31. 12. 1989).

Artikel 2 (Berlin-Klausel)

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 enthält Vorschriften über das Inkrafttreten.

Begründung

I. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Die Verordnung enthält vorrangig notwendige Anpassungen von Rechtsvorschriften an die Neuregelung der EG-Sozialvor-

schriften (VO-EWG-Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 vom 20. 12. 1985 (ABl. EG Nr. L 370 S. 1/8).

Die Anpassung der Vorschriften bezieht sich insbesondere auf die Vorschriften des § 15 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Hierbei geht es um die Angleichung der Vorschriften über die Höchstdauer der Lenkzeiten an die neue EG-Regelung, durch die die im Zweiwochenzeitraum insgesamt zulässige Lenkzeit reduziert bzw. die höchstzulässige Tageslenkzeit auf 9 Stunden bzw. 10 Stunden an zwei Tagen der Woche verlängert wird. Für Fahrer, die im Arbeitnehmerverhältnis tätig sind, bedarf es allerdings noch entsprechender Vereinbarungen der Tarifvertragsparteien (vgl. Nr. 50 bis 53 der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung). Die Anpassung von § 15 a StVZO an das neue EG-Recht soll den Tarifparteien ermöglichen, die nach dem EG-Recht zulässigen Höchstwerte auszuschöpfen.

Wichtiger Bestandteil der Verordnung sind ferner Änderungen der Durchführungsverordnung zur Verordnung-EWG-Nr. 543/69 vom 22. August 1969 (BGBl. I 1301, 1791). Diese Verordnung regelte Einzelheiten des in Artikel 14 der Verordnung-EWG-Nr. 543/69 vorgeschriebenen persönlichen Kontrollbuchs. Seit dem 1. Januar 1980 ist an die Stelle der persönlichen Kontrollbücher jedoch die Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von EG-Kontrollgeräten getreten. Insofern kam der DV/VO-EWG-Nr. 543/69 seitdem keine praktische Bedeutung mehr zu; sie wurde aber auf das persönliche Kontrollbuch entsprechend angewandt, das nach dem Europäischen Abkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in der Fassung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 883) weiterhin für diesen Bereich vorgeschrieben ist. Es bietet sich daher an, die Durchführungsverordnung nunmehr insoweit auf das nach dem AETR vorgeschriebene persönliche Kontrollbuch zu beziehen. Entsprechende Vorschriften für das persönliche Kontrollbuch nach dem AETR haben bisher gefehlt.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Zusätzliche Kosten gegenüber den Kosten der korrespondierenden bisherigen Regelung entstehen weder beim Bund noch bei den Ländern. Da es sich lediglich um eine Anpassung an das neue EG-Recht handelt, sind keine Auswirkungen auf Einzelpreise, auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

II. Einzelvorschriften

1. Artikel 1 (Änderung der Verordnung zur Durchführung der Verordnung [EWG] Nr. 543/69)

– Nr. 1 (Neue Überschrift)

Die neue Bezeichnung dient der Klarstellung

– Nr. 2 (Austausch von Bezugnahmen)

Durch diese Vorschriften werden die bisherigen Bezugnahmen auf die EG-Regelung durch Bezugnahmen auf das AETR ersetzt.

2. Artikel 2 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

– Nr. 1 (Änderungen des § 15 a)

Buchstabe a) Absatz 1

Buchstabe aa)

Anpassung der Tages- und Doppelwochenlenkzeitregelung an die neue EG-Regelung

Buchstabe bb)

Austausch von Bezugnahmen

Buchstabe b) Absatz 2

Wegfall der Sonderregelung für die Tages- und Wochenlenkzeiten bei Kraftomnibussen im Linienverkehr, da eine vergleichbare Sonderregelung in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht mehr vorhanden ist.

Buchstabe c) Absatz 3

Anpassung der Regelung für die Mindestdauer der Lenkzeitunterbrechungen an die neue EG-Regelung.

Buchstabe d) Absatz 4

Im Linienverkehr bleibt eine Mindestunterbrechung von 30 Minuten nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden zulässig. Die vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen können weiterhin durch eine bestimmte Mindestgesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen in der Schicht ersetzt werden. Die Mindestgesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen von mindestens ein Sechstel der vorgeschriebenen Lenkzeit bleibt dabei unverändert.

Buchstabe e) Absatz 6

Terminologische Anpassung an die neue EG-Regelung.

Buchstabe f) Absatz 7**Buchstabe aa)**

Umstellung der Bezugnahme auf das in den Europäischen Gemeinschaften ab 1. 1. 1980 nicht mehr vorgeschriebene persönliche Kontrollbuch auf das nach dem AETR weiterhin vorgeschriebene persönliche Kontrollbuch.

Buchstabe bb)

Klarstellung, daß ein persönliches Kontrollbuch entfällt, wenn auf Grund von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ein Kontrollgerät eingebaut und benutzt wird.

Buchstabe cc)

Redaktionelle Umstellung von Bezugnahmen.

Buchstabe dd)

Die Streichung ergibt sich durch die Aufhebung der Beifahrer-Regelung im Rahmen der neuen EG-Verordnung Nr. 3820/85.

Buchstabe g) Absatz 8**Buchstabe aa)**

Streichung durch Wegfall der Beifahrer-Regelung im Rahmen der neuen EG-Verordnung.

Buchstabe bb)

Anpassung an die neue EG-Regelung

- Nr. 2 (Änderungen des § 19 Abs. 1)
Redaktionelle Anpassung der Bezugnahmen
- Nr. 3 (Änderungen von § 57 a Abs. 3)
Redaktionelle Anpassung der Bezugnahmen
- Nr. 4 (Änderungen von § 57 b Abs. 1)
Redaktionelle Anpassung der Bezugnahmen
- Nr. 5 (Änderungen von § 69 a)
Buchstabe a)

Anpassung der Ordnungswidrigkeitentatbestände an die neue EG-Regelung

Buchstaben b) und c)

Redaktionelle Anpassung der Bezugnahmen

- Nr. 5 (Aufhebung von § 69 b)
Aufhebung ergibt sich durch den Wegfall der Beifahrer-Regelung in der neuen EG-Verordnung
3. Artikel 3 (Berlin-Klausel)
Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel
4. Artikel 4 (Inkrafttreten)
Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

(VkB I 1987 S. 74)

Nr. 14 Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Bonn 2, den 29. Dezember 1986
A 15/26.20.02-2f

Hiermit wird der Wortlaut der Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung

der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 15. Dezember 1986 bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 238 vom 23. Dezember 1986 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. K l i m k e

Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr Vom 15. Dezember 1986

Auf Grund des § 75 Abs. 2 und des § 97 d Abs. 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 22. Juli 1983 (BAnz. S. 7613), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1984 (BAnz. S. 14 201), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 wird der Satzteil „, zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3515/82 des Rates vom 21. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 369 S. 2)“ durch die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Buchstabe c wird der Satzteil „, geändert durch Verordnung TSU Nr. 1/84 vom 8. Februar 1984 (BAnz. S. 1985)“ durch die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ und die Bezugnahme auf „§ 24 Abs. 10 der Anlage zu § 1 der Verordnung TSU Nr. 3/83“ durch die Bezugnahme auf „§ 24 Abs. 12 der Anlage zu § 1 der Verordnung TSU Nr. 3/83“ ersetzt.
- c) In Absatz 6 Satz 2 wird die Bezugnahme auf „§§ 15 und 16 der Tarifüberwachungs-Verordnung GüKG in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juni 1973 (BGBl. I S. 573), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. September 1979 (BGBl. I S. 1566),“ durch die Bezugnahme auf „§§ 11 und 12 Abs. 1 der Tarifüberwachungs-Verordnung GüKG vom 11. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1518)“ ersetzt.
- d) In Absatz 7 wird die Bezugnahme auf „§ 4 Abs. 6, §§ 5 und 11 der Tarifüberwachungs-Verordnung GüKG“ durch die Bezugnahme auf „§ 4 Abs. 4 und § 9 der Tarifüberwachungs-Verordnung GüKG“ ersetzt.

2. § 6 erhält folgende Fassung:**„§ 6**

Meldebeitrag der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen

(1) Unternehmen des Werkfernverkehrs haben für jedes Kraftfahrzeug, für das eine Meldebestätigung (§ 52 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes) erteilt ist, jährlich einen Meldebeitrag zu zahlen. Wird das Kraftfahrzeug während des Kalenderjahres nach § 52 Abs. 4 Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes abgemeldet, so bleibt die Pflicht zur Zahlung des Meldebeitrags unberührt.

(2) Wird ein Kraftfahrzeug nach § 52 Abs. 4 Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes abgemeldet, so ist für ein Ersatzfahrzeug im gleichen Kalenderjahr ein Meldebeitrag nicht zu entrichten. Bei Überführungs- und Probefahrten im Sinne des § 28 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist für das zweite und jedes weitere Kraftfahrzeug, welches das Unternehmen innerhalb eines Kalenderjahres mit dem gleichen roten Kennzeichen verwendet, ein Meldebeitrag nicht zu entrichten.

(3) Wechselt der Inhaber eines Unternehmens oder treten bei Personengesellschaften Veränderungen im Gesellschafterbestand ein, so sind innerhalb desselben Jahres Meldebeiträge nicht erneut zu entrichten.

(4) Unternehmen, die mildtätigen oder kirchlichen Zwecken dienen (§§ 53 und 54 der Abgabenordnung), sind von der Pflicht zur Zahlung des Meldebeitrags befreit.“

3. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

Höhe der Umlagen und Meldebeiträge

(1) Die Umlage der Unternehmer des Güterfernverkehrs (§ 1) sowie der Unternehmer des Güternahverkehrs (§ 2) beträgt für die ab 1. Januar 1987 ausgeführten Beförderungen 1,78 vom Hundert der Frachtingsätze, die auf Entgelten nach verbindlichen Tarifen oder zulässigen Sonderabmachungen beruhen, und 1,03 vom Hundert der Frachtingsätze, die auf Entgelten nach Referenztarifen beruhen. Sie beträgt einheitlich 0,28 vom Hundert der Frachtingsätze, soweit der Unternehmer seine Frachtunterlagen von einer Frachtenprüfstelle vorprüfen läßt, die von der Bundesanstalt zugelassen ist, oder soweit der Unternehmer von der Deutschen Bundesbahn beschäftigt wird (§ 47 des Güterkraftverkehrsgesetzes) oder seine Frachtunterlagen von der Deutschen Bundesbahn vorgeprüft werden.

(2) Der jährliche Meldebeitrag der Unternehmer, die Güternahverkehr oder Umzugsverkehr oder Güternahverkehr und Umzugsverkehr betreiben (§§ 3 und 4), wird nach folgender Maßgabe erhoben:

1. Der Meldebeitrag bemißt sich grundsätzlich nach der Anzahl der Kraftfahrzeuge, die der Unternehmer während des Kalenderjahres in seinem Unternehmen zur Verfügung hat und deren zulässige Nutzlast einschließlich der Nutzlast des Anhängers 4 Tonnen übersteigt.

Der Meldebeitrag beträgt hiernach

- a) bei einem Kraftfahrzeug
fünfundsiebzig Deutsche Mark (Gruppe I),
- b) bei zwei Kraftfahrzeugen
einhundertfünfzig Deutsche Mark (Gruppe II),
- c) bei drei Kraftfahrzeugen
zweihundert Deutsche Mark (Gruppe III),
- d) bei vier bis sieben Kraftfahrzeugen
dreihundert Deutsche Mark (Gruppe IV)
- e) bei acht bis zehn Kraftfahrzeugen
vierhundertfünfzig Deutsche Mark (Gruppe V),
- f) bei mehr als zehn Kraftfahrzeugen
fünfhundertvierzig Deutsche Mark (Gruppe VI).

2. Erlischt die Zulassung eines Kraftfahrzeuges (§ 27 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung), geht ein Kraftfahrzeug auf einen anderen Halter über (§ 27 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) oder fällt sonst ein im Unternehmen verwendetes Kraftfahrzeug aus technischen Gründen vorübergehend aus, so bleibt ein für dieses Kraftfahrzeug verwendetes Ersatzfahrzeug bei der Bemessung nach Nummer 1 außer Betracht.

3. Betreibt der Unternehmer auch Güterfernverkehr oder Werkverkehr, so kann er beantragen, daß bei der Feststellung der für ihn nach Nummer 1 Buchstaben b bis f maßgebenden Gruppe diejenigen Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben, die er nachweislich im Güternahverkehr und Umzugsverkehr nicht verwendet.

4. Betreibt der Unternehmer Güternahverkehr oder Umzugsverkehr oder Güternahverkehr und Umzugsverkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Nutzlast einschließlich der Nutzlast des Anhängers 4 Tonnen nicht übersteigt, so beträgt der Meldebeitrag unabhängig von der Anzahl der Kraftfahrzeuge fünfundfünfzig Deutsche Mark (Gruppe VII).

5. Hat der Unternehmer während des Kalenderjahres ausschließlich Umsätze erzielt, für die er nach § 2 Umlage zu entrichten hat, so ist er von der Zahlung eines Meldebeitrags befreit.

6. Der nach Nummern 1 oder 4 zu entrichtende Meldebeitrag der Umzugsverkehr betreibenden Unternehmer (§ 4) erhöht sich für die ab 1. Januar 1987 ausgeführten Beförderungen, für die der Unternehmer nach Maßgabe des § 14 der Tarif-

überwachungs-Verordnung GüKG Unterlagen zur Tarifüberwachung vorzulegen hat, um zwanzig Deutsche Mark und fünfzig Pfennige je Beförderungsfall (Umzugsvertrag nach § 16 Abs. 1 der Anlage zu § 1 der Verordnung TSU Nr. 3/83). Dieser Erhöhungsbetrag ermäßigt sich auf vier Deutsche Mark und fünfzig Pfennige je Beförderungsfall, wenn der Unternehmer eine von der Bundesanstalt zugelassene Frachtenprüfstelle mit der Vorlage seiner Unterlagen beauftragt hat.

(3) Für jedes Kalenderjahr beträgt

1. der Meldebeitrag der Abfertigungsspediteure (§ 5) einhundertsechzig Deutsche Mark,
2. der Meldebeitrag der Unternehmen des Werkfernverkehrs für jedes Kraftfahrzeug, für das eine Meldebetätigung erteilt ist (§ 6), neunzig Deutsche Mark,
3. die Umlage der Deutschen Bundesbahn für jedes Kraftfahrzeug (§ 7) fünfundneunzig Deutsche Mark.“

4. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 6 wird die Bezugnahme auf „§ 1 der Verordnung über die Tarifüberwachung im Umzugsverkehr“ durch die Bezugnahme auf „§ 14 der Tarifüberwachungs-Verordnung GüKG“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden die Sätze 3 und 4 durch folgenden neuen Satz 3 ersetzt:
„Erlischt die Bestellung zum Abfertigungsspediteur vor dem 31. Juli oder wird ein Kraftfahrzeug des Werkfernverkehrs nach § 52 Abs. 4 Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes vor dem 31. Juli abgemeldet, so ist der Meldebeitrag bei Erlöschen der Bestellung oder bei Abmeldung des Kraftfahrzeuges zu zahlen.“

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1987 in Kraft.

Bonn, den 15. Dezember 1986

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Alfred B a y e r

(VkB1 1987 S. 79)

Nr. 15 Sechste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Bonn, den 15. Januar 1987
StV 11/StV 15/36.05.05-14

Nachstehend gebe ich die Sechste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 31. Dezember 1986 (BGBl. 1987 I S. 80) nebst Begründung bekannt. Nummer 2 des Bundesgesetzblattes ist am 9. Januar 1987 erschienen, so daß die Verordnung gemäß Artikel 5 am 10. Januar 1987 in Kraft getreten ist.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
K e l l e r

Sechste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 31. Dezember 1986

Auf Grund des

1. § 2 b Abs. 2 Satz 2, § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 1 a und § 6 a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung,
– § 2 b Abs. 2 Satz 2 eingefügt, § 6 Abs. 1 Nr. 1 geändert, Nr. 1 a eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700),

- § 6 a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 2 zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413),
2. sowie des § 31 Abs. 6 und des § 34 a Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) eingefügt oder geändert worden sind,
- wird vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193; 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 16. Juli 1986 (BGBl. I S. 1021), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach dem Hinweis auf § 12 a folgende Hinweise eingefügt:

„Ausnahmen von der Probezeit	§ 12 b
Anrechnung der Probezeit bei Fahrerlaubnissen nach § 14	§ 12 c
Anordnung der Nachschulung und der erneuten Ablegung der Befähigungsprüfung	§ 12 d
Anordnung der Nachschulung und weiterer Maßnahmen bei Inhabern einer besonderen Fahrerlaubnis zu dienstlichen Zwecken	§ 12 e
Nachschulungskurse	§ 12 f
Besondere Nachschulungskurse nach § 2 b Abs. 2 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes	§ 12 g
Teilnahmebescheinigung	§ 12 h“.
2. In § 8 Abs. 2 Nr. 5 werden nach dem Wort „zusätzlich“ folgende Worte eingefügt:

„eine vom Fahrlehrer ausgestellte Ausbildungsbescheinigung (§ 11 Abs. 2), in der die Stundenzahl des vorgeschriebenen theoretischen Unterrichts sowie dessen Durchführung anzugeben ist, sowie“.
3. In § 8 a Abs. 4 Nr. 7 werden in Satz 2 die Worte „ist anzuerkennen“ durch die Worte „kann anerkannt werden“ ersetzt.
4. § 10 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 Nr. 2 werden nach dem Wort „Datumsangabe“ folgende Worte eingefügt:

„jedoch unter Angabe der Dauer der Probezeit nach § 2 a des Straßenverkehrsgesetzes,“.
 - b) Satz 4 wird durch folgende Sätze 4 und 5 ersetzt:

„Er oder die Verwaltungsbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle händigt, wenn die Prüfungen bestanden sind, den Führerschein nach dem Einsetzen des Aushändigungsdatums und des Datums des Ablaufs der Probezeit aus; das Datum des Ablaufs der Probezeit ist mit den Worten ‚Fahrerlaubnis unbefristet gültig, Probezeit (§ 2 a StVG) bis‘ auf Seite 4 des Führerscheins (Muster 1) einzusetzen. Hat der Sachverständige oder Prüfer den Führerschein ausgehändigt, so hat er dies der Verwaltungsbehörde unter Angabe des Aushändigungsdatums sowie des Datums des Ablaufs der Probezeit mitzuteilen.“
 - c) Der bisherige Satz 5 wird Satz 6.
5. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) In § 11 Abs. 2 werden nach Satz 2 folgende Sätze angefügt:

„Der Prüfling hat ferner vor der praktischen Prüfung dem Sachverständigen oder Prüfer eine vom Fahrlehrer ausgestellte Ausbildungsbescheinigung zu übergeben; in der Bescheinigung sind Familienname und Vornamen, Tag der Geburt und Anschrift des Prüflings, die Stundenzahl der nach § 5 Abs. 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung für die beantragte Fahrerlaubnisklasse vorgeschriebenen Ausbildungsfahrten und die Stundenzahl des vorgeschriebenen

theoretischen Unterrichts anzugeben sowie die Durchführung dieser Ausbildungsfahrten und des theoretischen Unterrichts zu bestätigen. Die Bescheinigung muß vom Fahrlehrer und vom Prüfling unter Angabe des Ausstellungsdatums unterschrieben sein. Der Sachverständige oder Prüfer hat die Bescheinigung darauf zu überprüfen, ob die in ihr enthaltenen Angaben zum Umfang der Ausbildung mindestens dem nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebenen Umfang entsprechen. Ergibt sich dies nicht aus der Ausbildungsbescheinigung, findet die praktische Prüfung nicht statt.“

- b) In § 11 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2 a eingefügt:

„(2 a) Bei der erneuten praktischen Befähigungsprüfung nach § 2 a des Straßenverkehrsgesetzes muß der Prüfling durch einen Fahrlehrer begleitet werden.“
- c) In § 11 Abs. 8 wird der Punkt gestrichen; folgende Worte werden angefügt:

„und fügt die ihm vor der Prüfung übergebene Ausbildungsbescheinigung bei.“
6. Nach § 12 a werden die folgenden §§ 12 b bis 12 h eingefügt:

§ 12 b

Ausnahmen von der Probezeit

Ausgenommen von den Regelungen über die Probezeit nach § 2 a des Straßenverkehrsgesetzes sind Fahrerlaubnisse der Klassen 4 und 5. Bei erstmaliger Erweiterung einer Fahrerlaubnis der Klasse 4 oder 5 auf eine der anderen Klassen ist die Fahrerlaubnis der Klasse, auf die erweitert wird, auf Probe zu erteilen.

§ 12 c

Anrechnung der Probezeit bei Fahrerlaubnissen nach § 14

- (1) Bei erstmaliger Erteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis nach § 14 Abs. 3 an den Inhaber einer von einer Dienststelle der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei zu dienstlichen Zwecken erteilten Fahrerlaubnis ist die Zeit seit deren Erwerb auf die Probezeit anzurechnen.
- (2) Hatte die Dienststelle vor Ablauf der Probezeit für die zu dienstlichen Zwecken erteilte Fahrerlaubnis den Führerschein nach § 14 Abs. 2 eingezogen, beginnt mit der Erteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis eine neue Probezeit, jedoch nur im Umfang der Restdauer der vorherigen Probezeit.

§ 12 d

Anordnung der Nachschulung und der erneuten Ablegung der Befähigungsprüfung

Die Anordnung der Nachschulung und der erneuten Ablegung der Befähigungsprüfung nach § 2 a Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes erfolgt schriftlich unter Angabe der Verkehrszuweisungen, die zu der Anordnung geführt haben; dabei ist eine angemessene Frist zu setzen. Die schriftliche Anordnung ist bei der Anmeldung zu einem Nachschulungskurs dem Kursleiter vorzulegen. Der Kursleiter darf die aus der schriftlichen Anordnung ersichtlichen personenbezogenen Daten Dritten nicht ohne Einwilligung des Betroffenen mitteilen und sie nicht für andere Zwecke als für die Durchführung des Nachschulungskurses verwenden.

§ 12 e

Anordnung der Nachschulung und weiterer Maßnahmen bei Inhabern einer besonderen Fahrerlaubnis zu dienstlichen Zwecken

Hat ausschließlich eine Dienststelle der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei eine Fahrerlaubnis zu dienstlichen Zwecken erteilt, so sind für die Anordnung von Maßnahmen nach § 2 a Abs. 2, 4 und 5 des Straßenverkehrsgesetzes innerhalb der Probezeit deren Dienststellen zuständig. Die Zuständigkeit bestimmt der zuständige Fachminister, soweit sie nicht landesrechtlich geregelt wird. Ist daneben eine allgemeine Fahrerlaubnis erteilt, so treffen die Anordnungen aus-

schließlich die nach Landesrecht zuständigen Verwaltungsbehörden.

§ 12 f Nachschulungskurse

(1) Die Nachschulung ist in Gruppen mit mindestens 6 und höchstens 12 Teilnehmern durchzuführen. Sie besteht aus einem Kurs mit 4 Sitzungen von jeweils 135 Minuten Dauer in einem Zeitraum von nicht mehr als 4 Wochen; jedoch darf an einem Tag nicht mehr als eine Sitzung stattfinden. Zusätzlich ist zwischen der ersten und der zweiten Sitzung eine Fahrprobe durchzuführen, die der Beobachtung des Fahrverhaltens der Kursteilnehmer dient. Die Fahrprobe soll in Gruppen mit 3 Teilnehmern durchgeführt werden, wobei die reine Fahrzeit jedes Teilnehmers 30 Minuten nicht überschreiten darf. Dabei ist ein Fahrzeug zu verwenden, das den Anforderungen des § 5 Abs. 1 und 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz entspricht; jeder Teilnehmer an der Fahrprobe soll möglichst ein Fahrzeug der Klasse führen, mit dem vor allem die zur Anordnung der Nachschulung führenden Verkehrszuwendungen begangen worden sind.

(2) In den Kursen sind die Verkehrszuwendungen, die bei den Teilnehmern zur Anordnung der Nachschulung geführt haben, und die Ursachen dafür zu diskutieren und daraus ableitend allgemein die Probleme und Schwierigkeiten von Fahranfängern zu erörtern. Durch Gruppengespräche, Verhaltensbeobachtung in der Fahrprobe, Analyse problematischer Verkehrssituationen und durch weitere Informationsvermittlung soll ein sicheres und rücksichtvolles Fahrverhalten erreicht werden. Dabei soll insbesondere die Einstellung zum Verhalten im Straßenverkehr geändert, das Risikobewußtsein gefördert und die Gefahrenerkennung verbessert werden.

§ 12 g Besondere Nachschulungskurse nach § 2 b Abs. 2 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes

(1) Inhaber von Fahrerlaubnissen auf Probe, die wegen Zuwiderhandlungen nach den §§ 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, 316, 323 a des Strafgesetzbuches oder § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes an einem Nachschulungskurs teilzunehmen haben, sind, auch wenn sie noch andere Verkehrszuwendungen begangen haben, einem besonderen Nachschulungskurs zuzuweisen.

(2) Ist die Fahrerlaubnis wegen einer innerhalb der Probezeit begangenen Zuwiderhandlung nach den §§ 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, 316, 323 a des Strafgesetzbuches oder § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes entzogen worden, so darf eine neue Fahrerlaubnis unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nur erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß er an einem besonderen Nachschulungskurs teilgenommen hat.

(3) Die besondere Nachschulung ist in Gruppen mit mindestens 6 und höchstens 12 Teilnehmern durchzuführen. Sie besteht aus einem Kurs mit einem Vorgespräch und 3 Sitzungen von jeweils 180 Minuten Dauer in einem Zeitraum von mindestens 2 Wochen und nicht mehr als 4 Wochen sowie der Anfertigung von Kursaufgaben zwischen den Sitzungen.

(4) In den Kursen sind die Ursachen, die bei den Teilnehmern zur Anordnung der Nachschulung geführt haben, zu diskutieren und Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu erörtern. Wissenslücken der Kursteilnehmer über die Wirkung des Alkohols auf die Verkehrsteilnehmer sollen geschlossen und individuell angepaßte Verhaltensweisen entwickelt und erprobt werden, um Trinkgewohnheiten zu ändern und Trinken und Fahren künftig zuverlässig zu trennen. Durch die Entwicklung geeigneter Verhaltensmuster sollen die Kursteilnehmer in die Lage versetzt werden, einen Rückfall in weitere Verkehrszuwendungen unter Alkoholeinfluß zu vermeiden.

(5) Die besonderen Nachschulungskurse dürfen nur von Kursleitern durchgeführt werden, die von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle oder von dem für die in § 12 e Satz 1 genannten Dienstbereiche

jeweils zuständigen Fachminister oder der von ihm bestimmten Stelle anerkannt worden sind. Die amtliche Anerkennung als Kursleiter darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. Abschluß eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe,
2. Nachweis einer verkehrspsychologischen Ausbildung bei einer Universität oder bei einer amtlich anerkannten Untersuchungs- oder Obergutachterstelle,
3. Kenntnisse und Erfahrungen in der Untersuchung und Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern, die Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über das Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß begangen haben,
4. Ausbildung und Erfahrung als Kursleiter in Kursen für Kraftfahrer, die Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über das Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß begangen haben,
5. Vorlage eines sachgerechten, auf wissenschaftlicher Grundlage entwickelten Nachschulungskonzeptes.
6. Nachweis geeigneter Räumlichkeiten sowie einer sachgerechten Ausstattung.

Außerdem dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Kursleiter für die Führung eines Nachschulungskurses als unzuverlässig erscheinen lassen. Die Anerkennung kann mit Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Aufsicht über die Durchführung der Nachschulungskurse sowie der Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen, verbunden werden.

(6) Die Aufsicht obliegt den nach Absatz 5 Satz 1 für die Anerkennung zuständigen Behörden oder Stellen; diese können sich hierbei geeigneter Personen oder Stellen bedienen.

§ 12 h Teilnahmebescheinigung

(1) Über die Teilnahme an einem Nachschulungskurs nach § 12 f oder § 12 g ist vom Kursleiter eine Bescheinigung zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde auszustellen. Die Bescheinigung muß

1. den Familiennamen und Vornamen, den Tag der Geburt und die Anschrift des Kursteilnehmers,
 2. die Bezeichnung des Kursmodells,
 3. Angaben über Umfang und Dauer des Kurses
- enthalten. Sie ist vom Kursleiter und vom Kursteilnehmer unter Angabe des Ausstellungsdatums zu unterschreiben.

(2) Die Ausstellung einer Teilnahmebescheinigung ist vom Kursleiter zu verweigern, wenn der Kursteilnehmer nicht an allen Sitzungen des Nachschulungskurses und an der Fahrprobe teilgenommen oder bei einem besonderen Nachschulungskurs nach § 12 g die Anfertigung von Kursaufgaben verweigert hat."

7. § 15 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Führt der Antragsteller den Nachweis ausreichender Fahrpraxis nach Satz 1 nicht, so sind lediglich die §§ 8 a und 8 b sowie § 11 Abs. 2 Satz 3 bis 5 und Abs. 3 Nr. 3 (praktischer Teil der Befähigungsprüfung) nicht anzuwenden; § 8 Abs. 2 Nr. 5 gilt entsprechend.“

8. § 69 a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. entgegen § 15 d Abs. 1 einen Kraftomnibus, ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen führt, mit dem Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen (§ 48 Personenbeförderungsgesetz) durchgeführt werden, oder hinter einem Kraftfahrzeug einen Omnibusanhänger mitführt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht besitzt“,

b) In Nummer 12 werden die Worte „eines Kraftdroschken-“ durch die Worte „eines Taxi-“ ersetzt.

9. In § 72 Abs. 2 wird in der Bestimmung zu § 18 Abs. 2 Nr. 4 a (Leichtkrafträder) folgender Satz angefügt:

„Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 80 cm³ und mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit

von nicht mehr als 80 km/h, die vor dem 1. April 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind und eine Nennleistungsdrehzahl von mehr als 6000 min⁻¹ haben, gelten allgemein als Kraft-
rad.“

Artikel 2

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. Oktober 1984 (BGBl. I S. 1291) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 5 wird folgender § 5 a eingefügt:

„§ 5 a

Gebühren im Zusammenhang mit schadstoffarmen und bedingt schadstoffarmen Fahrzeugen

Soweit Amtshandlungen Voraussetzung für die Anerkennung eines Fahrzeugs als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm sind, werden Gebühren nach den Nummern 221, 223.2 und 228 des Gebührentarifs nicht erhoben.“

2. Der 1. Abschnitt – Gebühren des Bundes – wird wie folgt geändert:

- a) Unterabschnitt A.2. erhält die Überschrift „Erfassung von Fahrzeugen und von Fahrerlaubnissen auf Probe“.

- b) Nach der Gebührennummer 124 wird folgende Gebührennummer eingefügt:

„125 Aufstellung der Erfassungsunterlagen für Fahrerlaubnisse der Fahnanfänger 1,50“.

3. Der 2. Abschnitt – Gebühren der Behörden im Landesbereich – wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift nach „A.“ erhält folgende Fassung:

„A. Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“.

- b) Bei den Gebührennummern 202.1 und 203.1 wird jeweils der Betrag „28,00“ durch den Betrag „31,00“ und bei der Gebührennummer 207 der Betrag „18,00“ durch den Betrag „20,00“ ersetzt.

- c) Nach der Gebührennummer 215 werden folgende Gebührennummern eingefügt:

- aa) „216 Mitteilung der Fahrerlaubnisse auf Probe an das Kraftfahrt-Bundesamt (§ 2 c StVG) 6,00“

- bb) „217 Anordnung der Nachschulung oder der Wiederholungsprüfung (§ 2 a StVG) 38,00“.

- d) Die Überschrift nach „D.“ erhält folgende Fassung:

„D. Fahrlehrergesetz, Straßenverkehrsgesetz“.

- e) Die Gebührennummer 302.1 erhält folgende Fassung:

„der Fahrlehrerlaubnis, gegebenenfalls einschließlich der Ausfertigung eines Fahrlehrerscheins, der Nachschulungserlaubnis (§ 31 FahrIG) oder der amtlichen Anerkennung als Leiter von Nachschulungskursen für alkoholauffällige Fahnanfänger (§ 2 b StVG) 48,00“.

- f) Die Gebührennummern 302.2 und 306.2 entfallen.

- g) Die Gebührennummer 306.1 erhält folgende Fassung:

„der Fahrlehrerlaubnis oder ihrer Erweiterung, der Nachschulungserlaubnis oder der Anerkennung als Leiter von Nachschulungskursen für alkoholauffällige Fahnanfänger 48,00 bis 121,00“.

- h) Die Gebührennummer 308.1 erhält folgende Fassung:

„einer Fahrschule oder Zweigstelle sowie von Nachschulungskursen 36,00 bis 399,00“.

4. Der 3. Abschnitt Buchstabe A Nr. 1 – Prüfung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis – wird wie folgt ergänzt:

- a) Nach der Gebührennummer 401.9 werden folgende Gebührennummern eingefügt:

„401 a Prüfung für eine Fahrerlaubnis entsprechend den Vorschriften des § 11 Abs. 2 und 4 StVZO in Verbindung mit der Anlage XXVI

401 a. 1	der Klasse 1 (60 Min.)	129,00
401 a. 1 a	der Klasse 1a (45 Min.)	100,00
401 a. 1 b	der Klasse 1b (30 Min.)	71,00
401 a. 2	der Klasse 2 (60 Min.)	147,00
401 a. 3	der Klasse 3 (45 Min.)	100,00
401 a. 4	der Klasse 4 (30 Min.)	71,00
401 a. 5	der Klasse 5	8,00
401 a. 6	der Klassen 1 und 2	258,00
401 a. 7	der Klassen 1 a und 3	185,00
401 a. 8	nach § 15 StVZO	20,00
401 a. 9	Prüfung für eine Bescheinigung nach § 4 a StVZO (Mofa 25)	7,00“

- b) Dem Text der Gebührennummer 403 wird folgender Satz angefügt:

„Verkürzt sich die Dauer der praktischen Prüfung nach Anlage XXVI Abschnitt II Nr. 1 und 3 zur StVZO, so ermäßigt sich die Gebühr entsprechend.“

Artikel 3

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 16. September 1969 (BGBl. I S. 1763), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2276), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 10 wird folgender neuer Abschnitt 3 eingefügt:

„3. Anforderungen an Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Nachschulungserlaubnis

§ 11

Inhalt der Einweisungslehrgänge

(1) Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Nachschulungserlaubnis nach § 31 des Fahrlehrergesetzes sollen den Teilnehmern die zur Durchführung von Nachschulungskursen nach § 2 b Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vermitteln. Der nach § 12 f Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebene Inhalt der Nachschulungskurse ist wesentlicher Gegenstand der Lehrgänge.

(2) Die Lehrgänge sind unter Anwendung gruppenorientierter Lehrmethoden durchzuführen. Die Teilnehmer sind vor allem mit Methodik und Technik der Kursmoderation als Arbeitsform vertraut zu machen. Sie sollen durch aktive Mitarbeit, insbesondere durch Teilnahme an Rollenspielen und Moderationsübungen einschließlich eigener Moderation, fremde Verhaltensweisen verstehen lernen und eigene Verhaltensweisen, die für eine erfolversprechende, eigenverantwortliche Durchführung von Nachschulungskursen von Bedeutung sind, einüben.

§ 11 a

Dauer und Leitung der Lehrgänge

(1) Die Lehrgänge sind an mindestens 6 möglichst aufeinanderfolgenden Tagen mit täglich 9 Stunden zu 45 Minuten durchzuführen. Die Zahl der Teilnehmer darf 6 nicht unterschreiten und 15 nicht überschreiten. Die Leitung erfolgt gemeinsam durch je eine der in Absatz 2 Nr. 1 und 2 genannten Lehrkräfte.

(2) Zur Leitung ist berechtigt, wer

1. a) die Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 2 des Fahrlehrergesetzes erfüllt oder als Fahrlehrer an einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte (§ 7 Abs. 1 Nr. 3) hauptberuflich ausbildet und
- b) über Erfahrungen in der Durchführung von durch die zuständige oberste Landesbehörde anerkannten Nachschulungskursen oder über vergleichbare Erfahrungen in der Moderationstechnik verfügt, oder

2. die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Nr. 4 erfüllt, mindestens die Fahrerlaubnis der Klasse 3 besitzt sowie über Kenntnisse und Erfahrungen in gruppenorientierten Lernprozessen und der Erwachsenenbildung verfügt,

und an einem mindestens viertägigen von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle oder von dem für die in § 14 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Dienstbereiche jeweils zuständigen Fachminister anerkannten Einführungsseminar für Lehrgangsleiter teilgenommen hat.

§ 11 b

Erfolgreiche Teilnahme an einem Einweisungslehrgang

Die Teilnahme an einem Einweisungslehrgang war erfolgreich im Sinne des § 31 Abs. 2 Nr. 3 des Fahrerlrgesetzes, wenn der Teilnehmer an allen Veranstaltungen des Lehrgangs teilgenommen und durch aktive Beteiligung, insbesondere bei Übungsmoderationen, gezeigt hat, daß er zur Leitung von Nachschulkursen befähigt ist. Über das Vorliegen dieser Voraussetzungen entscheidet die Erlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Nachschulerlaubnis auf Grund einer Stellungnahme der Lehrgangsleiter.“

2. Der bisherige Abschnitt 3 wird Abschnitt 4.

Artikel 4

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) auch im Land Berlin.

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 31. Dezember 1986

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. D o l l i n g e r

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Die Verordnung enthält vorrangig die zur Durchführung der Fahrerlaubnis auf Probe ab 1. November 1986 erforderlichen Einzelregelungen sowie weitere Durchführungsbestimmungen zu dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrerlrgesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700).

Es sind dies insbesondere

- Inhalt und Handhabung der Ausbildungsbescheinigung, mit der die ab 1. November 1986 zur Pflicht gemachte Teilnahme am theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht dem Prüfer und der Fahrerlaubnisbehörde gegenüber dokumentiert wird,
- Ausnahme der Klassen 4 und 5 aus den Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe,
- Anrechnung von Probezeiten und Anordnungsbefugnissen der Sonderfahrerlaubnisbehörden bei Inhabern von Fahrerlaubnissen der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei,
- nähere Bestimmung des Inhalts der Nachschulkurse im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe, des Inhalts der entsprechenden Teilnahmebescheinigung sowie des Anordnungsverfahrens,
- Anordnung besonderer Nachschulkurse für alkoholauffällige Fahranfänger sowie Voraussetzungen für die amtliche Anerkennung der Moderatoren solcher Kurse,
- Festlegung der Gebührentatbestände zur Deckung der beim Kraftfahrt-Bundesamt und den Landesbehörden durch die Fahrerlaubnis auf Probe entstehenden Mehrkosten,
- nähere Bestimmung des Inhalts von Einweisungslehrgängen für Nachschulungsmoderatoren, der Anforderungen

an die Leiter solcher Lehrgänge sowie der Voraussetzungen für die erfolgreiche Teilnahme.

Die Verordnung schöpft damit die im Gesetz vom 13. Mai 1986 enthaltenen Ermächtigungsgrundlagen aus. Hinsichtlich der allgemeinen Begründung für die Fahrerlaubnis auf Probe, für die Verpflichtung zur Teilnahme am Fahrschulunterricht sowie für die sich daraus ergebenden Einzelregelungen der Verordnung kann insoweit auf die Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrerlrgesetzes (Bundestags-Drucksache 10/4490 vom 5. 12. 1985, Sachgebiet 9231) verwiesen werden.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisegefüge

Wie in der Begründung zum o. a. Gesetzentwurf ausgeführt, entstehen im Zusammenhang mit der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe Kosten sowohl beim Bund wie auch bei den Straßenverkehrsbehörden der Länder (vgl. Abschnitt 5. der Begründung).

Der größte Teil der entstehenden Kosten kann durch die Festsetzung entsprechender Gebühren im Rahmen der Verordnung gedeckt werden.

Hinsichtlich der Kosten des Bundes geht es dabei insbesondere um den Aufwand für die Einrichtung und Führung des Registers über Fahranfänger beim KBA. Wie vom KBA in eingehenden Untersuchungen nachgewiesen, können diese Kosten (ca. 1,5 Millionen DM pro Jahr) durch eine in der Verordnung enthaltene Bundesgebühr von 1,50 DM gedeckt werden, die von jedem Fahranfänger mit Probezeit erhoben wird.

Bei den Straßenverkehrsbehörden der Länder wird zusätzlicher Verwaltungsaufwand im wesentlichen entstehen

- für die Übermittlung der im zentralen Register zu erfassenden Daten der Fahrerlaubnisse auf Probe an das KBA,
- für die Anordnung der Nachschulung oder der Wiederholungsprüfung bei auffällig gewordenen Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe,
- für die Erteilung von Nachschulerlaubnissen und für die amtliche Anerkennung der Leiter von Nachschulkursen für alkoholauffällige Fahranfänger, einschließlich der entsprechenden Gebühren für Rücknahme oder Widerruf der entsprechenden Verwaltungsakte,
- für die Überwachung der Nachschulkurse.

Auch diese Kosten müssen im Rahmen der Verordnung durch die Festsetzung entsprechender Gebühren gedeckt werden. Hinsichtlich der Höhe der Gebührensätze orientiert sich die Verordnung an Kostenermittlungen, die bereits in der Begründung des Gesetzentwurfs ihren Niederschlag gefunden hatten bzw. an der Einschätzung der jeweiligen Kostensituation unter Berücksichtigung eingehender Erörterung der Angelegenheit mit den Ländern.

Spürbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Einzelschriften

1. Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Vorschrift enthält die erforderliche Anpassung der Inhaltsübersicht.

Nr. 2 (Änderung von § 8 Abs. 2 Nr. 5)

Die Vorschrift enthält eine beim Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse 5 erforderliche Ausnahme von dem in § 11 (s. u. Nr. 5) neu geregelten Verfahren der Vorlage der Ausbildungsbescheinigung (§ 2 Abs. 1 Satz 3 StVG). Aus den unten zu Nr. 5 angegebenen Gründen wird die Ausbildungsbescheinigung normalerweise vor Ablegung der praktischen Prüfung dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer vorgelegt. Da für Klasse 5 jedoch lediglich eine theoretische Prüfung vorgesehen ist, kann

hier die Ausbildungsbescheinigung gemeinsam mit den übrigen in § 8 genannten Nachweisen beim Fahrerlaubnis-Antrag eingereicht werden.

- Nr. 3 (Änderung von § 8 a Abs. 4 Nr. 7)

Einfügung durch den Bundesrat

Begründung:

Nach § 8 a Abs. 4 Nr. 7 Satz 2 StVZO wird einem Antragsteller ein Rechtsanspruch auf Anerkennung als „andere Stelle“ für die Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort eingeräumt, wenn befähigtes Ausbildungspersonal, ausreichende Ausbildungsräume und die notwendigen Lehrmittel für den theoretischen Unterricht und für die praktischen Übungen zur Verfügung stehen.

Die Ausbildung in Sofortmaßnahmen durch eine „andere Stelle“ muß den gleichen Standard haben wie eine entsprechende Ausbildung durch die anerkannten Hilfsorganisationen. Das Ausbildungsniveau ist nicht gewährleistet, wenn eine große Zahl von Einzelpersonen die Unterweisung selbständig und geschäftsmäßig durchführt, weil es nicht möglich ist, die behördliche Aufsicht über eine Vielzahl „anderer Stellen“ in der gebotenen Weise wahrzunehmen.

Darüber hinaus besteht die Gefahr, daß wirtschaftliche Konkurrenzsituationen zu den Hilfsorganisationen auftreten, die dazu führen können, daß ein flächendeckendes Ausbildungsangebot, das im Interesse der Bürger erhalten werden muß, nicht mehr gewährleistet werden kann. Es ist daher erforderlich, die Anerkennung einer „anderen Stelle“ in eine „Kann-Bestimmung“ zu ändern und in das Ermessen der zuständigen Behörde zu stellen.

- Nr. 4 (Änderung von § 10 Abs. 1)

Die Vorschrift setzt die Regelung des § 2 a Abs. 1 Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes („Das Datum des Ablaufs der Probezeit ist im Führerschein zu vermerken.“) in die StVZO um. Bei dieser Gelegenheit wird durch den Hinweis auf die Verwaltungsbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle in § 10 Abs. 1 Satz 4 verdeutlicht, daß die Aushändigung des Führerscheins nicht in jedem Falle durch den Sachverständigen oder Prüfer erfolgen muß, sondern im Einzelfall (z. B. bei Ablegen der praktischen Prüfung vor Erreichen des Mindestalters) auch nach der Prüfung durch die Verwaltungsbehörde vorgenommen werden kann. In diesen Fällen setzt die Verwaltungsbehörde das Datum des Ablaufs der Probezeit ein, da die Probezeit erst mit Erteilung der Fahrerlaubnis d. h. mit Aushändigung des Führerscheins (§ 10 Abs. 1 Satz 6) beginnt.

Die Wiederholung des bereits auf Seite 2 des Führerscheinvordrucks enthaltenen Hinweises auf die unbefristete Gültigkeit der Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit dem Probezeitvermerk stellt – insbesondere für ausländische Behörden – eindeutig klar, daß die Fahrerlaubnis nach Ablauf der Probezeit nicht ihre Gültigkeit verliert und daß es sich – anders als bei in einigen Staaten verwendeten sog. „Lernführerscheinen“ – auch vorher um eine vollgültige Fahrerlaubnis handelt.

Die in § 10 Abs. 1 Satz 4 vorgeschriebene Formulierung konnte nicht unmittelbar durch entsprechende Ergänzung des Führerscheinsmusters (Muster 1) zum Bestandteil des Vordrucks gemacht werden, da auch in Zukunft nicht alle Führerscheine mit einem Probezeitvermerk versehen werden müssen. In der Praxis wird jedoch nichts dagegen einzuwenden sein, wenn die Bundesdruckerei einen Teil der Vordrucke bereits mit einem entsprechenden Aufdruck versieht, so daß bei Aushändigung des Führerscheins nur noch das Datum des Ablaufs der Probezeit eingesetzt werden muß.

- Nr. 5 (Änderung von § 11)

Die Vorschrift regelt den Inhalt der Ausbildungsbescheinigung (§ 2 Abs. 1 Satz 3 StVG) sowie ihre Behandlung im Rahmen des Fahrerlaubnisverfahrens.

Die Bescheinigung hat den Umfang der Ausbildungsteile anzugeben, die nach der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung bindend vorgeschrieben sind. Dies bedeutet z. B. für den praktischen Fahrunterricht, daß nicht alle tatsächlich durchgeführten Fahrstunden, sondern nur die nach der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebenen sog. „Sonderfahrten“ (d. h. Überland-, Autobahn-, Nachtfahrten) anzugeben sind. Diese Beschränkung ergibt sich unmittelbar aus der Formulierung des § 2 Abs. 1 Satz 3 StVG.

Abweichend von den übrigen Antragsvoraussetzungen muß die Ausbildungsbescheinigung nicht schon im Zeitpunkt des Fahrerlaubnis-Antrags bei der Verwaltungsbehörde, sondern erst unmittelbar vor der praktischen Prüfung beim Sachverständigen oder Prüfer vorgelegt werden. Dies berücksichtigt die gängige Praxis der Fahrschulen, wesentliche Teile der praktischen Ausbildung erst im Zeitraum zwischen Antragstellung und praktischer Prüfung durchzuführen, damit der Prüfling über eine möglichst aktuelle Fahrpraxis verfügt. Erst kurz vor der Prüfung kann daher die Ausbildungsbescheinigung vollständig ausgefüllt werden.

Der Sachverständige oder Prüfer hat die Abnahme der praktischen Prüfung davon abhängig zu machen, ob die nach der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebene Mindestausbildung in der Ausbildungsbescheinigung dokumentiert ist. Nur so kann verhindert werden, daß zunächst nach Bestehen der praktischen Prüfung eine Fahrerlaubnis durch Aushändigung des Führerscheins erteilt wird, die Fahrerlaubnisbehörde hinterher jedoch feststellt, daß die Ausbildungsbescheinigung nicht den o. a. Anforderungen entspricht.

Der Sachverständige oder Prüfer hat die Abnahme der praktischen Prüfung davon abhängig zu machen, ob die nach der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebene Mindestausbildung in der Ausbildungsbescheinigung dokumentiert ist. Nur so kann verhindert werden, daß zunächst nach Bestehen der praktischen Prüfung eine Fahrerlaubnis durch Aushändigung des Führerscheins erteilt wird, die Fahrerlaubnisbehörde hinterher jedoch feststellt, daß die Ausbildungsbescheinigung nicht den o. a. Anforderungen entspricht.

Einfügung des neuen Absatzes 2 a durch den Bundesrat.

Begründung:

Es ist zweckmäßig, die Vorstellung durch einen Fahrlehrer vorzuschreiben, damit sich die Sachverständigen oder Prüfer voll auf den Prüfling konzentrieren können und nicht zur eigenen Sicherheit den Verkehr beobachten müssen.

- Nr. 6 (Einfügung der §§ 12 b bis 12 h)

zu § 12 b:

Die Vorschrift schöpft die Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 1 a Buchstabe a StVG aus, wonach einzelne Klassen von den Regelungen über die Probezeit ausgenommen werden können, wenn deren Unfallrisiko – insbesondere wegen niedriger Geschwindigkeiten – vergleichsweise gering ist. Diese Voraussetzung trifft auf die Klassen 4 und 5 zu, deren Fahrzeuge Geschwindigkeiten von 50 km/h durchweg nicht überschreiten und deren Unfallrisiko deutlich unter dem der Fahrzeuge der anderen Klassen liegt. Eine Ausnahme der Klasse 1 b (Leichtkrafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) ist dagegen weder von der erreichbaren Geschwindigkeit noch von dem hohen Unfallrisiko dieser Fahrzeugkategorie her vertretbar.

zu § 12 c:

Die Vorschrift stellt klar, daß auch die sog. Sonderfahrerlaubnisse nach § 14 Abs. 1 der Probezeit unterliegen und daß bei Umschreibung in eine allgemeine Fahrerlaubnis nach § 14 Abs. 3 diese Probezeit anzurechnen ist. Vergleichbares gilt nach Absatz 2, wenn die Probezeit vor Erteilung der allgemeinen Fahrerlaubnis auf Grund einer Einziehung der Sonderfahrerlaubnis nach § 14 Abs. 2 unterbrochen worden ist.

zu § 12 d:

Die Vorschrift regelt das Verfahren bei der Anordnung der Nachschulung und der Wiederholung der Befähigungsprüfung. Die vorgeschriebene Angabe der Ver-

kehrszuwerhandlungen, die zu der Anordnung geführt haben, verdeutlicht dem Fahranfänger den Grund für die Anordnung und gibt dem Leiter des Nachschulungskurses die erforderlichen Informationen zur Vorbereitung und Durchführung des Kurses, insbesondere der Anfangsdiskussion (s. § 12 f Abs. 2) und der Fahrprobe (§ 12 f Abs. 1 Sätze 3 bis 5). Ohne Kenntnis des Kursleiters von den Gründen der Anordnung ist nach Auffassung der Arbeitsgruppe, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Kurskonzeption (s. auch § 12 f) erstellt hat, eine erfolversprechende Kursgestaltung nicht möglich. Bei der Anordnung ist eine angemessene Frist zu setzen; die Frist wird insbesondere in den Anfangsmo-naten nach Inkrafttreten der Neuordnung großzügig bemessen werden müssen, da wegen der in § 12 f vorgeschriebenen Mindestteilnehmerzahl bei vielen Moderatoren zunächst Schwierigkeiten auftreten werden, in kürze-rer Zeit vollständige Kurse zusammenzustellen.

Ebenso empfiehlt es sich für die Verwaltungsbehörden, bei der Erteilung der Nachschulungserlaubnis nach § 31 des Fahrlehrergesetzes sowie bei der amtlichen Anerkennung von Kursleitern nach § 12 g Abs. 5 die Moderatoren zu verpflichten, der örtlich zuständigen Behörde jeweils den Beginn von Nachschulungskursen anzuzeigen, damit gegebenenfalls zur Nachschulung verpflichtete Fahran-fänger auf das aktuelle Kursangebot hingewiesen werden können.

zu § 12 e:

Die Vorschrift stellt klar, daß die in § 14 genannten „Son-derfahrerlaubnisbehörden“ nur dann für die Anordnung der Nachschulung und der weiteren im Straßenverkehrsgesetz vorgesehenen Maßnahmen zuständig sind, wenn ausschließlich eine Fahrerlaubnis zu dienstlichen Zwek-ken erteilt wurde.

zu § 12 f:

Die Vorschrift regelt die Gestaltung und den Inhalt des Nachschulungskurses.

Das Kursmodell, das der Regelung § 12 f zugrunde liegt, ist von einer Arbeitsgruppe des Deutschen Verkehrssi-cherheitsrats unter Beteiligung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, des HUK-Verbandes, der Bun-desanstalt für Straßenwesen und des Bundesverkehrsmini-steriums entwickelt und in Bayern und Hamburg in Mo-dellkursen erfolgreich erprobt worden.

Die Festlegung einer Mindestteilnehmerzahl verdeutlicht den gruppenspezifischen Charakter des Kurses, der an-ders als der herkömmliche theoretische Fahrschulunter-richt nicht als Frontalunterricht gestaltet werden soll (s. auch die entsprechende Begründung des Gesetzent-wurfs).

Die Fahrprobe ist nicht als Trainingsveranstaltung zur di-rekten Verbesserung der Fahrfertigkeiten bzw. des Fahr-verhaltens zu verstehen. Sie soll vielmehr dazu dienen, vorhandene Defizite zu erkennen und mit den Teilneh-mern zu besprechen. Die Bedingungen für eine gruppen-dynamische Arbeitsweise werden dadurch geschaffen, daß die Probefahrt in Kleingruppen von drei mitfahren-den Kursteilnehmern durchgeführt und anschließend in dieser Kleingruppe ausgewertet und diskutiert wird. Die Ergebnisse der Fahrproben, in denen noch vorhandene Defizite am deutlichsten zum Ausdruck kommen, sollten ab der zweiten Sitzung in den Kurs einfließen.

zu § 12 g:

§ 12 g schöpft die in § 2 b Abs. 2 und § 6 Abs. 1 Nr. 1 a Buchstabe d des StVG enthaltene Ermächtigung für Son-derregelungen zur Nachschulung alkoholauffälliger Fahr-anfänger aus.

Nach den Absätzen 1 und 2 sind Fahranfänger, die mit Al-koholverstößen aufgefallen sind, unbeschadet anderer Verkehrszuwerhandlungen stets einem besonderen Nachschulungskurs zuzuweisen, und zwar auch dann,

wenn die Fahrerlaubnis z. B. durch das Gericht bereits entzogen worden ist. Absatz 2 greift insoweit den Inhalt des § 2 a Abs. 5 Satz 1 StVG auf und stellt klar, daß nach Alkoholverstößen auch in diesem Falle nur ein besonde-rer Nachschulungskurs für alkoholauffällige Fahranfän-ger in Frage kommt.

Die Regelung folgt aus den Erkenntnissen der Verkehrs-psychologie, daß alkoholauffällige Kraftfahrer zur Bewäl-tigung des Problemkreises „Trinken – Fahren“ auf eine besonders intensive Auseinandersetzung mit den Ursa-chen ihres Fehlverhaltens sowie auf die Erarbeitung von Vermeidungsstrategien angewiesen sind. Dies hat sich in zahlreichen Modellversuchen zur Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer bestätigt und gilt in besonderem Maße für die – überwiegend jungen – Fahranfänger. Die Nachschulungskurse nach § 12 f werden zwar auch das Alkoholproblem ansprechen müssen, können dies jedoch nicht in der intensiven Form leisten, die nach dem oben gesagten geboten ist. Die besonderen Schwierigkeiten, die erfahrungsgemäß bei der Nachschulung Alkoholauf-fälliger auftreten, machen es erforderlich, die Kursleitung qualifizierten Verkehrspsychologen zu übertragen, die bereits über Erfahrungen in der freiwilligen Nachschu-lung und in der Eignungsbegutachtung alkoholauffälliger Kraftfahrer verfügen. § 12 g Abs. 5 stellt daher hohe An-forderungen an die Qualifikation der Kursleiter, die einer amtlichen Anerkennung bedürfen.

Änderung der Formulierung in § 12 g Abs. 5 Satz 2 (Ent-wurf des Bundesverkehrsministers – „Die amtliche An-erkennung als Kursleiter ist zu erteilen, wenn. . .“) durch den Bundesrat („Die amtliche Anerkennung als Kursleiter darf nur erteilt werden, wenn. . .“).

Begründung:

Die Gewährleistung einer fachlich einwandfreien Durch-führung der besonderen Nachschulungskurse ist im In-teresse der Sicherheit des Verkehrs unerlässlich. Deshalb muß die Behörde in der Lage sein, neben den in der Ver-ordnung vorgesehenen Kriterien auch z. B. die Frage ausreichender Überwachung oder ähnlich wichtige Erwä-gungen zu berücksichtigen.

Der Kursumfang entspricht dem des Kurses nach § 12 f, um eine vergleichbare Kostenbelastung der Fahranfän-ger sicherzustellen.

Der Kursinhalt folgt aus den Erfahrungen, die in der Ver-gangenheit mit den freiwilligen Nachschulungskursen für alkoholauffällige Kraftfahrer gewonnen worden sind; die-se sind von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissen-schaftlich begleitet und ausgewertet worden, wobei die bisher vorliegenden Ergebnisse positive Wirkungen auch der Kurse nach § 12 g erwarten lassen.

zu § 12 h:

Die Vorschrift regelt den Inhalt der Teilnahmebescheini-gung sowie die Voraussetzungen für ihre Verweigerung.

Da der Kurserfolg wesentlich von gruppenspezifischen Prozessen abhängt, die eine ständige Anwesenheit aller Kursteilnehmer bedingen, kann eine Teilnahmebeschei-nigung beim Versäumen von Teilen des Kurses nicht aus-gestellt werden. Eine Erfolgskontrolle ist zwar im Straßen-verkehrsgesetz bewußt nicht vorgesehen worden, es muß von den Teilnehmern jedoch zumindest erwartet werden, daß sie an allen Sitzungen des Kurses sowie an der Fahr-probe teilnehmen und die bei den Nachschulungskursen für alkoholauffällige Fahranfänger zum Kursumfang ge-hörenden Aufgaben anfertigen. Ein Versäumen von Kurs-teilen kann sich im Einzelfall auch daraus ergeben, daß der Kursleiter alkoholisierten, ständig störenden oder ge-walttätigen Teilnehmern gegenüber von seinem Haus-recht Gebrauch macht, um den Kurserfolg für die übrigen Teilnehmer sicherzustellen.

- Nr. 7 (Änderung von § 15 Abs. 2 Satz 2)

Ebenso wie beim Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse 5

(s. o. Nr. 2) ist bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer ausländischen Fahrerlaubnis im Falle des § 15 Abs. 2 Satz 2 eine praktische Prüfung nicht erforderlich. Abweichend von dem in § 11 (s. o. Nr. 5) neu geregelten Verfahren der Vorlage der Ausbildungsbescheinigung läßt die Änderung des § 15 Abs. 2 Satz 2 daher auch in diesem Fall das in § 8 Abs. 2 Nr. 5 für Klasse 5 vorgesehene Verfahren (Vorlage einer Ausbildungsbescheinigung über die Teilnahme lediglich am theoretischen Unterricht) in entsprechender Anwendung zu.

– Nr. 8 (Änderung von § 69 a Abs. 1 Nr. 10 und 12)

Durch die Fünfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2276) ist in den verwaltungsrechtlichen Bestimmungen der §§ 15 d Abs. 1 Nr. 2, 15 e, Abs. 1 Nr. 7, 15 g und 15 h StVZO jeweils der Begriff „Kraftdroschke (n)“ durch den modernen Begriff „Taxi“ („Taxen“) ersetzt worden; außerdem wurden Ferienziel-Reisen mit Pkw (§ 48 PBefG) in § 15 d mit aufgenommen. Als Folgeänderung werden die entsprechenden Sanktionsnormen des § 69 a Abs. 1 Nr. 10 und Nr. 12 StVZO angepaßt.

– Nr. 9 (Ergänzung von § 72 Abs. 2 zu § 18 Abs. 2 Nr. 4 a)

Einfügung durch den Bundesrat

Begründung:

Mit der Fünften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13. Dezember 1985 ist die Festlegung einer höchstzulässigen Nennleistungsdrehzahl von 6000 min⁻¹ für Leichtkrafträder in § 18 Abs. 2 Nr. 4 a gestrichen worden. Hierdurch sind zahlreiche Krafträder früheren Rechts, die sich lediglich durch eine höhere Nennleistungsdrehzahl von Leichtkrafträdern unterscheiden haben, zu Leichtkrafträdern geworden. Dies war mit der genannten Änderung nicht gewollt und hat zur Folge, daß die Halter die Fahrzeugpapiere nach § 27 ändern lassen und höhere Versicherungsbeiträge zahlen müßten. Schwierigkeiten treten insbesondere bei Fahrzeugen auf, die länger als ein Jahr abgemeldet waren und jetzt wieder nach § 21 StVZO zugelassen werden sollen.

Die Halter sind alle im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse 1 und an einem Besitzstandsschutz interessiert.

2. Artikel 2 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

– Nr. 1 (Einfügung eines neuen § 5 a)

Einfügung durch den Bundesrat

Begründung:

Im Rahmen der Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer und bedingt schadstoffarmer Personenkraftwagen soll im Einklang mit den umweltpolitischen Zielsetzungen die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr so geändert werden, daß Gebühren für die Eintragung als „schadstoffarmes Fahrzeug“ oder „bedingt schadstoffarmes Fahrzeug“ in die Fahrzeugunterlagen nicht erhoben werden. Es ist für die Bürger kaum verständlich, wenn einerseits nicht unerhebliche Steuervorteile für schadstoffreduzierte Fahrzeuge gewährt werden, andererseits für Amtshandlungen, die Voraussetzung für die Anerkennung eines Fahrzeugs als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm sind, eine Gebühr erhoben wird. Die derzeitige Regelung hat bereits zu erheblichen Verärgern von Bürgern geführt, die ihr Fahrzeug umweltbewußt nachgerüstet hatten und dann für die Eintragung in die Fahrzeugunterlagen eine Gebühr entrichten mußten.

Dem Vernehmen nach wird – entgegen der derzeitigen gesetzlichen Regelung – von einigen Zulassungsstellen im Bundesgebiet in solchen Fällen bereits auf die Gebühr verzichtet. Auch vom Bundesverkehrsministerium soll eine entsprechende Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr erwogen werden. Da an-

gesichts der nunmehr anlaufenden Nachrüstung von Altfahrzeugen das Problem zunehmend an Bedeutung gewinnt, sollte zwecks bundeseinheitlicher Handhabung die Gebührenordnung jetzt entsprechend geändert werden.

– Nr. 2

- a) Notwendige Ergänzung der Überschrift.
- b) Neuer Gebührentatbestand zur Deckung der Kosten der Anfänger-Datei beim KBA.

– Nr. 3

- a) Notwendige Ergänzung der Überschrift.

b) Einfügung durch den Bundesrat

Begründung:

Die Ausfertigung des neuen Führscheinformulars entsprechend der neuen VwV zu § 10 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bringt nach den Feststellungen der Führerscheinstellen Mehrkosten von 10 bis 15 % mit sich.

Die Mehrkosten setzen sich aus den höheren Kosten für den Führerscheinvordruck (0,40 DM) sowie für das Ausstanzen der ungültigen Fahrerlaubnisklassen, die Aufbewahrung der Vordrucke sowie die Führung einer Nachweisliste über die verbrauchten Führerscheine zusammen.

Ein Auffangen eines Teils der Kosten durch Vordrucke, bei denen die ungültigen Klassen bereits gelocht sind, ist nicht möglich, da bei einem solchen Verfahren eine zweite Nachweisliste geführt werden muß und im Einzelfall trotzdem nachträgliche Stanzungen notwendig werden könnten (z. B. Verzicht auf eine Klasse, wenn mehrere Klassen gemeinsam beantragt werden).

Diese Anpassung der Verwaltungsgebühren berücksichtigt nicht die Wünsche der Länder auf Anhebung der Verwaltungsgebühren. Diese Gebührenpositionen sind daher auch in die beabsichtigte Überarbeitung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr einzubeziehen.

- c) Buchstabe aa) Gebühr zur Abdeckung des Verwaltungsaufwandes bei der Fahrerlaubniserteilung infolge der Datenübermittlung zum KBA. Es erscheint angezeigt, diese Gebühr gesondert auszuweisen und nicht in der allgemeinen Führerscheingebühr (Nr. 202) aufgehen zu lassen.
- Buchstabe bb) Gebühr für die Anordnung der Nachschulung bzw. der Wiederholungsprüfung.
- d) Notwendige Ergänzung der Überschrift.
- e) Einbeziehung der Tatbestände „Erteilung der Nachschulungserlaubnis“ sowie „Amtliche Anerkennung als Leiter von Nachschulkursen für alkoholauffällige Fähranfänger“ in die bestehende Gebühr für die Erteilung von Fahrlehrerlaubnissen. Die Einbeziehung erscheint im Hinblick auf die offenkundige Vergleichbarkeit der jeweiligen Tatbestände vertretbar.
- f) Wegfall von Gebührentatbeständen infolge Wegfalls der sogenannten Laienausbildung (§ 31 FahrlG – alt –).
- g) Einbeziehung der Tatbestände „Erteilung der Nachschulungserlaubnis“ sowie „Amtliche Anerkennung als Leiter von Nachschulkursen für alkoholauffällige Fahrer“ in die bestehende – vergleichbare – Gebühr für Rücknahme oder Widerruf von Fahrlehrerlaubnissen.
- h) Einbeziehung des Tatbestandes „Überprüfung von Nachschulkursen“ in die bestehende Gebühr für die Überprüfung von Fahrschulen und Zweigstellen. Die Einbeziehung erscheint im Hinblick auf die offenkundige Vergleichbarkeit der jeweiligen Tatbestände vertretbar.

- Nr. 4 (Ergänzung des 3. Abschnitts Buchstabe A Nr. 1)

Einfügung durch den Bundesrat

Begründung:

Die in den Gebührennummern 401a.1 bis 401a.9 aufgeführten Prüfgebühren sind unter Berücksichtigung der durch die Fünfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften festgelegten neuen Prüfbedingungen, insbesondere der neuen Prüfzeiten, notwendig, die nach § 72 Abs. 2 StVZO im wesentlichen am 1. 10. 1987 in Kraft treten. Die Höhe der Gebühren basiert auf den Vorschlägen des Berichts der Arbeitsgruppe „Kostenanalyse TÜV“. Durch die Änderung der Gebührenordnung unter Berücksichtigung der verlängerten Prüfzeiten müssen die Prüforganisationen bereits jetzt in die Lage versetzt werden, in personeller und materieller Hinsicht zu disponieren. Insbesondere mit der Auswahl und Ausbildung der Bewerber für Prüferpositionen muß in Kürze begonnen werden, damit rechtzeitig zum 1. 10. 1987 die neuen Vorschriften durchgeführt werden können. Eine Verlängerung der in § 72 Abs. 2 StVZO enthaltenen Frist muß im Hinblick auf die Bedeutung der Rechtsänderung im Interesse der Verkehrssicherheit der Fahranfänger unbedingt vermieden werden.

3. Artikel 3 (Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)

- zu § 11 (Inhalt der Einweisungslehrgänge)

Im Mittelpunkt des Lehrgangs steht die Vermittlung der für die Durchführung von Nachschulungskursen erforderlichen Lehrmethoden und deren Anwendung (§ 11). Im übrigen ist sein Inhalt durch die Bestimmungen über Inhalt und Durchführung der Nachschulungskurse (§ 12 f Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) vorgegeben.

- zu § 11 a (Dauer und Leitung der Lehrgänge)

Zur Erleichterung des gruppendynamischen Lernprozesses soll der Lehrgang nicht unterbrochen werden (§ 11 a Abs. 1). Die Bestimmung über die gemeinsame Leitung durch einen Fahrlehrer und einen Pädagogen oder Psychologen unterstreicht die Bedeutung der Verhaltensbeeinflussung durch die Nachschulungskurse unter Vermittlung geeigneter Lehrinhalte und Anwendung geeigneter Lehrmethoden. § 11 a Abs. 2 soll sicherstellen, daß der Einweisungslehrgang von Lehrkräften durchgeführt wird, deren Qualifikation sie von den Lehrgangsteilnehmern deutlich abhebt. Pädagogen und Psychologen kommen nur dann als Lehrkraft in Betracht, wenn sie über besondere Kenntnisse und Vorerfahrungen verfügen, wozu auch die Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen mindestens der Klasse 3 gehört. Hierzu gehört ferner die Erfahrung in Techniken der Gesprächsführung und in Rollenspielen.

Weitere Einzelheiten der Lehrgangsgestaltung – z. B. eine sachgerechte Ausstattung und geeignete Räumlichkeiten können ebenso wie die Bedingungen für die Aufsicht über die Lehrgänge nach den Grundsätzen des allgemeinen Verwaltungsrechts bei der amtlichen Anerkennung der Einweisungslehrgänge nach § 31 Abs. 2 Nr. 3 des Fahrlehrergesetzes durch entsprechende Auflagen festgelegt werden.

- Zu § 11 b (Erfolgreiche Teilnahme an einem Einweisungslehrgang)

Da die Erlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Nachschulungserlaubnis prüfen muß, ob der Bewerber „mit Erfolg“ am Einweisungslehrgang teilgenommen hat, stellt § 11 b Kriterien für die erfolgreiche Lehrgangsteilnahme auf. Er enthält gleichzeitig die Verpflichtung der beiden Lehrgangsleiter, die einzelnen Teilnehmer während des Lehrgangs aufmerksam zu beobachten und nach dessen Abschluß eine nachprüfbare Stellungnahme abzugeben.

Diese wird sich bei erfolgreicher Teilnahme nach den Kri-

terien von § 11 b Satz 1 auf eine Bescheinigung der erfolgreichen Teilnahme beschränken können, während Zweifel der Lehrgangsleiter eingehend dargelegt und begründet werden müssen, um eine sachgerechte Entscheidung der Behörde zu ermöglichen.

4. Artikel 4 (Berlin-Klausel)

Artikel 4 enthält die übliche Berlin-Klausel.

5. Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Verordnung soll so schnell wie möglich in Kraft treten.

(VkB I 1987 S. 80)

Nr. 16 Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Übermittlung von Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2 c Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (Datenübermittlungsvorschrift Fahrerlaubnis auf Probe – DÜVF aP)

Bonn, den 15. Januar 1987

StV 11/StV 15/36.05.05-14

Nachstehend gebe ich die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Übermittlung von Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2 c Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (Datenübermittlungsvorschrift Fahrerlaubnis auf Probe – DÜVF aP) vom 27. November 1986 (Beilage Nr. 230 a zum Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. 12. 1986, Seite 16 688) nebst Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Keller

Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Übermittlung von Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2 c Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (Datenübermittlungsvorschrift Fahrerlaubnis auf Probe – DÜVF aP)

Vom 27. November 1986

Nach § 6 Abs. 1 Nummer 1 a Buchstabe e des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) eingefügt worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Inhaltsübersicht

1. Allgemeines
 2. Mitteilung an die Registerbehörde
 3. Arten der Datenübermittlung
 4. Datenübermittlungsverfahren
 - 4.1 Datenübermittlung auf Magnetband
 - 4.2 Datenübermittlung auf Diskette
 - 4.3 Datenübermittlung auf maschinell optisch lesbarem Beleg
 5. Ergänzende Übermittlungsvorschriften für Magnetband und Diskette
 - 5.1 Zeichenvorrat, Code
 - 5.2 Datensätze und Schlüssel
 - 5.3 Plausibilitäten
 - 5.4 Aufbewahrungsfristen
 - 5.5 Fehlerbehandlung
 6. Turnus der Datenübermittlung
 7. Datenschutz und Datensicherung
 8. Kostenregelung
 9. Inkrafttreten
- Anlage 1 a: Dateiordnung MB
 Anlage 1 b: Magnetbandetikett
 Anlage 2 a: Dateianordnung DISK
 Anlage 2 b: Diskettenetikett
 Anlage 3: Beleg

Anlage 4 a: Datei- und Datensatzbeschreibungen für die Datenübermittlung auf Magnetband

Anlage 4 b: Datei- und Datensatzbeschreibungen für die Datenübermittlung auf Diskette

Anlage 5: Zeichenerklärung für DMFS (Magnetband/Diskette)
Erläuterungen zu den Feldern (Magnetband/Diskette)

Anlage 6: Lieferschein

1. Allgemeines

Das Register über die Inhaber einer Fahrerlaubnis, die der Probezeit unterliegen, wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg (Registerbehörde) geführt.

Für die Datenübermittlung setzt die Registerbehörde automatisierte Verfahren ein. Diese erfordern die Einhaltung bestimmter Regeln.

2. Mitteilungen an die Registerbehörde

2.1 Zur Mitteilung verpflichtet sind die für die Erteilung der Fahrerlaubnis auf Probe zuständigen Behörden gemäß § 2 c Abs. 3 StVG.

Erstmitteilungen müssen abgegeben werden bei

- erstmaligem Erwerb einer Fahrerlaubnis
- erstmaliger Erweiterung einer Fahrerlaubnis der Klassen 4 oder 5 auf eine der anderen Klassen
- Neuerteilung nach vorangegangener Entziehung
- Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer ausländischen Fahrerlaubnis
- Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis der DDR.

Änderungsmitteilungen sind erforderlich bei

- Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Sonderfahrerlaubnis
- Berichtigung der Probezeitberechnung
- Berichtigung von Fehlerfassungen oder fehlerhaft mitgeteilten Daten.

2.2 Die in 2.1 genannten Behörden können mit der Datenübermittlung öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Rechenzentren beauftragen.

3. Arten der Datenübermittlung

Für die Datenübermittlung sind zulässig:

- Magnetband
- Diskette
- maschinell optisch lesbarer Beleg.

4. Datenübermittlungsverfahren

4.1 Datenübermittlung auf Magnetband

4.1.1 Art und Aufbau des Magnetbandes

Für die Datenübermittlung sind Magnetbänder DIN 66 011 – 12-50-A – und Spulen DIN 66 012 – B 27 zu verwenden.

Die Magnetbänder sind nach

DIN 66 015

„Auf 9 Spuren mit Richtungstaktschrift beschriebenes Magnetband zur Speicherung digitaler Daten“, Bitdichte 63 bit/mm (1600 bpi)

oder nach

DIN 66 282

„Auf 9 Spuren im GCR-Verfahren beschriebenes Magnetband zur Speicherung digitaler Daten“, Zeichendichte 246 Zeichen/mm (6250 cpi)

zu beschriften.

Der Code nach DIN 66 003 ist entsprechend DIN 66 004, Teil 3 auf Magnetband darzustellen.

4.1.2 Dateianordnung

Die Kennsätze und die Dateianordnung auf Magnetbändern richten sich nach DIN 66 029 und nach der Anlage 1 a.

4.1.3 Magnetbandversand

4.1.3.1 Jedes Magnetband ist vom Absender mit einem einschieb-

baren Magnetband-Etikett (Anlage 1 b) mit folgenden Angaben zu versehen:

- Archiv-Nummer,
- Name des Absenders und Eigentümerkennzeichen,
- Bandkennzeichen,
- Kurzbezeichnung für die Datenübermittlung: ANFDMS,
- falls mehr als ein Magnetband: Laufende Nummer der Magnetbandrolle, durch die die Reihenfolge der Verarbeitung festgelegt wird und Anzahl der übersandten Magnetbänder,
- Bitdichte: 63 bit/mm (1600 bpi) oder 246 Zeichen/mm (6250 cpi).

4.1.3.2 Die Magnetbänder sind ohne Schreibringe zu versenden.

4.1.3.3 Die Magnetbänder sind gegen Abwickeln zu sichern und in festen Behältern zu versenden, die möglichst frei von Staub oder fremden Stoffen sind und die ein Eindringen von Staub und Wasser verhindern. Mehrere zusammengehörende Magnetbänder sind als Gesamtsendung zu verpacken.

4.1.3.4 Die Magnetbänder mit den „Datenmeldesätzen Fahranfänger“ (DMSF) werden beim KBA dupliziert und die Originalbänder als Leerbänder zurückgesandt.

4.2 Datenübermittlung auf Diskette

4.2.1 Art und Aufbau der Diskette

Für die Datenübermittlung sind Disketten DIN 66 237 – E 200 -F-74 – zu verwenden.

Die Disketten sind nach DIN 66 238, Teil 1

„Aufzeichnungsverfahren und Formatierung für Diskette 200; Wechseltaktschrift bei 13 262 Flußwechsel/rad, einseitig verwendbar“

zu beschriften.

Der Code nach DIN 66 003 ist entsprechend DIN 66 004 Teil 5 auf Diskette darzustellen.

4.2.2 Dateianordnung

Die Kennsätze und die Dateianordnung auf Disketten richten sich nach DIN 66 239 und nach Anlage 2 a.

4.2.3 Diskettenversand

4.2.3.1 Jede Diskette ist vom Absender mit einem Etikett (Anlage 2 b) mit folgenden Angaben zu versehen:

- Archiv-Nummer,
- Name des Absenders und Eigentümers,
- Datenträgerkennzeichen,
- Kurzbezeichnung für die Datenübermittlung: ANFDMS,
- falls mehr als eine Diskette: Laufende Nummer der Diskette, durch die die Reihenfolge der Bearbeitung festgelegt wird, und Anzahl der übersandten Disketten.

4.2.3.2 Die Disketten sind in Schutzhüllen und geeigneten festen Versandtaschen zu versenden.

4.2.3.3 Die Disketten mit DMFS werden beim KBA dupliziert und die Originaldatenträger als Leerdisketten zurückgesandt.

4.3 Datenübermittlung auf maschinell optisch lesbarem Beleg

Für die Datenübermittlung auf Papier sind optisch lesbare Belege zu verwenden.

4.3.1 Form des Belegs, Anordnung der Schreibfelder

Für die Mitteilung ist der Vordruck nach Muster (Anlage 3) zu verwenden.

Der Beleg muß folgende Anforderungen erfüllen:

- Flächengewicht des Papiers 90 g/m² nach DIN 6723 Teil 1
- Beleggröße Format A 6 nach DIN 476
- optische Eigenschaften nach DIN 66 223 Teil 1
- Maße und Beschriftung nach Anlage 3
- keine Beschriftung im Durchschreibeverfahren.

4.3.2 Ausfüllen des Vordrucks

Für das Ausfüllen des Mitteilungsvordrucks sind Schreib-

maschinen zu verwenden. Ausnahmen gelten für die in Nr. 4.3.2.2 aufgeführten Felder.

4.3.2.1 Verwendung von Schreibmaschinen

Mit Schreibmaschine auszufüllende Felder

Die Felder

- Erteilende Behörde,
- Tag der Geburt,
- Geschlecht,
- Geburtsname,
- Familienname,
- Vorname(n),
- Geburtsort,
- Führerschein-Nr.
- Führerschein-Nr. neu

müssen mit Schreibmaschine beschriftet werden. In jedem Feld und in jeder Zeile ist linksbündig zu beginnen.

Schriften

Zugelassen sind Schreibmaschinenschriften mit Groß- und Kleinbuchstaben, Schnelldruckerschrift, Nadeldruckerschrift mit 9 x 9 Raster, OCR-B1 und OCR-A1 numerisch unter Verwendung des Zeichenvorrats gemäß DIN 21 37 Teil 1. Die Zeichendichte darf 12 Zeichen/Zoll mit konstanter Teilung nicht überschreiten. Kursivschriften und Schreibmaschinenschriften mit einer verbundenen Schrift sind nicht zugelassen.

4.3.2.2 Handblockschriften

Die Felder

- Ablauf der Probezeit,
 - Merkmal und
 - erteilte Fahrerlaubnisklassen
- sind für Handschriften zugelassen.

Die nur in schwarz oder blau zulässigen Handblockschriften müssen der Darstellung in Anlage 3 entsprechen.

4.3.3 Inhalt der Felder

4.3.3.1 Feld: Tag der Geburt bzw. Datum des Ablaufs der Probezeit

Der Tag der Geburt sowie das Datum des Ablaufs der Probezeit besteht immer aus acht Stellen in der Reihenfolge Tag, Monat, Jahr (jeweils zweistellig) sowie Jahrhundert und Jahrtausend, es hat die Form TTMMJJJJ; einstellige Angaben werden durch eine führende Null ergänzt.

4.3.3.2 Feld: Geburtsname

Der Geburtsname ist immer anzugeben; stimmen Geburtsname und Familienname überein, kann das Feld „Familienname“ leer bleiben. Vorsatzwörter (wie von, von der, usw.) sind stets auszusprechen; bei getrennter Schreibweise werden sie, auch bei Großschreibung, dem Geburtsnamen nachgesetzt; das gleiche gilt für Adelsbezeichnungen:

Beispiele:

du Bois	= Boi, du
van der Velde	= Velde, van der
von Steuben	= Steuben, von
d'Hondt	= Hondt, d'
Freiherr von Schönefeld	= Schönefeld, Freiherr von

Ist ein Vorsatzwort mit dem Namen zu einem Wort verschmolzen, so wird der ganze Name wie ein Wort behandelt.

Beispiele: Dubois

Vondermühl
Vandenberg

4.3.3.3 Feld: Erteilende Behörde

Im Feld „erteilende Behörde“ ist die statistische Kennziffer des betreffenden Kreises (lt. statistischem Bundesamt) anzugeben. Durch die 6. Stelle dieser Schlüsselnummer können mehrere Dienststellen in einem politischen Kreis unterschieden werden.

4.3.3.4 Feld: Familienname

Stimmen Geburtsname und Familienname überein, kann das Feld „Familienname“ leer bleiben.

4.3.3.5 Feld: Vorname(n)

Hier sind die Vornamen, jeweils durch ein Komma getrennt, einzutragen, soweit der Platz in der Zeile ausreicht.

4.3.3.6 Feld: Geburtsort

Ist bei kreisangehörigen Orten in der Bundesrepublik Deutschland der Kreis bekannt, in dem der Geburtsort liegt, so ist er, durch Komma getrennt, hinter dem Geburtsort einzutragen.

Bei außerhalb der Bundesrepublik Deutschland geborenen Betroffenen ist hinter dem Geburtsort das Geburtsland, durch Komma getrennt, einzutragen. An die Stelle der Bezeichnung des Landes kann eine Landschaftsbezeichnung treten, falls diese allgemein bekannt ist. Läßt sich nur das Geburtsland, aber nicht der Geburtsort ermitteln, so ist das Geburtsland einzutragen.

4.3.3.7 Feld: Führerscheinnummer

Das 12stellige Feld „Führerscheinnummer“ ist nach Möglichkeit wie folgt zu strukturieren:

- 9 Stellen numerisch; z. B. zur Angabe einer lfd. Nummer nach der jeweiligen Struktur der Führerscheinstelle,
- 10. Stelle ein / (Schrägstrich),
- 11. und 12. Stelle numerisch; z. B. zur Angabe einer zweistelligen Jahreszahl.

Bei Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Sonderfahrerlaubnis kann die Angabe der Führerscheinnummer der Sonderfahrerlaubnis entfallen.

4.3.3.8 Feld: Führerscheinnummer neu

Das Feld „Führerscheinnummer neu“ ist nur dann auszufüllen, wenn eine Änderungsmitteilung abgegeben wird, die u. a. eine Änderung der Führerscheinnummer anzeigt. Es ist insbesondere dann auszufüllen, wenn bei Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Sonderfahrerlaubnis die Führerscheinnummer der Sonderfahrerlaubnis nicht angegeben wird.

4.3.3.9 Änderungsmitteilungen

Für Änderungsmitteilungen ist ebenfalls das Vordruckmuster (Anlage 3) zu verwenden (Buchstabe ‚X‘ in dem dafür vorgesehenen Feld).

Änderungsmitteilungen, die

- eine Berichtigung der Probezeitberechnung
 - eine Berichtigung von Fehlerfassungen oder fehlerhaft mitgeteilten Daten
- beinhalten, müssen an der vorgesehenen Stelle mit dem Dienstsiegel und der Unterschrift des zuständigen Sachbearbeiters versehen werden.

5. Ergänzende Übermittlungsvorschriften für Magnetband und Diskette

5.1 Zeichenvorrat, Code

Die Daten sind für die Übermittlungsverfahren gem. 4.1 und 4.2 im 7-bit-Code, Code-Tabelle 2 (Deutsche Referenz-Version) nach DIN 66 003 darzustellen.

5.2 Datensätze und Schlüssel

Die Dateibeschreibung und die Beschreibungen der Datenmeldesätze für Magnetband und Diskette sind als Anlage 4 beigefügt. Schlüsselverzeichnisse werden – soweit sie nicht in der Anlage 4 und den Anhängen dazu enthalten sind – vom KBA zur Verfügung gestellt.

5.3 Plausibilitäten

Vor Übermittlung der DMSF an das KBA sind die vom KBA festgelegten Plausibilitätsprüfungen durchzuführen. Der Katalog der Plausibilitätsprüfungen kann beim KBA angefordert werden.

5.4 Aufbewahrungsfristen

Die Protokolldatenträger mit den an das KBA übermittelten DMSF sind bei der meldenden Stelle oder dem beauftrag-

- ten Rechenzentrum mindestens zwei Monate aufzubewahren.
Das KBA bewahrt Protokolldatenträger mit Änderungsdaten oder Zugänge zum Fahranfänger-Bestand zwei Monate auf.
- 5.5 Fehlerbehandlung**
- 5.5.1 Werden Mängel festgestellt, die eine Bearbeitung unmöglich machen, so kann innerhalb der unter Nr. 5.4 genannten Fristen Ersatz angefordert werden.
- 5.5.2 Werden Fehler bei der Bearbeitung von DMSF festgestellt, so druckt das KBA Fehlermeldungen. Diese Fehlermeldungen können auf zwei Arten bearbeitet werden:
- Fehlermeldung wird manuell bearbeitet und urschriftlich an das KBA zurückgesandt.
 - Aufgrund der Fehlermeldung wird erneut ein vollständiger DMSF mit dem Merkmal für die Berichtigungsmeldung erzeugt.
- 6. Turnus der Datenübermittlung**
Die mitteilungspflichtigen Stellen übermitteln mindestens einmal wöchentlich die angefallenen Daten.
- 7. Datenschutz und Datensicherung**
- 7.1 Absender und Empfänger sind für die Datenschutz- und Datensicherungsmaßnahmen im eigenen Bereich verantwortlich.
- 7.2 Datenträger mit personenbezogenen Daten dürfen nur als Wertsendung (Wert nicht unter 500,- DM) oder in vergleichbarer Form versandt werden.
- 7.3 Jeder Sendung zur Datenübermittlung an das KBA ist vom Absender ein Lieferschein in doppelter Ausfertigung beizufügen (Anlage 5).
- 7.4 Beauftragt die mitteilungspflichtige Stelle ein externes Rechenzentrum mit der Datenverarbeitung und der Übermittlung der Daten an das KBA, so legt vor Aufnahme der Datenübermittlung das externe Rechenzentrum dem KBA eine Bescheinigung der mitteilungspflichtigen Stelle vor, aus der hervorgeht, daß das Rechenzentrum beauftragt wurde, dem KBA die Meldungen für die Fahranfängerdatei zu übermitteln.
- 8. Kostenregelung**
Die Übermittlungskosten trägt der Absender.
- 9. Inkrafttreten**
Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt mit Wirkung ab 1. November 1986 in Kraft.

Bonn, den 27. November 1986

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Anlage 1a

Zeichendarstellung und Magnetbandorganisation für die Übermittlung von Datenmeldesätzen

Code	DIN 66 003-Code Tabelle 2 Deutsche Referenz-Version
Darstellung des Code auf dem Magnetband	DIN 66 004 Teil 3
Kennsätze auf dem Magnetband	DIN 66 029; Kennsatzstufe 3 Es gelten folgende Vereinbarungen: VOL1: - Bandkennzeichen: Eintragung nach der Systematik des jeweiligen Eigentümers - Zugriffsvermerk: Leerzeichen - Eigentümer-Kennzeichen: Eintragung, die die Identifizierung des jeweiligen Eigentümers zuläßt. HDR1/EOF1/EOV1: - Dateiname: - St. 5 – 10: ANFDMS - St. 11 – 17: Identifizierungsnummer (wird vom KBA vergeben) - St. 18 – 21: Leerzeichen - Verfalldatum: Erstellungsdatum plus 1 Monat - Zugriffsvermerk: Leerzeichen HDR2/EOF2/EOV2: - Satzformat: F - Blocklänge: 1984 - Satzlänge: 248 - Pufferverschiebung: 00
Dateianordnung	Eine Datei auf einem oder mehreren Magnetbändern
Reihenfolge der Datensätze	beliebig

Anlage 1b

Magnetbandetikett für die Übermittlung von Datenmeldesätzen

Zeile 0	Archiv-Nr. nnnnnn
Zeile 1	aaaaaaaaaaaaaaaa
Zeile 2	Kz.: aaaaaaaaaa
Zeile 3	Bdkz.: aaaaaaaaaa
Zeile 4	aaaaaa Nr.: nn(nn)
Zeile 5	bpi/cpi nnnn

a = alphanumerisch

n = numerisch

Zeile 0: Archiv-Nummer des Magnetbandes

Zeile 1: Name des Absenders

Zeile 2: Eigentümerkennzeichen

Zeile 3: Bandkennzeichen

Zeile 4: Kurzbezeichnung für die Datenübermittlung

hier: ANFDMS

und Nummer und Anzahl der übersandten Bänder in der Form: Nr. (Anzahl); z. B. 2 (3), d. h. das 2. Band in einer Sendung von insgesamt 3 Bändern

Zeile 5: Schreibdichte 1600 bpi oder 6250 cpi

Maße: 3,5 cm * 7 cm

Anlage 2a

Zeichendarstellung auf Datenträgerorganisation für die Übermittlung von Datenmeldesätzen auf Disketten

Code	DIN 66 003-Code Tabelle 2 Deutsche Referenz-Version
Darstellung des Code auf Diskette	DIN 66 004 Teil 5
Kennsätze auf Diskette	DIN 66 239: Basisstufe Es gelten folgende Vereinbarungen: VOL1: 1. Datenträgerkennzeichen: Eintragung nach der Systematik des jeweiligen Eigentümers 2. Zugriffsvermerk: Leerzeichen 3. Eigentümer-Kennzeichen: Eintragung, die die Identifizierung des jeweiligen Eigentümers zuläßt. HDR1: 1. Dateiname: St. 6 – 11: ANFDMS St. 12 – 22: Kennung 2. Blocklänge: 128 3. Austausch kennz.: Leerzeichen 4. Zugriffsvermerk: Leerzeichen 5. Schreibsperre: P 6. Austauschstufe: Leerzeichen 7. Verfalldatum: Erstellungsdatum plus 1 Monat
Dateianordnung	Eine Datei auf einer oder mehreren Disketten
Reihenfolge der Datensätze	Es müssen immer zwei Datensätze in der Folge DMSF I, DMSF II übermittelt werden.

Diskettenetikett für die Übermittlung von Datenmeldesätzen

Zeile 0
Zeile 1
Zeile 2
Zeile 3
Zeile 4

Archiv-Nr. nnnnnn
aaaaaaaaaaaaaaaa

Dkkz.: aaaaaaaaaa
aaaaaa Nr.: nn(nn)

a = alphanumerisch
n = numerisch

Zeile 0: Archiv-Nummer
Zeile 1: Name des Absenders und Eigentümers
Zeile 2: frei
Zeile 3: Diskettenkennzeichen
Zeile 4: Kurzbezeichnung für die Datenübermittlung
hier: ANFDMS
und Nummer und Anzahl der übersandten Disketten in der Form Nr. (Anzahl); z. B. 1 (2), d. h. die 1. Diskette in einer Sendung von insgesamt 2 Disketten

Anlage 3

Seite 1

Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg gemäß § 2c Abs. 3 StVG							
ERTEILENDE BEHÖRDE	Geburtsdatum			Geschlecht		Merkmal	
	Tag	Monat	Jahr	männl.	weibl.	Erstmit- teilung	Änderungs- mitteilung
				☐	☐	☐	☐
Geburtsname							erteilte Fahrer- laubnisklasse(n)
Familienname							
Vorname(n)							
Geburtsort							
Führerschein-Nr.				Ablauf Probezeit			
Führerschein-Nr. neu				Tag	Monat	Jahr	
Role Fläche ist nicht vom Antragsteller auszufüllen! Datumsangaben bitte 8-stellig schreiben z. B. 08. 09. 1950 Die Felder „Geschlecht“, „Merkmal“ und „Fahrerlaubnis- klasse(n)“ bitte ankreuzen!							
Dienstsiegel*						Unterschrift*	
						*) Nur bei Änderungsmitteilung gem. Nr. 4.3.3.9 DUVFaP	

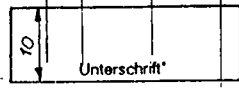
Schrift und Linie sind in roter Blindfarbe zu drucken.

Die gerasterte Fläche ist in roter Blindfarbe als 48er Raster mit einem Rastertonwert von 30 % zu drucken.

Zulässige Zeichen in Handblockschrift:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg gemäß §2c Abs.3 StVG

ERTEILENDE BEHÖRDE	Geburtsdatum			Geschlecht		Merkmal								
	Tag	Monat	Jahr	männl.	weibl.	Erstmit- teilung	Änderungs- mitteilung							
Geburtsname	3/10"	3/10"	4/10"	☐	☐	☐	☐							
Familienname							erteilte Fahrer- laubnisklasse(n)							
Vorname(n)							☐ 1 ☐ 2							
Geburtsort							☐ 1a ☐ 3							
Führerschein-Nr.							☐ 1b							
Führerschein-Nr. neu														
Ablauf Probezeit <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tag</th> <th>Monat</th> <th>Jahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>								Tag	Monat	Jahr	☐	☐	☐	
Tag	Monat	Jahr												
☐	☐	☐												
Rote Fläche ist nicht vom Antragsteller auszufüllen Datumsangaben bitte 8-stellig schreiben z.B. 08 09 1950 Die Felder „Geschlecht“, „Merkmal“ und „Fahrerlaubnisklasse(n)“ bitte ankreuzen!														
														
						Nur bei Änderungsmitteilung gem. Nr. 4.3.3.9 DUVFaP								
141	122	106	101	80,5	67	62	52	48	37	32	27	17	7	0
		107											4	

Tag	Monat	Jahr
☐	☐	☐

Anlage 4a

Seite 1

	Dateibeschreibung	
	Programmname	

Allgemeines

Dateibezeichnung Fahranfängerübermittlungsdatei	Dateiname ANFDMS	
Dateiinhalt Mitteilungen der Führerscheinstellen über Fahranfänger	Dateiart Änderungsdatei	
Datenträger MB, 1600 bpi, 6250 cpi	Eigentümer-Kennzeichen	Kennsatz-Stufe 3

Dateikennwerte

Satzformat F	Satzlänge Ø248	Blocklänge Ø1984	Datenumfang	
Speicherungsform seriell	Dateischlüssel *)			
	Bezeichnung	Position	Länge	Format
Sortierung beliebig				

Sicherungsmaßnahmen

Sperrfrist	Sicherungszyklus *)	Zahl der Sicherungsbestände *)	Zugriffsvermerk
------------	---------------------	--------------------------------	-----------------

Bemerkungen

--

Benutzerkennsätze/Datensätze

Lfd. Nr.	Satzbezeichnung / Satzart	Satzlänge	Bemerkungen
ØØ1	Fahranfängersatz/Datenmeldesatz	Ø248	

*) nicht ausfüllen für Datenübermittlung.

Anlage 4a

Seite 2

	Satzbeschreibung	
	Programmname	

Allgemeines

Dateiname ANFDMS	Satzbezeichnung/Satzart Fahranfängersatz/Datenmeldesatz
Satzname DMSF	Bemerkungen

Satzaufbau

Lfd. Nr.	Feldname	Stellen		Feldlänge	Feld-Form.	Form	Auff. Zeich.	wenn leer	Feldinhalt / Bemerkungen
		von	bis						
000	BMERK								Bearbeitungsmerkmal
001	SM	0001	0001	001	N	V	-	-	Satzmerkmal: 1=Erstmitteilung 2=Änderungsmitteilung
100	PDATEN								Personendaten
101	G DAT	0002	0009	008	N	V	-	-	Geburtsdatum (JJJJMMTT)
102	G NAM	0010	0054	045	C	L	SP	-	Geburtsname
103	F NAM	0055	0099	045	C	L	SP	SP	Familienname
104	V NAM	0100	0159	060	C	L	SP	-	Vorname(n)
105	G ORT	0160	0199	040	C	L	SP	-	Geburtsort
106	M W	0200	0200	001	N	V	-	-	Angabe zum Geschlecht: 1=männlich 2=weiblich
107	R E1	0201	0201	001	C	L	SP	SP	Reservefeld
200	S DATEN								Sachdaten
201	P DAT	0202	0209	008	N	V	-	-	Ende der Probezeit (JJJJMMTT)
202	E RBE	0210	0215	006	C	L	SP	-	Schlüsselnummer der erteilenden Behörde
203	F NR	0216	0227	012	C	L	SP	-	Führerscheinnummer

	Satzbeschreibung	
	Programmname	

Satzaufbau

Lfd. Nr.	Feldname	Stellen		Feld- länge	Feld- Form.	Form	Auff. Zeich.	wenn leer	Feldinhalt / Bemerkungen
		von	bis						
204	FKL1	Ø228	Ø228	ØØ1	C	V	-	SP	)
205	FKL1a	Ø229	Ø229	ØØ1	C	V	-	SP	) Fahrerlaubnisklassen. Die je-
206	FKL1b	Ø230	Ø230	ØØ1	C	V	-	SP	) weils erteilte(n) ist (sind)
207	FKL2	Ø231	Ø231	ØØ1	C	V	-	SP	) durch Angabe des Buchstabens X
208	FKL3	Ø232	Ø232	ØØ1	C	V	-	SP	) zu kennzeichnen. Es muß min-
209	RE2	Ø233	Ø236	ØØ4	C	L	SP	SP	) destens eine FE-Klasse ange-
210	FNRN	Ø237	Ø248	Ø12	C	L	SP	SP	) geben sein. Reservefeld Führerscheinnummer neu

Anlage 4b

Seite 1

	Dateibeschreibung	Gültig ab
	Programmname	Aufgestellt von/am

Allgemeines

Dateibezeichnung Fahranfängerübermittlungsdatei		Dateiname ANFDMS
Dateiinhalt Mitteilungen der Führerscheinstellen über Fahranfänger		Dateiart Änderungsdatei
Datenträger Diskette (DIN 66237-E200-F74)	Eigentümer-Kennzeichen	Kennsatz-Stufe Basisstufe

Dateikennwerte

Satzformat F	Satzlänge Ø128	Blocklänge ØØ128	Datenumfang	
Speicherungsform seriell	Dateischlüssel *)			
	Bezeichnung	Position	Länge	Format
Sortierung beliebig (DMSF I und DMSF II müssen aber jeweils direkt hintereinander stehen).				

Sicherungsmaßnahmen

Sperrfrist	Sicherungszyklus *)	Zahl der Sicherungsbestände *)	Zugriffsvermerk
------------	---------------------	--------------------------------	-----------------

Bemerkungen

--

Benutzerkennsätze/Datensätze

Lfd. Nr.	Satzbezeichnung / Satzart	Satzlänge	Bemerkungen
ØØ1	Fahranfängersatz I /Datenmeldesatz	Ø128	Beide Sätze (DMSF I und DMSF II) gehören zusammen und müssen immer in dieser Reihenfolge übermittelt werden.
ØØ2	Fahranfängersatz II/Datenmeldesatz	Ø128	

*) nicht ausfüllen für Datenübermittlung.

Anlage 4b

Seite 2

	Satzbeschreibung	
	Programmname	

Allgemeines

Dateiname ANFDMS	Satzbezeichnung/Satzart Fahranfängersatz/Datenmeldesatz
Satzname DMSF I	Bemerkungen

Satzaufbau

Lfd. Nr.	Feldname	Stellen		Feld- länge	Feld- Form.	Form	Auf. Zeich.	wenn leer	Feldinhalt / Bemerkungen
		von	bis						
000	BMERK								Bearbeitungsmerkmal
001	SM	0001	0001	001	C	V	-	-	Satzmerkmal: 1=Erstmitteilung 2=Änderungsmitteilung
100	PDATEN								Personendaten
101	GDAT	0002	0009	008	N	V	-	-	Geburtsdatum (JJJJMMTT)
102	GNAM	0010	0054	045	C	L	SP	-	Geburtsname
103	FNAM	0055	0099	045	C	L	SP	SP	Familiennamen
200	SDATEN								Sachdaten
210	FNR	0100	0111	012	C	L	SP	-	Führerscheinnummer
220	FNRN	0112	0123	012	C	L	SP	SP	Führerscheinnummer neu
300	RE	0124	0128	005	C	L	SP	SP	Reservefeld

Anlage 4b

Seite 3

	Satzbeschreibung	
	Programmname	

Allgemeines

Dateiname ANFDMS	Satzbezeichnung/Satzart Fahranfängersatz/Datenmeldesatz
Satzname DMSF II	Bemerkungen

Satzaufbau

Lfd. Nr.	Feldname	Stellen		Feld- länge	Feld- Form.	Form	Aufg. Zeich.	wenn leer	Feldinhalt / Bemerkungen
		von	bis						
000	BMERK								Bearbeitungsmerkmal
001	FSZ	0001	0001	001	C	V	-	-	Fortsetzungszeichen: F
100	PDATEN								Personendaten
101	VNAM	0002	0061	060	C	L	SP	-	Vorname(n)
102	GORT	0062	0101	040	C	L	SP	-	Geburtsort
103	MW	0102	0102	001	N	V	-	-	Angabe zum Geschlecht: 1=männlich, 2=weiblich
200	SDATEN								Sachdaten
201	FKL1	0103	0103	001	C	V	-	SP	Fahrerlaubnisklassen. Die jeweils erteilte(n) Klasse(n) ist (sind) durch Angabe des Buchstabens X zu kennzeichnen. Es muß mindestens eine angegeben sein.
202	FKL1a	0104	0104	001	C	V	-	SP	
203	FKL1b	0105	0105	001	C	V	-	SP	
204	FKL2	0106	0106	001	C	V	-	SP	
205	FKL3	0107	0107	001	C	V	-	SP	
206	RE1	0108	0111	004	C	L	SP	SP	Reservefeld
207	PDAT	0112	0119	008	N	V	-	-	Ende der Probezeit (JJJJMMTT)
208	ERBE	0120	0125	006	C	L	SP	-	Schlüsselnummer der erteilenden Behörde
300	RE2	0126	0128	003	C	L	SP	SP	Reservefeld

Anlage 5

Seite 1

		Erläuterungen zur Satzbeschreibung	
		Programmname	
Satzaufbau			
Zu lfd. Nr.	Zu Feldname	Bemerkungen	
		1. <u>Zeichenerklärung für DMSF</u> (Magnetband/Diskette) <u>Feldformat</u> N numerisch C alphanumerisch <u>Form</u> V Eingabewert füllt das Feld immer vollständig aus. L linksbündig R rechtsbündig <u>Auffüllzeichen</u> SP Leerzeichen (Platz 2/0 im 7-bit-Code gem. DIN 66 003) Ø Null (Platz 3/0 im 7-bit-Code gem. DIN 66 003) - bedeutet, daß kein Auffüllzeichen erforderlich ist, weil bei Form V angegeben ist. <u>wenn leer</u> SP Leerzeichen (s. o.) Ø Null (s. o.) - bedeutet, daß das Feld angegeben sein muß.	

Anlage 5

Seite 2

	Erläuterungen zur Satzbeschreibung	
	Programmname	

Satzaufbau

Zu lfd. Nr.	Zu Feldname	Bemerkungen												
		2. <u>Erläuterungen zu den Feldern (Magnetband und Diskette)</u>												
	GDAT	Das Geburtsjahr ist vierstellig, Monat und Tag sind je zweistellig anzugeben. Einstellige Angaben werden durch eine führende Null ergänzt.												
	GNAM	Der Geburtsname muß angegeben sein. Stimmen Geburtsname und Familienname überein, kann das Feld "Familienname" leer bleiben. Vorsatzwörter (z. B. von, von der, usw.) sind stets auszuschreiben. Bei getrennter Schreibweise müssen sie – auch bei Großschreibung – hinter den Geburtsnamen gesetzt werden. Das gilt auch für Adelsbezeichnungen. <u>Beispiele:</u> <table> <tr> <td>du Bois</td><td>wird zu</td><td>Bois, du</td></tr> <tr> <td>van der Velde</td><td>wird zu</td><td>Velde, van der</td></tr> <tr> <td>d' Hondt</td><td>wird zu</td><td>Hondt, d'</td></tr> <tr> <td>Freiherr von Schönfeld</td><td>wird zu</td><td>Schönfeld, Freiherr von</td></tr> </table> Ist ein Vorsatzwort mit dem Namen zu einem Wort verschmolzen, so wird der ganze Name wie ein Wort behandelt. <u>Beispiele:</u> Dubois Vondermühl Vandenberg	du Bois	wird zu	Bois, du	van der Velde	wird zu	Velde, van der	d' Hondt	wird zu	Hondt, d'	Freiherr von Schönfeld	wird zu	Schönfeld, Freiherr von
du Bois	wird zu	Bois, du												
van der Velde	wird zu	Velde, van der												
d' Hondt	wird zu	Hondt, d'												
Freiherr von Schönfeld	wird zu	Schönfeld, Freiherr von												
	FNAM	Siehe Geburtsname.												
	VNAM	Es können mehrere Vornamen, jeweils durch Komma voneinander getrennt, angegeben werden.												
	GORT	Ist bei kreisangehörigen Orten in der Bundesrepublik Deutschland der Kreis bekannt, in dem der Geburtsort liegt, so ist er hinter dem Geburtsort, durch Komma getrennt, einzutragen. Bei nicht in der Bundesrepublik Deutschland geborenen Betroffenen ist hinter dem Geburtsort das Geburtsland, durch Komma getrennt, anzugeben. Anstelle der Landesbezeichnung kann eine Landschaftsbezeichnung treten, wenn diese allgemein bekannt ist. Kann nur das Geburtsland ermittelt werden, nicht der Geburtsort, so ist das Geburtsland anzugeben.												

Anlage 5

Seite 3

		Erläuterungen zur Satzbeschreibung	
		Programmname	
Satzaufbau			
Zu lfd. Nr.	Zu Feldname	Bemerkungen	
	PDAT	Vgl. die Angaben zum Geburtsdatum	
	ERBE	In diesem Feld ist die statistische Kennziffer des betreffenden Kreises laut statistischem Bundesamt anzugeben. Mit der 6. Stelle dieser Schlüsselnummer können mehrere Dienststellen in einem Kreis unterschieden werden. Wird keine Unterscheidung getroffen, bleibt diese Stelle leer.	
	FNR	Das Feld für die Führerscheinnummer ist nach Möglichkeit folgendermaßen zu strukturieren: - 9 Stellen für den ersten Teil der Führerscheinnummer, der hier linksbündig eingetragen wird. Nicht benötigte Stellen werden mit Leerzeichen aufgefüllt. - In der 10. Stelle wird / (Schrägstrich) angegeben. - Die 11. und 12. Stelle enthalten eine numerische Angabe, z. B. eine zweistellige Jahreszahl. Bei Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Sonderfahrerlaubnis kann die Angabe der Führerscheinnummer für die Sonderfahrerlaubnis entfallen. Es wird dann nur die neue Führerscheinnummer angegeben.	
	FNRN	Dieses Feld ist nur dann auszufüllen, wenn eine Änderungsmitteilung abgegeben wird, die u. a. eine Änderung der Führerscheinnummer anzeigt. Es ist insbesondere dann auszufüllen, wenn bei Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Sonderfahrerlaubnis die Führerscheinnummer der Sonderfahrerlaubnis nicht angegeben wird (vgl. FNR). Zur Strukturierung des Feldes siehe die Angaben unter FNR.	

Anlage 6

Absender:

1

Kraftfahrt-Bundesamt
Sgb. 145
Postfach 20 63

2390 Flensburg

Eingang KBA:

Übermittlung von Datenträgern

zwischen _____ und Kraftfahrt-Bundesamt

Datenträger

Nr. der Sendung

Bitdichte

Datenträgerkennzeichen

Erstellungsdatum



DMSKFZ

Anzahl der Sätze



VZRMIT

Anzahl der Sätze



VZANFR

Anzahl der Sätze



DMSF

Anzahl der Sätze/Belege



KZANFR

Anzahl der Sätze

Such-Nr.....:

Bemerkungen

Datum

Im Auftrag

Absender siehe

1



Der Empfang des oben beschriebenen Datenträgers
wird bescheinigt.

Die Auskünfte werden auf dem rechts beschriebenen
Datenträger übermittelt.



Reklamation wegen

Datenträgerkennzeichen:



KZANFR

Anzahl der Sätze

Datenträgerkennzeichen:



VZANFR

Anzahl der Sätze

Datenträgerkennzeichen:



Anzahl der Sätze

Datenträgerkennzeichen:



Anzahl der Sätze

Datenträgerkennzeichen:



Anzahl der Sätze

Datum:

Im Auftrag

2

Begründung**Zu Nr. 1**

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Übermittlung von Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2c Abs. 3 StVG (Datenübermittlungsvorschrift Fahrerlaubnis auf Probe – DÜVF aP) regelt die nach § 2c Abs. 3 StVG vorgeschriebene Datenübermittlung durch die für die Erteilung der Fahrerlaubnis auf Probe zuständigen Behörden an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Die Regelung der Datenübermittlung in Form einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift ist notwendig, weil von dem Übermittlungsverfahren sehr viele (ca. 400) Führerscheinstellen bzw. deren Außenstellen sowie Dienststellen der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes und der Polizeien der Länder betroffen sind. Diese Stellen setzen zum Teil Datenverarbeitungsverfahren ein, die mit unterschiedlicher Hard- und Software realisiert sind. Aber auch die konventionell arbeitenden Führerscheinstellen haben keine nach einheitlichen Vorgaben strukturierten Karteien der Fahrerlaubnisinhaber.

Das KBA kann eine sichere und wirtschaftliche Verarbeitung der übermittelten Daten nur dann gewährleisten, wenn diese nach einem einheitlichen, für alle Datenlieferanten verbindlich vorgeschriebenen Verfahren übermittelt werden. Die Berücksichtigung unterschiedlicher Verfahren der Länder bzw. einzelner Führerscheinstellen würde im Rechenzentrum des KBA zu einer überproportionalen Kosten- und Aufwandssteigerung führen. Außerdem würde unter einem uneinheitlichen und damit schwer überschaubaren Datenübermittlungsverfahren auch die Sicherheit der Datenübermittlung leiden.

Die DÜVFaP hält sich in vollem Umfang an die Grundsätze für die Gestaltung der automatisierten Datenübermittlung (Datenübermittlungsgrundsätze) vom 15. 11. 1984 (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 20. 2. 1985 – Beilage Nr. 35a), die vom Kooperationsausschuß ADV Bund/Länder/kommunaler Bereich (KoopA ADV) entwickelt wurden.

Die DÜVF aP verursacht keine zusätzlichen Kosten über den in der Begründung zum Gesetz zur Änderung des StVG und des Fahrerlorgesetzes genannten Umfang hinaus.

Zu Nr. 2

Die Mitteilungspflicht obliegt den für die Erteilung der allgemeinen Fahrerlaubnis zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Bei Erteilung von Fahrerlaubnissen für das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Dienst (§ 14 StVZO) sind dies die Bundeswehr, die Deutsche Bundespost, die Deutsche Bundesbahn, der Bundesgrenzschutz und die Polizei der Länder.

Es wird der zuständigen Behörde überlassen, mit der Datenverarbeitung und Übermittlung ein externes Rechenzentrum zu betrauen, wenn die Datenschutzfragen gem. 7.3 zwischen diesen Stellen geklärt werden. Das KBA benötigt jedoch in jedem Fall eine Bescheinigung, aus der hervorgeht, welches Rechenzentrum von welcher mitteilungspflichtigen Behörde betraut wurde, weil nur so sichergestellt werden kann, daß ausschließlich Daten von nach dem Gesetz verpflichteten Behörden verarbeitet werden.

Zu Nr. 3

Nr. 3 enthält eine Übersicht der z. Z. möglichen Datenübermittlungsverfahren. Es ist vorgesehen, mit fortschreitender Automatisierung weitere Übermittlungsverfahren (z. B. Wählleitungen, Standleitungen) zuzulassen.

Zu Nr. 4

Nr. 4.1 regelt das Datenübermittlungsverfahren auf Magnetband. In Nr. 4.1.1 werden die technischen Anforderungen an den Datenträger beschrieben. Für die Datenübermittlung werden zwei Schreibdichten, und zwar 63 bit/mm (1600 bpi) und 246 Zeichen/mm (6250 cpi) vorgesehen. Es kommen nur vom Deutschen Institut für Normung (DIN) genormte Verfahren zum Einsatz.

In 4.1.2 und in der Anlage 1a wird die einheitliche Gestaltung der Kennsätze und der Dateianordnung auf Magnetband geregelt. Dieses Verfahren ist erforderlich, um einen einheitlichen und sicheren Betrieb im Rechenzentrum des KBA sicherstellen zu können.

Nr. 4.1.3 regelt die Modalitäten für den Magnetbandversand. Auch hier ist eine Einheitlichkeit zur Hebung der Datensicherheit in dem beschriebenen Umfang erforderlich. Die Regelung Nr. 4.1.3.3 verpflichtet die Absender zu einer ordnungsgemäßen Verpackung, um Verluste und Zerstörungen von Magnetbandsendungen zu vermeiden und damit Wiederholungslieferungen und Aktualitätsverlusten vorzubeugen. Diese Regelung ist beim Datenträgeraustausch insbesondere erforderlich, weil bei der Zerstörung von Sendungen gleich eine Vielzahl von Mitteilungen betroffen ist. Unter 4.1.3.4 wird geregelt, daß das KBA die Originalbänder für die Rücksendung aus Datenschutzgründen löscht und die Inhalte für Protokollzwecke beim KBA dupliziert. Die Aufbewahrungsfristen für diese Protokolle werden in Nr. 5.4 geregelt.

Zu Nr. 4.2

Nr. 4.2 enthält die der Nr. 4.1 entsprechenden Angaben für die Datenübermittlung auf Disketten.

Zu Nr. 4.3

Nr. 4.3 und die Anlage 3 regeln die Datenübermittlung auf Vordruck. Der in Anlage 3 dargestellte Beleg ist so gehalten, daß er für ein maschinell-optisches Belegleseverfahren geeignet ist. Weiter ist der Beleg aber auch so strukturiert, daß er als erstes Blatt eines Vordrucksatzes mit einem Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis und einem Antrag auf Auskunft aus dem Verkehrszentralregister verwendet werden kann.

Unabhängig davon, ob der Beleg als Einzelblatt oder aber im Vordrucksatz verwendet wird, muß er – mit Ausnahme des Datums „Ablauf der Probezeit“ und der anzukreuzenden Felder, die auch handschriftlich ausgefüllt werden können – mit Schreibmaschine beschriftet werden.

Bei der Gestaltung des Vordrucks (insbesondere Einhaltung der vorgeschriebenen Maße und Verwendung entsprechender Druckfarben) sowie bei der Ausfüllung müssen die beschriebenen technischen Standards und Hinweise genau beachtet werden.

Vor Aufnahme der Datenübermittlung empfiehlt es sich, dem KBA Musterbelege zur Belegleseprobe zu übermitteln.

Auf dem Beleg sind nur die Daten enthalten, die nach § 2c Abs. 2 StVG für eine Speicherung im KBA vorgesehen sind. Für das Feld Führerscheinnummer mußten zwei Abgabemöglichkeiten geschaffen werden, weil bei Änderungsmitteilungen, die eine Änderung der Führerscheinnummer beinhalten, zur eindeutigen Auffindung des bisher gespeicherten Satzes sowohl die bisherige Führerscheinnummer als auch die neuvergebene Nummer angegeben sein muß. Eine einheitliche Struktur der Führerscheinnummer wird angestrebt, weil sie als Suchbegriff notwendig ist.

Bei der Verwendung des Musters in Anlage 3 in einem Vordrucksatz kann der weiß unterlegte Teil auch vom Antragsteller – in jedem Fall jedoch mit Schreibmaschine – ausgefüllt werden. Die außerhalb dieses Teils rot unterlegt angeordneten Daten sind in jedem Fall von der zuständigen Behörde auszufüllen.

Zu Nr. 5.1

In Nr. 5.1 werden für die automatisierte Datenübermittlung auf Magnetband oder Diskette der Zeichenvorrat und der Code festgelegt. Unter Berücksichtigung der Datenübermittlungsgrundsätze kommt nur eine verbindlich genormte Codetabelle für das Übermittlungsverfahren in Frage. Der 7-Bit-Code DIN 66 003 erfüllt diese Anforderungen und wird in den Datenübermittlungsgrundsätzen im Abschnitt 5 als allgemeiner Bezugscode ausdrücklich genannt.

Zu Nr. 5.2

Nr. 5.2 regelt zusammen mit den Anlagen 4a und 4b die für die automatisierte Datenübermittlung gemäß Nr. 4.1 und 4.2 zu verwendenden Datei- und Datensatzformate. Es mußten unterschiedliche Datensatzformate für die Übermittlung auf Magnetband und Diskette vorgesehen werden, um die Datenübermittlung auf Diskette auch in der von den meisten zu erfüllenden Basisstufe zu ermöglichen. Die Schlüsselverzeichnisse, die nicht schon Bestandteil dieser Vorschrift bzw. der Anlagen dazu sind, können beim KBA angefordert werden. Hinsichtlich der Verschlüsselung der Führerscheinnummer gilt das zu Nr. 4.3.3.7 Gesagte.

Zu Nr. 5.3

Das KBA muß bei seiner Datenverarbeitung davon ausgehen, daß ein einheitlicher „Grundstock“ an Plausibilitätsprüfungen bereits vor Ort bei der Führerscheinstelle bzw. dem beauftragten Rechenzentrum durchgeführt wurde. Insofern ist es erforderlich, daß das KBA diesen Katalog der Plausibilitätsprüfung vorgibt.

Zu Nr. 5.4

Nr. 5.4 regelt die Aufbewahrungsfristen der meldenden Stellen und die des KBA. In beiden Fällen wurden die Fristen auf das gerade noch vertretbare Minimum von zwei Monaten festgelegt. Die meldende Stelle muß die Daten protokollieren, um bei verlorengegangenen Sendungen bzw. nicht lesbaren Datenträgern Ersatz liefern zu können. Die Aufbewahrungsfrist muß insofern mindestens so lang sein, daß im Falle eines Verlustes einer Sendung die Daten im Rechenzentrum der mitteilenden Stelle noch verfügbar sind.

Das KBA protokolliert die von den zuständigen Behörden übermittelten Daten, um die Übermittlungskontrolle gem. Nr. 6 der Anlage zu § 6 Abs. 1 Satz 1 BDSG sicherstellen zu können.

Zu Nr. 5.5

Nr. 5.5.1 schafft dem KBA die Möglichkeit, im Rahmen der in 5.4 genannten Frist einen Ersatzdatenträger anzufordern.

Nr. 5.5.2 beschreibt die Möglichkeit der Fehlerkorrektur. Danach ist es möglich, daß automatisiert arbeitende Führerscheinstellen die Fehlermeldungen manuell (d. h. unter Verwendung der Fehlermeldung auf Papier) oder unter Erzeugung eines neuen Mitteilungssatzes bearbeiten können. Dieses Verfahren greift somit nicht in die interne Struktur und die Arbeitsweise der Führerscheinstellen ein.

Zu Nr. 6

In Nr. 6 wird der Turnus der Datenübermittlung geregelt. Da die Probezeit bereits nach zwei Jahren endet, muß eine zügige Übermittlung der Fahranfängerdaten an das KBA sichergestellt werden. Insofern wird an dieser Stelle eine mindestens wöchentliche Datenübermittlung vorgeschrieben.

Zu Nr. 7

In Nr. 7 wird die jeweilige Verantwortung für Datenschutz und Datensicherung geregelt. Die Teilung der datenschutzrechtlichen Verantwortung, wie sie hier vorgesehen ist, entspricht dem üblichen Verfahren.

Um die Transportkontrolle gemäß Nr. 9 der Anlage zu § 6 Abs. 1 Satz 1 BDSG sicherstellen zu können, wird in 7.2 eine besondere Versandart als Wertsendung mit einem Wert nicht unter 500,00 DM vorgeschrieben. Diese Wertgrenze wurde gewählt, weil z. B. für Wertpakete mit einer derartigen Wertangabe von der Deutschen Bundespost besondere Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Eine einheitliche und übersichtliche Datenübermittlung setzt einheitlich gestaltete Versandpapiere voraus. Ein Lieferschein, entsprechend dem Muster in Anlage 5, ist bei jeder automatisierten Datenübermittlung (auf Magnetband oder Diskette) beizufügen. Der Lieferschein ist so gestaltet, daß auf demselben Datenträger auch noch andere Dateien mit Mitteilungen an das KBA übermittelt werden können. Der Lieferschein kann von der absendenden Stelle auch im automatisierten Verfahren (z. B. durch Schnelldrucker) erzeugt werden, wenn das Format des Lieferscheins und die Anordnung der Informationen der Anlage 5 entsprechen.

Nr. 7.3 überläßt es der zuständigen Behörde, mit der Datenverarbeitung und Übermittlung ein externes Rechenzentrum zu betrauen, wenn die Datenschutzfragen zwischen diesen Stellen geklärt werden. Das KBA benötigt jedoch in jedem Fall eine Bescheinigung, aus der hervorgeht, welches Rechenzentrum von welcher mitteilungspflichtigen Behörde betraut wurde, weil nur so sichergestellt werden kann, daß ausschließlich Daten von nach dem Gesetz verpflichteten Behörden verarbeitet werden.

Zu Nr. 8

Die DÜVF aP geht von einer Kostenverteilung nach dem Absenderprinzip aus. Danach trägt die zur Mitteilung an das KBA verpflichtete Behörde die Übermittlungskosten. Die Kosten für die

Rücksendung gelöschter Datenträger sowie für die Übersendung von Mängel- bzw. Fehlerhinweisen gemäß Nr. 5.6 werden neben den Kosten für die Übermittlung von Unterrichtungen gemäß § 2e StVG, die in dieser Vorschrift nicht geregelt werden, vom KBA getragen.

Zu Nr. 9

Die DÜVF aP muß zeitgleich mit den entsprechenden Teilen des Gesetzes zur Änderung des StVG und des Fahrerlertgesetzes, also zum 1. 11. 1986, in Kraft treten.

(VkB I 1987 S. 88)

Nr. 17 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 13 bis 13d StVZO

Bonn, den 15. Januar 1987

StV 11/StV 15/36.05.05-14

Nachstehend gebe ich die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 13 bis 13d StVZO vom 29. Oktober 1986 (Bundesanzeiger Nr. 227 vom 6. Dezember 1986, S. 16469) nebst Begründung bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Keller

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 13 – 13d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Vom 29. Oktober 1986

Nach § 28 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch Gesetz vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) geändert worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Artikel 1

Der Anhang der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 13 bis 13d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1973 (Bundesanzeiger Nr. 114 vom 23. Juni 1973, Nr. 139 vom 28. Juli 1973), zuletzt geändert durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 23. Mai 1975 (Bundesanzeiger Nr. 96 vom 28. Mai 1975) wird hinsichtlich der Gestaltung der Rückseite der Vordrucke C, E, F, G und H wie folgt geändert:

1. **Zu Straftaten:**
Nach der Tatkenzziffer A 22 werden folgende Tatkenzziffern A 22.1 und A 22.2 eingefügt:
„A 22.1 Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr“ 5 P
A 22.2 Unterlassene Hilfeleistung 5 P“
2. **Zu Ordnungswidrigkeiten:**
 - 2.1 **Zu Vorfahrt, Verkehrsregelung**
Die Tatkenzziffer C 3 erhält folgende Fassung:
„Nichtbeachten des Rotlichts (als Wechsel- oder Dauerlichtzeichen) von Lichtzeichenanlagen oder des entsprechenden Haltzeichens von Polizeibeamten oder grobes Nichtbeachten des STOP-Zeichens
C 3 durch Fahrzeugführer 3 P
C 3.1 durch andere Verkehrsteilnehmer 1 P“
 - 2.2 **Zu Überholen, Vorbeifahren, Begegnungen:**
 - 2.2.1 Nach der Tatkenzziffer F 1 wird folgende Tatkenzziffer F 1.1 eingefügt:
„F 1.1 Sonstiges Fehlverhalten beim Heranfahren oder Anhalten an Fußgängerüberwegen 1 P“
 - 2.2.2 Nach der Tatkenzziffer F 4 wird folgende Tatkenzziffer F 4.1 eingefügt:
„F 4.1 Verbotenes Rechtsüberholen in anderen Fällen 1 P“

- 2.2.3 Nach der Tatkenzziffer F 9 wird folgende Tatkenzziffer F 10 eingefügt:
 „F 10 Verletzen des Rechtsfahrgebots in anderen Fällen 1 P“
- 2.3 **Zu Geschwindigkeit:**
 Nach der Tatkenzziffer G 4 wird folgende Tatkenzziffer G 5 eingefügt:
 „G 5 Überhöhte Geschwindigkeit in sonstigen Fällen 1 P“
- 2.4 **Zu Sicherheitsabstand:**
 Nach der Tatkenzziffer H 2 werden folgende Tatkenzziffern H 3 und H 4 eingefügt:
 „H 3 Als Vorfahrer ohne zwingenden Grund stark gebremst 1 P
 H 4 Außerhalb geschlossener Ortschaften nicht so großen Abstand eingehalten, daß ein Überholen des Kfz einsparen konnte 1 P“

Artikel 2

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt mit Wirkung vom 1. November 1986 in Kraft.

Bonn, den 29. Oktober 1986

Der Bundesminister für Verkehr
 Dr. W. Dollinger

Begründung:

Der Tatkenzziffernkatalog (Rückseite der Vordrucke Muster C, E, F, G und H des Anhangs der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 13 d StVZO) dient bislang als Hilfsmittel für die Punktbewertung (Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15 b StVZO) sowie für die statistische Aufbereitung. Künftig soll der Tatkenzziffernkatalog auch als Hilfsmittel für die Durchführung der neuen Aufgabe „Fahrerlaubnis auf Probe“ herangezogen werden.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrerlaubnisgesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) wird zum 1. November 1986 die Fahrerlaubnis auf Probe eingeführt. Im Vollzug dieses Gesetzes ist eine Gewichtung der im Verkehrszentralregister (VZR) erfaßten Verkehrsverstöße durch Aufteilung in zwei Kategorien vorzunehmen (Anlage zu § 2 a StVZO). Die bisher im VZR erfaßten bzw. dem Register neu mitzuteilenden Informationen reichen dazu nicht vollständig aus. Nach dem Kategorienmodell ist für die Einordnung beispielsweise einer fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung in Abschnitt A oder B die Einordnung des der Tat zugrunde liegenden Verstoßes maßgebend. Durch die Straftat wird in solchen Fällen die zugrunde liegende Ordnungswidrigkeit bei tateinheitlichem Geschehen „konsumiert“ und daher auch nicht gesondert geahndet. Die formalen Daten der gerichtlichen Entscheidungen (Bezeichnung der Straftat, angewandte Vorschriften, erkannte Strafe) lassen daher auch keine Rückschlüsse auf die zugrunde liegende Ordnungswidrigkeit zu. Solche Informationen erhält das VZR bisher in Form von Tatkenzziffern.

Die Notwendigkeit der weitergehenden Differenzierung der Tatkenzziffern ergibt sich insbesondere dadurch, daß den bisherigen Auffangtatkenzziffern A 23, M 10 und M 12 Verkehrsverstöße zuzuordnen sind, die unter Kategorie A oder B fallen können. Die nunmehr vorgesehene weitergehende Aufgliederung der Tatkenzziffern ermöglicht die zweifelsfreie Zuordnung, ohne an der Bewertung der Verstöße inhaltlich etwas zu ändern. Die jetzt aus den bisherigen Kennziffern M 10 und M 12 herausgezogenen Tatbestände führen in der Regel nicht zur Eintragung ins VZR, da die Regelsätze der Geldbußen unter 80,- DM liegen. Sie erhalten aber künftig Bedeutung, wenn es bei ihrer Begehung zu einer fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung kommt.

(VkB I 1987 S. 106)

Nr. 18 Bekanntmachung Nr. 2/87 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 9. Januar 1987
 I A – 081

Auf Grund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Sonderabmachung Nr. 0143

1. Name des Unternehmers: Gertrud Weis
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte: DM/100 kg
- | | | |
|------|------------------------------|-------|
| von | Hamburg | |
| nach | a) Adelsheim | 6,00 |
| | Künzelsau | 6,30 |
| | b) Homburg Saar-Pfalz-Kreis | 6,30 |
| | c) Birkenfeld Kr. Calw | 7,00 |
| | d) Bühl Kr. Rastatt | 7,00 |
| | e) Stuttgart | 7,00 |
| | f) Geislingen an der Steige | 7,50 |
| | g) Burladingen, Winterlingen | 10,00 |

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:

- a) Eisenwaren, Schrauben
 b) Dieselpumpen, Maschinenteile
 c) Elektrogeräte, Haushaltswaren
 d) Gummiformteile, Kompressoren, Maschinenteile
 e) Gewürze, Obstkonserven, Motorenteile aus Stahl
 f) Stahlwaren
 g) Gewebe, Textilien

4. Gütermenge:

mindestens 500 t
 jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:

8. Oktober 1986

6. Dauer der Sonderabmachung:

ab 1. November 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. Januar 1987

7. Wichtigste Sonderbedingungen:

entgeltpflichtig mindestens 15 t und nur zwei Entladestellen je Beförderung

2. Sonderabmachung Nr. 0274

1. Name des Unternehmers: Paul Schwarz

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte

- Beförderungsentgelte: DM/100 kg
- | | | |
|------|--|------|
| von | Bremerhaven, Hamburg | |
| nach | Karlsruhe, Stuttgart | 8,00 |
| | Balingen, Tübingen | 8,20 |
| | Ansbach, Neu-Ulm, Straubing, Ulm, Grenzübergang Neuhaus a. Inn (für Sendungen nach Wels und Wien/Österreich) | 8,40 |
| | Ingolstadt | 8,60 |
| | München | 8,80 |
| | Kempten (Allgäu), Penzberg, Trostberg, Grenzübergang Bad Reichenhall – Autobahn (für Sendungen nach Berghem bei Salzburg/Österreich) | 9,00 |

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:

Äpfel, Birnen, Weintrauben, Bananen, Zitrusfrüchte, Kiwifrüchte, sonstige Südfrüchte, sämtlich frisch

4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	DM/100 kg
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	12. September 1986	
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 13. September 1986 auf un- bestimmte Zeit, mindestens je- doch bis zum 12. Dezember 1986	
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 20 t und nur ein Versand- und ein Empfangsort je Beförderung. Beförderungsentgelte für die Auslandsstrecke je Sendung: Bergheim bei Salzburg/ Österreich DM 30,00 Wels/Österreich DM 65,00 Wien/Österreich DM 300,00	
3. Sonderabmachung Nr. 04191		
1. Name des Unternehmers:	Günther Windels	
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		
von Bremen, Bremerhaven, Hamburg	DM/100 kg	
	a) b)	
	15 t 20 t 23 t 15 t 20 t	
nach Hannover	2,98 2,66 2,51 2,67 2,10	
Bielefeld	3,20 2,94 2,19 2,90 2,60	
Peine	3,43 3,10 2,97 3,12 2,82	
Lübeck *	3,78 3,38 3,21 3,46 3,10	
Münster (Westf)	3,78 3,38 3,21 3,40 3,00	
Brome, Harzewinkel	3,93 3,55 3,40 3,59 3,25	
Braunschweig	3,96 3,54 3,35 3,55 3,10	
Soest	4,49 4,01 3,79 3,95 3,53	
Göttingen	4,65 4,15 3,94 4,05 3,60	
Dortmund	4,65 4,15 3,94 4,05 3,60	
Herten	4,75 4,29 4,11 4,27 3,86	
Herne	4,79 4,27 4,05 4,40 3,70	
Bochum, Gelsenkirchen	4,86 4,40 4,23 5,32 4,81	
Boitrop	4,91 4,45 4,28 4,52 4,09	
Essen	4,98 4,45 4,24 4,40 3,90	
Duisburg	5,10 4,60 4,35 4,60 4,00	
Düsseldorf	5,33 4,78 4,54 4,85 4,30	
Kassel	5,37 4,79 4,53 4,70 4,20	
Mönchengladbach	5,53 4,96 4,71 5,10 4,50	
Solingen, Wanderup	5,59 5,05 4,84 5,03 4,55	
Köln	5,74 5,14 4,88 5,45 4,80	
Hürth (Rheinl.)	6,00 5,42 5,20 6,59 5,96	
Schwalmtal Kr. Viersen	6,00 5,42 5,20 5,22 4,72	
Berlin, Siegen	6,32 5,64 5,34 5,70 5,00	
Buseck	6,49 5,87 5,62 7,15 6,46	
Ochtendung, Koblenz	6,96 6,29 6,03 6,32 5,71	
Frankfurt am Main	7,26 6,48 6,14 6,50 5,70	
Obertshausen	7,34 6,64 6,37 6,68 6,03	
Goldbach	7,34 6,64 6,37 6,68 6,04	
Biblis, Nierstein	7,66 6,93 6,64 7,03 6,36	
Mannheim	7,94 7,10 6,73 7,20 6,30	
Eppingen, Völklingen	8,37 7,57 7,24 7,68 6,94	
Karlsruhe	8,48 7,58 7,17 7,79 6,80	
Nürnberg	8,48 7,58 7,17 7,70 6,88	
Etzenricht,		
Neunkirchen (Saar)	8,53 7,72 7,39 7,84 7,09	
Abtsgmünd	8,98 8,11 7,78 8,23 7,95	
Stuttgart	9,00 8,04 7,62 8,15 7,50	
Neuburg a. d. Donau	9,27 8,38 8,02 8,49 7,68	
Ulm, Neu-Ulm	9,29 8,32 7,86 8,40 7,55	
Inchenhofen	9,43 8,52 8,17 8,59 7,77	
Freising	9,56 8,65 8,28 8,68 7,84	
München	9,88 8,83 8,36 8,80 7,88	
* gilt nur für Beförderungen ab Bremen und Bremerhaven ggf. zuzüglich Umsatzsteuer		
von Bremen, Bremerhaven, Hamburg		c)
nach Hannover	2,26 2,17 2,14 2,11	
Bielefeld	2,51 2,41 2,37 2,35	
Peine	2,64 2,53 2,49 2,47	
Lübeck *	2,89 2,77 2,73 2,70	
Münster (Westf)	2,89 2,77 2,73 2,70	
Brome, Harzewinkel	3,01 2,89 2,85 2,82	
Braunschweig	3,01 2,89 2,85 2,82	
Soest	3,34 3,20 3,16 3,13	
Göttingen	3,43 3,29 3,25 3,21	
Dortmund	3,43 3,29 3,21 3,18	
Herten	3,53 3,38 3,33 3,30	
Herne	3,53 3,38 3,33 3,30	
Bochum, Gelsenkirchen	3,63 3,47 3,42 3,39	
Boitrop	3,72 3,56 3,51 3,47	
Essen	3,72 3,56 3,51 3,47	
Duisburg	3,82 3,65 3,60 3,56	
Düsseldorf	4,00 3,83 3,78 3,74	
Kassel	3,91 3,74 3,69 3,65	
Mönchengladbach	4,23 4,05 3,99 3,95	
Solingen, Wanderup	4,09 3,92 3,87 3,82	
Köln	4,38 4,20 4,13 4,09	
Hürth (Rheinl.)	4,38 4,20 4,13 4,09	
Schwalmtal Kr. Viersen	4,23 4,05 3,99 3,95	
Berlin, Siegen	4,54 4,34 4,28 4,24	
Buseck	4,69 4,49 4,42 4,38	
Ochtendung, Koblenz	4,97 4,76 4,69 4,64	
Frankfurt am Main	5,08 4,87 4,79 4,75	
Obertshausen	5,18 4,96 4,89 4,84	
Goldbach	5,18 4,96 4,89 4,84	
Biblis, Nierstein	5,40 5,17 5,09 5,05	
Mannheim	5,51 5,29 5,20 5,15	
Eppingen, Völklingen	5,88 5,63 5,55 5,49	
Karlsruhe	5,88 5,63 5,55 5,49	
Nürnberg	5,88 5,63 5,55 5,49	
Etzenricht,		
Neunkirchen (Saar)	6,00 5,75 5,66 5,60	
Abtsgmünd	6,73 6,04 5,95 5,89	
Stuttgart	6,62 5,95 5,86 5,80	
Neuburg a. d. Donau	7,37 6,64 6,13 6,07	
Ulm, Neu-Ulm	7,37 6,64 6,04 5,98	
Inchenhofen	7,24 6,30 6,21 6,14	
Freising	7,53 6,79 6,27 6,20	
München	7,75 7,28 6,75 6,68	
* gilt nur für Beförderungen ab Bremen und Bremerhaven ggf. zuzüglich Umsatzsteuer		
3. Güterart:	a) Apfelsinen, Clementinen, Mandarinen, Tangerinen, Grapefruit, Pomelos, Zitro- nen, Äpfel, Birnen, Wein- trauben, Bananen, Ananas, Kiwifrüchte b) Tomaten, Paprika, Pepp- eroni, Auberginen, Cour- gettes, Erbsen, Eisbergsa- lat, Chinakohl, Speisezwie- beln c) Kartoffeln sämtlich frisch	
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	17. November 1986	
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 20. November 1986 auf un- bestimmte Zeit, mindestens je- doch bis zum 19. Februar 1987	

7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 15 t je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend. Vereinbarung ist auch die Bedienung von höchstens drei Entladestellen dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zur ersten Entladestelle. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.
4. Sonderabmachung Nr. 04192
1. Name des Unternehmers: Heinz Heienbrock
2. Verkehrsverbindungen: von Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Kiel, Lübeck
nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West)
und umgekehrt im Rundlaufverkehr
3. Güterart: Güter in Containern, unbeladene Container
Güter in Stellanhängern (Trailern) und unbeladene Trailer
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: DM je Tarifkm
Bei Hin- und Rückbeförderung im Rundlauf
– für die Beförderung des beladenen Trailers oder der beladenen Container im Rundlauf
bis insgesamt 600 Tarifkm 1,70
von insgesamt 601 bis 1200 Tarifkm 1,65
ab insgesamt 1201 Tarifkm 1,60
– für die Beförderung des unbeladenen Trailers oder der unbeladenen Container 1,60
– für die Fahrt nur der Zugmaschine (Leerfahrt) 1,20
Soweit eine um den Anhängerzuschlag nach § 10 KraftStG versteuerte Zugmaschine zu stellen ist, erhöhen sich die vereinbarten Entgelte um 0,05 DM je Tarifkm
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 30. Oktober 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. November 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 28. Februar 1987
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Bei der Beförderung von Gütern in Containern gelten die Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife im RKT Teil III Abschnitt 1 mit Ausnahme des § 2 entsprechend. Mit den vereinbarten Beförderungsentgelten sind abgegol-
- ten die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Fahrgestells (Chassis) oder Trailers.
Bei Bedienung mehrerer Be- und Entladestellen auf einer Fahrt werden die Tarifkm über alle Ladestellen ermittelt; regelmäßig höchstens 3 Ladestellen je Rundlauf.
5. Sonderabmachung Nr. 05208
1. Name des Unternehmers: Berner GmbH
2. Verkehrsverbindungen: von Lübeck, Bannesdorf auf Fehmarn, Kiel, Hamburg
nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West)
und umgekehrt im Rundlaufverkehr
3. Güterart: Güter in Stellanhängern (Trailern) ausschließlich im durchgehenden Ein-/Ausfuhrverkehr, unbeladene Trailer
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten, Eigengewichte der Trailer bleiben bei Ermittlung der Mindestmenge außer Ansatz
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 1,60 DM je Tarifkm im Rundlaufverkehr einschließlich etwaiger Beförderungen von unbeladenen Trailern und Fahrten nur der Zugmaschine
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 21. Oktober 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 22. Oktober 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 21. Januar 1987
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Mit dem vereinbarten Beförderungsentgelt ist die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Trailers abgegolten. Trailer werden stets vom Auftragsgeber gestellt.
Werden auf einer Fahrt mehrere Sendungen mit unterschiedlichen Be- oder Entladestellen befördert, so werden die Tarifkm über alle Ladestellen entsprechend dem vereinbarten Beförderungsweg ermittelt. Es werden regelmäßig höchstens drei Entladestellen im Einfuhrverkehr und höchstens fünf Beladestellen im Ausfuhrverkehr bedient.
6. Sonderabmachung Nr. 0864
1. Name des Unternehmers: Thomas Matthias Schmitz GmbH

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		DM/100 kg	3. Güterart:	Roggen, lose
von Hamburg			4. Gütermenge:	mindestens 500 t
nach Sievershausen (Lehrte)		3,53	5. Vereinbarte Beförderungsentgelte:	2,28 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Dortmund, Schloß Holte-Stukenbrock		3,70	6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	5. Dezember 1986
Rinteln		3,74	7. Dauer der Sonderabmachung:	5. Dezember bis 13. Dezember 1986
Herten, Mülheim a. d. Ruhr, Werl		3,80	8. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 20 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung
Essen		3,85	8. Sonderabmachung Nr. 11170	Vogt Spedition GmbH
Krefeld		3,90		
Bochum, Duisburg		3,95		
Salzgitter		4,00		
Düsseldorf, Erkrath, Greven, Hesel, Mönchengladbach, Neuss, Radevormwald, Vorst		4,05		
Hattingen, Kerpen Erftkreis, Köln, Langenfeld (Rheinland), Leverkusen		4,10		
Hagen, Iserlohn, Lüdenscheld, Wuppertal		4,15		
Bonn, Düren, Frechen, Sankt Augustin		4,25		
Aachen, Würselen, Eschweiler, Euskirchen, Stolberg (Rhld.)		4,30		
Hedemünden		4,40		
Koblenz, Mülheim-Kärlich, Neuwied		4,80	1. Name des Unternehmers:	Vogt Spedition GmbH
Laasphe, Montabaur		5,10	2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	
Rosbach v. d. Höhe		5,23		DM / 100 kg
Cochem, Dietzenbach, Frankfurt am Main, Hungen		5,50	von Lübeck	20 t 23 t 24 t
Langenselbold, Mörfelden		5,60	nach Essen	4,31 4,14 4,11
Heidelberg, Ketsch, Kirchheimbolanden, Ludwigshafen, Mannheim, Wiesbaden		5,80	Frankfurt am Main, Friedrichsdorf, Offenbach am Main	5,00 4,80 4,75
Wiesloch		5,87		ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Bous (Saar)		6,30	3. Güterart:	Papier, unbearbeitet
Heilbronn		6,35	4. Gütermenge:	mindestens 500 t
Stuttgart		6,40	5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	28. November 1986
Karlsruhe, Rastatt		7,00	6. Dauer der Sonderabmachung:	1. Dezember 1986 bis 28. Februar 1987
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer			7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 20 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung; Nr. 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend
3. Güterart:		Gemüse-, Obst- und Fischkonserven, Südfrüchte und Südfruchterzeugnisse, Obst- und Obsterzeugnisse, Gemüsesäfte, Gewürze, Garne, Bienenhonig, Harze, Rohkaffee, Rohkakao, Kasein, Kautschuk, Kunstkautschuk, Paraffin, Tabak, Tee- und Teebestandteile, Textilien, Arbeitshandschuhe, Maschinen und Maschinenteile, Spielwaren, Spirituosen, Haushaltwaren und Chemikalien	9. Sonderabmachung Nr. 11171	
4. Gütermenge:		mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1. Name des Unternehmers:	Raimund Voss
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:		27. Oktober 1986	2. Verkehrsverbindungen:	von Lübeck nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) und umgekehrt im Rundlaufverkehr
6. Dauer der Sonderabmachung:		ab 27. Oktober 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 27. Januar 1987	3. Güterart:	Güter in Sattelanhängern (Trailern) im durchgehenden Ein-/Ausfuhrverkehr, unbeladene Trailer
7. Wichtigste Sonderbedingungen:		mindestens 17 t und höchstens drei Entladestellen je Beförderung; je Entladestelle mindestens 5 t; Entfernung zwischen den Entladestellen höchstens 100 km.	4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten. Eigengewichte der Sattelanhänger (Trailer) bleiben bei Ermittlung der Mindestmenge außer Ansatz
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte:			5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	15. Oktober 1986
mindestens 1,70 DM je Tarifkm im Rundlaufverkehr einschließlich etwaiger Beförderungen von unbeladenen Trailern und Fahrten nur der Zugmaschine ggf. zuzüglich Umsatzsteuer				
7. Sonderabmachung Nr. 10153				
1. Name des Unternehmers:		Chr. Carstensen GmbH & Co. KG		
2. Verkehrsverbindungen:		von Flensburg nach Hamburg		

7. Dauer der Sonderabmachung: ab 15. Oktober 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 15. Januar 1987
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Die Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife in Teil III Abschnitt 1 RKT gelten mit Ausnahme des § 2 entsprechend.
Mit dem vereinbarten Beförderungsentgelt ist die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Trailers abgegolten. Trailer werden stets vom Auftraggeber gestellt.
Werden auf einer Fahrt mehrere Sendungen mit unterschiedlichen Be- und Entladestellen befördert, so werden die Tarifkm über alle Ladestellen entsprechend dem vereinbarten Beförderungsweg ermittelt. Evtl. Vorholen oder Verbringen von Trailern geht nicht zu Lasten des Unternehmers.
10. Sonderabmachung Nr. 9208
1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Dieter W. A. Schmidt
2. Verkehrsverbindungen: von Bannesdorf auf Fehmarn, Brake (Unterweser), Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Flensburg, Hamburg, Kiel, Lübeck, Nordenham, Wilhelmshaven
nach Orten in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)
und umgekehrt
3. Güterart: Güter in Containern, unbeladene Container
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: mindestens 1,30 DM je Tarifkm jedoch
– im Rundlauf insgesamt mindestens 1,40 DM je Tarifkm
– bei Hin- und Rückbeförderung mit Zwischenleerfahrt (ohne Container) insgesamt mindestens 1,60 DM je Tarifkm für die Lastläufe (mit Container),
– bei Einwegbeförderung mindestens 1,80 DM je Tarifkm
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 1. November 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. November 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 1. Februar 1987
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Die Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife in Teil III Abschnitt 1 gelten mit Ausnahme des § 2 entsprechend.
Mit den vereinbarten Beförderungsentgelten sind abgegolten die Gestellung der Zugkraft und die Mitnahme eines nicht vom Unternehmer gestellten Fahrgestells (Chassis). Stellt der Unternehmer vereinbarungsgemäß auch das Chassis, so werden hierfür mindestens 0,19 DM je Tarifkm für den Lastlauf vergütet.
Bei Bedienung mehrerer Be- und Entladestellen auf einer Fahrt werden die Tarifkm über alle Ladestellen ermittelt.
Zwischenleerbeförderungen von Containern werden nach dieser Sonderabmachung vergütet.
Evtl. Vorholen oder Verbringen von Containern geht nicht zu Lasten des Unternehmers.
Für einen Übernachtenaufenthalt erhält der Unternehmer ein Entgelt von mindestens 250,00 DM, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist.
11. Sonderabmachung Nr. 9209
1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Hannover
Beschäftigter Unternehmer:
Rädel & Sählhof
Inh. Wolfgang Sählhof
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte: von Extertal, Schieder-Schwalenberg
nach Hamburg
3. Güterart: Gerste, Weizen, lose
4. Gütermenge: mindestens 500 t
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 20. Oktober 1986
6. Dauer der Sonderabmachung: 20. Oktober 1986 bis 20. Januar 1987
7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 20 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung
12. Sonderabmachung Nr. 9217
1. Name des Unternehmers: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Hamburg
Beschäftigter Unternehmer:
Rädel & Sählhof
Inh. Wolfgang Sählhof

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | DM / 100 kg |
|---|-------------|
| von Laatzen, Lehrte, Ronnenberg, Sehnde, Baddeckenstedt, Bad Salzdetfurth, Königslutter am Elm, Lahstedt, Nordstemmen, Salzgitter, Schladen, Schleswig, Vechelde, Wolfsburg | 2,00 |
| nach Hamburg | 2,30 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Zucker
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 14. November 1986
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 14. November 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 14. Februar 1987
7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 25 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung
13. Siebte Änderung der Sonderabmachung Nr. 954 (VkB I 1981 S. 329, zuletzt geändert 1986 S. 227)
- In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:
- | | DM / 100 kg | |
|---------------------|-------------|------|
| | 20 t | 23 t |
| von Lübeck | | |
| nach Viersen | 4,31 | 4,14 |
| Frankfurt am Main | 5,30 | 5,05 |
| Oberkirch | — | 6,58 |
| Nürnberg | 8,22 | 7,88 |
| Garching b. München | 9,60 | 9,06 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderung wurde am 22. Oktober 1986 vereinbart und wirksam.
14. Änderung der Sonderabmachung Nr. 9106 (VkB I 1985 S. 83)
- a) In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:
- | | DM / 100 kg | | |
|-------------------|-------------|------|------|
| | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Lübeck | | | |
| nach Wittingen | 2,86 | 2,74 | 2,71 |
| Braunschweig | 3,99 | 3,83 | 3,80 |
| Friedberg Kr. | | | |
| Aichach-Friedberg | 8,92 | 8,57 | 8,49 |
| München | 9,82 | 9,42 | 9,33 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- b) Die Güterart wurde erweitert um Papier, Karton und Holzstoff.
- Die Änderung wurde vereinbart am 16. September 1986 und wirksam am 1. Oktober 1986.
- zu a) 16. September 1986 1. Oktober 1986.
- zu b) 19. September 1986 1. Oktober 1986.
15. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 9118 (VkB I 1985 S. 294, zuletzt geändert 1986 S. 538)
- Die Beförderungsentgelte wurden für folgende Verkehrsverbindungen neu vereinbart:

	DM/100 kg			
	15 t	20 t	23 t	24 t
von Lübeck				
nach Hirschhorn (Neckar)	7,51	6,79	6,50	6,41
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer				
Die Änderung wurde am 6. Oktober 1986 vereinbart und wirksam.				

16. Änderung der Sonderabmachungen Nr. 9176, Nr. 9177, Nr. 9178, Nr. 9184 und Nr. 9186 (VkB I 1986 S. 538)
- In die Sonderabmachungen wurde folgende Verkehrsverbindung mit dem nebenstehenden Beförderungsentgelt neu aufgenommen:
- | | DM/100 kg |
|-----------------|-----------|
| von Nordstemmen | |
| nach Hamburg | 2,30 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderungen wurden am 20. Oktober 1986 vereinbart und wirksam.
17. Änderung der Sonderabmachung Nr. 9181 (VkB I 1986 S. 559)
- Die Geltungsdauer der Sonderabmachung wurde bis zum 31. Januar 1987 verlängert.
- Die Änderung wurde am 30. Oktober 1986 vereinbart.
18. Änderung der Sonderabmachung Nr. 9194 (VkB I 1986 S. 631)
- In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:
- | | DM/100 kg | | |
|----------------|-----------|------|------|
| | 20 t | 23 t | 24 t |
| von Hamburg | | | |
| nach Gütersloh | 4,00 | 3,91 | 3,86 |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderung wurde am 26. November 1986 vereinbart und wirksam.
19. Änderung der Sonderabmachung Nr. 9195 (VkB I 1986 S. 631)
- In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:
- | | DM je Sendung |
|-----------------|---------------|
| von Nordstemmen | 525,00 |
| Wolfsburg | 575,00 |
| nach Bremen | |
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
- Die Änderung wurde am 9. Oktober 1986 vereinbart und wirksam.
20. Die auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Sonderabmachung Nr. 0853 (VkB I 1986 S. 371) ist nicht wirksam geworden.
21. Von den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden:
- | Sonderabmachung Nr. | veröffentlicht im V k B I | unwirksam ab |
|---------------------|---------------------------|--------------------|
| 07190 | 1983 S. 272 | 1. April 1986 |
| 993 | 1984 S. 320 | 6. Juli 1984 |
| 07266 | 1985 S. 12 | 1. Juli 1986 |
| 9105 | 1985 S. 83 | 30. September 1986 |
| 9126 | 1985 S. 569 | 8. Juli 1986 |
| 9128 | 1985 S. 590 | 15. Mai 1986 |
| 07362 | 1985 S. 590 | 15. August 1986 |
| 07386 | 1985 S. 912 | 1. November 1986 |

Sonder- abmachung Nr.	veröffentlicht im VkB I	unwirksam ab
0847	1986 S. 170	1. Oktober 1986
0135	1986 S. 227	24. Mai 1986
9162	1986 S. 455	29. September 1986
07479	1986 S. 559	1. Dezember 1986

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Im Auftrag
Dr. Trinkaus

(VkB I 1987 S. 107)

Binnenschifffahrt

Nr. 19 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschiffahrtspolizeiverordnung über**

- **Beförderung von Containern (§ 1.07 Nr. 3)*)**
- **Sprechfunk (§ 4.05 Nr. 3)*)**
- **Kleinfahrzeuge (§ 6.02 Nr. 2)*)**
- **Radarfahrt (§ 6.32)*)**
- **Mindestabstände bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (§ 7.07 Nr. 1)*)**

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 16. März 1984 (BGBl. I S. 473) und § 1.22 Nr. 3 der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 16. März 1984 (BGBl. I S. 473 – Anlageband –), wird verordnet:

§ 1

Die Moselschiffahrtspolizeiverordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

1. § 1.07 erhält folgende neue Nummer 3, wobei die bisherige Nummer 3 die Nummer 4 wird:

„3. Bei Fahrzeugen, die Container befördern, muß vor Antritt der Fahrt die Stabilität überprüft werden. An Bord sind zum Nachweis ausreichender Stabilität mitzuführen:

- a) die von einer Schiffsuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs;
- b) ein Stauplan oder eine Ladungsliste für den jeweiligen Beladungsfall;
- c) das Ergebnis der Stabilitätsberechnung für den jeweiligen, einen früheren vergleichbaren oder einen standardisierten Beladungsfall, jeweils unter Angabe des verwendeten Berechnungsverfahrens.

Die Überprüfung der Stabilität vor Antritt der Fahrt sowie das Mitführen der Unterlagen nach Buchstaben a) bis c) sind nicht erforderlich:

- bei Fahrzeugen mit einer Breite von weniger als 9,50 m, wenn die Container in nur einer Lage geladen sind,
- bei Fahrzeugen mit einer Breite von 9,50 m oder mehr, wenn die Container in höchstens zwei Lagen geladen sind,
- bei Fahrzeugen mit einer Breite von 11,00 m oder mehr, wenn die Container in höchstens drei Lagen und nicht mehr als drei Breiten nebeneinander geladen sind.“

2. § 4.05 erhält folgende neue Nummer 3:

„3. Das Tafelzeichen B. 11 (Anlage 7) weist auf eine in den Kapiteln 8 oder 9 oder eine von der zuständigen Behörde in

*) erstmals erlassen

Anwendung der Randnummer 10 508 des ADNR festgelegte Verpflichtung hin, Sprechfunk zu benutzen.“

3. Nach den Gebotszeichen der Anlage 7 sind folgende Skizzen und Anmerkungen einzufügen:



- B. 11 a) Gebot, Sprechfunk zu benutzen (§ 4.05 Nr. 3)



- b) Gebot, Sprechfunk auf dem angegebenen Kanal zu benutzen (§ 4.05 Nr. 3)
Beispiel: Kanal 11

Tafelzeichen B. 11:
weißer Grund
roter Rand
schwarze Schrift

4. § 6.02 Nr. 2 Satz 1 lautet wie folgt:

„2. Die §§ 6.04, 6.05, 6.07, 6.08 Nr. 1, §§ 6.10, 6.11 sowie 6.12 mit Ausnahme von Tafelzeichen B. 1 gelten weder für Kleinfahrzeuge, Schleppverbände und gekuppelte Fahrzeuge nach Nummer 1 noch sind sie ihnen gegenüber anzuwenden.“

5. § 6.32 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Fahrzeuge dürfen nur dann mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die sowohl eine der in der Verordnung über das Führen von Fahrzeugen auf der Mosel vorgesehenen Urkunden für die von ihr geführte Fahrzeugart als auch das Zeugnis nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein oder ein gleichwertiges Zeugnis besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt hinreichend vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten.“

Wenn im Schiffsattest oder in der als Ersatz zugelassenen Urkunde vermerkt ist, daß das Fahrzeug über einen Radar-Einmannsteuerstand verfügt, muß sich die zweite Person nicht ständig im Steuerhaus aufhalten.“

6. Die Überschrift und die Nummer 1 des § 7.07 lauten wie folgt:

„§ 7.07

Mindestabstände bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter

1. Zu einem Fahrzeug, Schubverband oder zu gekuppelten Fahrzeugen müssen ein Fahrzeug, ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge folgende Mindestabstände einhalten:

- a) 10 m, wenn einer von ihnen das blaue Licht nach § 3.14 Nr. 1 oder den blauen Kegel nach § 3.32 Nr. 1 führt;
- b) 50 m, wenn einer von ihnen die zwei blauen Lichter nach § 3.14 Nr. 2 oder die zwei blauen Kegel nach § 3.32 Nr. 2 führt;
- c) 100 m, wenn einer von ihnen die drei blauen Lichter nach § 3.14 Nr. 3 oder die drei blauen Kegel nach § 3.32 Nr. 3 führt.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1987 in Kraft. § 1 Nr. 4 tritt mit Ablauf des 30. September 1988, § 1 Nr. 1, 2, 3, 5 und 6 mit Ablauf des 30. September 1989 außer Kraft.

Mainz, den 2. Januar 1987

MK/1986 – III – 3a
MK/1986 – III – 3b
MK/1986 – III – 3c
MK/1986 – III – 3d
MK/1986 – III – 3e

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
In Vertretung
Dr. K a d o w

(VkB I 1987 S. 113)

Der volle Wortlaut des Beschlusses des Frachtenausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt – *) veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L e n z

(VkB I 1987 S.114)

Nr. 21 Hinweis

Verordnung Nr. 29/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 13. Dezember 1986

(FA Nr. 19/86 Frachtenausschuß für den Rhein)
(FB Nr. 19/86 Frachtenausschuß Dortmund)
(FC Nr. 13/86 Frachtenausschuß Bremen)
(FD Nr. 9/86 Frachtenausschuß Hamburg)

Bonn, den 12. Januar 1987
BW 11/28.25.40–11

Die Verordnung Nr. 29/86 vom 13. Dezember 1986 ist im Bundesanzeiger, S. 17 074 vom 19. Dezember 1986 verkündet worden. Die Verordnung ist am 1. Januar 1987 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse der Frachtenausschüsse ist im FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt – *) veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L e n z

(VkB I 1987 S. 114)

*) Der FTB – Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15–17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

Nr. 20 Hinweis

Verordnung Nr. 28/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 12. Dezember 1986

(FE Nr. 11/86 Frachtenausschuß für den
Tankschiffsverkehr)

Bonn, den 6. Januar 1987
BW 11/28.25.40–61

Die Verordnung Nr. 28/86 vom 12. Dezember 1986 ist im Bundesanzeiger, S. 16 845, 17 201 vom 16./23. Dezember 1986 verkündet worden. Die Verordnung ist am 1. Januar 1987 in Kraft getreten.