



AG VPA

Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten (GST)

Sachstand zur Umsetzung der Empfehlungen
aus dem Bericht der ressortübergreifenden
Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) des
BLFA-StVO/OWi und des UA FEK (AG VPA)
vom 4. Mai 2011

1. Neufassung der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO	- 2 -
2. Beliehene	- 2 -
2.1 Meilensteine.....	- 2 -
2.2 Ermächtigung im StVG	- 3 -
2.3 Transportbegleitungs-Verordnung (TBV)	- 3 -
2.4 weitere Schritte	- 4 -

Gemäß Umlaufbeschluss des UA FEK vom 01.08.2016 (Thema: „Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit GST“) sowie beziehend auf den Sachstandsbericht vom 06.06.2016 ist über den Fortgang in der Angelegenheit wie folgt zu berichten:

1. Neufassung der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO

Zur Änderung der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Absatz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) hat die Vorsitzende anlässlich der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrs-Ordnung/-Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) am 20./21. September 2016 mitgeteilt, dass sich die Aktualisierung der VwV-StVO aufgrund notwendiger Änderung im Zusammenhang mit der StVO-Reform weiter verzögern wird.

Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) findet für die Aktualisierung der VwV-StVO derzeit die Ressortanhörung im Vorfeld der Kabinettsbefassung statt. Die Kabinettsbefassung selbst ist für den 25. Januar 2017 und die Bundesratsbefassung für den 10. März 2017 vorgesehen.

2. Beliehene

2.1 Meilensteine

Die Beleihung privater Begleitunternehmen setzt die stufenweise Einführung einer Reihe von Rechtsvorschriften auf Bundes- und Landesebene voraus:

1. Bundesrechtliche Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz für den Erlass einer bundesrechtlichen Transportbegleitungs-Verordnung (Bundestag mit Bundesrat)
2. Neue Transportbegleitungs-Verordnung (BMVI mit Zustimmung Bundesrat)
3. Anpassung der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO (BMVI mit Zustimmung Bundesrat)
4. Landesrechtliche Regelungen zu Details der Ausgestaltung der privaten Transportbegleitung, wie Zuständigkeiten, Fragen der Ausbildung und Prüfung

2.2 Ermächtigung im StVG

Bayern hat im Einvernehmen mit BMVI ein laufendes Gesetzgebungsverfahren zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) (BT-Drs. 18/8559, BR-Drs. 126/16) genutzt, um zur gemeinsamen Zielerreichung den Antrag auf Einfügung einer Ermächtigungsgrundlage für das BMVI im StVG zu stellen. Die Aufnahme einer Ermächtigungsgrundlage in das Straßenverkehrsgesetz ist nach erfolgreichem zweitem Durchgang im Plenum des Bundesrates am 23. September 2016 zwischenzeitlich abgesichert. Damit ist der erste Meilenstein erreicht.

2.3 Transportbegleitungs-Verordnung (TBV)

Nächster Meilenstein ist die Schaffung einer bundesrechtlichen Transportbegleitungs-Verordnung zur Ausfüllung der neu geschaffenen Ermächtigung durch das BMVI. Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist es, einen Rechtsrahmen zu schaffen, mit dem der Bund Mindeststandards festlegt, um den Ländern die Anerkennung von Beliehenen anderer Bundesländer zu ermöglichen.

Eine große Zahl von Großraum- und Schwertransporten, die polizeilich begleitet werden, haben einen Endpunkt der erlaubten oder genehmigten Route außerhalb des Bundeslandes, in dem diese gestartet sind. Durch gemeinsame Mindeststandards soll aus Gründen der Verkehrssicherheit länderübergreifend die Begleitung der Transporte durch Beliehene ohne aufwendige Übergaben an den Zuständigkeitsgrenzen ermöglicht und überflüssige Standzeiten der Transporte vermieden werden. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist eine vollständige Bundesregelung nicht möglich, da dadurch in die Organisationshoheit der Länder eingegriffen werden würde.

Für eine Transportbegleitungs-Verordnung des Bundes hat Bayern, federführend für die Länder, dem BMVI einen ersten Entwurf unter Berücksichtigung der neuen Ermächtigungsgrundlage vorgelegt. Der Entwurf wurde in der Sitzung des BLFA-StVO/OWi am 20./21. September 2016, mit Änderungswünschen in Detailfragen, von den Ländern zustimmend zur Kenntnis genommen.

Diskussionsgegenstand waren in vorgenannter Sitzung u.a. die grundlegenden Voraussetzungen für die Beleihung. Beleuchtet wurden dabei die Höhe der erforderlichen Haftungssumme, die ein Beliehener mittels Versicherung abdecken müsse, Fragen der Zuverlässigkeit von Bewerber/innen und des erforderlichen Umfangs einer angemessenen Ausbildung und deren Abbildung in vorzugebenden Ausbildungsstunden in Theorie und Praxis. Die Diskussion über die Ausbildungsmodalitäten führte im Ergebnis zu der Einschätzung der Ausschussmitglieder, dass diese mindestens 100 Stunden Theorie und 100 Stunden Praxis - davon 30 Stunden bei einer Verwaltungsbehörde, welche Bescheide erstellt oder Anhörungen durchführt - umfassen sollte.

Die Vertreter/innen der Länder wurden gebeten zu prüfen, ob in ihren Ländern Interesse an einer einheitlichen theoretischen Ausbildungsstelle bestehe. An Bayern erging die Bitte um Prüfung, ob eine solche zentrale (theoretische) Ausbildung in Bayern möglich wäre.

Hinsichtlich der Kosten, die der Beliehenen künftig seinem Auftraggeber in Rechnung stellt, machte das BMVI deutlich, dass hierzu keine Vorgaben im Rahmen der Bundesverordnung getroffen werden könnten. Dies sei auf Länderebene zu regeln. Der Beliehene werde nach marktwirtschaftlichen Kriterien diese Kosten gegenüber seinem Auftraggeber geltend machen. Hier werde sich ein Marktpreis herausbilden.

2.4 Weitere Schritte

Bayern überarbeitet den ersten Entwurf derzeit unter Berücksichtigung dieser Diskussion und wird ihn anschließend dem BMVI zur Verfügung stellen. Im Anschluss daran ist vorgesehen, dass das BMVI in Abstimmung mit dem BMJV einen ersten Referentenentwurf an die Länder übermittelt. Die Anhörungsfrist zu diesem Vorentwurf soll nach der Absprache im BLFA-StVO/OWi großzügig bemessen werden. Zielvorstellung sei, dass dann im Frühjahr 2017 ein Referentenentwurf des Bundes in die förmliche Anhörung gehen könne.

Erst nach Schaffung der Bundesverordnung, der sich anschließenden Phase, in welcher die teilnehmenden Länder Ausbildungs- und Prüfungsstellen einrichten und aufbauen und der dann möglichen Ausbildung der ersten Generationen beliehener Begleiter/innen, kann damit gerechnet werden, dass - bei einem entsprechenden Interesse der Wirtschaft - erste beleihungsfähige private Transportbegleiter/innen zur Verfügung stehen werden.