

Muster 5
(zu VwV Nr. 16.5 und 25)

(Anforderungsbehörde)

Az.:

(Bei Schriftwechsel bitte angeben)

Tag der Zustellung bzw. das

Datum des Poststempels

Telefon:

Zutreffendes ist angekreuzt

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag der Genehmigungsbehörde (§ 11 PBefG) ergeht im Auftrag der
Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, für das Land

.....

- als Bedarfsträger -

und für das Verkehrsunternehmen

- als Leistungsempfänger -

folgender

Leistungsbescheid

nach § 35 und § 36 Abs. 1 Bundesleistungsgesetz (BLG):

1. Für Zwecke der Verteidigung haben Sie nach § 1 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 1 Nr. 1 BLG das folgende
Fahrzeug

Amtliches Kennzeichen:

Hersteller-/Ident-Nr.:

Fahrzeug- und Aufbauart:

einschließlich Werkzeug und Zubehör sowie Fahrzeugschein, Betriebserlaubnis, Bedienungsanleitung, Pflege- und Wartungsanweisung dem unten bezeichneten Leistungsempfänger zum Gebrauch zu überlassen.

2. Sie haben das Fahrzeug unverzüglich

an Ihrem Wohnsitz oder am Standort des Fahrzeugs bereitzuhalten

abzuliefern (§ 17 BLG) auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens

3. Die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes, soweit diese dem Bescheid entgegenstehen, und die Fahrbeschränkungen aufgrund der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs gelten nicht. Dieser Bescheid dient zum Nachweis der Fahrtberechtigung.

4. Nach Überlassung des Fahrzeugs zum Gebrauch sind Sie verpflichtet, Einwirkungen, Einbauten, Änderungen und Wiederherstellungsmaßnahmen an dem Fahrzeug zu dulden.

5. Für die erbrachte Leistung werden Sie gem. §§ 20 ff BLG entschädigt. Anträge auf Entschädigung sind an die Anforderungsbehörde zu richten.

6. Die sofortige Vollziehung des Bescheides wird hiermit auf Antrag des Bedarfsträgers angeordnet. Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid befreit Sie nicht von der Leistungspflicht.

Falls die Leistung nicht sofort erbracht wird, kann zu ihrer Durchsetzung unmittelbarer Zwang gemäß § 9 i.V.m. den §§ 6 und 12 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes vom 27. April 1953 (BGBl. S. 157) angewendet werden. Eine Verletzung der Leistungspflicht kann nach § 84 Abs. 1 und 3 BLG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

Begründung:

Aus Anlass vorbereitender Maßnahmen für Zwecke der Verteidigung, insbesondere zur Sicherstellung des Straßenpersonenverkehrs in einem Spannungs- und Verteidigungsfall, besteht für den umseitig

bezeichneten Bedarfsträger ein besonderer Bedarf an Fahrzeugen. Diese können im Frieden aus volkswirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht vorrätig gehalten werden. Um die zivile Verteidigungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland dennoch herstellen zu können, ist es unumgänglich, dass die von Ihnen angeforderte Leistung erbracht wird.

§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 2 Abs. 1 des Bundesleistungsgesetzes vom 27. September 1961 (BGBl. I S. 1768) sehen vor, dass für Zwecke der Verteidigung Leistungen angefordert werden können, und zwar nach § 35 BLG durch Leistungsbescheid. Die in diesem Bescheid angegebene Anforderungsbehörde ist zum Erlass des Leistungsbescheides nach § 5 Abs. 1 BLG i.V.m. §§ 1 bis 3 der Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung (ABV) vom 12. Juni 1989 (BGBl. I S. 1088) zuständig.

Nach § 27 BLG kann ein Verkehrsunternehmen zum Leistungsempfänger bestimmt werden.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Beginn der Leistungspflicht ist erforderlich, da die unverzügliche Herstellung der Verteidigungsbereitschaft im Falle äußerer Gefahr im öffentlichen Interesse liegt (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung i.V.m. § 39 Satz 1 BLG).

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der umseitig bezeichneten Anforderungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn der Widerspruch vor Ablauf der Frist bei der zur Einlegung zuständigen Stelle eingeht.

Hochachtungsvoll

ERLÄUTERUNGEN

zu der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 17 des Verkehrssicherungsgesetzes (VSG) über die Sicherstellung des Personenverkehrs auf der Straße (VSGPersVwV)

Allgemeines

1. Für Zwecke der Verteidigung haben der Bund, die Länder, die Gemeinden und Gemeindeverbände die personellen, organisatorischen und materiellen Voraussetzungen zur Durchführung des Verkehrssicherungsgesetzes vorzubereiten (§ 17 VSG).
2. Die Lenkung, Beschleunigung und Beschränkung der Beförderung von Personen (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 VSG) sind die wesentlichen Ziele des VSG zur Sicherstellung des Personenverkehrs.
3. Der Personenverkehr ist geprägt durch den hohen Individualverkehr. Dieser wird durch eine Erlaubnispflicht eingeschränkt oder verboten (§§ 3 bis 5 Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs - StrVerkSiV -).

Dadurch entsteht ein Handlungsbedarf zur Anpassung und Verstärkung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftomnibussen; hierzu können Vorschriften zur Begründung, Erweiterung oder Beschränkung von Betriebs- und Beförderungspflichten erlassen werden (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 VSG und § 8 StrVerkSiV).

4. Die Verkehrsunternehmen können zu Leistungen verpflichtet werden (§ 12 VSG).
5. Aufgabenträger ist für den Straßenpersonenverkehr nach dem VSG der Bund und nicht die nach den Regionalisierungsgesetzen für den Personennahverkehr durch die Länder bestimmten Aufgabenträger.

Dem Bund obliegen die überregionalen Aufgaben. Die regionalen Aufgaben werden von den Ländern, einschließlich der Gemeinden und Gemeindeverbände, im Auftrag des Bundes wahrgenommen (§ 19 Abs. 1 VSG). Der Bund hat die Möglichkeit, durch Weisungen den einheitlichen und zweckmäßigen Vollzug des Gesetzes im Rahmen der Gesamtverteidigung sicherzustellen. Der Schwerpunkt der vorstehenden Aufgaben liegt weitgehend im regionalen Bereich.

Die für eine einheitliche Planung notwendige enge Zusammenarbeit von Bund und Ländern soll durch diese Verwaltungsvorschrift erreicht werden.

6. Entsprechend der Neukonzeption der zivilen Verteidigung sind auch die vorstehenden Aufgaben mit einem Mindestmaß an Kontinuität fortzuführen. Dabei folgen diese Planungen dem Ziel, nur die Aufgaben heute wahrzunehmen, die nicht mehr nachgeholt werden können; dem trägt diese Verwaltungsvorschrift Rechnung. Der Verwaltungsaufwand ist dabei für das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), die Genehmigungsbehörden der Länder (§ 11 PBefG) und die Verkehrsunternehmen gering.
7. Die vorstehend beschriebenen Aufgaben führten bereits zu vorbereitenden Maßnahmen, die wegen der Neukonzeption der zivilen Verteidigung eine Überarbeitung der Vorschriften erforderten. Damit befassten sich bisher
- der Bund/Länder-Fachausschuss "Zivile Verteidigung im Straßenverkehr",
 - der Bund/Länder-Fachausschuss "Straßenpersonenverkehr",
 - die Kfz-Zulassungsbehörden und das KBA gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 4 StVG und der Fahrzeugregisterverordnung durch Erfassung, Speicherung und Vormerkung von Kraftomnibussen für den Linienverkehr,
 - die Verkehrsunternehmen (Stadtwerke Frankfurt/M. für Verdichtungsräume; Regionalverkehr Oberbayern für Flächenverkehre) und die Genehmigungsbehörden nach § 11 PBefG (Regierungspräsident Kassel, Regierung von Oberbayern),
 - die Verbände (Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo),
 - die fachlich betroffenen Bundesressorts BMI, BMVg, BMF, BMWi, BML, BMA, BMFSFJ, BMJ und das ehemalige BMPT.

Auch die "Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs" vom 12. November 1996 führte zu Änderungen in § 8 - Betriebs- und Beförderungspflichten - und § 10- Zuständigkeiten -, die im Zusammenhang mit der vorstehenden VwV erarbeitet wurden.

Zu den Einzelbestimmungen

8. Zur Präambel:

Die VwV stützt sich auf die Artikel 84, 85, und 86 GG. Nach § 19 Abs. 5 VSG übt zwar das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die Befugnisse der

Bundesregierung nach Artikel 85 GG aus; nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 2. März 1999 - 2 BvF 1/94 - können jedoch solche VwV ausschließlich nur durch die Bundesregierung als Kollegium mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden.

Vor Anwendbarkeit des Verkehrssicherungsgesetzes führen die Länder Maßnahmen zur Sicherstellung des Straßenpersonenverkehrs als eigene Angelegenheit aus.

Nach Anwendbarkeit des Verkehrssicherungsgesetzes führen die Länder, einschließlich der Gemeinden und Gemeindeverbände die Vorschriften im Auftrage des Bundes oder der Bund selbst mit eigener Verwaltung aus.

9. Zum I. Abschnitt - Anwendungsbereich:

Nicht einbezogen ist der Schienenpersonennahverkehr.

Nach § 4 Abs. 2 PBefG gelten als Straßenbahnen auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.

Verkehrsverbände sind keine Verkehrsunternehmen; sie wirken aber bei den Beförderungen der Verkehrsunternehmen mit.

10. Zum II. Abschnitt - Allgemeines, Verwaltungshandeln, Rechtsgrundlagen:

Die Ausführungen verdeutlichen den unterschiedlichen Handlungsbedarf in Verdichtungsräumen (z. B. Städte) und in ländlichen Räumen (Fläche). Grundsätzlich treffen die Verkehrsunternehmen die Anpassungsmaßnahmen selbst; die Verwaltung ist hierbei unterstützend tätig.

Die Komplexität der Rechtsvorschriften und die nicht geübte Verwaltungspraxis erfordern Ausführungen über das Verwaltungshandeln und die gesetzlichen Grundlagen.

Zu Nummer 9.3 und 9.4 VwV

Die Maßnahmen nach der StrVerkSiV setzen neben dem Vorliegen der Voraussetzungen des Artikels 80a GG eine Anwendungsverordnung des BMVBW voraus (§ 11 Abs. 2 StrVerkSiV).

11. Zum III. Abschnitt - Stufenweise Sicherstellung:

Das Stufenverfahren folgt dem Grundsatz des Übermaßverbotes (§ 16 Abs. 2 VSG). Danach dürfen der Verkehrsablauf und die Entwicklung der Verkehrsunternehmen nicht mehr beeinträchtigt werden, als dies im übergeordneten Verteidigungsinteresse notwendig ist. Es ist deshalb ein abgestuftes Verfahren nach folgenden Grundsätzen vorgesehen:

- Maßnahmen nach den marktwirtschaftlichen Regeln gehen denen der Notstandsgesetze vor.
- Reichen schwächere Eingriffe aus, sind stärkere Eingriffsmöglichkeiten zurückzustellen.

12. Zum IV. Abschnitt - Zuständigkeiten:

In den Bestimmungen der verschiedenen Rechtsvorschriften sind die Zuständigkeiten geregelt. Grundsätzlich sind die Regelungen deckungsgleich (z. B. die nach § 11 PBefG bestimmte Genehmigungsbehörde ist auch die höhere Verwaltungsbehörde). Entsprechend der Neufassung des § 10 StrVerkSiV können die Länder darüber hinaus andere Zuständigkeiten flexibel festlegen.

13. Zum V. Abschnitt - Planungen:

Planungen sind weitere über diese VwV hinausgehende Regelungen, die für die Vorbereitung des Vollzugs (vgl. VII. Abschnitt) und für den Vollzug (vgl. III. Abschnitt) zu treffen sind.

14. Zum VI. Abschnitt - Vorbereitungen:

In Friedenszeiten sind nur die nicht nachholbaren Vorbereitungen vorgesehen:

- die Genehmigungsbehörden unterrichten die Verkehrsunternehmen gemäß einem Merkblatt, das als Muster an die Hand gegeben wird;
- die Genehmigungsbehörden unterstützen die Verkehrsunternehmen beim Verfahren zur Unabkömmlichstellung; dieses liegt auch im Interesse der Unternehmen;

- die Zulassungsbehörden erheben und speichern Kraftomnibusse für den Linienverkehr auf der Grundlage der Fahrzeugregisterverordnung und merken diese für die Verkehrsunternehmen vor;
- das Kraffahrt-Bundesamt speichert den Bestand.

Alle anderen Vorbereitungen sind im Benehmen zwischen Bund und Ländern nachzuholen, wenn dies erforderlich wird. Dann können insbesondere zum Zeitpunkt der Anwendung der Vorschriften nach den Notstandsgesetzen entsprechende Maßnahmen unverzüglich getroffen werden.

Zu Nummer 15.2 VwV

Die Uk-Stellungen dienen der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsunternehmen in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall. Das öffentliche Interesse ist durch die Betriebspflicht nach dem PBefG gegeben. Anstatt der aufwendigen Einzelverfahren wird durch Unterstützung der Genehmigungsbehörden ein "vereinfachtes Verfahren" eingeführt, das die Uk-Stellungen wesentlich erleichtert und beschleunigt.

Das vereinfachte Verfahren wird auf dem Erlasswege eingeführt; für Länder, die von dem vereinfachten Verfahren keinen Gebrauch machen, gilt das nach § 13 WPfIG vorgesehene Einzelverfahren. Zum Zeitpunkt einer Mobilmachung haben Vorschläge zur Uk-Stellung wenig Aussicht auf Erfolg.

Nach Artikel 2, § 3 des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den zivilen Ersatzdienst vom 28. Juni 1965 (BGBl. I S. 531) gilt für Uk-Stellungen vom Zivildienst das gleiche Verfahren wie für Uk-Stellungen vom Wehrdienst.

Zur Verlagerung von Uk-Stellungen in eine spätere Zeit (z. B. Vorwarnzeit oder Zeiten, die für nachholbare Vorbereitungen vorgesehen sind - vgl. Nr. 16 VwV) werden nachfolgende Auffassungen wiedergegeben:

Bundesministerium der Verteidigung:

"Die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung und der Industrie mit Gas und Elektrizität sowie mit anderen Gütern in Spannungszeiten und in einem Verteidigungsfall ist eine Aufgabe der zivilen Seite (zivile Verteidigung).

Die Bundeswehr ist davon nur insoweit betroffen, als sie das von der zivilen Seite dafür benötigte Personal in Spannungszeiten und in einem Verteidigungsfall ebenfalls benötigt. Daraus leitet sich ggf. ein Interessenkonflikt ab. Für den personellen Ausgleich zwischen der zivilen Seite und der Bundeswehr ist das Uk-Verfahren vorgesehen.

Die Bundeswehr nimmt auf die Planungen der zivilen Seite keinen Einfluss, sie hat dafür auch keine Rechtsgrundlage. Insofern bleibt es ausschließlich der zivilen Seite überlassen, wann und wie sie ihre Sicherstellungsmaßnahmen treffen will.

Die Verlagerung der - umfangreichen - Vorbereitungsmaßnahmen in die sog. "Vorwarnzeit" würde nicht nur zeitliche und organisatorische Probleme aufwerfen. Da auch die Bundeswehr in dieser Zeit verstärkt mit Vorbereitungsmaßnahmen befasst sein wird (z. B. durch erhöhte Wehrübungstätigkeit), wird sich die Abwägung der öffentlichen Interessen schwieriger gestalten als in Friedenszeiten. Weil die Bundeswehr nicht weiß, welche Mitarbeiter die Betriebe zur Fortführung ihrer Aufgaben benötigen, werden eine Reihe dieser Mitarbeiter mob-beordert sein. Fälle, in denen streitig über die Uk-Stellung entschieden werden muss (Uk-Ausschuss), werden dann zwangsläufig zunehmen und das Verfahren weiter erschweren.

Die Bundeswehr hat sich im Rahmen der vereinfachten Uk-Verfahren lediglich dazu bereit erklärt, das Verfahren in einer bestimmten Form durchzuführen. Sie entlastet damit die zivile Seite, da Begründungen - wie im Einzel-Uk-Verfahren - wegen des bereits vorher abgestimmten Rahmenstellenplans nicht mehr notwendig sind. Sie ist aber weder Bedarfsträger noch Hilfsorgan der vorschlagsberechtigten Behörde. Die Entscheidung darüber, ob, wann und wie ein Uk-Verfahren eingeleitet werden soll, entscheidet allein die vorschlagsberechtigte Behörde.

Grundsätzlich kommt es auf die Absichten und Vorstellungen der Betriebe bei der Uk-Stellung nicht an. Sie wird ausschließlich im öffentlichen Interesse und nicht im Interesse der Betriebe ausgesprochen. Dass in der Praxis eine Vielzahl von Uk-Stellungen erst aufgrund der Anregungen der Arbeitgeberseite ausgesprochen werden können, liegt auf der Hand, da ansonsten die vorschlagsberechtigte Behörde keine Kenntnis von der Wichtigkeit eines Mitarbeiters erlangen würde.

Anders liegt der Fall bei Betrieben, deren Fortbestand in Spannungszeiten und in einem Verteidigungsfall (über)lebenswichtig sind. Zu prüfen wäre hier, inwieweit diese Unternehmen eine

Betriebspflicht haben. Denkbar wäre auch, dass die kommunalen Verwaltungen diese Betriebe auch in ihre Alarmplanungen einbeziehen oder bereits einbezogen haben und sich von da her ein Bild davon machen können, welche Funktion für die Weiterführung unverzichtbar sind. Letztlich müsste die zivile Seite auch Überlegungen dahingehend anstellen, die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, von den Betrieben die für ein Uk-Verfahren notwendigen Angaben zu erhalten. Ansonsten könnte die zivile Seite ihre Aufgaben im Hinblick der zivilen Verteidigung nicht ordnungsgemäß durchführen."

Bundesministerium des Innern (Vermerk über die Sitzung der Referatsleiter/-innen für die Koordinierung der zivilen Verteidigung in den Bundesressorts und in den Bundesländern am 27. August 1998 im Bundesministerium des Innern):

"Unabkömmlichstellungen für Spannungszeiten und für den Verteidigungsfall"

BMI führte hierzu aus, äußerer Anlass für die Erörterung dieses Tagesordnungspunktes sei

- das Rundschreiben des BMI vom 10. Juli 1998 betreffend die Uk-Stellung deutscher Seeleute auf Schiffen deutscher Reedereien für Spannungszeiten und für den Verteidigungsfall sowie
- die im Bundesrat gescheiterte VwV zu § 17 des Verkehrssicherungsgesetzes über die Sicherstellung des Personenverkehrs auf der Straße (VSGPersVwV).

Generell sei zu bemerken, dass die Uk-Stellung dem personellen Kräfteausgleich für die Aufgaben der Bundeswehr einerseits und für die Erfüllung der im öffentlichen Interesse liegenden notwendigen Aufgaben andererseits sei. Gegeneinander abzuwägen sei dabei das öffentliche Interesse an der Heranziehung des Wehrpflichtigen zum Wehrdienst und das öffentliche Interesse an der Ausübung von Tätigkeiten, für die die Uk-Stellung vorgeschlagen werde. Auf Wehrpflichtige, die unabkömmlich gestellt sind, müsse die Bundeswehr bei ihren Planungen verzichten.

Die Bundeswehr führe ihre personellen Planungen für Spannungszeiten und für den Verteidigungsfall bereits in Friedenszeiten durch, d. h. sie beordere Reservisten im Frieden zu ihren Mobilmachungseinheiten, in denen die Reservisten im Frieden Wehrübungen leisten und bei denen sie sich im Verteidigungsfall zum Wehrdienst zu melden hätten. Die Planungsmöglichkeiten der Bundeswehr würden erheblich eingeschränkt, wenn Uk-Stellungen erst in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall oder während der Vorwarnzeit eingeleitet würden. Auf der zivilen Seite würden sich entsprechende Schwierigkeiten ergeben, da es sich hierbei um Betriebe und Bereiche handele, deren Fortführung in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall unabdingbar sei.

Eine Verlagerung der notwendigen Vorbereitungen zur Uk-Stellung in die Vorwarnzeit würde auch wegen des Umfangs der durchzuführenden Arbeiten auf beiden Seiten zu erheblichen Schwierigkeiten führen.

Das BMVg habe mit einer Reihe von Bedarfsträgern vereinfachte Uk-Verfahren vereinbart. Dies erscheine sinnvoll, da die Bedarfsträger, die in Friedenszeiten Vorkehrungen für Spannungszeiten und den Verteidigungsfall treffen müssen, dann keine Einzel- Uk-Anträge stellen und entsprechend begründen müssten.

Ein genereller Verzicht auf Uk-Stellungen für Spannungszeiten und den Verteidigungsfall bereits in Friedenszeiten sei aus den vorgenannten Gründen wenig sinnvoll und entspräche auch nicht der derzeitigen Rechtslage. Ein Arbeitgeber, der bei der vorschlagsberechtigten Behörde die Uk-Stellung eines Arbeitnehmers beantrage, habe Anspruch auf sachgerechte Bearbeitung seines Antrags.

BMI weist darauf hin, dass vereinbarte vereinfachte Uk-Verfahren, auch wenn Landes- oder Kommunalbehörden nicht unmittelbar betroffen seien, jeweils allen Landesinnenministerien zur Unterrichtung zugingen. Inwieweit diese die jeweiligen von der Landesregierung bestimmten generell zuständigen vorschlagsberechtigten Behörden darüber unterrichten, bliebe der Beurteilung der Länder überlassen.

Ministerium für Inneres und Justiz NRW hält es für ausreichend, wenn in einem vereinfachten Uk-Verfahren lediglich die in Betracht kommenden Funktionen festgelegt würden. Eine Mitteilung der auf diesen Positionen tätigen Mitarbeiter an die Kreiswehrrersatzämter hält er wegen des häufigen personellen Wechsels für nicht erforderlich. Dies könne ggf. in einer Vorwarnzeit nachgeholt werden.

Dieser Auffassung widersprechen BMVBW sowie BMVg. Die personellen Planungen für Spannungszeiten und den Verteidigungsfall würden bereits heute von der Bundeswehr durchgeführt. Die für Spannungszeiten und den Verteidigungsfall vorgesehenen Wehrpflichtigen stünden dann eben nicht mehr zur Verfügung. Insoweit sei es erforderlich, dass bereits heute Uk-zu-stellende Wehrpflichtige der Wehrrersatzbehörden namentlich bekannt seien, damit keine entsprechenden Einplanungen erfolgen. Den Betrieben stünden damit auch in Friedenszeiten die entsprechenden Mitarbeiter uneingeschränkt zur Verfügung.

Zu Nummer 15.4 VwV

Die auf Grund der Richtlinie F 215 des Bundesministers für Post und Telekommunikation festgelegten Berechtigungen können bis zum 31. Dezember 2000 bestehen bleiben (vgl. § 10 Telekommunikations-Sicherstellungs-Verordnung).

Zu Nummer 16.1 VwV

Soweit Zuständigkeitsregelungen nach der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung nicht entgegenstehen, sollte die Ausgabe der Erlaubnisse für Fahrten mit Personenkraftwagen und Krafträdern und - soweit angeordnet - die Ausgabe von Bezugsscheinen für Kraftstoffe nach der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung im Interesse der betroffenen Bürger in ein und derselben Ausgabestelle organisiert werden.

Der Bundesgrenzschutz (BGS) ist neben weiteren Organisationen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrVerkSiV vom 23. September 1980 (BGBl. I S. 1795) von den Beschränkungen und Verboten des Verkehrssicherungsgesetzes vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082) befreit und bedarf daher grundsätzlich keiner besonderen Erlaubniserteilung.

Durch die Zunahme des verdeckten Einsatzes gegen grenzüberschreitende Kriminalität u. ä. wurde die Ausstattung mit zivil aussehenden und mit zivilen amtlichen Kennzeichen ausgestatteten Fahrzeugen deutlich ausgebaut, so dass im BGS derzeit bereits über 400 derartige Fahrzeuge im Einsatz sind. Diese Fahrzeuge behalten ihre auch in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall gewollte Tarnfunktion nur bei, wenn sie sich, auch hinsichtlich der an der Windschutzscheibe anzubringenden Erlaubnisbescheinigung, nicht von Fahrzeugen des zivilen Umfeldes unterscheiden. Dies schließt auch ein, dass die Erlaubnisbescheinigung Stempel und Unterschrift der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde trägt. Wegen der zeitlichen Befristung der Erlaubnisbescheinigung und der darin enthaltenen Angabe des verwendeten amtlichen Kennzeichens kann es innerhalb kurzer Zeit - z. B. bei einem taktisch erforderlich werdenden Kennzeichenwechsel - zum Verbrauch mehrerer Erlaubnisbescheinigungen kommen.

Diese müssen daher beim BGS in ausreichender Anzahl als Blankoformulare verfügbar sein.

Zu Nummer 16.6 VwV

Die ÖPNV-Ansprechstellen sollen die zuständige Genehmigungsbehörde unterstützen und deren Entscheidungen vorbereiten helfen; sie sind keine Behörden. Zeitaufwendige Anhörverfahren nach § 14 PBefG werden beschleunigt, da die anzuhörenden Stellen mit der ÖPNV-Ansprechstelle zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit ist z. B. in bestehenden Nahverkehrskommissionen bereits gegeben.

15. Zum VII. Abschnitt – Durchführung

Der Abschnitt beschreibt die verschiedenen Maßnahmen zur Einschränkung des Individualverkehrs und zur Anpassung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs.

Maßnahmen nach dem PBefG (Nummer 10. 1 VwV) und nach dem BLG (Nummer 10.2 VwV) sind nicht an die Maßgabe nach Artikel 80a GG gebunden.

Zu Nummer 19 VwV

In dem Begriff "lebenswichtige Interessen" nach § 5 Abs. 1 StrVerkSiV in Verbindung mit § 1 Abs. 1 VSG sind "verteidigungswichtige Interessen" mit einbezogen.

Zu Nummer 27 VwV

Bei länderübergreifenden Maßnahmen wäre alleine der Bund zuständig (vgl. § 19 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f VSG). Die VwV beschränkt dies jedoch auf einen Streitfall. Entsprechende Regelungen enthält auch § 11 Abs. 4 PBefG.

Zu Nummer 29 VwV

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 4, letzter Satz StrVerkSiV. Sie gilt damit einheitlich für alle Arten von Verpflichtungen und Leistungsanforderungen. Werden die erhobenen Beförderungsentgelte nicht verrechnet (vgl. § 8 Abs. 4 StrVerkSM) sind sie als Einnahmen an den Bund abzuführen (vgl. Nummer 36 VwV).

16. Zum VIII. Abschnitt - Wahrnehmung weiterer Aufgaben:

Für die Durchführung der Aufgaben nach dieser VwV gibt das VSG die Möglichkeit,

- Verpflichtungen über Verwahrungspflichten, Verkehrsräumungen, Standort- und Wegeänderungen auszusprechen,
- Auskünfte einzuholen.

Die Genehmigungsbehörden nach § 11 PBefG nehmen diese Aufgabe wahr.

17. Zum IX. Abschnitt - Mitwirkung von Vereinigungen und Hilfsorganen:

§ 21 Abs. 2 und 3 VSG eröffnet die Möglichkeit, den Sachverstand von Körperschaften und Verbänden zu nutzen; damit ist keine Aufgabenübertragung verbunden.

Mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben können aber geeignete Personen als Hilfsorgane betraut werden.

In jedem Fall ist die Zustimmung dieser Stellen bzw. Personen notwendig.

Verantwortlich bleibt die zuständige Behörde.

18. Zum X. Abschnitt - Kosten und Entschädigungen:

Der Abschnitt betrifft die Kostenteilung zwischen Bund und Ländern gemäß Artikel 104a GG und § 25 VSG.

In Nummer 34.3 VwV sind bestimmte Zweckausgaben festgelegt. Soweit andere Ausgaben anfallen, ist im Einzelfall zu prüfen, ob es sich um Verwaltungskosten oder Zweckausgaben handelt (z. B. Deckung des besonderen Sachaufwandes an Organisationsmitteln der Verkehrsunternehmen). Keine Zweckausgaben sind die Kosten für den Druck von Erlaubnissen nach Anlage 1 und 2 StrVerkSiV; dies sind sächliche Verwaltungsausgaben (vgl. Maunz/Dürig/Herzog, Rd. Nr. 64 zu Artikel 104a GG).

Zu Nummer 37 VwV

Für die Anmeldung der Betriebsmittel gilt das Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 13. August 1993 - II A 6-H-1213-4/93 -, insbesondere der 6. Absatz.

19. Zum XI. Abschnitt - Mustersammlung:

Die Muster dienen der Unterstützung, weil ein Verwaltungshandeln kurzfristig in ungeübter Weise notwendig werden kann.

Die aufgeführten Muster 1 bis 5 sind lediglich als solche Bestandteil dieser VwV; sie können in Form und Inhalt verändert bzw. einer neuen Rechtslage angepasst werden; auch kann das BMVBW in Abstimmung mit den Ländern weitere notwendig werdende Muster der Sammlung anfügen. Die Zustimmung des Bundesrates ist hierfür nicht erforderlich.

Die VwV regelt abschließend das Verwaltungshandeln zwischen Bund und Ländern. Richtlinien - wie früher VS - NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestuft - sind nicht mehr vorgesehen.

(VkBl. 2001 S. 205)