K 4431 A

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland

19
2017

71. Jahrgang 2017 Heft 19 (833-868) Ausgegeben zu Bonn am 15. Oktober 2017

Verkehrsblatt – Verlag

Der Verkehrsblatt-Verlag informiert Sie an dieser Stelle über Aktualisierungen der Regelwerke aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Aktualisierungs-Hinweise für Verkehrsblatt 19/2017

lfd-Nr.	Jahr–Seite	Bezeichnung	Art	Bezug zu VkBl-Dokument-Nr.	Datum	Bemerkungen
155	2017-836	Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159)	neue Fragen mit dynamischer Situationsdarstellung	S 3213	07.09.2017	Inkrafttreten zum 01.04.2018
156	2017-839	Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159)	Überarbeitung	S 3213	12.09.2017	Inkrafttreten zum 01.04.2018
157	2017-844	Änderung der Begutachtungsleitlinien für Kraftfahreignung vom 14. Januar 2014 (VkBl. S. 110)	Änderung	B 4022	15.09.2017	
158	2017-852	Änderung der Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (AU- Richtlinie) - Muster eines Nachweises über die Durchführung der AU nach Anlage VIII StVZO	Änderung	B 3623	20.09.2017	Inkrafttreten zum 01.01.2018

Titelübersicht der angegebenen Einzel-Dokumente

VkBl-Dokument-Nr.	Titel	Kurz-Titel	Version	Preis €	Bemerkung
S 3213	Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung	Fragenkatalog	10/17	45,60	lieferbar ca. 48. KW 2017
B 4022	Begutachtungsleitlinien für Kraftfahreignung		09/17	25,00	lieferbar ca. 46. KW 2017
B 3623	Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen	AU-Richtlinie	09/17	10,20	lieferbar ca. 46. KW 2017

Für Druckfehler keine Haftung. Preisänderungen vorbehalten. Stand: 06.10.2017

Die vollständigen Angaben zu den Regelwerken (Inhalt, Techn. Daten usw.) finden Sie in unserem Online-Shop unter

www.verkehrsblatt.de.

Verkehrsblatt – Verlag

Borgmann GmbH & Co. KG

Schleefstraße 14 • 44287 Dortmund • Telefon (0231) 12 80 47 • FAX (0231) 12 56 40

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

71. Jahrgang **Ausgegeben zu Bonn am 15. Oktober 2017** **Heft 19**

Amtlicher Teil

Nr. Datum VkBl. 2017 Seite

Landverkehr

152 12. 09. 2017 Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes von Serviceeinrichtungen gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) 834

153 20. 09. 2017 Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes und zur Verringerung der Kapazität von Eisenbahnstrecken gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) 834

154 13. 09. 2017 Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5 Sande – Wilhelmshaven, Bahn-km 45,800 – 52,362“, Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven in der Stadt Wilhelmshaven und der Gemeinde Sande 834

155 07. 09. 2017 Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16. 02. 2004 (VkBl. S. 159) 836

156 12. 09. 2017 Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16. 02. 2004 (VkBl. S. 159) 839

Nr. Datum VkBl. 2017 Seite

157 15. 09. 2017 Änderung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 14. Januar 2014 (VkBl. S. 110) . . . 844

158 20. 09. 2017 – Änderung der Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (AU-Richtlinie) – Muster eines Nachweises über die Durchführung der AU nach Anlage VIII StVZO 852

Wasserstraßen, Schifffahrt

159 20. 09. 2017 Änderung der Satzung der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I 859

Aufgebote

159a 15. 10. 2017 Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4. 860

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen 866

AMTLICHER TEIL

Landverkehr

Nr. 152 Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes von Serviceeinrichtungen gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Eisenbahn-Bundesamt hat an die DB Netz AG für die nachfolgend aufgeführten Infrastruktureinrichtungen eine Genehmigung gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zur dauerhaften Einstellung des Betriebes erteilt:

Infrastruktureinrichtung und betroffene Betriebsstelle	genehmigt am	Geschäftszeichen	Bundesland
21 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#003	Hessen
41 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#005	Niedersachsen
115 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#006	Nordrhein-Westfalen
21 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#007	Rheinland-Pfalz
5 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#009	Saarland
70 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#010	Sachsen
20 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#011	Sachsen-Anhalt
38 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#012	Thüringen
26 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#013	Brandenburg
37 Gleise in versch. Betriebsstellen	02.06.2017	23bsi/002-1107#014	Baden-Württemberg
36 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#015	Bayern
23 Gleise in versch. Betriebsstellen	25.05.2017	23bsi/002-1107#016	Bremen

Die Genehmigungsbescheide können auf der Webseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter der Rubrik Stilllegung eingesehen und abgerufen werden.

Bonn, den 12. September 2017

Eisenbahn-Bundesamt
Im Auftrag
Düll

(VkBl. 2017 S. 834)

Nr. 153 Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes und zur Verringerung der Kapazität von Eisenbahnstrecken gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Eisenbahn-Bundesamt hat an die DB Netz AG für die nachfolgend aufgeführten Infrastruktureinrichtungen eine Genehmigung gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zur dauerhaften Einstellung des Betriebes erteilt:

Infrastruktureinrichtung und betroffene Strecke	genehmigt am	Geschäftszeichen	Bundesland
3201, Türkismühle (ausschl./km 0,642) – Wolfersweiler (einschl./km 6,000)	20.09.2017	23bsi/001-1107#008	Saarland

Bonn, den 20. September 2017

Eisenbahn-Bundesamt
Im Auftrag
Düll

(VkBl. 2017 S. 834)

Nr. 154 Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das Vorhaben „ABS Oldenburg-Wilhelmshaven: Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5 Sande-Wilhelmshaven, Bahn-km 45,800 – 52,362“, Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven in der Stadt Wilhelmshaven und der Gemeinde Sande

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover (Planfeststellungsbehörde) vom 22.08.2017, Az. 581ppa/007-2014#002 ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt worden. Vorhabenträgerin ist die DB Netz AG.

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetz sofort vollziehbar.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 16.10.2017 bis einschließlich 30.10.2017 bei der Stadt Wilhelmshaven, im Foyer des Technischen Rathaus, Rathausplatz 9, 26382 Wilhelmshaven zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Er kann in der Stadt Wilhelmshaven während der Dienststunden von Montag bis Donnerstag von 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Freitag von 08.00 Uhr bis 14.00 Uhr von jedermann eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab 16.10.2017 bis einschließlich 30.10.2017 bei der Gemeinde Sande, Rathaus, Hauptstraße 79, 26452 Sande, 1. Obergeschoss, Zimmer 15, zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Er kann in der Gemeinde Sande während der Dienststunden von Montag bis Freitag 08:00 bis 12:30 Uhr sowie Montag 14:30 bis 18:00 Uhr oder nach Vereinbarung eines Termins auch außerhalb der Öffnungszeiten von jedermann eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazu gehörigen Zeichnungen und Erklärungen kann auch im Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover Herschelstraße 3, 30159 Hannover, Zimmer 04.27 von Dienstag bis Donnerstag von 08.30 Uhr bis 17.00 Uhr sowie nach Vereinbarung eines Termins Montag und Freitag von 08.30 Uhr bis 14.00 Uhr eingesehen werden.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet:

Der Plan für das Vorhaben „Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg-Wilhelmshaven: Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5 Sande-Wilhelmshaven, Bahn-km 45,800 – 52,362“ in der Gemeinde Sande, Landkreis Friesland und der Stadt Wilhelmshaven, Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Hinweisen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Sande – Wilhelmshaven auf einer Länge von ca. 6,5 Kilometer
- Bau eines elektronischen Stellwerks östlich von Sande direkt neben der Bahnstrecke zur signaltechnischen Steuerung der Gesamtstrecke
- Anpassung bzw. Änderung von sechs Bahnübergängen
- Anhebung der Fußgängerbrücke „Bant“
- Auflassung des Fahrdienstleiterstellwerks im Bahnhof Wilhelmshaven
- Einrichtung von Baustellenzufahrten und von bauzeitlich erforderlichen Maßnahmen außerhalb der Bahnanlagen
- Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie
- passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäude, bei denen bereits im Prognose-Nullfall die Grenzwerte nach der 16. BImSchV überschritten sind.

Das Bauvorhaben Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg-Wilhelmshaven: Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5, Sande-Wilhelmshaven, Bahn-km 45,800 – 52,362, hat im Wesentlichen die Elektrifizierung der zweigleisigen Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven im Abschnitt Sande – Wilhelmshaven zum Gegenstand. Daneben werden sechs im Planfeststellungsabschnitt liegende Bahnübergänge technisch angepasst sowie östlich von Sande ein fernbedientes elektronisches Stellwerk errichtet, dass neben dem Streckenabschnitt Sande – Wilhelmshaven auch den Bahnhof Sande mit steuern soll. Außerdem wird die Rollklappbrücke über den Ems-Jade-Kanal für die Aufnahme der Oberleitung angepasst sowie die Fußgängerbrücke „Bant“ wegen der nicht ausreichenden lichten Höhe angehoben und eine Straßenüberführung angepasst.

Im Zuge der Ausbaus der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven wird das bisherige Fahrdienstleiterstellwerk im Bahnhof Wilhelmshaven aufgelassen und der gesamte Streckenabschnitt zwischen Sande und Wilhelmshaven zukünftig vom Elektronischen Stellwerk (ESTW-A) in Sande gesteuert.

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Mit dem Vorhaben sind u. a. folgende Auswirkungen verbunden:

Elektromagnetische Auswirkungen durch den Betrieb der Oberleitung, vorübergehende (während der Bauzeit) sowie dauerhafte Grundstücksinanspruchnahmen, Baulärm während der Bauarbeiten, landschaftspflegerische Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen zum Schutz der Umwelt, der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer. Die Nebenbestimmungen betreffen den Schutz vor elektromagnetischen Feldern, den Immissionsschutz, den Baulärm, den Naturschutz, den Denkmalschutz, die Belange des Straßenverkehrs, den Gewässerschutz, landwirtschaftliche Belange, die Inanspruchnahme von Rechten Dritter.

Die Rechtsbehelfsbelehrung lautet:

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Bekanntgabe gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden.

Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der „Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzhof“ vom 26.11.2004 (BGBl. I S. 3091) entsprechen.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover, und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.

Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Personen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Prozessbevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Der Planfeststellungsbeschluss kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde angefordert werden. Er kann des Weiteren im Internet unter www.eisenbahn-bundesamt.de (Infrastruktur/Planfeststellung/Planrechtsentscheidungen) eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und Einwendern, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt worden ist, als zugestellt.

Hannover, den 13. September 2017
Az. 581ppa/007-2014#002

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Im Auftrag
gez. Sommer

(VkBl. 2017 S. 834)

Nr. 155 Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159)

Bonn, den 07. September 2017
LA 21/7324.5/20-01/2887752

Die Arbeitsgruppe „Theoretische Fahrerlaubnisprüfung und Aufgabenentwicklung“ der Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 – TÜV | DEKRA arge tp 21 – hat den Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung überarbeitet. Mit dieser Änderung werden weitere Fragen mit dynamischen Situationsdarstellungen in die theoretische Fahrerlaubnisprüfung eingeführt und weitere Fragen mit dynamischer Situationsdarstellung zurückgezogen. Mit Bekanntmachung vom BAnzAT 29.09.2017 B2 wurden folgende Fragen in den Fragenkatalog aufgenommen, die ab dem 01.04.2018 in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung zum Einsatz kommen können. Da es sich bei den Fragen um filmische Darstellungen handelt, wird hier nur das Startbild angegeben.

Nachstehend gebe ich im Benehmen mit den zuständigen Obersten Landesbehörden die Änderungen des Fragenkatalogs bekannt.

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

1. Folgende Fragen werden zum 01.10.2017 gestrichen:
   - 1.1.07-135
2. Folgende Fragen werden zum 01.04.2018 gestrichen:
   - 1.1.06-004
   - 1.1.06-115
   - 1.1.07-128
   - 1.1.07-129
   - 1.1.07-130
   - 1.1.07-133
   - 1.1.07-134
   - 1.2.06-003
   - 1.2.07-114
   - 1.2.09-015
   - 1.2.09-115
3. Folgende Fragen werden zum 01.04.2018 neu aufgenommen:

(Hinweis: X = richtige Antwort; O = falsche Antwort)

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.2.06-006 **2.1.1** **G** **5**	**Wie sollten Sie sich jetzt verhalten?** Ich fahre weiter, X - wenn zu erkennen ist, dass kein Gegenverkehr kommt O - um möglichen Gegenverkehr nicht aufzuhalten O - da möglicher Gegenverkehr bereits warten muss

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.1.06-016-M **2.1.4** **C1, D, D1** **5**	**Wie sollten Sie sich jetzt verhalten?** X Ich verzögere X Ich fahre äußerst rechts O Ich beschleunige
2.1.06-017-M **2.1.4** **A, A1, A2, B** **3**	**Warum müssen Sie hier verzögern?** X Wegen des überholenden Pkws O Weil maximal 80 km/h erlaubt sind O Wegen des Traktors
2.1.06-018-M **2.1.4** **A, A1, A2, B** **5**	**Wie sollten Sie sich jetzt verhalten?** X Ich verzögere X Ich fahre äußerst rechts O Ich beschleunige

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.1.07-111 **2.1.4** **A, A1, A2, B** **5**	**Warum müssen Sie in dieser Situation bremsbereit sein?** X Weil das andere Fahrzeug weiterfahren könnte O Weil der Straßenverlauf dies erfordert O Weil eine Geschwindigkeitsbegrenzung erkennbar ist
2.1.07-112 **2.1.4** **A, A1, A2, B** **5**	**Warum sollten Sie jetzt Ihre Geschwindigkeit verringern?** X Weil ich für andere Verkehrsteilnehmer schlecht zu sehen bin O Weil der Straßenverlauf dies erfordert O Weil ich Vorfahrt gewähren muss
2.1.07-113-M **2.1.4** **A, A1, A2, B,** **C1, D, D1** **5**	**Wie verhalten Sie sich in dieser Situation richtig?** X Ich verzögere O Ich beschleunige O Ich fahre gleichmäßig weiter

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.1.07-114-M **2.1.4** **A, A1, A2, B** **5**	**Womit sollten Sie in dieser Situation rechnen?** Dass der X - Motorradfahrer abbremst X - Traktor weiterfährt O - Traktor wartet
2.1.07-115 **2.1.4** **A, A1, A2, B, C1, D, D1** **5**	**Wie verhalten Sie sich in dieser Situation richtig?** X Ich behalte die Geschwindigkeit bei und fahre unverändert weiter O Ich beschleunige, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand herzustellen O Ich bremse kurz, damit der nachfolgende Fahrer seine Geschwindigkeit reduziert
2.1.07-116 **2.1.4** **B, C1** **5**	**Wie müssen Sie sich verhalten?** X Ich bremse sofort stark ab X Ich weiche nicht aus O Ich weiche nach links aus

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.1.07-117-M **2.1.4** **A, A1, A2, B** **3**	**Worauf müssen Sie beim Einbiegen nach rechts achten?** X Auf das Motorrad X Auf von links kommende Fahrzeuge O Auf [den Traktor]
2.1.07-118-M **2.1.4** **A, A1, A2** **3**	**Sie möchten auf der Vorfahrtstraße bleiben. Womit müssen Sie jetzt rechnen?** X Dass der [rote Pkw] mich übersieht X Dass die Kinder die Fahrbahn überqueren O Dass der Transporter der Vorfahrtstraße weiter folgt
2.1.08-023 **2.1.3** **C, C1** **3**	**Sie fahren einen Lkw. Wie verhalten Sie sich jetzt richtig?** X Ich vergrößere den Abstand zum Vorausfahrenden O Ich behalte meine Geschwindigkeit bei O Ich überhole den Lkw vor mir

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.2.05-015 **2.1.3** **C, C1** **4**	**Sie fahren einen Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t. Wie sollten Sie sich jetzt verhalten?** X Ich überhole nicht X Ich vermindere die Geschwindigkeit O Ich beschleunige
2.2.09-004-M **2.1.2** **A, A1, A2, B, C1** **5**	**Sie möchten nach links abbiegen. Wie verhalten Sie sich richtig?** X Ich halte auf Höhe des Feldweges und warte O Ich beschleunige und biege zügig ab O Ich fahre weiter, da ich hier nicht abbiegen darf

Dabei ersetzt die Frage:

–	1.2.06-006	die Frage	1.2.06-003
–	2.1.06-016-M	die Frage	1.1.06-115
–	2.1.06-017-M	die Frage	1.1.06-004
–	2.1.07-111	die Frage	1.1.07-128
–	2.1.07-112	die Frage	1.1.07-133
–	2.1.07-113-M	die Frage	1.2.07-114
–	2.1.07-114-M	die Frage	1.1.07-129
–	2.1.07-115	die Frage	1.1.07-130
–	2.1.07-116	die Frage	1.1.07-134
–	2.2.09-004-M	die Frage	1.2.09-115

(VkBl. 2017 S. 836)

Nr. 156 Änderung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vom 16.02.2004 (VkBl. S. 159)

Bonn, den 12. September 2017
LA 21/7324.5/20-01/2887753

Die Arbeitsgruppe „Theoretische Fahrerlaubnisprüfung und Aufgabenentwicklung“ der Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 – TÜV | DEKRA arge tp 21 – hat den Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung überarbeitet.

Nachstehend gebe ich im Benehmen mit den zuständigen Obersten Landesbehörden die Änderungen des Fragenkatalogs bekannt.

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

1. Folgende Fragen werden zum 01.04.2018 gestrichen:

- 1.1.03-113-M
- 1.1.05-102-M
- 1.1.05-106-M
- 1.1.07-106-M
- 1.1.07-115
- 1.1.07-124
- 1.1.09-002
- 1.1.09-011
- 1.1.09-016
- 1.1.09-020
- 1.2.09-110-M
- 1.2.34-003
- 1.3.01-028-B
- 1.3.01-054-M
- 1.4.41-137-B
- 1.4.41-138-B
- 1.4.41-139-B
- 1.4.42-117-B
- 2.1.11-107
- 2.6.02-033
- 2.6.06-212
- 2.7.06-212
- 2.7.06-221
- 2.7.06-225
- 2.7.07-301

2. Folgende Fragen werden zum 01.04.2018 neu aufgenommen:

(Hinweis: X = richtige Antwort; O = falsche Antwort)

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.1.03-005 **2.1.3** **G** **4**	**Auf der Fahrbahn befindet sich Öl. Wie sollten Sie sich jetzt verhalten?** X Ich informiere die Feuerwehr X Ich vermeide starkes Bremsen und ruckartiges Lenken O Ich weiche auf die linke Fahrbahnhälfte aus
1.1.03-119-M **2.1.3** **G** **4**	**Warum ist hier ein größerer Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug erforderlich?** X Weil sonst Spritzwasser die Sicht erschwert X Weil der Bremsweg länger ist als auf trockener Straße X Weil sonst Unebenheiten der Fahrbahn später erkennbar sind
1.1.05-107-M **2.1.3** **G, Mofa** **4**	**Womit müssen Sie hier rechnen?** X Dass zu schnell gefahren wird X Dass Einmündungen übersehen werden X Dass Kinder auf die Straße laufen

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.1.07-154 **2.1.3** **G** **4**	**Wie verhalten Sie sich bei einer Tunneldurchfahrt richtig?** X In einem Tunnel mit Gegenverkehr orientiere ich mich am rechten Fahrbahnrand X Ich präge mir Sicherheitseinrichtungen wie Notausgänge und Notruftelefone ein O Ich fahre mit verringertem Abstand, damit ich mich an den Schlussleuchten des vorausfahrenden Fahrzeugs orientieren kann
1.1.09-024 **2.1.2** **G, Mofa** **4**	**Warum kann die Fahrtüchtigkeit bereits durch geringe Mengen Alkohol beeinträchtigt werden?** X Weil sich das Sichtfeld der Augen verkleinert X Weil sich das räumliche Sehen verschlechtert O Weil sich die Reaktionszeit verkürzt
1.1.09-025 **2.1.2** **G, Mofa** **4**	**Welche Auswirkung kann der Konsum von Cannabisprodukten auf das Fahrverhalten haben?** X Die Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen nimmt ab X Die Konzentration auf das Fahren nimmt ab O Die Blendempfindlichkeit nimmt ab
1.1.09-026 **2.1.2** **G, Mofa** **4**	**Warum ist bereits der einmalige Konsum von Drogen für die Teilnahme am Straßenverkehr gefährlich?** Weil er X - zur Fahruntüchtigkeit führen kann X - einen mehrstündigen Rausch verursachen kann X - Wahrnehmungsstörungen verursachen kann
1.1.09-027 **2.1.2** **G, Mofa** **4**	**Wie lange sind Cannabis und dessen Abbauprodukte im Urin nachweisbar?** X Noch nach Wochen O Höchstens mehrere Tage O Nur mehrere Stunden

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.2.09-130-M **2.1.3** **G** **3**	**Sie möchten nach links abbiegen. Welche Fahrlinie müssen Sie einhalten?** X Die linke Fahrlinie O Die mittlere Fahrlinie O Die rechte Fahrlinie
1.2.26-008-M **2.1.1** **G** **4**	**Was gilt in dieser Situation?** Ich darf [den Radfahrer] hier X - nicht überholen O - überholen, da kein Gegenverkehr erkennbar ist O - nur mit mäßiger Geschwindigkeit überholen
1.2.34-005 **2.1.5** **G, Mofa** **4**	**Unter welcher Notrufnummer erreichen Sie in Deutschland die Polizei und den Rettungsdienst?** X 110 X 112 O 115
1.3.01-058-M **2.1.1** **G, Mofa** **5**	**Was gilt in dieser Situation?** X Ich muss [das Motorrad] zuerst fahren lassen O [Das Motorrad] muss warten O Ich muss links blinken

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.3.01-059-M **2.1.1** **G, Mofa** **5**	**Wer darf zuerst fahren?** X Ich O [Der rote Pkw] O [Der grüne Traktor]
1.4.41-165 **2.1.1** **G** **4**	**Was müssen Sie in dieser Verkehrssituation beachten?** Ich darf die Fahrstreifenbegrenzung X - nicht überfahren O - zum Überholen überfahren O - überfahren, wenn es der Gegenverkehr zulässt
1.4.41-166 **2.1.1** **G** **4**	**Was ist auf dieser Vorfahrtstraße zu beachten?** X Parken ist verboten X Die Fahrstreifenbegrenzung darf nicht überfahren werden O Parken ist erlaubt, wenn zwischen einem parkenden Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzung ein Fahrstreifen von mindestens 3 m bleibt

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
1.4.41-167 2.1.1 **G** **3**	**Sie möchten überholen. Was ist richtig?** Ich darf X - überholen O - nicht überholen O - nur überholen, wenn ich dabei im rechten Fahrstreifen bleibe
1.4.42-145 2.1.1 **G** **3**	**Was müssen Sie in Verkehrssituationen wie dieser beachten?** Ich darf die Leitlinie X - überfahren, um an Hindernissen vorbeizufahren X - überfahren, um zu überholen X - nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird
1.8.01-003 2.1.2 **G, Mofa** **3**	**Wann werden im Fahreignungsregister eingetragene Ordnungswidrigkeiten getilgt, die mit zwei Punkten bewertet wurden?** Frühestens nach X - 5 Jahren O - 3 Jahren O - 2 Jahren

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.1.05-105-M 2.1.2 **A, A1, A2, B, C1, D, D1** **4**	**Worauf sollten Sie sich in dieser Situation einstellen?** X Auf ein langsam fahrendes Fahrzeug auf meinem Fahrstreifen X Auf Gegenverkehr, der die Kurve schneidet X Auf Wildwechsel
2.1.07-119 2.1.2 **B** **3**	**Wie müssen Sie sich verhalten, wenn sich ein Zusammenstoß mit Wild nicht mehr vermeiden lässt?** X Ich bremse so stark wie möglich X Ich behalte die Fahrtrichtung bei O Ich weiche immer aus
2.1.07-210-M 2.1.1 **A, A1, A2, B, C1, D, D1** **3**	**Womit müssen Sie rechnen?** X Mit einer gefährlichen Linkskurve X Mit einem Hindernis hinter der Kurve O Mit Querverkehr vor der Kuppe
2.1.11-009-M 2.1.2 **B** **4**	**Der Vorausfahrende hindert Sie seit Längerem am Überholen. Wie verhalten Sie sich richtig?** X Ich warte, bis ich überholen kann O Ich fahre dichter auf O Ich hupe und blende mehrmals lange auf (Lichthupe)

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.2.02-008 **2.1.3** **T** **3**	**Was gilt für Sie an der nächsten Kreuzung?** Ich darf X - nach links abbiegen X - nach rechts abbiegen O - geradeaus weiterfahren
2.6.02-035 **4.1.3** **C, C1** **3**	**Sie möchten einen Lkw mit 8,0 t zulässiger Gesamtmasse führen, der mit orangefarbenen Warntafeln gekennzeichnet ist. Welche der folgenden Bedingungen müssen Sie erfüllen?** Ich muss X - eine ADR-Bescheinigung mitführen X - eine Fahrerlaubnis der Klasse C besitzen O - mindestens 3 Jahre unfallfrei gefahren sein
2.6.06-216 **4.1.6** **B** **3**	**Was müssen Sie in dieser Situation beachten?** X Nach 200 m verringert sich die Breite des linken Fahrstreifens X Mein Fahrzeug ist mit Außenspiegeln breiter als in den Fahrzeugpapieren angegeben O Auf einer Länge von 200 m verringert sich die Breite des linken Fahrstreifens

Amtl. Frage-Nr. Annex-Nr. Kategorie Fehlerpunkte	Frage Antwort
2.7.07-323 **4.2.5** **CE** **4**	**Welche Voraussetzung muss vor dem Aufsatteln eines Sattelanhängers erfüllt sein?** X Die Sattelkupplung muss entsichert und geöffnet sein X Sattelkupplung und Sattelzapfen müssen etwa auf gleicher Höhe stehen O Alle Schlauch- und Kabelverbindungen müssen hergestellt sein

Dabei ersetzt die Frage:

–	1.1.03-119-M	die Frage	1.1.03-113-M
–	1.1.05-107-M	die Frage	1.1.05-106-M
–	1.1.07-154	die Frage	1.1.07-124
–	1.1.09-024	die Frage	1.1.09-002
–	1.1.09-025	die Frage	1.1.09-020
–	1.1.09-026	die Frage	1.1.09-016
–	1.1.09-027	die Frage	1.1.09-011
–	1.2.09-130-M	die Frage	1.2.09-110-M
–	1.2.34-005	die Frage	1.2.34-003
–	1.3.01-058-M	die Frage	1.3.01-028-B
–	1.3.01-059-M	die Frage	1.3.01-054-M
–	1.4.41-165	die Frage	1.4.41-137-B
–	1.4.41-166	die Frage	1.4.41-138-B
–	1.4.41-167	die Frage	1.4.41-139-B
–	1.4.42-145	die Frage	1.4.42-117-B
–	2.1.05-105-M	die Frage	1.1.05-102-M
–	2.1.07-119	die Frage	1.1.07-115
–	2.1.07-210-M	die Frage	1.1.07-106-M
–	2.1.11-009-M	die Frage	2.1.11-107
–	2.6.02-035	die Frage	2.6.02-033
–	2.6.06-216	die Frage	2.6.06-212
–	2.7.07-323	die Frage	2.7.07-301

(VkBl. 2017 S. 839)

Nr. 157 Änderung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 14. Januar 2014 (VkBl. S. 110)

Bonn, den 15. September 2017
LA21/7323.2/00-07/2891472

In den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (VkBl. S. 110), zuletzt geändert durch Verlautbarung vom 10. März 2017 (VkBl. S. 226), hat sich Änderungsbedarf aufgrund von Anpassungen der europäischen Vorgaben zu Diabetes und Herz-Kreislauf-Erkrankungen ergeben. Der Wortlaut der 3. EU-Führerschein-Richtlinie entsprach nicht mehr dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand. Der Ausschuss für den Führerschein hat daher eine Arbeitsgruppe (Driving Licence Comittee) zum Führen von Fahrzeugen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen eingerichtet, um die Risiken zu bewerten, die sich aus aktueller medizinischer Sicht aus den Herz-Kreis-Erkrankungen für die Sicherheit im Straßenverkehr ergeben. Zudem sind neue Erkenntnisse in Bezug auf Diabetes erlangt worden. Mit der Richtlinie 2016/1106/EU vom 7. Juli 2016 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein sind die Erkenntnisse in europäisches Recht eingeflossen.

Nachfolgend gebe ich daher im Benehmen mit den zuständigen Obersten Landesbehörden die aus diesen Gründen notwendigen Änderungen der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (VkBl. S. 110), zuletzt geändert durch Verlautbarung vom 10. März 2017 (VkBl. S. 226), bekannt. **Diese Änderungen treten jedoch erst dann in Kraft, wenn in Anlage 4a der Fahrerlaubnis-Verordnung nach Zustimmung des Bundesrates der statische Verweis auf die mit dieser Verlautbarung geänderten Begutachtungsleitlinien aufgenommen wurde.**

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

Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (VkBl. S. 110), zuletzt geändert durch Verlautbarung vom 31. März 2017 (VkBl. S. 226), werden die Nummer 3.4.1.2 bis 3.5 wie folgt gefasst:

„3.4.1.2 Tachykarde supraventrikuläre und ventrikuläre Herzrhythmusstörungen

Gruppe 1
Es besteht keine Fahreignung, wenn anamnestisch Synkopen vorliegen, die auf noch vorhandene Rhythmusstörungen zurückzuführen sind. Bei strukturellen Herzerkrankungen und anhaltenden Kammertachykardien (VTs) ist die Fahreignung ebenfalls nicht gegeben. Nach effektiver Therapie und kardiologischer Nachuntersuchung kann die Fahreignung wieder gegeben sein.

Gruppe 2
Es besteht keine Fahreignung, wenn anamnestisch Synkopen vorliegen, die auf noch vorhandene Rhythmusstörungen zurückzuführen sind. Bei polymorphen nicht-anhaltenden Kammertachykardien (NSVTs) individuelle Entscheidung nach kardiologischer Untersuchung; bei anhaltenden ventrikulären Tachykardien oder nach Indikation eines Defibrillators ist die Fahreignung generell nicht mehr gegeben. Nach effektiver Therapie und kardiologischer Nachuntersuchung kann ggf. die Fahreignung im Einzelfall wieder gegeben sein.

3.4.1.3 Schrittmacher

Gruppe 1
Nach Schrittmacherimplantation oder Schrittmacherwechsel ist die Fahreignung gegeben. Eine adäquate Schrittmacherfunktion und eine entsprechende Wundheilung müssen kardiologisch bestätigt werden. Regelmäßige kardiologische Kontrolluntersuchungen sind notwendig.

Gruppe 2
Nach Schrittmacherimplantation ohne Schrittmacherabhängigkeit und ohne Synkopen in der Anamnese sowie nach Aggregatwechsel ist die Fahreignung nach einer Woche wieder gegeben. Mit Synkopen, bei Schrittmacherabhängigkeit und nach Elektrodenwechsel ist die Fahreignung nach vier Wochen gegeben. Eine adäquate Schrittmacherfunktion und eine entsprechende Wundheilung müssen kardiologisch bestätigt werden. Regelmäßige kardiologische Kontrolluntersuchungen sind notwendig.

3.4.1.4 Defibrillator

Generell tragen Patienten, denen ein implantierbarer Cardioverter/Defibrillator (ICD) zur Primärprävention implantiert wurde, ein niedrigeres Risiko, während des Fahrens plötzlich fahrungeeignet zu sein, als Patienten mit Sekundärpräventionsindikation.

Bei Verweigerung eines ICD ist der Patient darauf hinzuweisen, dass nicht das Vorhandensein des ICDs, sondern die zugrunde liegende Herzerkrankung das Risiko für Arrhythmien mit Synkopen darstellt. Dies gilt insbesondere für Patienten, bei denen die Indikation sekundärpräventiv ist.

Gruppe 1
Nach Implantation oder Wechsel eines Defibrillators kann angenommen werden, dass der Betroffene bedingt wieder in der Lage ist, Kraftfahrzeuge der Gruppe 1 zu führen. Kraftfahrer der Gruppe 1, denen primärpräventiv ein ICD implantiert wurde, sind in der Regel nach ein bis zwei Wochen wieder fahrgeeignet.

Kraftfahrern, die sekundärpräventiv einen ICD erhalten, kann die Fahreignung frühestens nach 3 Monaten wieder zugesprochen werden. Eine adäquate ICD-Funktion und eine entsprechende Wundheilung sind von einem Kardiologen zu bestätigen. Nach einer adäquaten Schockauslösung ist die Fahreignung für 3 Monate nicht gegeben. Nach einem inadäquaten Schock ist die Fahreignung so lange nicht gegeben, bis inadäquate Schocks sicher verhindert werden. Regelmäßige kardiologische Kontrollen mit Überprüfung des Defibrillators sind notwendig.

Bei rezidivierendem Auftreten von Kammertachykardien ist eine rhythmologische Untersuchung notwendig.

Gruppe 2
Kraftfahrer der Gruppe 2 mit ICD sind in der Regel nicht geeignet, ein Kraftfahrzeug zu führen.

3.4.2 Arterielle Hypertonie

Ein kausaler Zusammenhang zwischen erhöhtem Blutdruck und Auftreten von Verkehrsunfällen ist nicht gesichert. Die Empfehlungen für das Führen eines Fahrzeuges bei erhöhtem Blutdruck beruhen alleine auf klinischer Erfahrung. Bei Vorliegen von zerebralen Symptomen oder Sehstörungen im Rahmen einer arteriellen Hypertonie, liegt für Fahrzeugführer beider Gruppen (auch unabhängig von den gemessenen Blutdruckwerten) keine Fahreignung vor.

Gruppe 1
Bei einem malignen Hypertonus (Erhöhung des systolischen Blutdrucks ≥ 180 mmHg oder des diastolischen Blutdrucks ≥ 110 mmHg, verbunden mit drohender oder progressiver Organschädigung, z. B. zerebrale Symptome oder Sehstörungen), besteht keine Fahreignung. Bei der Blutdrucktherapie sollte darauf hingewiesen werden, dass eine medikamentöse/interventionelle Behandlung des Bluthochdrucks durch Blutdruckabfall zum Kontrollverlust am Steuer führen kann. Fachärztliche Untersuchungen und regelmäßige ärztliche Kontrollen sind notwendig.

Gruppe 2
Bei einem malignen Hypertonus (Erhöhung des systolischen Blutdrucks ≥ 180 mmHg oder des diastolischen Blutdrucks ≥ 110 mmHg, verbunden mit drohender oder progressiver Organschädigung, z. B. zerebrale Symptome oder Sehstörungen), besteht keine Fahreignung. Bei der Blutdrucktherapie sollte darauf hingewiesen werden, dass eine medikamentöse/interventionelle Behandlung des Bluthochdrucks durch Blutdruckabfall zum Kontrollverlust am Steuer führen kann. Blutdruckwerte ≥ 180 mmHg systolisch und/oder ≥ 110 mmHg diastolisch (Grad 3 Hypertension) können die Fahreignung in Frage stellen. Fachärztliche Untersuchungen und regelmäßige ärztliche Kontrollen sind notwendig.

3.4.3. Arterielle Hypotonie

Hypotonien sind als sekundäre Krankheitszeichen oder in der Rekonvaleszenz nach Infektionserkrankungen häufig. Personen mit auffallend niedrigem Blutdruck sind im Allgemeinen leistungsfähig und haben (gerade) unter Belastungen keine Beschwerden. Die Fahreignung ist in der Regel für beide Gruppen nicht eingeschränkt.

3.4.4 Koronare Herzkrankheit

3.4.4.1 Akutes Koronarsyndrom (ACS)

Unter einem akuten Koronarsyndrom (ACS) versteht man den sogenannten ST-Streckenhebungsinfarkt (STEMI), den Nicht-ST-Streckenhebungsinfarkt (NSTEMI) und die instabile Angina pectoris.

Das Risiko, an einem ACS zu versterben, ist in den ersten Tagen nach dem Ereignis am höchsten und nimmt danach stetig ab. Das entscheidende Kriterium für die Prognose ist die linksventrikuläre Ejektionsfraktion (LV-EF). Als Ejektionsfraktion bezeichnet man den Prozentsatz des Blutvolumens, der von einer Herzkammer (Ventrikel) während einer Herzaktion ausgeworfen wird. Als prognostisch besonders ungünstig wird eine LV-EF < 35 % angesehen. Für die Beurteilung der Fahreignung wird nicht zwischen einem ersten und weiteren ACS differenziert. Im chronischen Stadium nach ACS wird auch auf die Empfehlungen im Kapitel „Herzinsuffizienz“ hingewiesen.

Gruppe 1
Nach komplikationslosem Verlauf (LV-Ejektionsfraktion > 35 %) ist die Fahreignung nach Entlassung aus der Klinik gegeben. Liegt die LV-EF ≤ 35 % oder bestand eine akute dekompensierte Herzinsuffizienz im Rahmen eines akuten Herzinfarktes (STEMI/NSTEMI) kann die Fahreignung 4 Wochen nach dem Ereignis wieder gegeben sein. Eine kardiologische Untersuchung ist erforderlich.

Gruppe 2
In den ersten 6 Wochen nach ACS liegt keine Fahreignung vor. Bei einer Ejektionsfraktion >35 % kann die Fahreignung nach 6 Wochen wieder gegeben sein. Bei einer EF ≤35 % liegt keine Fahreignung vor. Der Einzelfall ist unter Berücksichtigung eventueller Auflagen zu beurteilen. Eine kardiologische Untersuchung ist erforderlich.

3.4.4.2 Stabile Angina pectoris

Gruppe 1
In der Regel keine Restriktion.

Gruppe 2
Bei symptomatischer Angina auf niedriger Belastungsstufe ist die Fahreignung nicht gegeben.

3.4.4.3 Nach PCI (Perkutane Koronarintervention)

Gruppe 1
Nach PCI und gutem klinischen Ergebnis ist die Fahreignung nach fachärztlicher Untersuchung gegeben.

Gruppe 2
4 Wochen nach PCI mit gutem klinischem Ergebnis kann die Fahreignung nach fachärztlicher Untersuchung wieder gegeben sein. Jährliche fachärztliche Kontrolluntersuchungen sind notwendig.

3.4.4.4 Koronare Bypassoperation

Gruppe 1
Die Fahreignung kann in Abhängigkeit von der Rekonvaleszenz 2–4 Wochen nach der Bypassoperation und nach fachärztlicher Untersuchung wieder gegeben sein.

Gruppe 2
Eine Fahreignung ist nach vollständiger Rekonvaleszenz einschließlich Sternumstabilität (in der Regel 3 Monate nach Bypassoperation) gegeben. Eine fachärztliche Untersuchung ist notwendig. Bei kompliziertem postoperativem Verlauf ist eine individuelle Einschätzung durch eine kardiologische Nachuntersuchung notwendig.

3.4.5 Herzinsuffizienz

Bei der Herzinsuffizienz wird zwischen der primär systolischen Herzinsuffizienz mit reduzierter Ejektionsfraktion und der diastolischen Herzinsuffizienz mit erhaltener systolischer Pumpfunktion (LV-EF > 50 %) unterschieden. Da die leitliniengerechte Herzinsuffizienztherapie einen großen Einfluss auf die Prognose hat, ist die Therapietreue des Patienten, insbesondere die des Berufsfahrers, bei

der Einschätzung der Fahreignung unbedingt zu berücksichtigen.

Die Einteilung der Herzinsuffizienz erfolgt nach der New York Heart Association (NYHA) Klassifikation entsprechend der Leistungsfähigkeit der Patienten:

NYHA I	Herzerkrankung ohne körperliche Limitation. Alltägliche körperliche Belastung verursacht keine inadäquate Erschöpfung, Rhythmusstörungen, Luftnot oder Angina pectoris
NYHA II	Herzerkrankung mit leichter Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit. Keine Beschwerden in Ruhe. Alltägliche körperliche Belastung verursacht Erschöpfung, Rhythmusstörungen, Luftnot oder Angina pectoris
NYHA III	Herzerkrankung mit höhergradiger Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit bei gewohnter Tätigkeit. Keine Beschwerden in Ruhe. Geringe körperliche Belastung verursacht Erschöpfung, Rhythmusstörungen, Luftnot oder Angina pectoris
NYHA IV	Herzerkrankung mit Beschwerden bei allen körperlichen Aktivitäten und in Ruhe

Gruppe 1
NYHA I, II, III (wenn stabil)

Keine Einschränkung nach fachärztlicher Untersuchung.

NYHA III (instabil) und NYHA IV

Keine Fahreignung.

Gruppe 2
NYHA I, II

Bei einer Ejektionsfraktion (EF) > 35 % ist Fahreignung gegeben. Jährliche kardiologische Kontrolluntersuchungen sind notwendig.

NYHA III, IV

Keine Fahreignung.

3.4.5.1 Herztransplantation

Gruppe 1
Bei klinisch stabilen Patienten ist nach Herztransplantation und erfolgreicher Rekonvaleszenz die Fahreignung wieder gegeben. Regelmäßige kardiologische/herzchirurgische Kontrollen sind notwendig.

Gruppe 2
In der Regel liegt keine Fahreignung vor. Liegt die Herztransplantation länger als 5 Jahre zurück, kann die Fahreignung in Ausnahmefällen gegeben sein; regelmäßige kardiologische/herzchirurgische Kontrollen sind notwendig. Die Fahrerlaubnis kann mit Auflagen versehen werden.

3.4.5.2 Herzunterstützungssysteme (VAD)

Gruppe 1
Die Fahreignung kann nach individueller kardiologischer/herzchirurgischer Beurteilung wieder gegeben sein.

Gruppe 2
Die Fahreignung ist generell nicht mehr gegeben.

3.4.6 Periphere arterielle Verschlusskrankheit

Gruppe 1
Bei Ruheschmerzen liegt keine Fahreignung vor. 1 Woche nach erfolgreicher Operation mit unkompliziertem Verlauf oder 24 Stunden nach erfolgreicher Intervention mit unkompliziertem Verlauf ist die Fahreignung nach internistischer/chirurgischer individueller Einschätzung gegeben.

Bei Vorliegen einer transitorischen ischämischen Attacke (TIA) oder eines Insults (Schlaganfall) sind die Auflagen der neurologischen Erkrankungen heranzuziehen.

Gruppe 2
Bei Ruheschmerzen ist die Fahreignung nicht gegeben. 4 Wochen nach erfolgreicher Operation oder 1 Woche nach erfolgreicher Intervention ist die Fahreignung nach internistischer/chirurgischer individueller Einschätzung gegeben. Eine klinische Diagnostik wird empfohlen, um die häufig assoziierte koronare Herzerkrankung in die Risikoeinschätzung einzubeziehen.

Bei Vorliegen einer TIA oder eines Insults sind die Auflagen der neurologischen Erkrankungen heranzuziehen.

3.4.6.1 Aortenaneurysmen

Gruppe 1
Bei fehlender Symptomatik ist unabhängig von der Lokalisation die Fahreignung gegeben. Nach Operationen oder Interventionen besteht nach 2-4 Wochen Rekonvaleszenz wieder Fahreignung. Internistische/chirurgische Untersuchungen sind notwendig. Bei einem thorakalen oder abdominalen Aortenaneurysma mit einem maximalen Aortendurchmesser, der zu einem signifikanten Risiko für eine plötzliche Aortenruptur führt, ist die Fahreignung nicht gegeben.

Gruppe 2
Es besteht keine Einschränkung der Fahreignung bei asymptomatischem Aneurysmadurchmesser der Aorta bis 5,5 cm, auch unabhängig von der Lokalisation. Bei geringerem Durchmesser des Aneurysma besteht bei speziellen Krankheiten (z. B. Marfan- Syndrom, bikuspide Aortenklappe) dann keine Fahreignung, wenn die Indikation zur Operation zu stellen ist. Gefordert werden hier mindestens jährliche Kontrolluntersuchungen des Aneurysmadurchmessers. Bei einem operationsbedürftigen Aneurysma der Aorta mit einem Durchmesser > 5,5 cm liegt keine Fahreignung vor. 3 Monate nach operativem Eingriff ist bei vollständiger Rekonvaleszenz und internistischer/chirurgischer Untersuchung die Fahreignung wieder gegeben. Internistische/chirurgische Kontrollen sind notwendig.

3.4.7 Herzklappenerkrankungen

Bei den Herzklappenerkrankungen ist die Aortenklappenstenose wegen ihres Potenzials für das Auftreten von Synkopen für die Beurteilung der Fahreignung von wesentlicher Bedeutung. Die Aortenklappeninsuffizienz und Mitralklappenfehler sind zwar häufig, sind aber in der Regel über die mit ihnen assoziierten Gefahren für das Auftreten einer Herzinsuffizienz hinaus nicht mit einer akuten Beeinträchtigung der Fahreignung behaftet.

Gruppe 1
Asymptomatische oder gering symptomatische Klappenfehler schränken in der Regel die Fahreignung nicht ein.

Liegen eine Symptomatik NYHA IV oder Synkopen vor, besteht die Fahreignung erst wieder nach erfolgreicher medikamentöser, interventioneller oder operativer Therapie. Nach Herzklappenoperationen besteht nach Rekonvaleszenz von 2-4 Wochen wieder Fahreignung. Kardiologische Untersuchungen sind notwendig.

Gruppe 2

Liegt eine Ejektionsfraktion ≤ 35 % oder NYHA III/NYHA IV vor, besteht generell keine Fahreignung. Auch bei schwerer Mitralklappenstenose, schwerer Aortenklappenstenose, Aortenstenose, die Synkopen auslöst und schwerer pulmonaler Hypertension ist die Fahreignung nicht gegeben. Bei asymptomatischen Vitien kann die Fahreignung bestehen; auch hier steht die Einzelfallentscheidung im Vordergrund. Nach Herzklappenoperationen besteht nach Rekonvaleszenz von 3 Monaten ggf. wieder Fahreignung. Kardiologische Untersuchungen sind notwendig.

3.4.8. Angeborene Herzerkrankungen

Gruppe 1 und 2

Die Fahreignung kann bei angeborenen Herzerkrankungen mit oder ohne operative Intervention gegeben sein. Eine kardiologische Untersuchung ist notwendig. Bei der Beurteilung der Fahreignung steht hier die individuelle Beurteilung im Vordergrund, auch müssen die Komplexität und die damit verbundenen Risiken (Arrhythmie, plötzlicher Herztod) der zugrunde liegenden Erkrankung berücksichtigt werden.

3.4.9 Kardiomyopathien

3.4.9.1 Hypertrophe Kardiomyopathien (HCM)

Gruppe 1

Für Fahrer mit einer hypertrophen Kardiomyopathie (HCM) ohne das Vorhandensein von Synkopen liegt nach kardiologischer Untersuchung in der Regel Fahreignung vor.

Gruppe 2

Die Fahreignung liegt in Abhängigkeit von Risikofaktoren vor. Die kardiologische Beurteilung steht hier im Vordergrund. Eine jährliche kardiologische Kontrolluntersuchung ist notwendig.

Die Fahreignung ist nicht gegeben bei Vorliegen von Synkopen oder wenn zwei der folgenden vier Bedingungen vorliegen: a) linksventrikuläre Wanddicke > 3 cm; b) nichtanhaltende ventrikuläre Tachykardie; c) anamnestisch plötzlicher Herztod bei Verwandten 1. Grades; d) keine Steigerung des Blutdruckes bei Belastung.

3.4.9.2. Andere Kardiomyopathien

Bei Vorliegen von seltenen Kardiomyopathien (z. B. arrhythmogene rechtsventrikuläre Kardiomyopathie, restriktive Kardiomyopathie [z. B. myokardiale Speichererkrankungen]) besteht bei fehlender Symptomatik und fehlenden tachykarden Rhythmusstörungen in der Regel Fahreignung. Die Prognose der jeweiligen Erkrankung ist stets zu berücksichtigen. Gefordert werden kardiologische Untersuchungen.

Gruppe 1

Bei Vorliegen von seltenen Kardiomyopathien (z. B. arrhythmogene rechtsventrikuläre Kardiomyopathie, restriktive Kardiomyopathie [z. B. myokardiale Speichererkrankungen]) besteht bei fehlender Symptomatik und fehlenden tachykarden Rhythmusstörungen in der Regel Fahreignung.

Gruppe 2

Bei der Beurteilung muss die aktuelle Literatur zur Risikoeinschätzung herangezogen werden. Liegt die Indikation zur Implantation eines ICD vor, ist von einer fehlenden Fahreignung auszugehen.

3.4.10 Ionenkanalerkrankungen

3.4.10.1 Long-QT-Syndrom

Das Long-QT-Syndrom gehört zur Gruppe der Ionenkanalerkrankungen mit pathologisch verlängertem QT-Intervall. Das Long-QT-Syndrom ist eine seltene Krankheit, die bei sonst herzgesunden Menschen zum plötzlichen Herztod führen kann. Gefordert werden kardiologische Untersuchungen.

Gruppe 1

Asymptomatische Patienten, die die Diagnose zufällig oder im Rahmen einer Familienuntersuchung erhalten haben, sind fahrgeeignet. Bei rhythmogenen Komplikationen ist das Kapitel „Herzrhythmusstörungen“ heranzuziehen.

Die Fahreignung ist nicht gegeben bei Vorliegen von Synkopen, Torsades de(s) Pointes Tachykardien oder einer QTc-Zeit > 500 msec.

Die Fahreignung kann nach erfolgreicher Therapie wieder gegeben sein. Kardiologische Untersuchung. Nach Implantation eines ICDs sind die entsprechenden Auflagen zu berücksichtigen.

Gruppe 2

Bei anamnestisch bekannten Synkopen, Torsades de(s) Pointes Tachykardien oder einer QTc Zeit > 500 msec ist die Fahreignung nicht gegeben.

3.4.10.2 Brugada-Syndrom

Asymptomatische Patienten, die die Diagnose zufällig oder im Rahmen einer Familienuntersuchung erhalten haben, sind fahrgeeignet. Gefordert werden kardiologische Untersuchungen.

Gruppe 1

Die Fahreignung ist nach Überleben eines plötzlichen Herztodes nicht gegeben. Nach Implantation eines ICDs sind die entsprechenden Leitlinien heranzuziehen.

Gruppe 2

Die Fahreignung ist bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes nicht gegeben. Liegen lediglich EKG-Veränderungen wie bei Brugada-Syndrom vor, ist eine individuelle Einschätzung der Fahreignung durch einen für Herzrhythmusstörungen spezialisierten Kardiologen vorzunehmen.

3.4.10.3 Sonstige Ionenkanalerkrankungen

(Short-QT-Syndrom, katecholaminerge polymorphe ventrikuläre Tachykardie)

Gruppe 1
Die Fahreignung ist bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes nicht gegeben. Nach Implantation eines ICDs sind die entsprechenden Leitlinien heranzuziehen. Gefordert werden kardiologische Untersuchungen.

Gruppe 2
Die Fahreignung ist bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes nicht gegeben. Auch nach Implantation eines ICDs besteht keine Fahreignung. Liegen lediglich EKG-Veränderungen (wie bei Brugada-Syndrom) vor, ist eine individuelle Einschätzung der Fahreignung durch einen für Herzrhythmusstörungen spezialisierten Kardiologen vorzunehmen.

3.4.11 Synkopen

Die Synkope ist definiert als eine plötzlich einsetzende, kurz andauernde Bewusstlosigkeit mit einem Verlust der Haltungskontrolle. Zu den Hauptursachen einer plötzlichen Bewusstlosigkeit am Steuer zählen die neurokardiogenen Synkopen (beinhaltet die vasovagale, die situationsgebundene und die Synkope bei Karotis-Sinus-Syndrom) und die kardiale Arrhythmie. Der Erhebung der Krankengeschichte kommt in der Abklärung von Synkopen eine besondere Bedeutung zu. Für die Beurteilung der Fahreignung ist das Vorkommen von Prodromalsymptomen (z. B. Schwitzen, Schwindel, Übelkeit, Luftnot und/oder Palpitationen) wichtig. Bei richtiger Einschätzung der Prodromalsymptome ist ein rechtzeitiges Anhalten des Fahrzeugs möglich. Daher spielt bei Auftreten dieser Prodromalsymptome die Aufklärung des Patienten durch den behandelnden Arzt eine sehr wichtige Rolle. Synkopen sind differentialdiagnostisch gegen Krampfanfälle abzugrenzen. Das Risiko für erneute Synkopen steigt mit der Zahl früherer Synkopen. Bei Synkopen, die an anderer Stelle abgehandelt werden (Bradykardien, Kammertachykardien), gelten die dort angegebenen Empfehlungen.

Gruppe 1
Nach einer ersten Synkope besteht weiterhin Fahreignung, sofern die Bedingungen nicht für ein sehr hohes Rezidivrisiko sprechen (z. B. hochgradige Aortenklappenstenose).

Kommt es (ggf. nach einer vermeintlich adäquaten Therapie) zu einer weiteren Synkope, sollte eine erneute (evtl. erweiterte) Diagnostik stattfinden, um insbesondere selten auftretende bradykarde oder tachykarde Rhythmusstörungen zu diagnostizieren. Bei wiederholter (unklarer) Synkope ist die Fahreignung für mindestens 6 Monate nicht mehr gegeben. Die Einzelfallbeurteilung steht hier im Vordergrund.

Gruppe 2
Nach einer ersten Synkope besteht weiterhin Fahreignung, sofern die Bedingungen nicht für ein sehr hohes Rezidivrisiko sprechen (z. B. hochgradige Aortenklappenstenose).

Die Fahreignung kann nach einer rezidivierenden Synkope mit geringem Risiko für ein Auftreten beim Führen eines Fahrzeuges (z. B. Miktionssynkope) weiterhin gegeben sein.

Bei rezidivierenden Synkopen unklarer Genese ist die Fahreignung nicht gegeben. Sollten die Ursachen der Synkopen erkannt und das Auftreten erneuter Synkopen sicher verhindert werden können, kann im Einzelfall die Fahreignung wieder gegeben sein.

3.4.12. Signifikante und operationsbedürftige Verengung der Halsschlagader

Gruppe 1
Keine Einschränkung.

Gruppe 2
Bei einer signifikanten und operationsbedürftigen Verengung der Halsschlagader (Karotisstenose) kann die Fahreignung nach neurologischer Untersuchung und effektiver Therapie gegeben sein, neurologische Kontrollen sind notwendig.

Tabelle 5: Fahreignung bei weiteren kardiovaskulären Erkrankungen

	Gruppe 1	Gruppe 2
Arterielle Hypertonie	Keine Fahreignung bei zerebraler Symptomatik und/oder Sehstörungen	Keine Fahreignung bei zerebraler Symptomatik und/oder Sehstörungen. Systolische Blutdruckwerte ≥ 180 mmHg und/oder diastolische Blutdruckwerte ≥ 110 mmHg können die Fahreignung in Frage stellen
Arterielle Hypotonie	Keine Einschränkung	Keine Einschränkung
Akutes Koronarsyndrom (ACS)	Nach komplikationslosem Verlauf (EF > 35 %) ist die Fahreignung gegeben. Bei einer EF ≤ 35 % oder bei akuter dekompensierter Herzinsuffizienz im Rahmen eines akuten Infarktes kann die Fahreignung nach 4 Wochen gegeben sein; Einzelfallbeurteilung	Bei EF > 35 % kann die Fahreignung nach 6 Wochen gegeben sein. Bei einer EF ≤ 35 % keine Fahreignung
Stabile Angina pectoris	Keine Einschränkung	Bei symptomatischer Angina auf niedriger Belastungsstufe keine Fahreignung
Nach PCI	Keine Einschränkung nach PCI und gutem klinischen Ergebnis	Fahreignung 4 Wochen nach gutem klinischen Ergebnis
Koronare Bypassoperation	Fahreignung nach 2–4 Wochen	Fahreignung nach 3 Monaten
Herzinsuffizienz		
– NYHA I	Keine Einschränkung	Fahreignung, wenn EF > 35 %
– NYHA II	Keine Einschränkung	Fahreignung, wenn EF > 35 %
– NYHA III	Keine Einschränkung (wenn stabil), sonst nein	Keine Fahreignung
– NYHA IV	Keine Fahreignung	Keine Fahreignung

	Gruppe 1	Gruppe 2
Z.n. Herztransplantation	Nach erfolgreicher Rekonvaleszenz ist die Fahreignung gegeben	In der Regel keine Fahreignung
Herzunterstützungssysteme	Individuelle Entscheidung	Keine Fahreignung
PAVK	Bei Ruheschmerz keine Fahreignung, nach Intervention (nach 24 Stunden) oder nach Operation (nach 1 Woche) ist die Fahreignung gegeben	Bei Ruheschmerz keine Fahreignung, nach Intervention (nach 1 Woche) oder nach Operation (nach 4 Wochen) ist die Fahreignung gegeben
Aortenaneurysma, asymptomatisch	Keine Einschränkung	Keine Einschränkung bei einem Aortendurchmesser bis 5,5 cm. Keine Fahreignung bei einem operationsbedürftigen Aortendurchmesser > 5,5 cm
Herzklappenerkrankungen	Fahreignung bei asymptomatischen/gering symptomatischen Klappenfehlern; nach Herzlappenoperationen besteht nach Rekonvaleszenz nach 2–4 Wochen wieder Fahreignung	Keine Fahreignung bei EF ≤ 35 %, NYHA III/IV; schwerer Mitralklappenstenose, schwerer Aortenklappenstenose, Aortenstenose, schwerer pulmonaler Hypertension. Nach Herzklappenoperationen nach Rekonvaleszenz nach 3 Monaten ggf. wieder fahrgeeignet.
Angeborenen Herzerkrankung	Individuelle Entscheidung	Individuelle Entscheidung
Hypertrophe Kardiomyopathien	In der Regel Fahreignung	In Abhängigkeit von Risikofaktoren, individuelle Beurteilung
Ionenkanalerkrankungen		
Long-QT-Syndrom	Asymptomatische Personen sind fahrgeeignet. Die Fahreignung ist nicht gegeben bei Vorliegen von Synkopen, Torsades de(s) Pointes Tachykardien oder einer QTc-Zeit > 500 msec	Keine Fahreignung bei bekannten Synkopen, Torsades de(s) Pointes Tachykardien oder einer QTc-Zeit > 500 msec
Brugada-Syndrom	Nach Überleben eines plötzlichen Herztodes ist die Fahreignung nicht gegeben	Keine Fahreignung bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes
Sonstige Ionenkanalerkrankungen	Keine Fahreignung bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes	Keine Fahreignung bei Vorliegen von Synkopen oder nach Überleben eines plötzlichen Herztodes

	Gruppe 1	Gruppe 2
Synkopen		
nach erster Synkope	Keine Einschränkung	Keine Einschränkung, wenn kein Hinweis auf hohes Rezidivrisiko
wiederholte (unklare) Synkope(n)	Erneute Diagnostik; Fahreignung frühestens nach 6 Monaten; Einzelfallbeurteilung	In der Regel keine Fahreignung; Einzelfallbeurteilung

3.5 Diabetes mellitus

Leitsätze

Gut eingestellte und geschulte Menschen mit Diabetes können Fahrzeuge beider Gruppen sicher führen.

Therapieregime und Fahrzeugnutzung sind bei der Begutachtung zu berücksichtigen.

Die Gefährdung der Verkehrssicherheit geht beim Diabetes mellitus in erster Linie vom Auftreten einer Hypoglykämie mit Kontrollverlust, Verhaltensstörungen oder Bewusstseinsbeeinträchtigungen aus.

Eine ungestörte Hypoglykämiewahrnehmung ist Voraussetzung für die Fahreignung.

Wer nach einer Stoffwechseldekompensation erstmals oder wer neu eingestellt wird, darf kein Fahrzeug führen, bis die Einstellphase nach ärztlicher Einschätzung durch Erreichen einer ausgeglichenen Stoffwechsellage (insbesondere bezüglich der Normalisierung des Sehvermögens sowie der Wahrnehmung von Hypoglykämien) abgeschlossen ist.

Gruppe 1

Bei Therapie mit Diät, Lebensstilanpassung oder medikamentöser Therapie mit niedrigem Hypoglykämierisiko besteht keine Einschränkung, solange eine ausgeglichene Stoffwechsellage besteht und keine die Fahreignung in sonstiger Weise ausschließenden Folgekomplikationen vorliegen. Bei Therapie mit hohem Hypoglykämierisiko ist bei ungestörter Hypoglykämiewahrnehmung nach Einstellung und Schulung das Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 möglich, Stoffwechselselbstkontrollen werden empfohlen. Die Führerscheinbewerber oder Fahrzeugführer unter medikamentöser Therapie mit höherem Hypoglykämierisiko müssen in geeigneter Weise, beispielsweise durch Attest des behandelnden Arztes, nachweisen, dass sie das Risiko einer Hypoglykämie verstehen und ihre Erkrankung angemessen unter Kontrolle haben. Bei Zweifel an der Fahreignung kann die Beibringung eines fachärztlichen Gutachtens sowie regelmäßige ärztliche Kontrollen angeordnet werden, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen 5 Jahre nicht überschreiten sollte. Die Fahrerlaubnis wird nicht erteilt oder erneuert, wenn Bewerber oder Fahrer eine unzureichende Hypoglykämiewahrnehmung haben.

Bei wiederholt auftretenden schweren Hypoglykämien im Wachzustand soll eine Fahrerlaubnis in der Regel erst drei Monate nach der letzten Episode erteilt oder erneuert werden. Abhängig von der ärztlichen Bewertung im jeweiligen Einzelfall können jedoch auch eine kürzere Frist ausreichend bzw. eine längere Frist erforderlich sein. Eine hinreichende Stabilität der Stoffwechsellage sowie eine

zuverlässige Wahrnehmung von Hypoglykämien sind sicherzustellen; ein fachärztliches Gutachten und regelmäßige ärztliche Kontrollen sind notwendig.

Gruppe 2

Für das Führen von Fahrzeugen der Gruppe 2 ist grundsätzlich eine stabile Stoffwechselführung über drei Monate nachzuweisen. Bei Therapie mit oralen Antidiabetika mit niedrigem Hypoglykämierisiko müssen regelmäßige ärztliche Kontrollen gewährleistet sein. Bei Therapie mit höherem bzw. hohem Hypoglykämierisiko (Sulfonylharnstoffe und ihre Analoga, Glinide, Insulin) ist neben regelmäßigen ärztlichen Kontrollen alle drei Jahre eine fachärztliche Begutachtung erforderlich. Diese Untersuchung soll von einem Facharzt mit nachgewiesener diabetologischer Qualifikation, in der Regel einem Facharzt für Allgemeinmedizin oder Innere Medizin, vorgenommen werden.

Für die positive Feststellung der Fahreignung durch die Begutachtung sollen grundsätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- In den letzten 12 Monaten darf keine wiederholte schwere Hypoglykämie aufgetreten sein. Abhängig von der ärztlichen Begutachtung im jeweiligen Einzelfall kann jedoch unter günstigen Umständen auch eine kürzere Frist ausreichend sein; der Zeitraum bis zur Wiedererlangung der Fahreignung beträgt aber dann mindestens 3 Monate;
- es liegt eine ungestörte Hypoglykämiewahrnehmung vor;
- der Fahrzeugführer muss eine angemessene Überwachung der Krankheit durch regelmäßige Glukoseselbstkontrollen nachweisen, die mindestens zweimal täglich sowie zu den für das Führen eines Fahrzeugs relevanten Zeiten vorgenommen werden;
- der Fahrer muss zeigen, dass er die mit Hypoglykämie verbundenen Risiken versteht;
- es dürfen keine anderen Komplikationen der Zuckerkrankheit vorliegen, die das Führen von Fahrzeugen ausschließen;
- bei der Beurteilung der Fahreignung sind Therapieregime, Einstellung und Fahrzeugnutzung zu berücksichtigen.

Soweit aufgrund der Diabeteserkrankung Zweifel an der Fahreignung bestehen, so können diese auf Grundlage einer fachärztlichen Begutachtung ausgeräumt werden.

Eine schwere Hypoglykämie im Wachzustand sollte, auch wenn dabei kein Fahrzeug geführt wurde, berichtet werden und Anlass zu einer erneuten Prüfung der Eignung zum Führen von Fahrzeugen sein.

Menschen mit Diabetes mit anhaltender Hyperglykämie können häufig stoffwechselbedingt eine Minderung der Aufmerksamkeit und des Konzentrations- und Reaktionsvermögens aufweisen. Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr kann dadurch bedingt eingeschränkt oder auch nicht mehr gegeben sein. In diesen Fällen ist eine fachärztliche Einzelfallbeurteilung angezeigt.

Eine gesonderte verkehrsmedizinische Beurteilung erfordern im Zusammenhang mit dem Diabetes mellitus die krankheitsbedingten Komplikationen und relevante Komorbiditäten, vor allem Erkrankungen der Augen, Nieren, Nerven und Gefäße sowie das Schlaf-Apnoe-Syndrom. Bei einer Retinopathie muss das Sehvermögen regelmäßig überprüft werden. Ihre Beurteilung muss den Beurteilungsgrundsätzen folgen, die für diese Krankheitsgruppen vorgesehen sind.

Begründung

Die Mehrzahl der Menschen mit Diabetes erfüllt die Anforderungen an das sichere Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen. Die Fahreignung kann jedoch eingeschränkt oder ausgeschlossen sein, wenn durch unzureichende Behandlung, durch Nebenwirkungen der Behandlung oder durch Komplikationen der Erkrankung verkehrsgefährdende Gesundheitsstörungen bestehen oder zu erwarten sind. Diese Menschen mit Diabetes bedürfen der individuellen Beurteilung in der Frage, ob ihre Fähigkeiten den Mindestanforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen entsprechen.

Die Kompetenz im Umgang mit der Erkrankung sowie das Verantwortungsbewusstsein der Patienten sind wesentliche Grundlagen für die Fahreignung. Der Schulung der Patienten kommt daher besondere Bedeutung zu.

In höherem Maße als bei anderen Krankheitsbildern wird beim Diabetes mellitus die Stoffwechseleinstellung durch Faktoren wie Ernährung, körperliche Aktivität und krankheitsangemessenes Verhalten beeinflusst. Daher sind bei Therapien mit hohem Hypoglykämierisiko bei der Beurteilung der Fahreignung und bei der Anordnung von Auflagen für beide Gruppen auch Therapieregime, Einstellung und Fahrzeugnutzung zu berücksichtigen.

Eine Hypoglykämiewahrnehmungsstörung ist ein schwerwiegendes Problem bezüglich der Fahreignung von Patienten mit Diabetes mellitus. Eine stabile Stoffwechsellage ohne Hypoglykämiewahrnehmungsstörung ist daher grundlegend für die Fahreignung beider Gruppen.

Wiederholte schwere Hypoglykämien im Wachzustand schließen die Fahreignung zunächst aus. „Schwere Hypoglykämie“ bedeutet die Notwendigkeit von Hilfe durch eine andere Person. „Wiederholte Hypoglykämie“ bedeutet das zweimalige Auftreten einer schweren Hypoglykämie innerhalb von 12 Monaten.

Die Fahreignung kann bei Hypoglykämiewahrnehmungsstörung in der Regel auf der Grundlage einer fachärztlichen (diabetologischen) Begutachtung durch geeignete Maßnahmen wie das Hypoglykämiewahrnehmungstraining, Therapieänderungen und vermehrte Blutzuckerselbstkontrollen wieder hergestellt werden.

Nach einer Stoffwechseldekompensation ist eine Einstellung bzw. Neueinstellung erforderlich, um den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Dabei ist die Normalisierung des Sehvermögens ein Indikator für das Erreichen einer ausgeglichenen Stoffwechsellage.

Auch Hyperglykämien mit ausgeprägten Symptomen wie z. B. Schwäche, Übelkeit oder Bewusstseinsbeeinträchtigungen können das Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. Geschulte Patienten bemerken das Auftreten einer Hyperglykämie, die sich zudem im Gegensatz zur

Hypoglykämie eher langsam entwickelt und durch geeignete Maßnahmen gut zu beherrschen ist.

Bei ungeschulten Menschen mit Diabetes kann die Hyperglykämie längerfristig unbemerkt bleiben, zumal es den Patienten relativ gut geht. Hyperglykämiebedingt kann allerdings die für die sichere Teilnahme am Verkehr unabdingbar notwendige Aufmerksamkeit sowie das Konzentrations- und Reaktionsvermögen beeinträchtigt sein, so dass im Einzelfall die Kraftfahreignung eingeschränkt oder auch nicht mehr gegeben sein kann. In diesen Fällen ist eine fachärztliche Einzelfallbeurteilung notwendig.

Therapiebedingtes Hypoglykämierisiko und individuelle Faktoren sind Grundlage für die Beurteilung der Eignung. Als Substanzen mit niedrigem Hypoglykämierisiko können Biguanide, Resorptionshemmer, Insulinsensitizer, DPP-4-Hemmer und GLP 1 Analoga gelten, während Sulfonylharnstoffe, ihre Analoga, Glinide und Insulin ein höheres bzw. hohes Hypoglykämierisiko bergen. Zur Überwachung der Einstellung sind Stoffwechselselbstkontrollen insbesondere bei Insulintherapie notwendig. Die Fahrzeugnutzung ist zu berücksichtigen, da innerhalb der Gruppe 2, aber auch bei beruflichen Fahrzeugführern der Gruppe 1 (z. B. Kurierdienste), sowohl die Anforderungen an die Fahrzeugführer (z. B. Ladearbeiten, Termindruck, Arbeits- und Fahrzeiten) als auch das Gefährdungspotenzial durch die Fahrzeugnutzung (z. B. Nutzung im öffentlichen Verkehr oder nur auf dem Betriebsgelände, unterschiedliche Fahrleistung, Personenbeförderung oder Gefahrguttransport) sehr unterschiedlich sein können.

Diagnose	Therapie	Gruppe 1	Auflagen	Gruppe 2	Auflagen
Diabetes mellitus Typ 1 oder Typ 2 Ausgeglichene Stoffwechsellage, keine Folgekomplikationen, keine Hypoglykämie-Wahrnehmungsstörungen	diätetisch, Lebensstil	keine Einschränkung		nach Einstellung (stabile Stoffwechselführung über 3 Monate)	
	Medikamentöse Therapie mit niedrigem Hypoglykämierisiko	keine Einschränkung		nach Einstellung (stabile Stoffwechselführung über 3 Monate) und Schulung i. d. R. keine Einschränkung	regelmäßige ärztliche Kontrollen
	Medikamentöse Therapie mit hohem Hypoglykämierisiko (Sulfonylharnstoffe, Insulin)	nach Einstellung und Schulung keine Einschränkung bei ungestörter Hypoglykämiewahrnehmung. Stoffwechselselbstkontrollen empfohlen. Nachzuweisen ist (beispielsweise durch ein Attest des behandelnden Arztes), dass das Risiko einer Hypoglykämie verstanden wird und die Erkrankung angemessen unter Kontrolle ist. Bei Zweifel an der Fahreignung kann die Beibringung eines fachärztlichen Gutachtens sowie regelmäßige ärztliche Kontrollen angeordnet werden.		nach Einstellung (stabile Stoffwechselführung über 3 Monate) und Schulung i. d. R. keine Einschränkung bei ungestörter Hypoglykämiewahrnehmung.	Fachärztliche Begutachtung alle 3 Jahre regelmäßige ärztliche Kontrolle Stoffwechselselbstkontrollen sind ggf. zu fordern
Nach erstmaliger Stoffwechselentgleisung oder bei neuer Einstellung		nach Einstellung (stabile Stoffwechselführung)		nach Einstellung (stabile Stoffwechselführung über 3 Monate)	
Gestörte Hypoglykämiewahrnehmung		nicht geeignet, bis Hypoglykämiewahrnehmung wiederhergestellt		nicht geeignet, bis Hypoglykämiewahrnehmung wiederhergestellt	
Mehr als eine fremdhilfebedürftige Hpoglykämie im Wachzustand in den letzten 12 Monaten		In der Regel für die Dauer von 3 Monaten nicht geeignet, bis Stoffwechsellage stabil und Hypoglykämiewahrnehmung sichergestellt ist. Ein fachärztliches Gutachten und regelmäßige ärztliche Kontrollen sind notwendig.		In den letzten 12 Monaten darf keine wiederholte schwere Hypoglykämie aufgetreten sein. Abhängig von der ärztlichen Begutachtung im jeweiligen Einzelfall kann jedoch unter günstigen Umständen auch eine kürzere Frist ausreichend sein; der Zeitraum bis zur Wiedererlangung der Fahreignung beträgt aber dann mindestens 3 Monate. Regelmäßige ärztliche Kontrollen.	
Anhaltende Hyperglykämie		Nicht geeignet, wenn Konzentration, Reaktion und Aufmerksamkeit erheblich beeinträchtigt (ggf. fachärztliche Einzelfallbeurteilung)		Nicht geeignet, wenn Konzentration, Reaktion und Aufmerksamkeit erheblich beeinträchtigt (ggf. fachärztliche Einzelfallbeurteilung)	
Spätkomplikationen, Folgeerkrankungen		siehe entsprechende Kapitel		siehe entsprechende Kapitel“	

(VkBl. 2017 S. 844)

Nr. 158 – Änderung der Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (AU- Richtlinie) – Muster eines Nachweises über die Durchführung der AU nach Anlage VIII StVZO

Bonn, den 20. September 2017
LA 27/7355.2/2

Zur Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung wird die AU-Richtlinie geändert. Diese Änderungen werden nachstehend im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gegeben und sind ab dem 01.01.2018 anzuwenden.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Guido Zielke

0. Nummer 0 wird wie folgt gefasst:

„0 Vorbemerkung

Ziel dieser Richtlinienänderung ist die Einführung der verpflichtenden Messung der Abgase aller AU-pflichtigen Kraftfahrzeuge. Damit wird die Möglichkeit des 2-stufigen Verfahrens bei Fahrzeugen mit On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) aufgehoben. Auch bei diesen Fahrzeugen ist nun, unabhängig vom Ergebnis der Prüfung des OBD-Systems, die Messung der Abgase vorgeschrieben. Hiermit soll die Realitätsnähe der Abgasuntersuchung (AU) weiter erhöht werden und die Fehlerquote gering gehalten werden. Darüber hinaus werden die Sollwerte der Emissionsklassen Euro 6/VI angepasst, um eine bessere Erkennbarkeit von Mängeln bei diesen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Als weiterer Schritt ist die Einführung der Partikelanzahlmessung für Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor vorgesehen. Das Inkrafttreten dieser einzelnen Maßnahmen wird aufgrund der notwendigen Vorarbeiten zeitlich gestaffelt.“

1. Nummer 1.2.3 wird wie folgt gefasst:

„1.2.3 Die innerstaatliche Bauartzulassung, Baumusterprüfbescheinigung oder die EG-/EU-Baumusterprüfbescheinigung und das positive Gutachten einer der in Nummer 1.2.2 genannten Stellen sind die Voraussetzung dafür, dass ein AU-Abgasmessgerät entsprechend den im Gutachten festgelegten Bedingungen für die AU eingesetzt werden darf. Jedem AU-Abgasmessgerät, das für die AU eingesetzt werden kann, ist ein Abdruck des Gutachtens beizugeben. Zudem ist ein solches AU-Abgasmessgerät mit einem Aufkleber gemäß Anlage 4 kenntlich zu machen.“

2. Nummer 1.2.4 wird wie folgt gefasst:

„1.2.4 Die für die Durchführung der Untersuchungen nach dieser Richtlinie einsetzbaren Softwareversionen für die AU-Abgasmessgeräte sind im Leitfaden zur Begutachtung der Bedienerführung (AU-Geräteleitfaden) von AU-Abgasmessgeräten in der

1) Version 4 vom 30.04.2008 oder
2) Version 5 vom 04.11.2014 und
3) Version 5 Revision 01 vom 16.10.2017

näher erläutert. Zulässig nach Nummer 3.4 Anlage VIIId StVZO für die Untersuchung nach Nummer sind:

Nummer	Version 4	Version 5	Version 5 Rev. 01
3.2 (Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor; ohne-/U-Kat)	X	X	X
3.3 (Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und G-Kat)	X	X	X
3.4 (Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit G-Kat und OBD-System) (*)			
– EZ bis 31.12.2005	X	X	X
– EZ ab 01.01.2006			X
– Stufe Euro 6/VI			X
3.5 (Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor)	X	X	X
3.6 (Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor mit OBD-System) (*)			
– EZ bis 31.12.2005	X	X	X
– EZ ab 01.01.2006			X
– Stufe Euro 6/VI			X
3.8, 3.9 (Kraftrad)		X (**)	X (**)

(*) Gilt grundsätzlich nur für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor, die nach der Richtlinie 70/220/EWG der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 typgenehmigt sind.

(**) Ab der Version 5 ist ein bedienergeführter Ablauf für Krafträder definiert und ab Verwendung der Version 5 auf einem AU-Abgasmessgerät, ist dieser auch anzuwenden. Wird die Version 5 nicht verwendet, ist die Untersuchung ohne bedienergeführten Ablauf zulässig.“

3. Nummer 1.3 wird wie folgt gefasst:

„1.3 Inkrafttreten der Änderungen zu dieser Richtlinie

1.3.1 Ab dem 01.01.2018 ist die Funktionsprüfung Abgas verpflichtend für alle AU-pflichtigen Kraftfahrzeuge durchzuführen.

1.3.2 Ab dem 01.01.2019 gelten die angepassten Sollwerte für alle Kraftfahrzeuge ab Emissionsklasse Euro 6/VI.

1.3.3 Ab dem 01.01.2021 wird ein Verfahren zur Messung der Partikelanzahl bei Kompressionszündungsmotoren eingeführt.“

4. Nummer 2.2 mit den zwei dazu gehörigen Übersichten wird wie folgt gefasst:

„2.2 Solldaten

Die beiden nachfolgenden Übersichten geben die für die einzelnen Untersuchungsverfahren erforderlichen und aufzunehmenden Solldaten an.

Die Herstellervorgaben müssen mindestens diese zu Grunde zu legenden Solldaten einhalten, es sei denn, der Hersteller weist gegenüber einer vom BMVI bestimmten Stelle nach Nummer 1.2.2 nach, dass diese Werte auch bei ordnungsgemäßem Zustand des Motors und der schadstoffrelevanten Bauteile nicht eingehalten werden können.

1. Untersuchungsverfahren für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor:

Untersuchungsverfahren Fremdzündungsmotor	**Fremdzündungsmotor allgemein**			**Krafträder**		**Maß-einheit**	**Hinweise**
	ohne Kat, mit U-Kat	**mit G-Kat**	**mit OBD-System**	**ohne Kat, mit U-Kat**	**mit G-Kat**		
Solldaten:							
Motortemperatur	X [≥ 60 bezogen auf:] [Motoröl]		[Kühl-mittel]	X [≥ 60 bezogen auf:] (alt) [Motorteile] (neu) [Motoröl]		°C	Motoröl, Kühlmittel oder Motorteile
Zündzeitpunkt	X	(X)	-	-	-	°KW	vor/nach OT bzw. +/-
Schließwinkel	X	-	-	-	-	°KW	auch als %
Leerlaufdrehzahl	X			X	-	min^{-1}	
Erhöhte Leerlaufdrehzahl	(X)	X [2500 bis 3000]		-	X [2000-3000]	min^{-1}	
Anzahl Abgasanlagen und durchzuführender Messungen	X [1]			X [1]		-	
CO-Gehalt im Abgas bei Leerlauf	X [≤ 3,5]	X [≤ 0,5] bzw. [≤ 0,3]	-	X [≤ 4,5]	-	%vol	
CO-Gehalt im Abgas bei erhöhtem Leerlauf	(X)	X [≤ 0,3] bzw. [≤ 0,2]	X [≤ 0,2] bzw. [≤ 0,1](***)	-	X [≤ 0,3]	%vol	
Lambda bei erhöhtem Leerlauf	-	X [0,97 bis 1,03]		-	-	-	
Verfahren für Regelkreisprüfung:	-	X	-	-	-	-	
Drehzahl für Störgrößen-aufschaltung	-	X	-	-	-	min^{-1}	
Auslenkung bei der Regelkreisprüfung	-	X [≥ 0,03] bzw. [≥ 0,02]	-	-	-	-	
Anzahl der Auslenkungen	-	X [2 Halb-wellen]	-	-	-	-	
OBD-System-Daten:							
Prüfdrehzahl – Regelsonden	-	-	X [Leerlauf-drehzahl]	-	-	min^{-1}	

Untersuchungsverfahren Fremdzündungsmotor	Fremdzündungsmotor allgemein			Krafträder		Maß-einheit	Hinweise
	ohne Kat, mit U-Kat	mit G-Kat	mit OBD-System	ohne Kat, mit U-Kat	mit G-Kat		
Solldaten:							
Ausführung – Regelsonden	-	-	X	-	-	-	Sprungsonden: S Breitbandsonden: B
Sprungsonden – minimal zulässiger Spannungshub	-	-	X [0,3]	-	-	V	
Breitbandsonden – Wert für Lambda, Stromstärke oder Spannung	-	-	X [λ = 0,97 bis 1,03]	-	-	- mA V	
Nicht löschbare NO_x-relevante Fehlercodes	-	-	X	-	-	-	Für: – KFZ gemäß VO(EG) 715/2007 oder der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 – ggf. NFZ gemäß 2005/55/EG (siehe 1.1.8) in der jeweils gültigen Fassung, einschließlich der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen

2. Untersuchungsverfahren für Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor [1)]:

Untersuchungsverfahren Kompressionszündungsmotor	Kompressionszündungsmotor allgemein		Maß-einheit	Hinweise
	ohne OBD-System	mit OBD-System		
Solldaten:				
Motortemperatur	X [≥ 60 bezogen auf:]		°C	Motoröl oder Kühlmittel
	[Motoröl]	[Kühlmittel]		
Leerlaufdrehzahl	X		min^{-1}	
Abregeldrehzahl	X [≥ 90 % der Nenndrehzahl] (****)		min^{-1}	
Messzeit Abregeldrehzahl-ermittlung	X [5]		s	
Messzeitanteil Abregeldrehzahl (Trübungsmessung)	X [0,5 bis 2]		s	
Anzahl Abgasanlagen u. durchzuführender Messungen	X [1]		-	
Messmodus (A oder B)	X [B]		-	unterschiedliche Zeitkonstanten. für die Messkreise
Rauchgastrübung	X – Korrigierter Absorptionskoeffizient auf dem Herstellerschild am Fahrzeug (Plakettenwert) (*) ansonsten [≤ 2,5] bzw. [≤ 1,5] (**) – [≤ 0,25](***)		m^{-1}	ausschließlich Trübungs-koeffizient
Sondengröße (1 oder 2)	X		-	Sonde 1 oder 2 für Auspuffend-rohre bis 70 oder über 70 mm ø
Beschleunigungszeit	[≤ 2,0] zGM ≤ 3,5 t [≤ 4,0] zGM >3,5 t		s	maximale Bandbreite 0,5 s

Untersuchungsverfahren Kompressionszündungsmotor	Kompressionszündungsmotor allgemein		Maß-einheit	Hinweise
	ohne OBD-System	mit OBD-System		
Solldaten:				
Nicht löschbare NO_x-relevante Fehlercodes	-	X		Für: – KFZ gemäß VO (EG) 715/2007 oder der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 ggf. NFZ gemäß 2005/55/EG (siehe 1.1.8) in der jeweils gültigen Fassung, einschließlich der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen

1) Hinweis:
Für Krafträder, deren Antriebsmotor mit Dieselkraftstoff betrieben wird, ist zurzeit noch kein AU-Verfahren praxistauglich verfügbar. Insoweit beschränkt sich die AU bei diesen Krafträdern auf eine Sichtprüfung und Identifikation der abgasrelevanten Bauteile.

Legende:

(X): entsprechend gekennzeichnete Solldaten sind nur dann zu überprüfen, wenn der Hersteller hierzu eine Angabe gemacht hat.

[...]: Angabe des zu Grunde zu legenden Sollwertes.

(*) Ist der Plakettenwert nicht verfügbar oder ist technisch begründet, dass er nicht anzuwenden ist, gilt der vom Hersteller für das Kraftfahrzeug vorgegebene Sollwert.

(**) Für Fahrzeuge, die ab dem 01.10.2006 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt ein Trübungswert von max. 1,5 m^{-1}.

(***) Ab dem 01.01.2019 für Fahrzeuge ab Emissionsstufe Euro 6/VI

(****) Die Nenndrehzahl ist dem Zulassungsdokument zu entnehmen (Fahrzeugschein Feld 7, Zulassungsbescheinigung Feld P.4).“

5. Nummer 3.3.1.7 wird wie folgt gefasst:

„3.3.1.7 CO-Gehalt im Auspuffendrohr bei erhöhtem Leerlauf [% vol]

nach Herstellervorgabe, jedoch
- max. 0,3 % vol bei Kraftfahrzeugen die keine EG-Typgenehmigung haben oder die vor dem 1. Juli 2002 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind
- max. 0,2 % vol für alle anderen Fahrzeuge
- ab dem 01.01.2019 max. 0,1 % vol für Fahrzeuge ab Euro 6/VI“

6. Nummer 3.4.4.4 und Nummer 3.4.5 werden wie folgt gefasst:

„3.4.4.4 Bewertung und Anzeige der Ergebnisse aus der Funktionsprüfung OBD-System

1. Status Kontrollleuchte Motordiagnose i. O./n. i. O.
2. Ansteuerung Kontrollleuchte Motordiagnose i. O./n. i. O.
3. Anzahl gespeicherter relevanter Fehlereinträge:
   - kein relevanter Fehlereintrag vorhanden i. O.
   - relevanter Fehlereintrag vorhanden inkl. Fehlercodes n. i. O. (s. Nummer 4.)
4. Ggf. Fehlertext/Fehlerbeschreibung des/der Fehlercodes
5. Prüfbereitschaftstests
   - Anzahl der unterstützten Prüfbereitschaftstests = 0
   - nicht alle unterstützten durchgeführt
   - alle unterstützten durchgeführt i. O.

3.4.5 Eingabe der Fahrzeug-Soll-Daten“

7. Nummer 3.4.5.5 wird wie folgt gefasst:

„3.4.5.5 CO-Gehalt im Auspuffendrohr bei erhöhtem Leerlauf [% vol]

nach Herstellervorgabe, jedoch
- max. 0,2 % vol
- ab dem 01.01.2019 max. 0,1 % vol für Fahrzeuge ab Euro 6/VI“

8. Nummer 3.4.6 wird wie folgt gefasst:

„3.4.6 Funktionsprüfung Abgas“

9. Nummer 3.4.7.5 wird wie folgt gefasst:

„3.4.7.5 Ergebnis der Funktionsprüfung Abgas Soll/Ist-Vergleich (i. O./n. i. O.)“

10. Nummer 3.5.1.7 wird wie folgt gefasst:

„3.5.1.7 Trübungswert [m^{-1}]
- Plakettenwert; ist dieser nicht verfügbar oder technisch begründet nicht anwendbar nach Herstellervorgabe, ansonsten

- für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind: max. 2,5 m^{-1} bezogen auf Messmodus B;
- für Kraftfahrzeuge, die ab dem 1. Oktober 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind: max. 1,5 m^{-1} bezogen auf Messmodus B.

– Ab dem 01.01.2019 für Kraftfahrzeuge ab Euro 6/VI: Herstellervorgabe, jedoch max. 0,25 m^{-1} bezogen auf Messmodus B“

11. Nummer 3.6.4.4 und Nummer 3.6.5 werden wie folgt gefasst:

„3.6.4.4 Bewertung und Anzeige der Ergebnisse aus der Funktionsprüfung OBD

1. Status Kontrollleuchte Motordiagnose i. O./n. i. O.
2. Ansteuerung Kontrollleuchte Motordiagnose i. O./n. i. O.
3. Anzahl gespeicherter relevanter Fehlereinträge:
   - kein relevanter Fehlereintrag vorhanden i. O.
   - relevanter Fehlereintrag vorhanden inkl. Fehlercodes n. i. O. (s. Nummer 4.)
4. Ggf. Fehlertext/Fehlerbeschreibung des/der Fehlercodes
5. Prüfbereitschaftstests
   - Anzahl der unterstützten Prüfbereitschaftstests = 0
   - nicht alle unterstützten durchgeführt
   - alle unterstützten durchgeführt i. O.

3.6.5 Eingabe der Fahrzeug-Soll-Daten“

12. Nummer 3.6.5.7 wird wie folgt gefasst:

„3.6.5.7 Trübungswert [m^{-1}]

– Plakettenwert; ist dieser nicht verfügbar oder technisch begründet nicht anwendbar nach Herstellervorgabe, ansonsten
  - für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind: max. 2,5 m^{-1} bezogen auf Messmodus B;
  - für Kraftfahrzeuge, die ab dem 1. Oktober 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind: max. 1,5 m^{-1} bezogen auf Messmodus B.

– Ab dem 01.01.2019 für Kraftfahrzeuge ab Euro 6/VI: Herstellervorgabe, jedoch max. 0,25 m^{-1} bezogen auf Messmodus B“

13. Nummer 3.6.6 wird wie folgt gefasst:

„3.6.6 Funktionsprüfung Abgas“

14. Nummer 3.6.7.5 wird wie folgt gefasst:

„3.6.7.5 Ergebnis der Funktionsprüfung Abgas“

15. Nummer 4.4 wird wie folgt gefasst:

„4.4 Um die bei der Untersuchung der Abgase festgestellten abgasrelevanten Mängel bei der Durchführung der HU nach § 29 StVZO in den Technischen Prüfstellen und bei Überwachungsorganisationen sowie bei der Durchführung der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems im Rahmen des eigenständigen Teils der Hauptuntersuchung nach Nr. 3.1.1.1 Anlage VIII StVZO in den dafür anerkannten Kfz-Werkstätten einheitlich zu erfassen und zu bewerten, müssen die nachfolgenden Mängel in allen Untersuchungsstellen intern dokumentiert werden:

Untersuchungsverfahren	**Fremdzündungsmotor allgemein**			**Krafträder**		**Kompressionszündungsmotor**	
	ohne Kat, mit U-Kat	mit G-Kat	mit OBD-S.	ohne Kat, mit U-Kat	mit G-Kat	ohne OBD-S.	mit OBD-S.
Abgasrelevante Mängel:							
Funktionsprüfung Abgas:							
Leerlaufdrehzahl	X	X	X	X	X (*)	X	X
Zündzeitpunkt	X	X					
Schließwinkel	X						
CO-Konzentration im Abgas bei Leerlaufdrehzahl	X	X		X			
CO-Konzentration im Abgas bei erhöhter Leerlaufdrehzahl		X	X		X		
λ bei erhöhter Leerlaufdrehzahl		X	X				
Regelkreisprüfung		X					
Abregeldrehzahl						X	X
Trübungswert						X	X

Funktionsprüfung OBD-S.:							
Sichtprüfung „Kontrollleuchte“		X [1)]	X			X [1)]	X
Kommunikationsaufbau			X				X
Status Kontrollleuchte Motordiagnose			X				X
Ansteuerung Kontrollleuchte Motordiagnose			X				X
Prüfbereitschaftstests			X				X
Fehlerspeicher (Anzahl und ggf. Fehlercodes)			X				X

(*) Erhöhte Leerlaufdrehzahl

1) Bei Fahrzeugen mit vorgeschriebenen OBD-System, jedoch ohne vollständig funktionierendes OBD-System, die somit unter die Anwendung der Nummer 1.1.9 fallen, ist eine Sichtprüfung der Kontrollleuchte Motordiagnose und ggf. des NO_x-Warnsystems durchzuführen.“

16. Nummer 7. wird neu eingefügt:

„7. Überprüfung der Partikelanzahl

Ab dem 01.01.2021 wird im Rahmen der Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor die Überprüfung der Partikelanzahl durch Messung am Auspuffendrohr eingeführt. Das BMVI wird dazu das anzuwendende Messverfahren und die zulässigen Grenzwerte durch Änderung dieser Richtlinie bekannt geben.“

17. Punkt 2 (Muster des Nachweises) wird wie folgt gefasst:

„2. Muster eines Nachweises über die Durchführung der AU nach Anlage VIII Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

1. Erläuterung

Ergänzend zu den Bestimmungen nach Nummer 5.2 der AU-Richtlinie gilt, dass die nach Anlage VIIIc StVZO anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten die Nachweise mit fälschungserschwerenden Merkmalen (Nachweis-Siegel mit Zangenprägung) zu versehen haben. Die fälschungserschwerenden Merkmale sind notwendig geworden, weil wiederholt Dokumente über die Durchführung der AU gefälscht wurden.

Die Nachweis-Siegel und die Prägezangen mit den Prägenummern werden von der jeweiligen Untersuchungsstelle über den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks, Franz-Lohe Straße 21, 53129 Bonn beschafft und über die örtlich zuständigen, anerkennenden Stellen an die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Untersuchungen der Abgase der Kraftfahrzeuge nach Nr. 1.2.1.1 der Anlage VIII StVZO in Verbindung mit Nr. 6.8.2 der Anlage VIIIa StVZO ausgegeben. Das Nachweis-Siegel darf nicht ohne Beschädigung von dem Nachweis entfernt werden können. Nach dem Aufbringen auf den Nachweis ist das Nachweis-Siegel mit der Prägenummer (Kernteil der Kontrollnummer der anerkannten Werkstatt) zu versehen. Weitere Einzelheiten und Bestimmungen zu qualitätssichernden Maßnahmen werden durch den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks festgelegt und geregelt und können bei Bedarf dort angefordert werden. Das Muster eines Nachweises mit dem Nachweis-Siegel wird nachstehend veröffentlicht.“

2. Muster eines Nachweises

Nachweis
über die Durchführung der AU nach Anlage VIII StVZO

1. .....
Ausführende Stelle (Name und Anschrift)

2. Datum, Uhrzeit .....

3. Kennzeichen .....

4. .....
Fahrzeughersteller und Schlüssel-Nr. zu Feld Nr. 2/Code zu Feld 2

5. .....
Typ und Ausführung; Schlüssel-Nr. zu Feld Nr. 3/Typ; Code zu Feld D.2

6. Fahrzeug-Ident.-Nr.: .....

7. Stand des Wegstreckenzählers: .....

8. Untersuchungsergebnis des Abgasverhaltens:

Bezeichnung	Sollwert	Istwert	Soll/Ist-Vergleich
(z. B. Motortemperatur)	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

9. Bemerkungen: .....

.....

.....

10. Gesamtergebnis ☐ Untersuchung der AU bestanden *)
☐ Untersuchung der AU nicht bestanden *)

11. Dieser Nachweis ist innerhalb der nächsten 2 Kalendermonate bei der Hauptuntersuchung vorzulegen, ansonsten verliert er seine Gültigkeit.

12. Mängel-Nr. 813 der HU-Richtlinie (Mängel nach Nr. 4.4 der AU-Richtlinie, die behoben wurden): ... ☐ ja

13. Erkannte, aber nicht behobene Mängel nach Nr. 5.3 der AU-Richtlinie: .....

.....

14. Messgerätetyp, Gerätenummer, AU-Programmversion und AU-Solldatenstand .....

Nachweis-Siegel
Ø 30 mm in blau

.....
Unterschrift der verantwortlichen Person, Angabe der Kontrollnummer und Nachweis-Siegel

*) Zutreffendes ankreuzen

(VkBl. 2017 S. 852)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 159 Änderung der Satzung der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I

Nachstehende Änderung der Satzung der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I, die ich gemäß § 29 Abs. 2 Satz 3 Seelotsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Art. 4 Absatz 135 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), am 20. September 2017 aufsichtsbehördlich genehmigt habe, wird hiermit bekannt gegeben.

Kiel, den 20. September 2017
3800-S23-343.04/0002-003

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
– Standort Kiel –
Im Auftrag
Wiebrodt

Änderung der Satzung der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I

Aufgrund § 29 Abs. 2 Seelotsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 135 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), hat die Mitgliederversammlung der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I am 29. Juni 2017 beschlossen, den § 11 Abs. 1 der Satzung vom 4. Februar 1985 (VkBl. 1985 S. 186), zuletzt geändert durch aufsichtsbehördliche Genehmigung vom 5. Juni 2015, zu ändern. Entsprechend dieses Beschlusses erhält der § 11 Abs. 1 nunmehr folgende Neufassung:

„(1) Mitgliederversammlungen finden nach Bedarf statt. Spätestens drei Monate nach Ablauf eines Geschäftsjahres muss eine Mitgliederversammlung stattfinden.“

(VkBl. 2017 S. 859)

Nr. 159a **Dortmund, den 15. Oktober 2017**

Aufbietung gemäß § 13 Abs. 4 der Fahrzeug-Zulasssungsverordnung (FZV)

Folgende Zulassungsbescheinigungen Teile I und II bzw.Fahrzeugscheine/Fahrzeugbriefe sind entgegen der Bestimmungen des § 13 Abs. 4 FZV der zuständigen Zulassungsbehörde nicht vorgelegt worden.

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LRA Augsburg | Herr Gurill			**0821 – 31022727**
A – N 1416	WBACG11040KD63449	A-K-0-191/ 17-00095	XB297801
Kreis Altenkirchen | Herr Lanvermann			**02681 – 812360**
AK – C 858	3292761	AK-K-1-098/ 10-00053	VJ940230
LRA Ansbach | Frau Müller			**09851 – 551965**
DKB – FU 123	ZFA2800000528101	AN-K-1-076/ 16-00017	VP942915
LABO Berlin | Frau Herklotz			**030 – 902693304**
B – AA 836	329890	B-S-1-189/ 11-00650	VR729260
B – AF 1828	WVWZZZ1HZSW254379	B-S-1-044/ 12-00701	VR774002
B – AP 1267	VF1FLBHB6AV361045	B-S-1-028/ 16-00749	VX198663
B – AS 6621	WBAPC71020WD73583	B-S-1-236/ 10-00501	DF325990
B – AT 1422	WDB9026621R220746	B-S-1-034/ 17-00323	WP115773
B – AU 2232	WDD2120031A002124	B-S-2-356/ 09-00470	DO164253
B – AU 3460	TCC01MC01XH026779	B-S-1-023/ 14-00542	WC673821
B – AX 8445	YV1SW65P212079548	B-S-2-098/ 14-00615	VM073779
B – BF 899	SAJAA02E9YFL71646	B-S-2-302/ 15-00578	WP148484
B – BH 892	VF1JA1B0521462236	B-S-2-178/ 14-00675	WH763684
B – BJ 1119	WAUZZZ8LZWA089708	B-S-2-170/ 12-00196	VR847428
B – BK 1893	601287	B-S-2-166/ 12-00137	VR840577
B – BW 5892	WF0NXXGCDN2M43030	B-S-1-304/ 06-01887	UG535055
B – BW 9316	VF33A8HZB82284237	B-S-2-064/ 07-00575	UG536555
B – BY 5772	JMBMNC12AJU454022	B-S-1-009/ 13-00902	VC891195
B – CA 8600	SHHCE75400U022815	B-S-1-070/ 10-00724	VA071093
B – CD 891	WDB2020181A246717	B-S-1-334/ 06-02046	UP005508
B – CE 2638	JMBSNN11WVZ001141	B-S-1-079/ 13-00865	VX148921
B – CF 975	WBACE110X0EZ24156	B-S-2-224/ 13-00356	UG575733
B – CG 6277	W0L0XCF0856017472	B-S-1-164/ 13-00195	WC633890
B – CG 8681	W0L000053R5199071	B-S-1-037/ 14-00637	WC680608
B – CO 5505	ZCFC3583005725635	B-S-2-175/ 13-00128	VX217421
B – CS 7151	JMZNCAWPJN4L03642	B-S-1-031/ 17-00193	WU716267
B – CU 5371	VSKTBAV10U0069895	B-S-2-316/ 15-00623	WP139525
B – CW 402	VF1LA0L0G17654069	B-S-1-240/ 13-00449	VX140259
B – CW 6232	JT1C0AW1100088338	–	92537365
B – CY 1707	WVGZZZ1TZ6W077582	B-S-2-209/ 11-00150	UW089298
B – DE 8335	WVWZZZ1HZPP570189	B-S-1-182/ 14-01038	WC660568
B – DE 930	W0L000073S6122918	B-S-2-006/ 17-00521	WU658636
B – DK 727	WDB2030071F624925	B-S-1-260/ 13-00590	WC655356
B – DN 7551	WV3ZZZ70ZWH095415	B-S-1-074/ 16-00377	WC705187
B – DO 1738	PL1C98LNLWB169926	B-S-1-044/ 17-00545	WC675987
B – DQ 4018	VF3WAKFVC34035578	B-S-1-052/ 14-00696	VD070530
B – DS 8190	VF7CH6FZC39369395	B-S-2-073/ 14-00581	WC747784
B – DW 530	WBACE51070EN65940	B-S-2-272/ 14-00514	WH777714
B – DX 7209	VF1C06D0528324290	B-S-1-342/ 16-00894	VR756579
B – EE 2415	SJNEAAK11U0570948	B-S-1-011/ 17-00526	WU705245
B – EG 682	JMZBA145201348681	–	BG289352
B – EH 8298	WVWZZZ1KZAW596720	B-S-1-354/ 10-00030	DU319490
B – EI 8205	JMZBJ14L501164286	B-S-1-209/ 14-00488	WH829148
B – EJ 4998	MALAB51HP7M063909	B-S-2-192/ 07-00339	DK243397
B – EN 1636	WVWZZZ6NZWW000630	B-S-2-222/ 11-00569	VL557011
B – ET 1220	3625159	–	AY549499
B – EU 2874	WF0GXXPSWGXP62969	B-S-1-294/ 14-00340	WH845956
B – EY 4422	WVWZZZ1HZRW615499	B-S-1-012/ 16-00313	UG471227
B – F 828	ZR750C050630	–	BD245748
B – FD 397	JN1BDAV37U0202286	B-S-1-006/ 16-00694	EH213520
B – FE 3867	ZFA17900013294737	B-S-1-021/ 15-00425	WH870132
B – FE 6345	WBAGM21040DR45326	B-S-1-097/ 15-00651	WJ774912
B – FF 3277	WF0WXXGCDW5B00150	B-S-1-039/ 17-00477	WU717096
B – FF 827	WAUZZZ4DZ1N013726	B-S-1-328/ 12-00244	VS993655
B – FG 6669	WBACE31040EU36994	B-S-1-260/ 15-00210	WP068301
B – FI 4432	TSMMAB44S00331686	B-S-2-168/ 15-00231	WH792848
B – FJ 6255	WBACA710X0FL48805	B-S-1-077/ 15-00209	VZ916179

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
B – FL 1282	W0L0TGF48Y5169097	–	WH824640
B – FU 282	VF32DNFUF43512965	–	CS269726
B – FV 9902	JMZND2WPJN6S76493	B-S-1-189/ 16-00311	WC752388
B – FX 2942	JMZBA145201160603	B-S-1-259/ 15-00110	WP067650
B – FY 7275	VSX000073R4296991	B-S-1-048/ 17-00125	WU722470
B – FZ 1087	WF0BXXWPRB2M56846	B-S-1-246/ 15-00934	VX148997
B – GD 5427	WDB9033221P630596	B-S-1-095/ 16-00402	WP076765
B – GH 3254	VF7CH6FZC39214014	B-S-2-349/ 15-00173	WP150702
B – GI 467	WSF830B1010000839	B-S-2-166/ 17-00697	WC652920
B – GO 1542	WVWZZZ1JZXW213932	B-S-2-165/ 17-00409	WP166903
B – GT 7655	WVWZZZ6NZSY158024	B-S-1-110/ 16-00817	VB371037
B – GW 8199	WF0BXXGAJBYA29520	B-S-1-159/ 16-00892	WP118740
B – HD 9912	WF0BXXWPRB3J40815	B-S-2-285/ 16-00678	WU647569
B – HG 6362	XMCLNDA2A3F013449	B-S-1-208/ 16-00875	WP125309
B – HH 1329	WF0AXXGBBATT32058	B-S-2-218/ 07-00467	UQ916281
B – HH 5841	JMZBJ14M231497820	B-S-2-278/ 16-00669	WU645396
B – HO 530	1GNDM19W4SB103052	B-S-2-287/ 16-00443	VM932307
B – HP 5202	YV1LW5106T2193858	B-S-1-212/ 09-00006	UW010796
B – HR 910	KNEFE242265342288	B-S-2-354/ 06-00303	UP831130
B – HR 9612	13010585	–	TH409396
B – HS 7849	11747184	–	TH673077
B – HT 9709	VF1C0680E21639296	B-S-1-097/ 17-00069	WU724434
B – HV 1659	WVWZZZ1JZWW005474	B-S-1-025/ 17-00396	WU717762
B – HV 3203	WVWZZZ1JZWW086674	B-S-1-340/ 16-00214	VI582326
B – HV 3839	W0L0TGF3538111025	–	CP703285
B – HW 6902	JMZGW19F501128296	B-S-1-288/ 14-00188	WH847958
B – HX 2797	KMHVF31JPRU890947	B-S-2-315/ 16-00422	VZ444547
B – IA 2337	W0L0VBM69X1103168	B-S-2-313/ 16-00606	WU653356
B – IB 3585	TMBZZZ1U9X2227351	B-S-1-341/ 16-00487	WP173993
B – IB 7366	VF1C0660518083360	B-S-1-348/ 16-00484	WQ253500
B – IC 7883	WVWZZZ3BZ4E307867	B-S-2-341/ 16-00145	UX086758
B – IE 7753	WBU4602TNH1077612	B-S-2-062/ 17-00107	WU670142
B – IF 5065	W0L0JBF19X1074552	B-S-2-009/ 17-00484	WP090427
B – IJ 4297	VF1BB0WEF31194320	B-S-2-045/ 17-00388	WU664931
B – IP 306	WDB1680311J099301	B-S-1-147/ 15-00111	WC675594
B – J 4803	VF1C0680523546423	B-S-2-061/ 12-00514	VD648572
B – JC 197	WF0NXXGBBNTC06258	B-S-1-299/ 16-00999	WC726822
B – JJ 8255	KMHAC51GPXU161759	B-S-2-094/ 17-00483	WU672491
B – JS 8952	WME01MC01XH079612	B-S-2-142/ 17-00088	WZ912100
B – JX 30	3HE001260	B-S-2-110/ 16-00686	WP172624
B – K 8383	NMTER16R00R080998	B-S-1-296/ 09-00077	DE545459
B – KA 1693	JN1TENT30U0091373	B-S-2-189/ 13-00525	VX218106
B – KA 3446	W0L0TGF75Y2131355	B-S-2-182/ 09-00647	UW028384
B – KB 1255	KMHVA31JPPU064958	B-S-2-347/ 16-00247	WP133929
B – KK 9963	SJNEAAK11U0345247	B-S-1-163/ 06-00831	UG480126
B – KN 448	WVWZZZ6NZWW096089	B-S-1-241/ 12-00334	VX111428
B – KN 6346	40872	B-S-2-260/ 07-00098	UQ920609
B – KN 8098	W0L000058T5094326	B-S-2-040/ 17-00368	WU666950
B – KR 115	SJNFDAK11U4040210	B-S-1-313/ 06-00918	UG530592
B – KR 5910	WME4504321J156884	–	CU668164
B – KU 1900	W0L000058T5029015	–	BE730099
B – KX 1963	VSSZZZ1LZTR021228	B-S-1-108/ 06-00038	UC718885
B – LS 8783	WVWZZZ7MZ1V021427	B-S-1-342/ 15-00537	WF647975
B – M 6866	WVWZZZ6NZTW111327	B-S-1-027/ 17-00151	UW005714
B – MA 6333	WDD2193561A018822	B-S-1-175/ 16-00979	WH829067
B – MG 1027	WVWZZZ3BZYP367702	B-S-1-089/ 17-01133	UF780835
B – MG 7095	W0L000038T7534610	B-S-1-041/ 12-00373	VR774810
B – MH 1993	WVWZZZ6NZVY164010	B-S-2-102/ 10-00532	VG367716
B – MV 3670	SJNTAAP11U0299078	B-S-2-166/ 12-00529	VR845155
B – MX 7353	WF0AXXGBBAWT59007	B-S-2-128/ 17-00297	WU677478
B – MY 2345	W0L0SBF68X4010346	B-S-1-350/ 16-01076	WH873662
B – NA 2442	VSSZZZ6KZXR134394	B-S-1-113/ 15-00821	WH845653
B – NZ 6739	JMZCP19P501121537	B-S-1-281/ 08-00286	UW098316
B – OO 6678	VF7XCRHHADZ018688	B-S-1-151/ 13-00273	EC742466
B – OS 270	WF0UXXTTPU4Y57917	B-S-2-336/ 15-00714	VL307907
B – OX 2885	JDAL251S001025166	B-S-2-296/ 14-00753	WH779867
B – PG 11	JYARJ071000003574	B-S-2-070/ 14-00357	VW972835
B – PH 1903	WDF63960113287420	B-S-2-285/ 07-00525	DF451407
B – PJ 1005	WDB2020781F960104	–	CA358116
B – PK 4629	WF0BXXGAJBVC51331	B-S-1-081/ 17-00023	WU727502

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LABO Berlin Fortsetzung			
B – PS 3249	TMBTCB5J385042095	B-S-1-191/ 14-00715	DN866528
B – PZ 711	CB400A2057915	–	86321073
B – R 2518	W0L0TGF35X2307271	B-S-1-289/ 14-00876	WC727990
B – RJ 1106	WVWZZZ11ZDM004442	B-S-1-263/ 07-00290	UQ977135
B – RL 1290	WDB1680331J320302	B-S-2-160/ 16-00208	WH791897
B – RM 4588	VF1C0680519210926	B-S-1-031/ 13-00776	VX140490
B – RN 646	WBACA31080FB46718	B-S-1-337/ 15-00029	WP084019
B – RS 5066	WVGZZZ1TZ6W243574	B-S-2-220/ 14-00116	WH768088
B – ST 8077	WF0BXXGCDBYR23298	B-S-2-300/ 16-00151	WH764743
B – TR 2847	WME4513801K221221	B-S-1-173/ 17-00707	WU686949
B – TR 8179	WDB1680311J234988	B-S-2-201/ 16-00023	WU638638
B – U 8839	WDD1680311K048758	B-S-1-123/ 16-00542	WP112762
B – UJ 995	WVWZZZ1HZPW408344	B-S-2-102/ 07-00138	UH942079
B – VI 1984	XMCLNDA2AYF044693	B-S-2-084/ 16-00848	WK794079
B – VW 1756	XLUK327B11H111279	B-S-1-159/ 11-00273	VF469043
B – W 1605	WVWZZZ9NZ2Y094027	B-S-2-347/ 13-00319	UV733696
B – WA 1326	WDB1680081J359024	B-S-1-127/ 16-00949	UL185719
B – WJ 1708	WVWZZZ1HZSB118948	B-S-2-198/ 15-00580	WP133308
B – WJ 840	VF3KMKFVC20050888	B-S-2-313/ 06-00398	UG575093
B – WP 56	ZD4MBA000VS101696	B-S-2-172/ 12-00127	VR848641
B – XD 815	WVWZZZ1HZSW080676	B-S-2-142/ 17-00410	WU675735
B – YB 172	JMZLW19F2Y0104198	B-S-1-068/ 16-00555	WP098972
B – YG 808	WDB1680331J061573	B-S-1-126/ 15-00275	WC641358
B – YS 442	WDB2110161A668055	B-S-1-171/ 12-00046	VX097132
DD – HR 78	WDB2032201F780945	BZ-K-0-364/ 16-00076	WG116809
IK – BE 359	WVWZZZ6KZVR033749	IK-K-2-340/ 16-00015	WV976687
MOL – JX 792	VF7S1HDZF56801347	MOL-K-1-329/ 16-00088	WN348181
WHV – TB 592	WVWZZZ1YZ6M310032	B-S-2-122/ 17-00475	VZ507349
Stadt Baden-Baden | Herr Haldenwang			**07221 – 931824**
BAD – B 273	WBAUD91010PZ14660	BAD-S-0-349/ 09-00016	VH885583
LK Börde /Haldensleben | Frau Kruse			**03904 – 72403658**
OK – JC 2709	WBANS71090CP37023	BK-K-3-306/ 16-00113	WN020654
LK Börde /Oschersleben | Frau Fiedler			**03904 – 72406351**
BK – DS 1909	VF3KM8HZC20084950	BK-K-1-157/ 17-00091	VD988764

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LRA Bayreuth | Frau Knörrer			**0921 – 728263**
Kraftrad, Leichtkraftrad	104584	–	–
LK Bautzen | Frau Engert			**03591 – 525136233**
BZ – XG 712	SARRFHWPMWD275618	BZ-K-0-236/ 16-00024	UP506634
BZ – XH 121	W09A75A0760U02031	BZ-K-0-309/ 13-00063	VZ000260
BZ – XS 943	WBAEV11010KK56130	BZ-K-0-302/ 15-00149	VR074848
BZ – XZ 610	JDAM301S001115657	BZ-K-2-176/ 15-00126	DR953713
CUX – JJ 512	VF1K56G0520784661	BZ-K-1-183/ 16-00005	VZ246777
KM – J 369	JMBMNCJ1ATU040478	BZ-K-0-303/ 13-00022	WE366475
Stadt Chemnitz | Frau Schellenberger			**0371 – 4883330**
C – MI 2110	WVWZZZAUZFP590093	C-S-0-281/ 15-00330	EK704171
LK Celle | Frau Fleischer			**05142 – 9161541**
CE – DK 97	WVWZZZ1JZ2W487451	CE-K-1-068/ 17-00104	UM344032
CE – X 1995	WAUZZZ8P77A097704	CE-K-1-038/ 13-00114	DG796897
LK Cloppenburg | Herr Menke			**04471 – 15270**
CLP – YK 618	W0L0JBF68W7087451	CLP-K-0-233/ 14-00068	WK043975
LK Darmstadt-Dieburg / Kreishaus Dieburg | Frau Stieber			**06071 – 8812468**
DA – DI 1898	SJNEAAN16U0214279	DA-K-0-305/ 14-00020	WD395706
LK Darmstadt/Dieburg/ Stadt Groß-Umstadt | Herr Landzettel			**06157 – 9881212**
DA – A 5593	6691364	–	66557929
Landkreis Vulkaneifel | Herr Kolf			**06592 – 933360**
DAU – HQ 454	TMBZZZ1U2X2140617	DAU-K-0-012/ 16-00034	UD797694
DAU – KQ 188	WVWZZZ7MZXV052089	DAU-K-0-307/ 14-00034	WL052918
DAU – N 909	LHJSNM7047B005160	DAU-K-0-068/ 17-00100	WX057420
LRA Donau-Ries | Frau Klöpfer			**0906 – 74360**
DON – JH 172	JSAETA01C00140778	DON-K-0-096/ 09-00021	UV145927
LRA Ebersberg | Herr Vielhuber			**08092 – 823332**
EBE – AA 109	62703	–	Ohne-ZF-
LK Elbe-Elster | Herr Bahrke			**035341 – 977601**
EE – KM 32	WF0BXXWPRB1B194060	EE-K-1-278/ 16-00107	WU955976
Wetteraukreis Zulassungsstelle Friedberg | Frau Hensel			**06031 – 832112**
HR – ZT 993	WF0AXXGBBAWU50054	FB-K-0-004/ 16-00094	WD201482
LK Fulda | Herr Rühl			**0661 – 6006 1119**
FD – CK 48	VGA42100000004544	–	BC942744
FD – XB 349	WF0AXXGAJAWY19521	FD-K-0-196/ 16-00072	WU609025
LRA Fürstenfeldbruck | Zentrale Information			**08141 – 519799**
FFB – O 5572	W0L0TGF4828074904	FFB-K-A-223/ 15-00112	VZ191391

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LRA Mittelsachsen | Frau Börngen			**03731 – 7991350**
BZ – AP 791	TSMMAB44S00367108	alter Fahrzeugschein	BU742000
LK Gießen | Frau Cavael			**0641 – 93902277**
GI – OZ 963	WBABM11010JG85928	GI-K-0-023/ 17-00001	WX648664
LRA Gotha | Frau Bischof			**03621 – 214543**
GTH – WR 292	WSE01AKCADG019685	GTH-K-0-143/ 13-00087	ED011193
Stadt Hannover | Frau El Feraouni			**0511 – 16844910**
H – CW 351	CNNERK98855	–	WU855836
H – DB 430	LWGTCKP1060010339	–	VA475740
H – DY 150	ZFA17600004340906	–	VN637523
H – LJ 114	WAUZZZ8LZVA074989	H-S-0-187/ 16-00057	WV690149
H – NA 311	W0L0XCE7544434700	–	UX869811
H – ZA 327	17284	H-S-0-179/ 16-00165	UL118466
Region Hannover | Herr Lonsing			**0511 – 61617258**
H – MJ 2703	JMZEC13B200104233	H-K-J-307/ 15-00001	WQ396679
Stadt Halle (Saale) | Herr Rehn			**0345 – 2211434**
HAL – G 549	JYA5AJ00000017551	HAL-S-2-159/ 16-00013	ZF000000
LK Hersfeld-Rotenburg | Frau Steinmann			**06621 – 873430**
HEF – AH 199	WVGZZZ1TZ4W066773	HEF-K-0-250/ 17-00081	XA330062
Kreis Dithmarschen | Herr Kröger			**0481 – 971680**
HEI – HQ 52	WSBSB7502BD004236	HEI-K-0-224/ 11-00073	VT449392
Hochtaunuskreis | Herr Marmann			**064172 – 9994310**
HG – DU 715	SARRFMWHMXD373259	–	BV652437
HG – I 1407	ZFA18700000335432	HG-K-0-246/ 16-00125	WT262235
HG – SH 613	WVWZZZ1JZ1W102119	HG-K-0-341/ 10-00108	VJ581971
LBV Hamburg-Bergedorf | Herr Brandt			**040 – 428583150**
HH – MD 2019	WVWZZZ1HZSW169782	HH-S-0-045/ 17-01476	WU459242
HH – MJ 1479	VSA63806413054872	HH-S-0-356/ 11-01070	VD112279
LBV Hamburg-Harburg | Marszk			**040 – 428583236**
HH – DA 508	WME4513311K033736	HH-S-0-327/ 16-00753	WW234419
HH – HB 157	ZAPM6810000020773	HH-S-0-146/ 11-01086	Ohne-ZF-
HH – JS 1317	TRUZZZ8N161000311	HH-S-0-040/ 15-00665	WK338960
HH – L 277	W091AB115DS019463	HH-S-0-127/ 14-01007	WD952397
HH – LB 318	WDB16802321j391452	HH-S-0-007/ 13-01037	VN429740
HH – LV 770	WVWZZZ6NZVW148459	HH-S-0-060/ 13-00888	WB600369
HH – P 1917	521406759	HH-S-0-266/ 15-00827	UY039362
HH – Z 1517	YS3DF75B2V7005386	HH-S-0-350/ 15-01059	WP324179
LBV Hamburg-Mitte | Frau Frerichs			**040 – 428583397**
HH – AS 2833	YV1MV79L0G2344218	HH-S-0-123/ 16-00941	EQ001935

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LBV Hamburg-Nord | Frau Röglin			**040 – 428583593**
HH – KS 2055	WDB2020261A590010	HH-S-0-314/ 15-01018	WM934610
HH – M 9359	WV2ZZZ24ZKH101788	–	AC975898
HH – MB 1065	WV1ZZZ7HZ7H034900	HH-S-0-050/ 07-00309	DG857726
HH – WP 1465	ZFA24400007346348	HH-S-0-304/ 08-00925	VA662073
LBV Hamburg-West | Herrn Eckhold			**040 – 428583614**
HH – CC 706	WAUZZZ8E03A292391	–	CN033468
HH – JG 3716	WVWZZZ1JZ2W251203	HH-S-0-109/ 17-00916	WY926301
Hansestadt Lübeck | Frau Dannat			**0451 – 1223351**
HL – BH 85	WVWZZZ3BZWE383020	HL-S-O-036/ 15-00076	VE250542
Hochsauerlandkreis | Herr Braungart			**02931 – 944208**
HSK – XR 32	WVWZZZ1KZ7W281669	HSK-K-A-309/ 16-00019	WQ872649
MA – FR 736	VF3741A47G7007719	–	TS298022
Hansestadt Wismar | Frau Severin			**03841 – 2513293**
WIS – H 1	W0L000031V7112571	NWM-K-1-044/ 15-00060	WK371672
Kreis Höxter | Frau Fieseler			**05271 – 9651409**
HX – VQ 781	GS550E800565	HX-K-1-097/ 14-00137	WF743332
LK Harz | Frau Hildebrandt			**03941 – 59702706**
HZ – I 3637	KNEFC524155395772	HZ-K-0-094/ 17-00107	WW815194
HZ – LJ 539	SJNFAAP11U0197826	HZ-K-0-082/ 17-00135	VH235146
HZ – MB 937	WBAVC31030VC71179	HZ-K-1-126/ 13-00157	VK889627
HZ – Z 6147	WVWZZZ1JZYW433269	HZ-K-0-082/ 17-00132	WW812638
LRA Ilm-Kreis | Herr Zielonka			**03628 – 738810**
IK – AK 893	ZFA16900000372104	IK-K-2-190/ 13-00044	WA777228
Stadt Jena | Frau Partschefeld			**03641 – 493717**
J – GL 952	162378	J-S-0-142/ 17-00021	OHNE-ZF-
LK Waldeck-Frankenberg | Herr Blaschke			**05631 – 954114**
KB – NB 158	W0L000036T5062237	KB-K-0-310/ 09-00005	UV514309
LRA Kronach | Herr Heinisch			**09261 – 678255**
KC – D 73	9107065	keine	TP142153
KC – TC 101	ZFA19200000249902	KC-K-0-237/ 16-00011	WG316881
KV Bad Kreuznach | Herrn Schnepp			**0671 – 8031353**
KH – ER 555	WVWZZZ1KZCW325907	KH-K-0-307/ 14-00007	EB169069
Stadt Bad Kreuznach | Frau Juschka			**0671 – 800294**
KH – P 727	WVGZZZ7LZ9D027530	KH-S-0-160/ 17-00028	DO486678
Stadt Kiel | Frau Weis			**0431 – 9012033**
KI – LT 94	VF1C0670515393488	–	WZ299322
KV Kaiserslautern | Frau Kessler			**0631 – 7105252**
KL – VA 304	WDB1680331J024150	KL-K-1-105/ 16-00082	VL842545

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Kassel | Frau Repczuk			**0561 – 7872540**
KS – RA 1111	W0L0TGF4826075067	KS-S-0-042/ 15-00061	WL205984
LRA Hohenlohekreis | Frau Schmezer			**07940 – 18692**
KÜN – SD 76	WF0AXXGAJAXK77210	KÜN-K-1-197/ 07-00029	UT317586
LK Nürnberger Land | Frau Röhrer			**09123 – 9506348**
LAU – YE 351	WF0FXXGBBFWT46212	LAU-K-1-327/ 15-00003	WF791289
LK Lüneburg | Herr Burmester			**04131 – 261236**
LG – PB 350	WDD2193221A074433	LG-K-1-332/ 13-00095	WC667123
LK Oder-Spree | Frau Kucklick			**03361 – 5993054**
KLOS – ME 32	JH2RC3800MM004088	LOS-K-3-197/ 13-00170	UF429332
LOS – HP 227	VSSZZZ7MZ3V512884	LOS-K-3-353/ 13-00137	WF372153
Stadt Ludwigshafen | Herr Schmoll			**0621 – 5042495**
LU – FS 2505	UU1HSDCM544232271	LU-S-1-053/ 13-00012	DX027497
LU – HA 392	WSE01AKCAGG093829	LU-S-0-141/ 16-00019	WU209625
LU – KS 223	LBMM7010000005747	LU-S-0-111/ 15-00117	ohne-ZF-
LU – NA 455	W0L0SDL68D4272181	LU-S-1-227/ 13-00032	EF256014
LU – NG 9296	WBAAL31080AY36447	LU-S-0-266/ 16-00105	WP882244
Stadt München | Herr Heinrich			**089 – 23336043**
M – JH 9029	VF34J5FU8BP005875	M-S-0-206/ 12-01138	VW430301
M – NE 1021	14204	M-S-0-106/ 14-01318	VJ418674
Stadt Magdeburg | Herr Branitzki			**0391 – 5404438**
JL – AF 431	W0L0TGF48Y5227890	–	CB969624
MD – CA 733	WV1ZZZ9KZXR533643	MD-S-5-334/ 15-00013	WR145071
MD – DN 811	W0L0SBF08W4240664	MD-S-1-209/ 15-00037	WN339505
Märkischer Kreis | Frau Pauls			**02351 – 9666444**
MK – LK 2714	WF0BXXWPRB2U21477	MK-K-4-235/ 16-00056	WT869737
Main-Kinzig-Kreis | Frau Roth			**06181 – 292 22645**
HU – B 1282	VF7232B4215843979	HU-K-0-242/ 17-00150	XB033419
HU – DQ 126	ZFA24400007690237	MKK-K-0-262/ 17-00339	XB035004
HU – FC 998	WDB2200751A041856	HU-K-0-027/ 17-00012	WS346726
HU – I 383	WDB9026721R379125	HU-K-0-135/ 17-00045	WY979169
SLÜ – MM 112	WVWZZZ31ZKB111964	SLÜ-K-0-104/ 16-00050	WT320101
LK Märkisch-Oderland | Frau Lingenberg			**03346 – 8507158**
FRW – A 225	VF37BNFZE32654266	MOL-K-1-154/ 16-00023	WS851118
MOL – AU 97	JYA4UC00000007767	MOL-K-1-197/ 15-00056	VQ878945
MOL – BL 645	JMZBA153200623068	MOL-K-2-091/ 16-00120	WH809962
MOL – JA 768	JH2JC29A4YK053486	MOL-K-1-162/ 15-00053	ZF000000
SRB – XY 9	WAUZZZ4F76N161728	MOL-K-2-094/ 17-00005	WY069661
LK Marburg-Biedenkopf | Frau Peter			**06421 – 4051630**
MR – B 6315	WDB2100531A299527	MR-K-1-191/ 16-00024	WV479557
Main-Taunus-Kreis | Frau Baumgärtner			**06192 – 2051937**
MTK – B 273	WP0ZZZ98Z1U601400	MTK-K-0-218/ 09-00014	UK045402
MTK – LJ 187	TCC01MC01XH041194	MTK-K-0-317/ 15-00030	VP004798
KV Mayen-Koblenz | Frau Hartkop			**0261 – 108502**
MYK – RP 764	ZFA14600001586657	MYK-K-1-075/ 07-00044	UR103784
KV Mainz-Bingen | Frau Maurer			**06721 – 91715218**
MZ – AJ 16	124009	–	TU736011
MZ – B 5391	W0L000036T1000133	MZ-K-1-232/ 14-00149	WH985047
Stadt Mainz | Herr Röhrig			**06131 – 122593**
MZ – SR 598	27550	–	AP966878
LK Merzig-Wadern | Herr Latz			**06861 – 80302**
MZG – TW 999	328825685	MZG-K-1-167/ 11-00103	VN956279
LRA Neumarkt i.d.OPf. | Herr Wieland			**09181 – 470180**
NM – DN 34	TMBAA65J7A3135501	NM-K-0-005/ 10-00061	DT993906
NM – FW 143	85476	NM-K-A-310/ 15-00071	WQ394879
NM – GG 815	WF0GXXPSWGWR80596	NM-K-A-281/ 15-00066	VS130424
NM – JP 4	WP1ZZZ9PZ8LA51412	NM-K-A-036/ 15-00059	VK457301
NM – MR 63	TP1224100308	NM-K-0-080/ 08-00101	UQ518335
PAR – IS 17	VSKJVWR51U0001931	NM-K-1-328/ 15-00006	WQ394301
Stadt Neumünster | Frau Teske			**04321 – 9422044**
NMS – AR 176	WDB2032061F111577	NMS-S-0-044/ 14-00012	WG476464
NMS – V 461	601600101	NMS-S-0-196/ 13-00021	WC793017
LRA Ostallgäu | Frau Bönsch			**08342 – 911444**
OAL – HY 54	GN76B102348	OAL-K-0-272/ 16-00039	WX146340
Kreis Olpe | Herr Semmler			**02761 – 81274**
OE – AS 185	WF0AXXGBBAVA01599	alter Fahrzeugschein	BM820907
OE – AV 666	ZFA18200004890323	OE-K-2-139/ 14-00010	WH294858
Kreis Offenbach | Frau Ruppel			**06074 – 81801126**
OF – LS 1103	VF7S0HDYF56314117	OF-K-3-133/ 15-00047	VV438415
LK Oberhavel | Frau Zachow			**03301 – 6015948**
B – FR 3507	W0L000051R2635656	B-S-1-159/ 15-00576	WH892537
OHV – SV 898	1FMDU34EXVUD57002	OHV-K-1-242/ 13-00026	WD714034
OHV – ZZ 980	WME4513801K823832	OHV-K-1-026/ 15-00008	EH878851
LK Osterholz | Frau Hake			**04791 – 930469**
OHZ – SB 367	WAUZZZ4L1CD010309	135555161	DY771446

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LK Oldenburg | Herr Rüscher			**04431 – 85238**
OL – Z 3056	JMZCP19R201143906	OL-K-0-349/ 14-00028	WD970499
LRA Rottal-Inn | Herr Hager			**08561 – 20801**
PAN – VS 21	20533	–	7208059
LK Peine | Frau Burbach			**05171 – 4015036**
PE – CD 101	W0L000078T4415318	PE-K-0-114/ 17-00230	WZ576653
PE – TK 1212	JMZGW19R201213370	PE-K-0-244/ 14-00079	–
PE – V 374	–	PE-K-0-199/ 17-00050	WZ576531
LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge | Frau Sauer			**03501 – 5154243**
PIR – DK 147	ZFA18800000016834	–	VR072252
Stadt Regensburg | Frau Wurmser			**0941 – 5072380**
R – II 605	WAUZZZ8R1DA069152	R-S-0-198/ 13-00081	ED741557
Kreis Rendsburg-Eckernförde | Frau Meyer			**04351 – 6667612**
RD – RG 903	8316	RD-K-2-030/ 13-00010	ZF000000
Kreis Recklinghausen | Herr Uhländer			**02361 – 537080**
RE – NK 1970	WBADH61000BX30911	–	TP855006
LK Rotenburg (Wümme) | Herr Albers			**04281 – 9836136**
ROW – A 4341	WVWZZZ1JZ1W355410	ROW-K-2-192/ 13-00193	UZ681897
LK Rotenburg (Wümme) | Herr Burfeindt			**04261 – 9834404**
BRV – RA 95	ZAR93700005071839	ROW-K-1-294/ 16-00054	WX195959
LRA Ravensburg | Herr Kienzle			**0751 – 851454**
RV – AB 388	WHD072111Y0171562	alte Papiere	BY279144
RV – VT 9210	WDB2021211F595195	RV-K-0-041/ 16-00069	VN376692
Kreis Herzogtum Lauenburg | Herr Kranacher			**04151 – 867317**
RZ – J 1290	WVWZZZ6NZSY076643	–	WE137924
RZ – JM 2813	UU1BSD4EH41441615	–	WE258404
RZ – M 51	24773620	–	WW20096
RZ – QK 1138	TMAJ2811AHJ162503	–	EQ615617
RZ – RH 1980	WBACG11020KD85675	–	WF205442

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
KV Rhein-Hunsrück-Kreis | Frau Menne			**06761 – 82351**
SIM – E 107	WVWZZZ6NZWW051607	SIM-K-0-078/ 16-00052	WQ609434
SIM – GM 62	ZFA18300000007902	SIM-K-0-062/ 15-00041	UM861951
KV Saalekreis | Frau Anderson			**03461 – 401838**
SK – CA 229	VF1CR1JBH37380132	SK-K-A-194/ 16-00155	WL061078
Salzlandkreis | Frau Zimak			**03417 – 6842001**
SBK – T 37	WBAPX71060C102741	SLK-K-1-140/ 17-00022	WZ352966
SLK – L 683	WF0AXXGCAAVB54092	SLK-K-!-047/ 17-00042	WX826764
SLK – LL 255	W0L0AHL4868151366	SLK-K-0-034/ 11-00049	VN910630
SLK – WT 4	WDD2452071J014354	SLK-K-0-190/ 16-00010	WU116630
SLK – XE 32	W0L000073S4121560	SLK-K-1-330/ 13-00045	UW267303
LK Saarlouis | Herr Schmitt			**06831 – 444121**
SLS – MJ 884	WBAAP31090JL0002	SLS-K-0-336/ 16-00034	WK577017
Kreis Soest | Herr Degenhard			**02921/303610**
SO – SD 1604	WAUZZZ8DZSA029513	–	WV882806
LRA Straubing-Bogen | Herr Blum			**09421 – 973209**
SR – NK 22	WBACB31040FD70971	SR-K-0-343/ 10-00011	VL642902
KV Unna | Frau Heinrich			**02303 – 271637**
UN – FX 419	WVWZZZ1HZSB008633	UN-K-1-184/ 17-00120	XA155049
UN – RR 313	WVWZZZ1JZ1W360643	UN-K-1-199/ 14-00115	VD152841
LK Vorpommern-Greifswald | Frau Scherbarth-Weigel			**03834 – 87603612**
VG – H 533	WVWZZZ1JZXW467398	VG-K-0-243/ 12-00114	US416235
Kreis Warendorf | Frau Bonkamp			**02581 – 533648**
WAF – FA 582	SJNEAAK11U0489213	WAF-K-1-200/ 16-00018	WN552891
Stadt Wolfsburg | Frau Markgraf			**05361 – 282426**
WOB – HT 720	WAUZZZ8V6DA039271	WOB-S-0-059/ 17-00645	WX254898

Wer die genannten Fahrzeugpapiere auffindet oder in Verwahrung hat, wird aufgefordert, diese Dokumente innerhalb von 4 Wochen bei der zuständigen Zulassungsbehörde vorzulegen. Mit erfolglosem Ablauf der Frist endet die Zulassung des Fahrzeugs der Fahrzeuge. Alle Angaben ohne Gewähr

Stand: 05.10.2017

NICHTAMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN

Die Veröffentlichungen im nichtamtlichen Teil sind keine amtlichen Verlautbarungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Forschung kompakt

Telematisch gesteuertes Kompaktparken – Grundlagen und Entwicklung

Verkehrsblatt 19-2017

An vielen Rastanlagen ist der Parkraum begrenzt, doch Fahrzeugführer von Nutzfahrzeugen müssen nachts ihre Ruhezeiten einhalten. Ein gefährliches Abstellen der Fahrzeuge auf den Zu- und Abfahrten kann die Folge sein. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelte nun ein Steuerungsverfahren, mit dem telematisch gesteuertes Kompaktparken für Lkw ermöglicht werden soll. Ziel ist die Erhöhung der Parkkapazität an einzelnen Rastanlagen.

Aufgabenstellung

Das steigende Verkehrsaufkommen des gewerblichen Güterverkehrs auf den Bundesautobahnen zieht gerade in den Nachtstunden Überbelegungen an den Rastanlagen nach sich. Dadurch ergeben sich Probleme für die Fahrzeugführer bei der Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten. Darüber hinaus ist ein gefährliches Abstellen der Fahrzeuge in den Zu- und Abfahrten zu beobachten. Neben dem Ausbau von Rastanlagen können hier besondere Parkverfahren die Anzahl der Parkstände erhöhen. Ein solches von der BASt entwickeltes Verfahren ist das telematisch gesteuerte Kompaktparken. Es zeichnet sich durch einen neuen Steuerungsalgorithmus aus.

Untersuchungsmethode

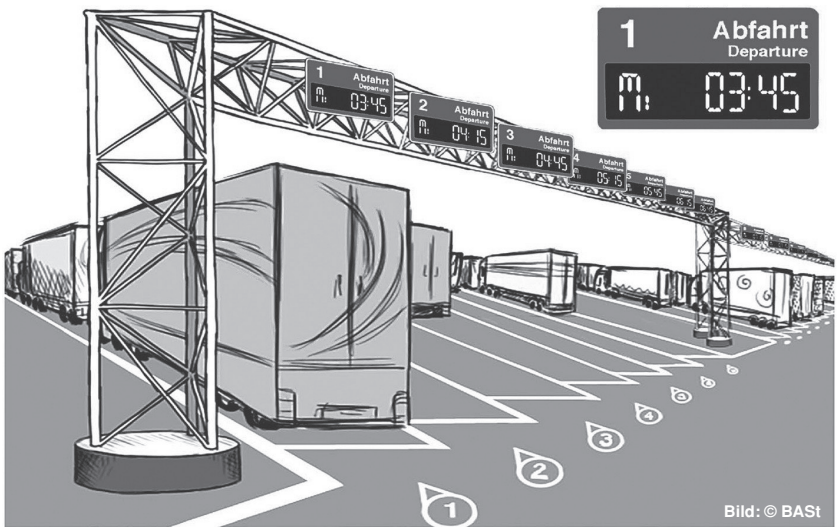
Eine Literaturanalyse von Nachfragedaten und gesetzlichen Grundlagen zu Lenk- und Ruhezeiten bildete die Grundlage der Untersuchung. Daraufhin wurde ein Steuerungsalgorithmus für telematisch gesteuertes Kompaktparken entworfen. Zur Entwicklung eines möglichen Algorithmus für Kompaktparken wurde eine Nutzerschnittstelle programmiert, welche die errechneten Abfahrtzeiten und eine theoretische Belegung der Parkstandreihen abbildet. Die Nutzerschnittstelle sollte genutzt werden, um auf einer virtuellen Rastanlage einzelne Fahrzeuge per Mausklick zu platzieren. Auf diese Weise war es gleichzeitig möglich, bestimmte Funktionalitäten und Varianten des Algorithmus hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit zu testen.

Ergebnisse

Der charakteristische Verlauf der Parknachfrage im Güterverkehr dient als Eingangsgröße für den Algorithmus im Steuerungsverfahren. Zum Abend hin nimmt die Wahrscheinlichkeit zu, dass ein ankommender Lkw eine Aufenthaltszeit von neun bis elf Stunden auf der Rastanlage plant. Im Steuerungsverfahren werden anhand der typischen Parknachfrage die voraussichtlich gewünschten Abfahrtzeiten abgeleitet und über dynamische Abfahrtzeitanzeigen über den Parkstandreihen angeboten. Wird eine Parkstandreihe gänzlich belegt, so wird die dort angebotene Abfahrtzeit auf eine benachbarte, nicht vollständig belegte Parkstandreihe übertragen. Auf diese Weise können stark nachgefragte Abfahrtzeiten über lange Zeit angeboten werden. Im Wesentlichen ermittelt der hier beschriebene Algorithmus auf der Basis von nur drei möglichen Belegungszuständen je Parkstandreihe für jede eine Abfahrtzeit. Die Steuerung ist dabei robust konzipiert, so dass Detektionsfehler die Funktionstüchtigkeit und Qualität der Steuerung nicht wesentlich beeinflussen. Erste simulationsbasierte Analysen belegen, dass das Abfahrtzeitangebot die theoretische Nachfrage gut abbilden kann. Es zeigt sich jedoch der Bedarf einer systematischen Analyse der Leistungsfähigkeit mithilfe von repräsentativen Langzeitdaten.Um Fehlverhalten entgegenzuwirken, werden für eine praktische Umsetzung bauliche und betriebliche Randbedingungen diskutiert. Dazu gehört die Bereitstellung von Angaben, welche Abfahrtzeiten in welcher Parkstandreihe noch verfügbar sind, sowie Belegungspläne, die darstellen, wann Lkw in den Parkstandreihen die Rastanlage verlassen werden.

Folgerungen

Auch das „Telematisch gesteuerte Kompaktparken“ kann dazu beitragen, den verfügbaren Raum auf Rastanlagen optimal auszunutzen. Die im Rahmen der Untersuchung dokumentierten Grundlagen des Kompaktparkens flossen bereits in die Vorbereitung der ersten praktischen Anwendung des Kompaktparkens auf einer Rastanlage ein. Das 2016 in Betrieb genommene Pilotprojekt auf der Rastanlage Jura West an der A3 wird ebenfalls von der BASt wissenschaftlich begleitet.



Kompaktparken mit dynamischen Abfahrtzeitanzeigen

Quelle: www.bast.de ■

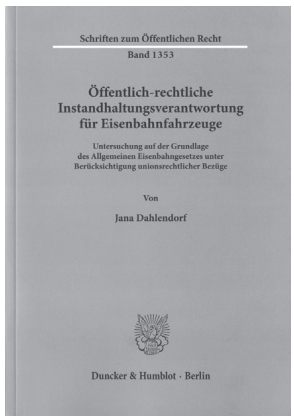
Medien

Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge

Untersuchung auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Bezüge

Verkehrsblat 19-2017

Die Autorin beschäftigt sich mit der neugeregelten Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge in Deutschland, die neben der Herstellungs- und Betriebsverantwortung Teil des Rechts der Eisenbahnsicherheit ist – einem Themenfeld, das auch angesichts neuer Beschaffungsmodelle im SPNV von hoher praktischer Relevanz und aktueller Bedeutung ist. Die Neuregelung führt, insbesondere wenn bei den unterschiedlichen Verantwortlichkeiten keine Personenidentität besteht, zu Abgrenzungsproblemen im Schnittstellenbereich zwischen öffentlichem Recht und Zivilrecht. Weitere Rechtsfragen ergeben sich daraus, dass das national vorgeprägte Eisenbahnsicherheitsrecht vermehrt durch völkerrechtliche sowie unionsrechtliche Vorgaben bestimmt wird. Vor dieser Gemengelage nimmt die Autorin eine Neubewertung des Verantwortungsregimes für die Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen vor. Hierfür zeigt sie zu den maßgeblichen rechtlichen Anforderungen entsprechende Lösungs- und Gestaltungsvorschläge auf und gibt einen Ausblick auf die Auswirkungen durch das Inkrafttreten des vierten Eisenbahnpaketes. ■



Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge

Untersuchung auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Bezüge

Schriften zum Öffentlichen Recht, Band 1353

Jana Dahlendorf

2017, 144 Seiten, ISBN 978-3-428-15176-9, Euro 59,90, Duncker & Humblot, Berlin

Verkehrsrecht Kommentar

Verkehrsblatt 19-2017

Der Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht bietet eine übersichtliche Kommentierung aller verkehrsrechtlich relevanten Vorschriften in einem Band. Die in der Praxis bedeutsamen Gesetze werden vollständig oder auszugsweise kommentiert. Unter anderem finden sich Ausführungen zu folgenden: StVG, EmoG, EG-FGV, FeV, FZV, StVO, VwV-StVO, StVZO, VwGO.

Ein renommiertes Autorenteam aus Anwaltschaft, Richterschaft und Wissenschaft bürgt für eine besonders praxisnahe und fundierte Kommentierung des gesamten Verkehrsrechts, wobei im Vordergrund der Kommentierung die höchstrichterliche Rechtsprechung steht. Schwerpunkt der Neuauflage sind die seit der Vorauflage in Kraft tretenden Gesetzesreformen wie z. B. die StVO-Reform, die „Punktereform“, die neuen Regelungen bei der Kfz-Zulassung (Fahrzeugan- und -abmeldung Online), der neue Bußgeldkatalog 2016 sowie neue Regelungen im europäischen Verkehrsrecht. ■

Verkehrsrecht Kommentar

Werner Bachmeier, Dieter Müller, Adolf Rebler

2017, 3. Auflage, 3.732 Seiten, ISBN 978-3-472-08948-3, Euro 199,00, Luchterhand, Köln

Automatisiertes und vernetztes Fahren

Test 2.0

Verkehrsblatt 19-2017

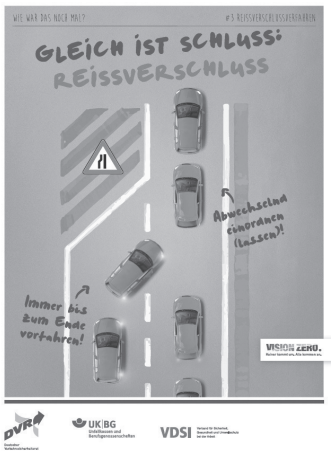
(kb) Dekra übernimmt im November den Lausitzring und macht daraus nach eigenen Angaben Europas größtes herstellerunabhängiges Testzentrum für automatisiertes und vernetztes Fahren. Durch einen Umbau werden City-, Überland- und Autobahnkurse sowie unterschiedliche Asphaltstrecken entstehen, um Tests mit kamera-, laser- und radarbasierten Systemen für die automobile Umfelderkennung in komplexen Situationen durchzuführen. Dazu werden Fahrroboter, selbstfahrende Plattformen und mobile Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stehen, zudem Anlagen zur Fahrzeug-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation. Die ehemalige Rennstrecke im brandenburgischen Klettwitz soll das Zentrum des internationalen Testverbunds für automatisiertes und vernetztes Fahren werden, den Dekra in Europa und Asien aufbaut. Die Investitionen dafür machen 30 Millionen Euro aus. Die vor allem aus der Autoindustrie stammenden Kunden können das Gelände ab Anfang 2018 nutzen.

Quelle: www.kraftfahrt-berichter.de ■

Reißverschlussverfahren

Zu frühes Einfädeln ist gefährlich

Verkehrsblatt 19-2017
(DVR) Egal ob Urlaubsreise oder die tägliche Pendelstrecke zur Arbeit – wer mit dem Auto fährt, braucht starke Nerven. Unfälle, Baustellen und andere Fahrbahnverengungen führen vor allem auf Autobahnen häufig zu Staus – auch, weil viele Autofahrerinnen bzw. -fahrer sich nicht immer richtig verhalten.



Dabei ist das Vorgehen in solch einem Fall in § 7 Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung eindeutig geregelt. Wenn auf einer Straße mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung ein Fahrstreifen endet oder wegen eines Hindernisses nicht weiter befahrbar ist und sobald der Verkehr so dicht ist bzw. die Abstände der Fahrzeuge untereinander so gering sind, dass ein Einordnen auf den durchgehenden Fahrstreifen mit ausreichendem Abstand nicht mehr möglich ist, ist das sogenannte Reißverschlussverfahren anzuwenden. Dabei ordnen sich die Fahrzeuge abwechselnd hintereinander auf der weiterführenden Spur ein. Was viele aber nicht wissen: Das abwechselnde Einfädeln beginnt erst unmittelbar vor Beginn der Verengung.

Die richtige Umsetzung des Reißverschlussfahrens ist eines der zehn Plakatmotive der Serie „Wie war das noch mal?“ des DVR und des VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit. Die Serie soll zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr beitragen und ist eingebettet in die Sicherheitsstrategie „Vision Zero“. Deren Ziel: Kein Mensch soll im Straßenverkehr oder bei der Arbeit getötet oder so schwer verletzt werden, dass er lebenslange Schäden davonträgt. Alle Motive stehen als kostenfreie Downloads unter vdsi-unterwegs-aber-sicher.de und www.deinewege.info zur Verfügung.

Quelle: www.dvr.de ■

Reifen

Neuer Antriebsachsreifen für den Baustelleneinsatz

Verkehrsblatt 19-2017
(continental) Auf Baustellen müssen Mensch und Maschine tagtäglich unermüdlich Schwerstarbeit leisten. Umso wichtiger ist es daher, dass auf die Reifen Verlass ist. Mit dem neuen „Worker D2“ in der Größe 315/80 R 22.5 beginnt Semperit die Erneuerung seines Baustellenportfolios. Der Reifen überzeugt durch sein Fünf-Blockprofil-Design mit einer verbesserten Bodenhaftung auf jedem Untergrund. Die neue Profilgeometrie sorgt darüber hinaus für einen gleichmäßigen Abrieb. Der „Worker D2“ ist in allen europäischen Märkten verfügbar.

Der „Worker D2“ – 315/80 R 22.5 für alle Einsatzmöglichkeiten auf der Baustelle

Quelle: www.semperit.com/transport ■

Die aktuelle Entscheidung

Kollision auf der Baustelle

Verkehrsblatt 19-2017
Der Fahrer eines Oberklasseautos wollte in die Waschstraße eines Autohauses einbiegen und kollidierte dabei mit einer Palette Pflastersteine einer Baustelle. Darauf verlangte er vom Autohaus und vom Bauherrn Schadenersatz. Die Baustelle sei ansonsten aufgeräumt gewesen, argumentierte der Mann, deshalb habe er mit dem herumliegenden Material nicht rechnen können. Außerdem habe er die Steine wegen der Größe seines Wagens nicht sehen können. Dem folgte das Landgericht Coburg nicht. Bei einer Baustelle müsse man stets auf herumliegendes Material gefasst sein, meinten die Richter. Und mit einem besonders großen Pkw müsse man besonders achtgeben. Offensichtliche Gefahren an einer Baustelle, vor denen jeder sich selbst schützen kann, seien nicht extra zu sichern, befanden die Richter und wiesen die Schadenersatzforderung ab. (LG Coburg, Az.: 32 S 5/16)

Quelle: www.kraftfahrt-berichter.de ■

Impressum: Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur — Schriftleitung **Amtlicher Teil**: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn.— **Nichtamtlicher Teil**: redaktionelle Bearbeitung: Kerstin Weingarten – Verlag: Verkehrsblatt-Verlag, Borgmann GmbH & Co. KG, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund, Herstellung + Anzeigen: Tel. (02 31) 12 80 47, FAX (0231) 12 56 40, Vertrieb + Verkauf: Tel. (0180) 534 01 40, FAX (0180) 534 01 20. Internet: http://www.verkehrsblatt.de • eMail: info@verkehrsblatt.de — **Der Inhalt des amtlichen Teils unterliegt keiner urheberrechtlichen Beschränkung. Fotokopien und Vervielfältigungen jeder Art nicht gestattet! Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen.** — Das Verkehrsblatt ist nur im Direktbezug erhältlich. Laufender Bezug nur durch den Verlag über Postzeitungsvertrieb (Printausgabe) möglich. Lieferung erfolgt nur an Hausanschrift (nicht an ein Postfach). Jahresbezugspreis einschließlich 7% Mehrwertsteuer und Versandkosten € 78,60; halbjährliche und vierteljährliche Berechnung nicht möglich; Jahresbezugspreis innerhalb Europas € 89,20, außerhalb Europas € 95,00 (zuzüglich Luftpostzuschlag). Bezug als automatischer E-Mail-Versand (PDF-Dokumente) jeweils am Erscheinungstag. Jahresbezugspreis 68,00 € einschließlich 7% Mehrwertsteuer. Die Bezugszeit beträgt ein Kalenderjahr. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn die Kündigung nicht 6 Wochen vor Jahresschluss (spätestens bis zum 15.11.) dem Verlag vorliegt. Die Abonnementsgebühren werden bei Beginn der Bezugszeit fällig. Einzelstücke € 3,35 für die ersten 16 Seiten, je weitere angefangene 8 Seiten € 1,20 zuzüglich Versandspesen. Preis dieser Ausgabe € 6,85. Einzelhefte können auch als PDF-Dokumente über E-Mail-Versand zum gleichen Preis bezogen werden. Bitte nicht vorauszahlen, da Lieferungsmöglichkeiten von Einzelheften vorbehalten. Abonnementbestellungen nur direkt beim Verlag. Bezieher werden gebeten, sich wegen des Ausbleibens des „Verkehrsblattes“, der Abonnementserweiterung oder der Abbestellung eines Abonnements nur an den Verlag zu wenden. **Wichtig:** Bei Umzug möglichst vorher die Adresse mit **neuer** und **alter** Adresse an den Verlag mitteilen. Der Bezieher erklärt sich damit einverstanden, dass bei Adressenänderungen die Deutsche Post AG, die ihr vorliegende Nachsendungsadresse dem Verlag unaufgefordert mitteilt, damit eine ordnungsgemäße Auslieferung gewährleistet ist. Erscheinungsweise: Zweimal monatlich. Anzeigen: Anzeigenpreisliste Nr. 23 vom 01.01.2015. Gesamtherstellung: Löer Druck GmbH, Dortmund. — ISSN 0042-4013. **Diese Zeitschrift wurde auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.**
Der **Verkehrsblatt-Verlag** veröffentlicht im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) alle amtlichen Bekanntmachungen für das gesamte Verkehrswesen einschließlich der Gesetze und Verordnungen sowie durch Erlass für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland eingeführte Richtlinien, Technische Bestimmungen, Vorschriften im Verkehrsblatt oder als Sonderdrucke (Dokumente, Sammlungen, Formulare) des **Verkehrsblatt** (Amtsblatt).

Straßenverkehr . . .

Sie sind immer auf dem Laufenden ...
... mit den gültigen und stets aktuellen Regelwerken aus dem Verkehrsblatt-Verlag!

Die Anzahl der Großraum- und Schwertransporte nimmt seit Jahren stetig zu; die Tendenz ist weiterhin steigend.

Großraum- und Schwertransporte verursachen eine übermäßige Straßenbenutzung und bedürfen deshalb einer Genehmigung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Um die Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren auch in einer angemessenen Zeit durchzuführen, ist es notwendig, eine einheitliche, für alle Bundesländer verbindliche Verfahrensweise einzuhalten.

Foto: ©Philipp Wiatschka_pixelio.de

RGST
Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte

DIN A4, 24 Seiten, geheftet
Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 3420** **9,20**

Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten Ausgabe 2015

DIN A4, 8 Seiten, geheftet
Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 3422** **8,40**

Die RGST und das Merkblatt enthalten die Regelpläne für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zwecks Verlagerung der Standardbegleitfälle der Polizei unter Zuhilfenahme privater Verwaltungshelfer

Antrag für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten

→ *ausfüllbare PDF-Datei*
Verkehrsblatt-CD–R Nr. **C 2560** **25,15**

Bescheid über die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten

→ *ausfüllbare PDF-Datei*
Verkehrsblatt-CD–R Nr. **C 2565** **24,50**

Großraum-/Schwertransport / Ladungssicherung (VVF)

Diese Broschüre dient dem Anwender als wertvolle Entscheidungshilfe und ist zugleich Leitlinie für Praxis und Studium.

Verkehrsverlag Fischer, 218 Seiten
Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 3430** **23,30**

Großraum-/Schwertransport / Leitfaden für die Praxis (Hendrisch)

Dieser Leitfaden für die Praxis soll dazu beitragen, den Beteiligten die verschiedenen Facetten rund um das Genehmigungsverfahren wie auch die Transportabwicklung transparent zu machen.

Hendrisch-Verlag, DIN A4, 290 Seiten
Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 3424** **41,80**

Die vollständigen Angaben zu den Regelwerken (Inhalt, Techn. Daten usw.) finden Sie in unserem Online-Shop unter www.verkehrsblatt.de.

Verkehrsblatt – Verlag
Borgmann GmbH & Co. KG
Schleefstr. 14 • 44287 Dortmund • Telefon (0231) 12 80 47 • FAX (0231) 12 56 40
Internet: www.verkehrsblatt.de • E-Mail: info@verkehrsblatt.de

PVST, Deutsche Post AG, „Entgelt bezahlt“, K 4431

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsblatt-Verlag
Schleefstraße 14 • 44287 Dortmund

Bauvertragsrecht_Vergabe

*Sie sind immer auf dem Laufenden ...
mit den gültigen und stets aktuellen
Regelwerken aus dem Verkehrsblatt-Verlag!*

Das Bauvertragsrecht regelt die Vertragsbeziehungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zur Herstellung einer Bauleistung.

Die Baudurchführung hat die Aufgabe, nach der Bauvorbereitung, also nach Aufstellen des Bauentwurfes, Verschaffen des Baurechts, z.B. durch Planfeststellung, und Durchführen des erforderlichen Grunderwerbs die Planung in ein Bauwerk umzusetzen. Dabei ist jede Straßenbaumaßnahme oder Teilmaßnahme eine Einzelanfertigung, ein Prototyp also, mit allen dabei auftretenden Unwägbarkeiten.

HVA B-StB

Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau

Ausgabe April 2016

Einheitlich gestaltete, vergleichbare Angebote für Lieferungen und Leistungen aller Art beim Straßen- und Brückenbau sind heute Voraussetzung für die Vergabe von Bauaufträgen.

Klare und ausführliche, vertragliche Bestimmungen und abgestimmte Vereinbarungen erleichtern allen beteiligten Vertragspartnern eine gute und schnelle (in der Regel unstrittige) Auftragsabwicklung.

Das HVA B-StB gliedert sich, entsprechend den praktischen Erfordernissen, in

Teil 1:	Richtlinien für das Aufstellen der Vergabeunterlagen,
Teil 2:	Richtlinien für das Durchführen der Vergabeverfahren,
Teil 3:	Richtlinien für das Abwickeln der Verträge,
Vordrucke:	Vordrucke für Vergabeunterlagen, Vergabeverfahren und Vertragsabwicklung sowie
Anhang:	Ergänzende Unterlagen.

Die vorliegende Loseblatt-Sammlung entspricht dem amtlichen Text. Änderungen werden den Beziehern der Sammlung im Rahmen eines Abonnement-Auftrages automatisch nachgeliefert.

DIN A4, über 800 Seiten in zwei Kunststoff-Ordnern

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. **S 1160** 87,95 €

Diese Sammlung ist Grundlage Ihrer täglichen Arbeit!

Verkehrsblatt – Verlag

Borgmann GmbH & Co. KG

Schleefstr. 14 • 44287 Dortmund • Telefon (0231) 12 80 47 • FAX (0231) 12 56 40

Internet: www.verkehrsblatt.de • E-Mail: info@verkehrsblatt.de