

25.09.20

Vk - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**A. Problem und Ziel**

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung werden Regelungen zu den straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamtes bzw. der Autobahn GmbH des Bundes umgesetzt.

So werden in Artikel 1 die erforderlichen Regelungen der Verordnungsermächtigung umgesetzt, die durch § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) geschaffen worden ist. Das Fernstraßen-Bundesamt wird im neuen § 44a Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als sachlich zuständige Behörde für verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung verankert. § 44a Absatz 3 regelt ferner die Möglichkeit, dass das Fernstraßen-Bundesamt die ihm zugewiesenen straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben ganz oder teilweise der aufgrund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebigen Gesellschaft privaten Rechts weiter übertragen kann.

Ziele dieser Änderung der Zuständigkeit für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 4 oder Artikel 143e Absatz 2 des Grundgesetzes (GG)) sind eine Verwaltungsvereinfachung sowie der Erhalt der derzeit in einer Reihe von Ländern bereits praktizierten und bewährten Zusammenarbeit von Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden beim Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen unter einheitlicher behördlicher Leitung. Diese Änderung bündelt die straßenbaurechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Befugnisse für die

Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung. So erfordert jede Einrichtung und Durchführung von Baustellen z. B. eine verkehrsbehördliche Anordnung; das heißt, für einen reibungslosen Ablauf von Baustellen ist eine Zusammenarbeit der straßenbau- und straßenverkehrsrechtlichen Seite wesentlich. Für den Bereich der Planung, des Baus, der Erhaltung, des Betriebs, der vermögensmäßigen Verwaltung und der Finanzierung der Bundesautobahnen ist verfassungsrechtlich geregelt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen nach Artikel 90 Absatz 2 GG in Bundesverwaltung geführt wird. Die Bundesautobahnen werden abweichend von Artikel 90 Absatz 2 GG längstens bis zum 31. Dezember 2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt (siehe Artikel 143e Absatz 1 GG).

Durch die Übertragung sollen erreicht werden:

1. eine möglichst homogene Verkehrsführung durch eine möglichst bundeseinheitliche Auslegung und Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben und
2. die Stärkung der Funktion der Bundesautobahnen und Bundesstraßen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten überörtlichen schnellen Straßenverkehrs.

Um eine für Bürger und Wirtschaft nicht überblickbare Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen zu vermeiden, sollen diese Zuständigkeiten jedoch im Wesentlichen bei den Ländern verbleiben. Dies dient auch der Rechtsklarheit. Für den Bürger wäre es ansonsten – insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bei Bundesstraßen – nur schwer nachvollziehbar, wann er sich für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung an eine Landesbehörde und wann an eine Bundesbehörde wenden müsste. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar einen reinen Autobahnbezug haben, namentlich Ausnahmen von den Verboten des § 18 Absatz 1, 2, 8, 9 und 10 Satz 1 sowie § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 StVO sowie Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 StVO für Veranstaltungen, die ausschließlich auf Bundesautobahnen stattfinden, Ausnahmen von Zeichen 448.1 (Autohof, Anlage 3 zu § 42 Ab-

satz 2 StVO, laufende Nummer 58) sowie Ausnahmen gemäß § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 StVO.

B. Lösung

Die Verordnung enthält mit Wirkung zum 1. Januar 2021 die Übertragung bestimmter straßenverkehrsrechtlicher Zuständigkeiten für Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt als insoweit sachlich zuständige Behörde, verbunden mit der Möglichkeit, dass das Fernstraßen-Bundesamt die ihm zugewiesenen Aufgaben ganz oder teilweise der aufgrund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts (Autobahn GmbH des Bundes) weiter übertragen kann.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Die geplante Aufgabenübertragung führt nach den derzeitigen Schätzungen ab dem 1. Januar 2021 im Einzelplan 12 zu jährlichen Mehrausgaben durch zusätzliche Personalkosten in Höhe von rund 9,5 Mio. Euro und zusätzliche Sachmittelkosten in Höhe von rund 1,6 Mio. Euro (in Summe rund 11,1 Mio. Euro).

Der Stellenbedarf für das Fernstraßen-Bundesamt beläuft sich auf 1,93 VZÄ. Der Mittel- und Stellenbedarf ist in der geltenden Finanzplanung nicht enthalten, er ist finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 12 auszugleichen.

Etwaige Einnahmen, die dem Bund künftig durch die Wahrnehmung der Aufgaben entstehen können (z. B. Verwaltungsgebühren), können der Höhe nach nicht belastbar beziffert werden. Sie werden finanziell dem Einzelplan 12 zufließen.

Länder und Kommunen

Die Haushaltsausgaben der Länder und Kommunen ohne Erfüllungsaufwand sind derzeit nicht belastbar abschätzbar.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in Form einer Entlastung ist im Einzelfall geringfügig.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Der Erfüllungsaufwand des Bundes für die Vorbereitung der Übertragung der Befugnisse für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen und autobahnbezogenen Ausnahmegenehmigungen für Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (Artikel 1 Nummer 2 Buchst. c, Nummer 3 und 4) wird auf jährlich insgesamt 2,4 Mio. Euro geschätzt. Zu den in Artikel 1 Nummer 2 Buchst. a genannten Aufgaben wird davon ausgegangen, dass aus dieser Aufgabe für den Bund allenfalls nur geringfügiger Aufwand entsteht. In 2020 wird ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 170.000 Euro geschätzt.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Übertragung der Aufgaben auf den Bund zudem eine jährliche Entlastung der Länder in voraussichtlich annähernd vergleichbarer Größenordnung (rund 2,4 Mio. Euro) erfolgt.

F. Weitere Kosten

Keine.

25.09.20

Vk - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 24. September 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zu erlassende

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hendrik Hoppenstedt

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 4 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), von denen Absatz 1 durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, und des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz, Buchstabe f, g und h, Nummer 13, 14, 16, 17 und 18 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, sowie
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d, Nummer 5a erster Halbsatz Alternative 2 in Verbindung mit § 6 Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6 Absatz 2a zuletzt durch Artikel 325 Nummer 2 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden sind:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 44 wird folgender § 44a eingefügt:

„§ 44a

Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes

(1) Zuständig für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach dieser Verordnung für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist das Fernstraßen-Bundesamt. Hiervon ausgenommen sind Anordnungen auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sowie Anordnungen auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3. Die Zuständigkeit der Polizei bleibt unberührt. Abweichend von § 44 Absatz 3 erteilt das Fernstraßen-Bundesamt die Erlaubnis nach § 29 Absatz 2, wenn die Veranstaltung ausschließlich auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes stattfindet. § 46 Absatz 2a bleibt unberührt. Das Fernstraßen-Bundesamt ist Straßenverkehrsbehörde ausschließlich im Rahmen seiner Zuständigkeit nach dieser Verordnung.

(2) Soweit mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung betroffen sind, werden abweichend von § 44 Absatz 4 die dort genannten Vereinbarungen mit dem Fernstraßen-Bundesamt abgeschlossen.

(3) Das Fernstraßen-Bundesamt kann nach § 4 Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes seine Aufgaben der aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts ganz oder teilweise übertragen. Soweit das Fernstraßen-Bundesamt von dieser Möglichkeit Gebrauch macht, gelten die Regelungen dieser Verordnung in Bezug auf das Fernstraßen-Bundesamt für die aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts in dem Umfang der erfolgten Aufgabenübertragung. Die Aufgabenübertragung ist im Bundesanzeiger bekanntzugeben.“

2. Dem § 45 wird folgender Absatz 11 angefügt:

„(11) Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 1 bis 3, 5 und 6, Absatz 1a, 1b Satz 1 Nummer 1 bis 2a und Satz 2 Alternative 1, Absatz 1f, 2 Satz 1 und 4, Absatz 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Absatz 7, 8, 9 Satz 1 bis 4 Nummer 1 bis 3, 6 und 7 und Satz 6 sowie Absatz 10 gelten entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt. Hiervon ausgenommen sind Anordnungen für Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sowie Anordnungen für Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3.“

3. § 46 wird wie folgt geändert:

a) Dem Wortlaut von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „vorbehaltlich Absatz 2a Satz 1 Nummer 3“ vorangestellt.

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

„(2a) Abweichend von Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 kann für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller folgende Ausnahmen genehmigen:

1. Ausnahmen vom Verbot, an nicht gekennzeichneten Anschlussstellen ein- oder auszufahren (§ 18 Absatz 2 und Absatz 10 Satz 1), im Einvernehmen mit der nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörde;
2. Ausnahmen vom Verbot, zu halten (§ 18 Absatz 8);
3. Ausnahmen vom Verbot, eine Autobahn zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§ 18 Absatz 1 und 9);
4. Ausnahmen vom Verbot, Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton zu betreiben (§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2);
5. Ausnahmen von der Regelung, dass ein Autohof nur einmal angekündigt werden darf (Zeichen 448.1),

6. Ausnahmen von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftzeichen (Anlage 2), Richtzeichen (Anlage 3), Verkehrseinrichtungen (Anlage 4) oder Anordnungen (§ 45 Absatz 4) erlassen sind (Absatz 1 Satz 1 Nummer 11).

Wird neben einer Ausnahmegenehmigung nach Satz 1 Nummer 3 auch eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 oder eine Ausnahmegenehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 beantragt, ist die Verwaltungsbehörde zuständig, die die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 oder die Ausnahmegenehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 erlässt. Werden Anlagen nach Satz 1 Nummer 4 mit Wirkung auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes im Widerspruch zum Verbot, Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton zu betreiben (§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2), errichtet oder geändert, wird über deren Zulässigkeit

1. von der Baugenehmigungsbehörde, wenn ein Land hierfür ein bauaufsichtliches Verfahren vorsieht, oder
2. von der zuständigen Genehmigungsbehörde, wenn ein Land hierfür ein anderes Verfahren vorsieht,

im Einvernehmen mit dem Fernstraßen-Bundesamt entschieden. Das Fernstraßen-Bundesamt kann verlangen, dass ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gestellt wird. Absatz 1a gilt für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt entsprechend. Sieht ein Land kein eigenes Genehmigungsverfahren für die Zulässigkeit nach Satz 3 vor, entscheidet das Fernstraßen-Bundesamt.“

4. Nach § 51 wird folgender § 51a eingefügt:

„§ 51a Überleitung

Der Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Fernstraßen-Bundesamt, tritt im Rahmen seiner Zuständigkeit nach dieser Verordnung in vor dem 1. Januar 2021 eingeleitete Verwaltungsverfahren ein. Er tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2021 im Rahmen seiner Zuständigkeit nach dieser Verordnung in die Rechte und Pflichten aus den zu diesem Zeitpunkt bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen ein, die von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder bis zum 31. Dezember 2020 im eigenen Namen im Rahmen der Wahrnehmung von straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben erlassen wurden. Gleiches gilt für Vereinbarungen oder Stel-

lungenahmen zum künftigen Handeln, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beachtet wurden.“

5. In § 52 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) § 44a sowie die Änderungen des § 45 Absatz 11, § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Absatz 2a durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom ... [einsetzen: Tag der Verkündung] (BGBl. I S. ... [einsetzen: Fundstelle]) sind erst ab dem 1. Januar 2021 anzuwenden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Mit der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung und den in diesem Zusammenhang geschaffenen gesetzlichen Grundlagen wurde die Überführung des bestehenden Systems der Auftragsverwaltung für die Autobahnen ab 1. Januar 2021 in bundeseigene Verwaltung eingeleitet. Nach der Herauslösung der Autobahnen aus dem System der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen erfolgt die Ausübung eines Teils der hoheitlichen Aufgaben durch das im Zuge der o. g. Reform neu gegründete Fernstraßen-Bundesamt (FBA), das als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingerichtet wurde (Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes – FStrBAG).

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dieser Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung werden in Artikel 1 die erforderlichen Regelungen geschaffen, dass in Ausfüllung der durch § 4 FStrBAG geschaffenen Verordnungsermächtigung das Fernstraßen-Bundesamt als sachlich zuständige Behörde für verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung verantwortet wird. § 44a Absatz 3 regelt ferner die Möglichkeit, dass das Fernstraßen-Bundesamt die ihm zugewiesenen straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben ganz oder teilweise der aufgrund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebigen Gesellschaft privaten Rechts weiter übertragen kann.

Ziele der Änderung der Zuständigkeit für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 4 oder Artikel 143e Absatz 2 GG) sind eine Verwaltungsvereinfachung sowie der Erhalt der derzeit in einer Reihe von Ländern bereits praktizierten und bewährten Zusammenarbeit von Stra-

ßenbau- und Straßenverkehrsbehörden beim Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen unter einheitlicher behördlicher Leitung. Diese Änderung bündelt die straßenbaurechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Befugnisse für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung. So erfordert jede Einrichtung und Durchführung von Baustellen z. B. eine verkehrsbehördliche Anordnung; das heißt, für einen reibungslosen Ablauf von Baustellen ist eine Zusammenarbeit der straßenbau- und straßenverkehrsrechtlichen Seite wesentlich. Für den Bereich der Planung, des Baus, der Erhaltung, des Betriebs, der vermögensmäßigen Verwaltung und der Finanzierung der Bundesautobahnen ist verfassungsrechtlich geregelt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen nach Artikel 90 Absatz 2 GG in Bundesverwaltung geführt wird. Die Bundesautobahnen werden abweichend von Artikel 90 Absatz 2 GG längstens bis zum 31. Dezember 2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt (siehe Artikel 143e Absatz 1 GG).

Durch die Übertragung sollen erreicht werden:

1. eine möglichst homogene Verkehrsführung durch eine möglichst bundeseinheitliche Auslegung und Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben und
2. die Stärkung der Funktion der Bundesautobahnen und Bundesstraßen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten überörtlichen schnellen Straßenverkehrs.

Um eine für Bürger und Wirtschaft nicht überblickbare Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen zu vermeiden, sollen diese Zuständigkeiten jedoch im Wesentlichen bei den Ländern verbleiben. Dies dient auch der Rechtsklarheit. Für den Bürger wäre es ansonsten – insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bei Bundesstraßen – nur schwer nachvollziehbar, wann er sich für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung an eine Landesbehörde und wann an eine Bundesbehörde wenden müsste. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar einen reinen Autobahnbezug haben, namentlich Ausnahmen von den Verboten des § 18 Absatz 1, 2, 8, 9 und 10 Satz 1 sowie § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 StVO sowie Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 StVO für Veranstaltungen, die ausschließlich auf Bundesautobahnen stattfinden, Ausnahmen von Zei-

chen 448.1 (Autohof, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO, laufende Nummer 58) sowie Ausnahmen gemäß § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 StVO.

III. Alternativen

Keine.

Der Übergang sämtlicher straßenverkehrsrechtlicher Aufgaben auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt einschließlich der Erteilung aller Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung würde dazu führen, dass es für Bürger und Wirtschaft nicht mehr nachvollziehbar wäre, wann für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung eine Landesbehörde und wann eine Bundesbehörde zuständig wäre. Diese Unsicherheit gilt es zu vermeiden.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Synchronisierung und die Bündelung der straßenbaurechtlichen und die straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Befugnisse für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung in einer Hand dienen der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Von der Änderung der Zuständigkeit zur Ausführung der Aufgaben nach der StVO auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung ab 2021 sind die Indikatoren Nachhaltigkeitsfaktor Nr. 7 (Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge) sowie Nachhaltigkeitsfaktor Nr. 11 (Mobilität) der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen. Die Bundesautobahnen haben eine besondere Bedeutung, da sie einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind und den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen abwickeln. Sie dienen ferner dem Erhalt der derzeit in einigen Ländern praktizierten Zusammenarbeit von Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden beim Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen unter einheitlicher behördlicher Leitung, die die straßenbaurechtlichen und die straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Befugnisse für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung bündelt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Die geplante Aufgabenübertragung hat haushaltsbezogene Auswirkungen. Nach den derzeitigen Schätzungen entstehen ab dem 1. Januar 2021 beim Bund dadurch jährliche Mehrausgaben durch zusätzliche Personalkosten in Höhe von rund 9,5 Mio. Euro und zusätzliche Sachmittelkosten in Höhe von rund 1,6 Mio. Euro (in Summe rund 11,1 Mio. Euro). Diese Schätzungen beruhen auf den folgenden Annahmen:

Grundlage der Überlegungen zur Ermittlung des Personalaufwands für die ab dem 1. Januar 2021 geplante Wahrnehmung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen und autobahnbezogenen Ausnahmegenehmigungen nach der StVO auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist die Annahme, dass dieselbe Anzahl an Beschäftigten, die bisher diese Aufgaben bei den Ländern ausgeübt haben, künftig auch bei der Gesellschaft benötigt wird. Die Gesellschaft soll diese Aufgaben ausführen und dafür auf Grund von § 6 InfrGG mit erforderlichen hoheitlichen Befugnissen beliehen werden. Das Fernstraßen-Bundesamt wird die Rechts- und Fachaufsicht über die Gesellschaft wahrnehmen, soweit diese aufgrund des § 6 InfrGG mit hoheitlichen Befugnissen beliehen ist (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrBAG, der am 1. Januar 2021 in Kraft tritt).

Zur Abschätzung der Anzahl der für die Aufgabenerfüllung benötigten Beschäftigten wurden gemeldete Daten aus Abfragen bei den Ländern zum Stellenplan ihrer Bundesfernstraßenverwaltung ausgewertet. Auf dieser Basis wurden für die in Rede stehenden Aufgaben derzeit rund 100 Beschäftigte bei den Ländern ermittelt.

Beim Fernstraßen-Bundesamt, einer nachgeordneten Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, entstehen durch die Wahrnehmung der Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes in Bezug auf die mit dieser Verordnung zu übertragenen Aufgaben nach derzeitigen Schätzungen Personalkosten in Höhe von rund 157.380 Euro jährlich. Grundlage dafür bilden die Überlegungen bezüglich der Anzahl der für die Rechts- und Fachaufsicht eingesetzten Vollzeitäquivalente (VZÄ). Auf Grundlage einer Personalbedarfsermittlung (Stand: 31. Januar 2020), welche Grundlage der Haushaltsplanung für das Jahr 2021 ist, wurden für diese Aufgaben 1,93 VZÄ geschätzt. Dies ergibt nachfolgende Annahme:

Anzahl VZÄ für Rechts- und Fachaufsicht:

- Entwicklung von Vorgaben, Stellungnahmen und ggf. Vor-Ort-Prüfungen bei der Wahrnehmung der Fach- und Rechtsaufsicht bei straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben der Autobahn GmbH des Bundes: 0,5 VZÄ (davon 50 % hD und 50 % gD) + 0,02 Führungs- und Leitungsaufgabe (100 % hD) und
- Durchführung von Aufgaben der Widerspruchsbehörde gemäß § 73 VwGO und Durchführung von Beschwerdeverfahren bei straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben der Autobahn GmbH des Bundes: 1,375 VZÄ (davon 25 % hD und 75 % gD) + 0,04 VZÄ Führungs- und Leitungsaufgabe (100 % hD).

Demnach ergeben sich 1,28 VZÄ für den gehobenen Dienst und 0,65 VZÄ für den höheren Dienst.

Personentag in Stunden: 8.

Arbeitstage im Jahr: 200.

Lohnkosten Verwaltung Bund für den gehobenen Dienst: 43,40 Euro/Stunde.

Lohnkosten Verwaltung Bund für den höheren Dienst: 65,40 Euro/Stunde.

Haushaltsausgaben pro Jahr beim FBA für diese Aufgabe: 157.378,40 Euro.

Auf der Grundlage des BMF-Schreibens vom 12. April 2019 (GZ II A 3 – H 1012-10/07/0001:014 DOK 2018/0269715), welches das Berechnungsschema für Personal- und Sachkosten im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen mit den Durchschnittswerten des Jahres 2018 beinhaltet, wurden für die durchschnittlichen Personaleinzelkosten je Beschäftigten bei der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des InfrGG rund 68.955 Euro (Personalvollkosten) angesetzt.

Der Tarifvertrag für die Autobahn GmbH des Bundes lehnt sich an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst Bund an, daher wurden die Personalvollkosten des Bundes zugrunde gelegt. Die exakte Eingruppierung der künftigen Beschäftigten ist derzeit noch nicht bekannt, so dass für die Abschätzung der jährlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand die vorgenannten durchschnittlichen Personaleinzelkosten je Beschäftigtem zugrunde gelegt werden.

Für den unterstellten Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Änderungen in der StVO im Jahr 2021 wurden diese Personalkosten mit einer jährlichen Steigerungsrate von 2,5 % hochgerechnet.

Somit ergeben sich folgende Annahmen:

100 Beschäftigte x 72.445,85 Euro (68.955 Euro zzgl. Steigerungsrate)
= 7.244.585 Euro (rd. 7,2 Mio. Euro).

Zu Sacheinzelkosten zum 1. Januar 2021 pro Beschäftigten (Basisjahr 2018): Grundlage der Kostenannahmen war das BMF-Schreiben vom 12. April 2019 (GZ II A 3 – H 1012-10/07/0001:014 DOK 2018/0269715), welches das Berechnungsschema für Personal- und Sachkosten im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen mit den Durchschnittswerten des Jahres 2018 beinhaltet. Danach wurden sächliche Verwaltungsausgaben i. H. v. 3.300 Euro (Geschäftsbedarf 2.950 Euro, Aus- und Fortbildung 350 Euro) zuzüglich Kosten für Büroräume i. H. v. 8.500 Euro angesetzt. Dieser Wert wurde mit einer Preissteigerungsrate entsprechend dem vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verbraucherpreisindex für Dezember 2019 in Deutschland von 1,5 % p. a. ab dem Jahr 2020 fortgeschrieben.

Somit ergeben sich folgende Annahmen:

100 Beschäftigte (11.800 Euro zzgl. Preisindex = rd. 12.156,66 Euro)
= 1.215.666 Euro (rd. 1,22 Mio. Euro).

Für Gemeinkosten wurden ebenfalls auf Grundlage des o. g. BMF-Schreibens Zuschlagsätze auf die Personaleinzel- und Sacheinzelkosten von 28,1 % angesetzt. Es wird angenommen, dass die Gemeinkosten bei der Autobahn GmbH des Bundes in vergleichbarer Größenordnung anfallen werden.

7.244.585 Euro Personaleinzelkosten zzgl. 28,1 % = 9.280.313,36 Euro (rund 9,3 Mio. Euro).

1.215.666 Euro Sacheinzelkosten zzgl. 28,1 % = 1.557.267,51 Euro (rund 1,6 Mio. Euro).

Somit ergeben sich nachfolgende Haushaltsausgaben:

Einrichtung	Personalaufwand jährlich (rund)	Sachaufwand jährlich (rund)
Fernstraßen-Bundesamt	158.000 €	0 €
Die Autobahn GmbH des Bundes	9.300.000 €	1.600.000 €
Summe	9.458.000 €	1.600.000 €
Gesamt	11.058.000 €	

Für eine beispielhafte, fallweise Vergleichsberechnung wird auf die Ausführungen unter Nummer 4.3 Buchst. a (Erfüllungsaufwand des Bundes) verwiesen. Die dort vorgenommene Hochrechnung ist wegen der nicht vorab abschätzbaren Schwankungen keine belastbare Grundlage, sondern kann nur als ein Anhaltspunkt dienen. Demnach wird der höhere Ansatz für die Haushaltsauswirkungen herangezogen.

Etwaige Einnahmen, die dem Bund künftig durch die Wahrnehmung der Aufgaben entstehen können (z. B. Verwaltungsgebühren), können der Höhe nach nicht belastbar beziffert werden, da es sich um anlassbezogene Anträge handeln wird, ohne zuvor die Häufigkeit und Zahl der Betroffenen feststellen zu können. Etwaige Einnahmen des Bundes werden finanziell dem Einzelplan 12 zufließen.

Länder und Kommunen

Die Haushaltsausgaben der Länder und Kommunen ohne Erfüllungsaufwand sind derzeit nicht belastbar abschätzbar. Wenn Beschäftigte von Ländern oder Kommunen im Einzel-

fall künftig zur Ausführung der in dieser Verordnung enthaltenen Aufgaben im Einzelfall zum Fernstraßen-Bundesamt oder zur Gesellschaft privaten Rechts nach dem InfrGG wechseln, werden entsprechend finanzielle Entlastungen bei Ländern oder Kommunen eintreten.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit der Änderung der Zuständigkeit für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung und der daraus resultierenden Zusammenarbeit von Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden beim Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen unter einheitlicher behördlicher Leitung, die die straßenbaurechtlichen und die straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Befugnissen für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung bündelt, verringert sich auch der Abstimmungsbedarf der Unternehmen, die eine verkehrsrechtliche Anordnung benötigen (z. B. Unternehmen der Bau- oder Transportwirtschaft). Der Erfüllungsaufwand in Form einer Entlastung ist im Einzelfall geringfügig.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand des Bundes

Der Erfüllungsaufwand des Bundes für die Vorbereitung der Übertragung der Befugnisse für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen und autobahnbezogenen Ausnahmegenehmigungen auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (Artikel 1 Nr. 1 bis 3) wird auf jährlich insgesamt rund 2,4 Mio. Euro geschätzt. Zu den in Artikel 1 Nr. 1 genannten Aufgaben gibt es bisher zwischen den Ländern und dem Militär kaum derartige Vereinbarungen zum Militärverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass es auch zukünftig kaum derartige Vereinbarungen geben wird, so dass aus dieser Aufgabe für den Bund allenfalls nur geringfügiger Aufwand entsteht.

Dieser Schätzung liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Von den für die Aufgaben bisher zuständigen Ländern liegen hierzu keine belastbaren Statistiken vor. Beispielhaft liegen aus einem Land Fallzahlen für das Jahr 2019 vor, die im Rahmen einer Vergleichsberechnung, wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, auf das bundesweite Autobahnnetz hochgerechnet wurden, um daraus den entsprechenden Personalaufwand zu ermitteln. Da es sich bei den Regelungsinhalten um anlassbezogene Vorgaben handelt, ohne zuvor die Häufigkeit und Zahl der Betroffenen feststellen zu können, erfolgt eine Orientierung an vergleichbaren Tätigkeiten. Für den Erlass einer Erlaubnis für den Großraum- und Schwerverkehr gemäß der StVO sieht die Datenbank des Statistischen Bundesamtes (WebSKM) einen Personalaufwand der Verwaltung im Einzelfall von 4 Stunden vor. Dieser Wert wird nachfolgend für die vergleichbare Tätigkeit der Erteilung einer autobahnbezogenen Ausnahmegenehmigung herangezogen. Bezüglich der Erstellung einer verkehrsrechtlichen Anordnung ist der Prüfungsaufwand (Prüfung von verkehrsführungs-/Markierungsplänen usw.) nach hiesiger Schätzung wegen der deutlich höheren Komplexität doppelt so hoch, wie für den Erlass einer Erlaubnis für den Großraum- und Schwerverkehr, so dass hierfür ein Personalaufwand von 8 Stunden herangezogen wurde.

Fallzahlen aus einem Land für das Jahr 2019	
Erstellung von verkehrsrechtlichen Anordnungen (Nr. 1 + Nr. 2 - § 44a Abs. 1, § 45 Abs. 11 StVO)	535
Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen/ Ausnahmegenehmigungen (Nr. 1 + Nr. 3 - § 44a Abs. 1, § 46 Abs. 2a StVO)	378
Streckenlänge BAB in km	1231,4
Hochrechnung der Fallzahlen auf Gesamtstrecke BAB	
Gesamtstrecke BAB in km	12.993
Erstellung von verkehrsrechtlichen Anordnungen (Nr. 1 + Nr. 2 - § 44a Abs. 1, § 45 Abs. 11 StVO)	5.645
Bearbeitungszeit gesamt in Stunden	45160

Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen/Ausnahmegenehmigungen (Nr. 1 + Nr. 3 - § 44a Abs. 1, § 46 Abs. 2a StVO)	3.988
Bearbeitungszeit gesamt in Stunden	15954
Berechnung Personalkosten	
durchschnittliche Lohnkosten Bund pro Stunde gem. Leitfaden Erfüllungsaufwand	38,80 €
Erstellung von verkehrsrechtlichen Anordnungen (Nr. 1 + Nr. 2 - § 44a Abs. 1, § 45 Abs. 11 StVO)	1.752.208,50 €
Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen/Ausnahmegenehmigungen (Nr. 1 + Nr. 3 - § 44a Abs. 1, § 46 Abs. 2a StVO)	619.004,50 €
Summe	2.371.213,00 €

Der Übergang der in dieser Verordnung genannten Aufgaben von den Straßenverkehrsbehörden der Länder auf das Fernstraßen-Bundesamt und dann kraft Beleihung auf die aufgrund des InfrGG errichtete Gesellschaft privaten Rechts erfolgt anlässlich der Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen, die in Artikel 90, 143e des Grundgesetzes und Artikel 13 bis 22 des Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141 ff.) geregelt ist. Mit der Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt und die aufgrund des InfrGG beliehenen Gesellschaft privaten Rechts werden neben den straßenbaulichen Aufgaben für die Bundesautobahnen weitere Aufgaben auf den Bund übertragen. Für den Übergang der weiteren Aufgaben und der damit in Zusammenhang stehenden angenommenen Anzahl von geschätzten zusätzlichen 100 Beschäftigten (siehe oben) wird unter Berücksichtigung möglicher Effizienzen innerhalb des Transformationsprozesses für die Reform der Auftragsverwaltung ein Zuschlag von 1 % auf den bisher geschätzten Aufwand in der Transformationsphase im Jahr 2020 von 17 Mio. Euro angenommen (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 14.

Dezember 2016, BR-Drs. 814/16, Seite 69), der sich einmalig auf 170.000 Euro beläuft. Die Annahme beruht darauf, dass in 2020 geringfügiger Mehraufwand für den Übergang der straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben angesetzt wird, der auf den bereits laufenden Arbeiten in der Transformationsphase für die Straßenbauverwaltung aufbauen wird. Die mit der Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Gesellschaft geschätzten Ausgaben umfassen im Wesentlichen die Vorbereitung der Organisation und der IT-Strukturen sowie ggf. der Aus- und Fortbildung bzw. Einweisung in die Prozessabläufe der zusätzlichen Beschäftigten innerhalb der Gesellschaft und der Kommunikation mit dem Fernstraßen-Bundesamt (Aufsichtsbehörde gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrBAG).

Der Erfüllungsaufwand beläuft sich damit jährlich auf insgesamt 2.371.213 Euro (rund 2,4 Mio. Euro) und einmalig in 2020 auf 170.000 Euro. Der Aufwand in 2020 kann aus den veranschlagten Haushaltsmitteln abgedeckt werden.

b) Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Ein möglicher Erfüllungsaufwand der Länder für die Vorbereitung der Übertragung der Aufgaben aus der künftigen Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen und autobahnbezogenen Ausnahmegenehmigungen auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Weiterübertragung auf die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts lässt sich für den Bund nicht vollständig abschätzen. Die Verwaltung ist Länderaufgabe und unterschiedlich organisiert. Je nachdem kann der entsprechende Aufwand variieren. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Übertragung der Aufgaben auf den Bund zudem eine jährliche Entlastung der Länder in voraussichtlich annähernd vergleichbarer Größenordnung (rund 2,4 Mio. Euro) erfolgt.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen oder demografischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen. Auswirkungen auf Regelungen für Verbraucher sind nicht vorgesehen.

VI. Befristung; Evaluierung

Im Rahmen der Evaluierung der Gesetze zur Errichtung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen und zur Errichtung des Fernstraßen-Bundesamtes sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten (d. h. bis 2025) durch die Bundesregierung dahingehend, ob die mit den Regelungen verfolgten Ziele erreicht wurden, wird auch die Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeit für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung evaluiert werden. Als Indikator für die Zielerreichung werden der personelle Aufwand und der etwaige zeitliche Aufwand für verbleibenden Abstimmungsbedarf mit den Straßenverkehrsbehörden der Länder herangezogen. Die Analyse der Ablauforganisation und die Zusammenarbeit innerhalb der Bundesverwaltung werden weitere Indikatoren sein, um die Einhaltung des angestrebten Ziels der Vereinfachung zu überprüfen. Als Datengrundlage soll der personelle und zeitliche Aufwand aus derzeit noch nicht gebündelten Zuständigkeiten im Vergleich zur zukünftigen Aufgabenwahrnehmung der Evaluierung zu Grunde gelegt werden. Weitere Datengrundlagen zur Überprüfung der vorgenannten weiteren Indikatoren werden noch beschafft werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

(Einfügung § 44a StVO)

Die Einfügung des neuen § 44a Absatzes 1 füllt die Ermächtigung in § 4 Absatz 1 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) aus, dem Fernstraßen-Bundesamt Aufgaben zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßen-

verkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zu übertragen und dabei den Übergang laufender Verfahren auf das Fernstraßen-Bundesamt zu regeln. Die Verordnungsermächtigung wurde durch eine Änderung des FStrBAG konkretisiert (siehe Achstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 29. Juni 2020, BGBl. I S. 1528). Die Zuständigkeit wird jedoch nur insoweit übertragen, dass das Fernstraßen-Bundesamt für verkehrsrechtliche Anordnungen auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung, etwa die Anordnung von Verkehrszeichen, sowie nach § 44a Absatz 2 - abweichend von § 44 Absatz 4 - für den Abschluss von Vereinbarungen nach § 35 Absatz 3 und 5 zuständig ist. Ausgenommen sind Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3, da diese Maßnahmen unmittelbar dem Schutz der Anwohner im Umfeld der jeweiligen Straße dienen. Hierfür soll die jeweilige Landesbehörde zuständig bleiben, um den örtlichen Besonderheiten bestmöglich Rechnung tragen zu können. Die weitere Ausnahme für Anordnungen auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 ist zudem erforderlich, um eine einheitliche Zuständigkeit für Maßnahmen zur Luftreinhaltung sicherzustellen. Weitergehende Zuständigkeiten, wie das Erteilen von Erlaubnissen und Ausnahme genehmigungen, sind davon im Wesentlichen unberührt und verbleiben im Regelfall bei den Ländern. Dies erfolgt, damit die Zuständigkeit für Erlaubnisse und Ausnahme genehmigungen nicht zu Lasten von Bürgern und Wirtschaft je nach betroffener Straße auseinanderfällt. Für den Antragsteller wäre es ansonsten – insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bei Bundesstraßen – nur schwer nachvollziehbar, wann er sich für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. Ausnahme genehmigung an eine Landesbehörde und wann an eine Bundesbehörde richten müsste. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Erlaubnisse und Ausnahme genehmigungen, die erkennbar einen reinen Autobahnbezug haben, namentlich Ausnahmen von den Verboten des § 18 Absatz 1, 2, 8, 9 und 10 Satz 1 sowie § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2, Ausnahmen von Zeichen 448.1 (Autohof, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO, laufende Nummer 58) sowie Ausnahmen gemäß § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 StVO. Da diese Zuständigkeiten in § 46 Absatz 2a geregelt sind, bleibt dieser unberührt. Auch Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 für Veranstaltungen – wie z. B. Dreharbeiten –, die ausschließlich auf Autobahnen in der Baulast des Bundes (einschließlich der Nebenbetriebe) oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung stattfinden, werden künftig durch

den Bund erteilt. Zudem geht die Zuständigkeit für Vereinbarungen über die übermäßige Straßenbenutzung durch den Militärverkehr nach § 35 Absatz 3 und 5 für den Bereich der Autobahnen in der Baulast des Bundes und der Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf den Bund über (siehe § 44a Absatz 2).

Verfassungsrechtliche Grundlage für diese Aufgabenübertragung ist Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG, wonach für den Bund die Möglichkeit besteht, für Angelegenheiten, für die dem Bund die Gesetzgebung zusteht, selbständige Bundesoberbehörden zu errichten. Der Bund kann dort, wo für den Vollzug des Bundesrechts nach Artikel 83 GG an sich die Länder zuständig wären, und für Materien, für die der Bund die Gesetzgebungskompetenz hat - hier: Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG „Straßenverkehr“ -, nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG durch Gesetz eigene Verwaltungszuständigkeiten begründen. Der Gesetzgeber hat den übertragbaren straßenverkehrsrechtlichen Aufgabenbereich in § 4 Absatz 1 Satz 2 bis 4 FStrBAG festgelegt. Für die Errichtung des Fernstraßen-Bundesamtes besteht ebenfalls eine gesetzliche Grundlage (siehe § 1 FStrBAG). Einzelheiten der Aufgabenübertragung nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG können nach der Rechtsprechung (vgl. BVerfG, Beschluss vom 3. März 2004 – 1 BvF 3/92, BVerfGE 110, 33, 50) im Rahmen einer Rechtsverordnung ausgeführt werden, wenn die Aufgabenzuweisung an sich in einem Parlamentsgesetz angelegt ist. Diese Vorgaben umsetzend, werden auf der Grundlage der §§ 1 und 4 Absatz 1 Satz 2 bis 4 FStrBAG in dieser Rechtsverordnung die Einzelheiten der straßenverkehrsrechtlichen Aufgabenzuweisung geregelt.

Aus dem Begriff der selbständigen Bundesoberbehörde ergibt sich nach der Rechtsprechung (vgl. BVerfG, Urteil vom 24. Juli 1962 - 2 BvF 4/61, BVerfGE 14, 197, 221), dass sie nur für Aufgaben errichtet werden kann, die der Sache nach für das ganze Bundesgebiet von einer Oberbehörde ohne Mittel- und Unterbau und ohne Inanspruchnahme von Verwaltungsbehörden der Länder – außer für Fälle der reinen Amtshilfe – wahrgenommen werden können. Das Fernstraßen-Bundesamt ist eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und nimmt seine Aufgaben zentral ohne eigenen Verwaltungsunterbau wahr. Das Fernstraßen-Bundesamt hat neben seinem Hauptsitz in Leipzig weitere Standorte in Hannover, Bonn und Gießen, die aber keine selbständigen Organisationseinheiten sind und auch nicht die Qualität von Mittel- oder Unterbehörden haben.

Dem Bund steht es grundsätzlich offen, auch die Straßenverkehrsverwaltung nach Maßgabe des Artikels 87 Absatz 3 Satz 1 GG für einen hinreichend abgegrenzten Bereich an sich zu ziehen, wobei eine klare Abgrenzung zu den Verwaltungszuständigkeiten der Länder erfolgen muss. Die in dieser Rechtsverordnung genannten Aufgaben und Befugnisse sind klar abgegrenzt und definiert. Sie eignen sich für eine zentrale Erledigung für das ganze Bundesgebiet. Durch die Übertragung soll eine möglichst homogene Verkehrsführung auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und den Bundesstraßen in Bundesverwaltungen durch eine bundeseinheitliche Auslegung und Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben erreicht werden. In diesem Umfang werden die Straßenverkehrsbehörden der Länder von den entsprechenden straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben entlastet. Demnach liegen getrennte Zuständigkeiten vor, da die Aufgaben, die auf das Fernstraßen-Bundesamt übergehen und weiter auf die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts übertragen werden sollen, klar von denen der Straßenverkehrsbehörden der Länder abgegrenzt sind. Es kommt nicht zu einer gemeinsamen Wahrnehmung spezifischer Befugnisse durch Bund und Länder; die Verwaltungszuständigkeiten werden vielmehr eindeutig zugeordnet.

Nach § 4 Absatz 2 FStrBAG kann in dieser Rechtsverordnung vorgesehen werden, dass Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes der aufgrund des InfrGG beliehenen Gesellschaft privaten Rechts weiter übertragen werden (siehe § 44a Absatz 3). Beliehene sind als Teil der mittelbaren Bundesverwaltung keine bundeseigenen Mittel- oder Unterbehörden. Die Einbindung der aufgrund des InfrGG beliehenen Gesellschaft privaten Rechts und die Aufgabenübertragung auf diese führen nicht zur Etablierung eines eigenen Verwaltungsunterbaus des Fernstraßen-Bundesamtes. Die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts ist gegenüber dem Fernstraßen-Bundesamt organisatorisch eigenständig. Das Fernstraßen-Bundesamt verfügt trotz seiner Funktion als Aufsichtsbehörde gegenüber der Gesellschaft privaten Rechts, soweit diese aufgrund des § 6 InfrGG mit der Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben beliehen ist (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrBAG), über keinen so weitreichenden Zugriff auf die Gesellschaft privaten Rechts, aus dem deren Einordnung in die hierarchische Behördenstruktur des Fernstraßen-Bundesamtes resultieren würde. Die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts wird die ihr durch diese Rechtsverordnung weiter übertragenen straßenverkehrsrechtlichen Befugnis-

sen zentral und bundesweit wahrnehmen. Einer zentralen Aufgabenwahrnehmung steht die Einbindung von zehn im Bundesgebiet verteilten unselbständigen Niederlassungen der Gesellschaft privaten Rechts sowie von weiteren Untergliederungen (wie Außenstellen, Autobahnmeistereien und Verkehrsleitzentralen) nicht entgegen. Als räumlich ausgelagerte Stellen operieren unselbstständige Niederlassungen und deren weitere Untergliederungen im Namen und unter der Firma der Hauptstelle und besitzen daher keine Selbständigkeit gegenüber der Zentrale der Gesellschaft privaten Rechts. Um dem Publizitätserfordernis Rechnung zu tragen, soll die Übertragung im Bundesanzeiger bekannt gemacht werden. Dadurch wird allen Betroffenen die Kenntnisnahme ermöglicht.

Die örtlich zuständige Behörde bei Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen bestimmt sich weiterhin nach § 47. In den Fällen des § 47 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 7 und 8 ist die Landesbehörde zuständig, in deren Bezirk sich der betreffende Autobahn- oder Bundesstraßenabschnitt befindet. Die Geltung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen der zuständigen Landesbehörde erstreckt sich nach § 46 Absatz 4 weiterhin grundsätzlich auf den gesamten Geltungsbereich der StVO und damit auch auf die Bundesautobahnen und Bundesstraßen, sofern nicht ein anderer Geltungsbereich bestimmt wird.

Die Zuständigkeit der Polizei bleibt von der Regelung in § 44a Absatz 1 ausdrücklich unberührt. Die Polizei kann damit auch auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung weiterhin wie bisher auf allen übrigen öffentlichen Straßen tätig werden. Die polizeilichen Zuständigkeiten bestehen insbesondere bei Gefahr in Verzug (§ 44 Absatz 2 in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 44 Absatz 2 StVO), der Durchführung von Verkehrskontrollen (§ 36 Absatz 5) sowie der Durchführung der Transportbegleitung von Großraum- und Schwertransporten (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 StVO). Damit sind die polizeilichen Aufgaben klar von den Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamts oder der aufgrund des InfrGG beliehenen Gesellschaft privaten Rechts abgetrennt, so dass Bürger eindeutig erkennen können, welche Stelle jeweils handelt. Die Zeichen und Weisungen der Polizei sind damit auch hier stets zu befolgen (§ 36 Absatz 1).

Bisher sind Straßenverkehrsbehörden die nach Landesrecht für die Ausführung der StVO zuständigen Behörden. Das Fernstraßen-Bundesamt nimmt im Umfang der Aufgabenüber-

tragung straßenverkehrsrechtliche Aufgaben wahr. Daher soll das Fernstraßen-Bundesamt auch begrifflich Straßenverkehrsbehörde werden. Soweit das Fernstraßen-Bundesamt nach § 44a Absatz 3 seine Aufgaben auf die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts überträgt, ist dementsprechend diese Gesellschaft Straßenverkehrsbehörde.

Die mit dieser Verordnung erfolgenden Zuständigkeitsänderungen werden sich auch in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) niederschlagen. Diese wird im Anschluss an die Verkündung dieser Verordnung angepasst werden. Unter anderem soll auch die Zuständigkeit für Verkehrsschauen und Unfallkommissionen für die betroffenen Straßen auf den Bund übergehen.

Zu Nummer 2

(Anfügung § 45 Absatz 11)

Das Fernstraßen-Bundesamt ist für den Bereich der Autobahnen in der Baulast des Bundes und der Bundesstraßen in Bundesverwaltung Straßenverkehrsbehörde und kann verkehrsrechtliche Anordnungen treffen. Daher sind die betreffenden Befugnisse in § 45, soweit sie für den Verkehr auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung erforderlich sind (Satz 1), mit Ausnahme der Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (Satz 2) für das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts anwendbar. Die Vorschriften in Absatz 2 Satz 2 und 3 richten sich an die Bahnunternehmen, sind daher ebenso wenig in die Verweisung aufzunehmen wie Absatz 6, der für Bauunternehmen gilt und Absatz 7a, der nur für die Besatzung der dort genannten Fahrzeuge anwendbar ist. Absatz 5 Satz 2 wird in Verbindung mit Satz 1 aufgenommen, damit auch für die vom Fernstraßen-Bundesamt oder der beliehenen Gesellschaft privaten Rechts angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen die Verpflichtung nach Satz 1 gilt. Satz 1 gilt im Übrigen bereits unmittelbar, da Baulastträger der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Bund ist. Ebenfalls ausgenommen von der Verweisung ist Absatz 9 Satz 5, da es auf den vollständig von der Erhebung der Maut umfassten Bundesautobahnen und Bundesstraßen nicht zu Mautausweichverkehr kommen kann. Umfasst sind dagegen auch die die Straßenbaubehörden betreffenden Vorschriften, da das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts nicht unter die Definition der

Straßenbaubehörde in § 45 Absatz 2 fallen, gleichwohl ab dem 1. Januar 2021 jedoch für die genannten Straßen gemäß § 4 FStrG straßenbaubehördliche Zuständigkeiten ausüben werden.

Zu Nummer 3

(Änderung § 46 StVO)

a) Änderung § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVO

Durch die Einfügung von § 46 Absatz 2a geht die Zuständigkeit für diese Ausnahmegenehmigungen für den Bereich der Bundesautobahnen auf den Bund über (dort in Satz 1 Nummer 3). Die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder verbleibt für Landesautobahnen sowie für Kraftstraßen. Daher gilt die Zuständigkeit vorbehaltlich der insofern vorrangigen, da spezielleren Vorschrift des Absatzes 2a Satz 1 Nummer 3.

b) Einfügung § 46 Absatz 2a StVO

Die Zuständigkeit für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen nach der StVO verbleibt grundsätzlich bei den Ländern. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar einen reinen Autobahnbezug haben, namentlich Ausnahmen von den Verboten des § 18 Absatz 1, 2, 8, 9 und 10 Satz 1 sowie § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 StVO sowie Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 StVO für Veranstaltungen, die ausschließlich auf Bundesautobahnen stattfinden, Ausnahmen von Zeichen 448.1 (Autohof, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO, laufende Nummer 58) sowie Ausnahmen gemäß § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 StVO. Da bei diesen Sachverhalten keine Bundesstraßen betroffen sind, ist dies auch für Antragsteller klar erkennbar. Hinzu kommt eine Ausnahme von der Regelung, dass ein Autohof nur einmal mit Zeichen 448.1 angekündigt werden darf. Es besteht jedoch kein Anspruch, dass diese Ausnahme gewährt wird, da stets im Einzelfall abzuwägen ist. Bei dieser Ermessensausübung sind ausschließlich verkehrssicherheits- und -ordnungsrechtliche Aspekte maßgeblich, zu denen auch gehört, dass Lkw-Fahrer die Möglichkeit haben, die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten zu können.

Bisher sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vom Verbot des § 18 Absatz 1 zuständig. Aufgrund des reinen Autobahnbezu-

ges geht die Zuständigkeit auf das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft über. Die Zuständigkeit für die Erteilung einer Ausnahme vom Verbot des § 18 Absatz 1 verbleibt aber dann bei den Verwaltungsbehörden der Länder, wenn gleichzeitig eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 oder nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 beantragt wird. Hierdurch wird für ein Verfahren die Zuständigkeit bei einer Behörde konzentriert.

Zur Vermeidung divergierender Entscheidungen wird gemäß Satz 2 geregelt, dass auch bei der Errichtung und Änderung von Anlagen nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts über ein Einvernehmenserfordernis beteiligt werden muss. Da einige Länder in diesem Bereich kein eigenes Genehmigungsverfahren geregelt haben und um folglich nicht auf ein nichtexistentes Verfahren zu verweisen, ist es notwendig klarzustellen, dass in diesem Fall das Fernstraßen-Bundesamt oder die aufgrund des InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts allein entscheidet.

Darüber hinaus gelten wegen des engen Bezugs zu der Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 44a Absatz 1 die Befugnisse in § 46 Absatz 1a auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt entsprechend.

Zu Nummer 4

(Einfügung § 51a StVO)

Der § 51a regelt die Überleitung der laufenden Verfahren sowie die Eintrittsverpflichtung in die Rechte und Pflichten aus den zu diesem Zeitpunkt bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen, die von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder bis zum 31. Dezember 2020 im eigenen Namen im Rahmen der Wahrnehmung der straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben erlassen wurden.

Zu Nummer 5

(Anfügung § 52 Absatz 5 StVO)

Die Anwendungsvorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass erst mit Ablauf des 31. Dezember 2020 die Auftragsverwaltung über die Bundesautobahnen sowie einige Bundesstraßen gemäß Artikel 143e Absatz 1 GG endet und damit korrespondierend auch die Zuständigkeit hinsichtlich verkehrsrechtlicher Anordnungen übergehen soll. Es soll sich unmittelbar aus der Straßenverkehrs-Ordnung ergeben, dass bis zu diesem Zeitpunkt auch auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung noch die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder gilt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.