

06.11.20

Beschluss
des Bundesrates

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A

Der Bundesrat hat in seiner 995. Sitzung am 6. November 2020 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1,

Nummer 2 (§ 44a Absatz 1 Satz 1 und 2,

§ 45 Absatz 11 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 1 ist § 44a Absatz 1 wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 sind die Wörter „und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung“ zu streichen.

bb) Satz 2 ist zu streichen.

b) In Nummer 2 ist § 45 Absatz 11 wie folgt zu fassen:

„(11) Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 1 bis 3, 5 und 6, Absatz 1a, 1b Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie Satz 2 erste Alternative, Absatz 1f, 2 Satz 1 und 4, Absatz 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Absatz 7, 9 Satz 1 bis 3, Satz 4 Nummer 7 und Satz 6 sowie Absatz 10 gelten entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt. Absatz 2 Satz 1 und 4 sowie

Absatz 3, 4 und 7 gelten entsprechend für Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Der Bundesrat hält es für sachgerecht und notwendig, dass die Länder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen hinsichtlich anbaufreier Strecken (Bundesstraßen in Bundesverwaltung) weiterhin aufgrund eigener Zuständigkeit ihrer Straßenverkehrsbehörden erlassen: Lediglich die drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg wären insoweit von der in der Verordnung vorgesehenen Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt betroffen, da die übrigen Länder die Verwaltung für deren Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten weiterhin im Rahmen der Auftragsverwaltung ausüben, wohingegen die Stadtstaaten die Verwaltung der Bundesstraßen (anbaufreien Strecken) an den Bund zurückgegeben haben. Daher würde eine sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes als Straßenverkehrsbehörde für Bundesstraßen in Bundesverwaltung zu einem höheren Abstimmungsbedarf durch vermehrte Schnittstellen bei den Straßenverkehrsbehörden der Stadtstaaten und der beliehenen Autobahn GmbH führen und infolgedessen die Effizienz staatlichen Handelns mindern. Insoweit würden die Ziele der Verordnung konterkariert: Die verbliebenen Bundesstraßen in Bundesverwaltung sind in der Regel vollständig in das Stadtstraßennetz einschließlich seiner zahlreichen und komplexen Lichtsignalanlagen-Schaltungen eingebettet. Die Prüfung des Erfordernisses verkehrsrechtlicher Maßnahmen endet jedoch innerhalb eines Straßenzuges nicht an den Zuständigkeitsgrenzen und erfordert daher einen intensiven Abstimmungsbedarf. Eine entsprechende Aufgabenübertragung würde sich daher negativ auf die Gewährleistung einer kontinuierlichen und nachvollziehbaren straßenverkehrsbehördlichen Regelung auswirken, zum Beispiel bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, Wegweisungen (Zielangaben, Verkehrsführung, Kontinuität etc.) und Radverkehrsführungen. Die vom Ordnungsgeber vorgesehene Aufteilung der Verantwortlichkeit in Bezug auf die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung nach § 45 StVO ist auch für die Bürgerinnen und Bürger weder transparent noch nachvollziehbar. In der Regel wird sich eine entsprechende Bearbeitung allein dadurch verzögern, dass Zuständigkeiten zu klären und gegebenenfalls weitere Abstimmungsprozesse erforderlich sind. Widerspruchsverfahren und Klagen, die sich gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutz- und Verkehrssicherheitsgründen richten, müssten parallel gegen eine Landesbehörde und eine Bundesbehörde beziehungsweise die beliehene Gesellschaft geführt werden. Mit den vorgesehenen Streichungen werden die vorgenannten Problemlagen vermieden. Da diese Änderungen nur die genannten Stadtstaaten betreffen, können die übrigen Länder der Änderung vollständig folgen. Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsbefugnisse des Fernstraßen-Bundesamtes beziehungsweise der Autobahn-GmbH als Straßenbaulastträger und damit in ihrer Funktion als Straßenbaubehörde für die Bundesstraßen in Bundesverwaltung

tung nach § 45 Absatz 2 und 3 StVO bleiben unberührt. Ferner ist die straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen auf Autobahnen insgesamt beim Fernstraßen-Bundesamt beziehungsweise der Autobahn GmbH zu bündeln – einschließlich der Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes. Die Verordnung sieht vor, dass das Fernstraßen-Bundesamt beziehungsweise die beliehene Gesellschaft für alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zuständig sein soll außer für die Lärmschutz-Anordnungen. Es ist – auch aus der Begründung der Verordnung – nicht erkennbar, welche örtlichen oder fachlichen Besonderheiten diese Zuständigkeitsaufteilungen rechtfertigen könnten. Diese Trennung der straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben auf Bundes- und Landesbehörden für ein und dieselbe Straßenart (Autobahn) wirft zudem verfassungsrechtliche Bedenken wegen der Einführung einer Mischverwaltung auf. Die Änderung trägt den grundsätzlichen Intentionen des Verordnungsgebers weiterhin Rechnung, indem sie eine straßenartbezogene Konzentration der Kompetenzen für die Autobahnen vorsieht. Zudem berücksichtigt sie die örtlichen Besonderheiten und daraus resultierende Erfordernisse zur Beibehaltung der Kompetenzen der Straßenverkehrsbehörden der Länder auf den anbaufreien Strecken der Bundesstraßen. Durch die Änderung wird das Ziel einer klaren Regelung und Trennung der Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamtes und der Straßenverkehrsbehörden der Länder erreicht. Für Dritte (Bürgerinnen/Bürger/Antragstellende) sind die Regelungen somit eindeutig nachvollziehbar. Verfassungsrechtliche Bedenken der Verordnung werden ausgeräumt beziehungsweise vermieden.

Zu Buchstabe b:

Als Folgeänderung zu den vorgenannten Änderungen im § 44a Absatz 1 ist auch der Wortlaut des § 45 Absatz 11 im Hinblick auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung und Autobahnen in der Baulast des Bundes anzupassen beziehungsweise einzukürzen. Darüber hinaus sind im dortigen Befugnisverweis als Folgeänderung Streichungen vorzunehmen, da aufgrund der straßenverkehrsbehördlichen Nichtzuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes beziehungsweise der beliebten Gesellschaft für Bundesstraßen in Bundesverwaltung folgende Befugnisse entbehrlich werden:

§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a (Anordnungen zur Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner oder Anordnungen zur Parkraumbewirtschaftung kommen auf Autobahnen nicht zum Tragen),

§ 45 Absatz 8 (die Erhöhungsmöglichkeit für die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach diesem Absatz kommt für Autobahnen nicht zum Tragen; auf ihnen kommen ohnehin §§ 3 Absatz 3, 18 Absatz 5 StVO zur Anwendung),

§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummern 1, 2, 3 und 6 (Nummer 1 (Schutzstreifen für den Radverkehr), Nummer 2 (Fahrradstraßen), Nummer 3 (benutzungspflichtige Radwege oder Radfahrstreifen) und Nummer 6 (Tempo 30 innerorts vor sensiblen Einrichtungen) kommen mangels entsprechender Anordnungsmöglichkeiten des Fernstraßen-Bundesamtes auf Autobahnen nicht zum Tragen).

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b (§ 46 Absatz 2a Satz 5 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b ist § 46 Absatz 2a Satz 5 zu streichen.

Begründung:

§ 46 Absatz 2a Satz 5 StVO verweist auf § 46 Absatz 1a StVO, der allgemeine Ausnahmen unter anderem von Verkehrsbeschränkungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) ermöglicht. Diesbezügliche Ermächtigungsgrundlage ist § 3 Absatz 5 Satz 1 EmoG. Anordnungen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift sieht der Katalog der übertragbaren Aufgaben des § 4 Absatz 1 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes indes nicht vor. Das Fernstraßen-Bundesamt darf entsprechende Ausnahmen folglich nicht allgemein durch Zusatzzeichen zulassen.

Daher ist der in § 46 Absatz 2a Satz 5 StVO enthaltene Verweis, der die entsprechende Geltung des § 46 Absatz 1a StVO auch für das Fernstraßen-Bundesamt statuiert, zu streichen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 3a – neu – (§ 47 Absatz 1 Satz 3,
Satz 4 – neu –,
Absatz 2 Nummer 4,
Nummer 6 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer einzufügen:

„3a. § 47 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung nach § 13 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, in der jeweils geltenden Fassung hat.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Erlaubnis Gebrauch gemacht wird.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung nach § 13 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, in der jeweils geltenden Fassung hat. Befindet sich der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“

bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. nach § 46 Absatz 1 Nummer 7 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird. Im Falle einer flächendeckenden Ausnahmegenehmigung die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung nach § 13 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, in der jeweils geltenden Fassung hat. Die Behörde ist dann auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig, ferner, wenn in ihrem Land von der Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht wird oder wenn dort kein Fahrverbot besteht. Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“ ‘

Begründung:

Die Absicht, dem mancherorts festzustellenden Antragstourismus im Bereich der Großraum- und Schwertransporte entgegenzuwirken, wird begrüßt. Die Änderung trägt einerseits dem gemeinsamen Ziel, den Antragstourismus einzudämmen, Rechnung. Sie entwickelt aber gleichzeitig das bekannte und dem Grunde nach bewährte System zielgerichtet fort. Es wird wie bisher für alle Erlaubnisse am Beginn des Transports festgehalten und weiterhin die Möglichkeit gelassen, an für Zweigniederlassungen zuständigen Behörden Anträge zu stellen.

Die mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 vorgegebenen und zum 1. Januar 2021 in Kraft tretenden Änderungen zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit stellen darauf ab,

1. bei Einzelerlaubnissen, wo die Transporte beginnen oder enden beziehungsweise
2. bei flächendeckenden Erlaubnissen, wo der Transporteur seinen Wohnort oder Sitz hat oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat. Letzteres gilt auch für solche Transportunternehmen, welche über Zweigniederlassungen verfügen.

Dies führt einerseits zu neu zuständigen Behörden und andererseits zu einer Konzentration der Erlaubnisverfahren bei einzelnen Behörden, beispielsweise bei solchen mit einer Grenzübergangsstelle oder einem Hauptsitz von großen Transportunternehmen. Die betroffenen Behörden müssten folgerichtig ihre Verfahren und ihr Personal den neuen Gegebenheiten anpassen. Geschieht dies nicht rechtzeitig bis zum 31. Dezember 2020, wird eine weitere Verzögerung bei der Antragsbearbeitung befürchtet.

Die Änderung greift dies auf. Der Schwerpunkt der Änderung liegt bei den Anforderungen an Zweigniederlassungen. Damit können die Behörden der Länder „Briefkastenniederlassungen“ ausschließen. Abgestellt wird künftig auf den Sitz – und die (echte) Zweigniederlassung – des den Transport durchführenden Unternehmens.

Lediglich bei Ausnahmegenehmigungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot wird wie bisher auch der Wohnort der den Transport durchführenden Person zusätzlich zugelassen. Während Großraum- und Schwertransporte nahezu ausschließlich von darauf spezialisierten Transportunternehmen durchgeführt werden, greift das Sonn- und Feiertagsfahrverbot für jedermann, der einen Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen oder einen Anhänger hinter einem Lastkraftwagen führt.

Zum Begriff der Zweigniederlassung:

Eine Zweigniederlassung ist rechtlich und organisatorisch Teil des Unternehmens der Hauptniederlassung. Nach §§ 13 ff. des Handelsgesetzbuches (HGB) ist eine Zweigniederlassung eine vom Hauptgeschäft räumlich getrennte Niederlassung, die als zusätzlicher, auf Dauer gedachter Mittelpunkt des

Unternehmens geschaffen ist.

Die typischen Merkmale einer Zweigniederlassung:

- Die Zweigniederlassung muss so organisiert sein, dass eine selbständige Teilnahme am Geschäftsverkehr möglich ist, sie muss also bei Wegfall der Hauptniederlassung fortbestehen können.
- Sie erledigt Geschäfte, die typisch für das ganze Unternehmen sind.
- Die Zweigniederlassung muss eine gewisse Selbständigkeit aufweisen, in dem sie eine eigene Leitung mit eigener Dispositionsfreiheit, eine gesonderte Buchführung, eine eigene Bilanzierung und ein eigenes, von der Hauptniederlassung zugewiesenes Geschäftsvermögen hat.

Ein Abstellen des unerwünschten „Antragstourismus“ in der Form, dass sich die Zuständigkeit einer dem Antragsteller „strategisch günstig scheinenden“ Behörde durch die reine Ansiedlung eines Büros zur „Bescheidbeschaffung“ (womöglich reine Briefkastenfirma, ohne eigenes Personal vor Ort) begründen lässt, wird durch die Anforderungen der Errichtung einer „echten“ Zweigniederlassung (im Sinne des HGB) erreicht. Gleichzeitig können große Transportunternehmen mit mehreren (jeweils für sich allein betriebsfähigen) Betriebssitzen = Zweigniederlassungen) weiterhin in den jeweiligen Bezirken Anträge stellen und Leistungen anbieten.

4. Zur Überschrift und zu Artikel 1a – neu – (§ 47 StVO, Inkrafttreten)

Die Verordnung ist wie folgt zu ändern:

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

„Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“

b) Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 1a

Änderung der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Die Vierundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Nummer 16 wird aufgehoben.
2. In Artikel 6 Satz 2 werden die Wörter „Artikel 1 Nummer 16 und Artikel 2 Nummer 2 bis 5 treten“ durch die Wörter „Artikel 2 Nummer 2 bis 5 tritt“ ersetzt.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Überschrift der Verordnung ist aufgrund des neuen Artikels 1a anzupassen.

Zu Buchstabe b:

Ziffer 3 des Beschlusses sieht Änderungen des § 47 StVO zur örtlichen Zuständigkeit für Erlaubnisse und Genehmigungen im Bereich der Großraum- und Schwertransporte vor. Durch diese Änderungen wird die bereits durch Artikel 1 Nummer 16 der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 815) vorgesehene Neuregelung des § 47 StVO, die nach Artikel 6 Satz 2 der genannten Verordnung erst am 1. Januar 2021 in Kraft treten soll, entbehrlich. Artikel 1 Nummer 16 der genannten Verordnung ist daher aufzuheben, Artikel 6 Satz 2 ist zu ändern.

5. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 52 Absatz 4 und 5 StVO)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„ (4) § 23 Absatz 1a ist im Falle der Verwendung eines Funkgerätes erst ab dem 1. Juli 2021 anzuwenden.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

[... weiter wie Regierungsvorlage]‘

Begründung:

Die Benutzung von Funkgeräten, bei denen für die Benutzung während der Fahrt ein Bedienteil aufgenommen oder in der Hand gehalten werden muss, ist seit der Neufassung des § 23 Absatz 1a StVO im Jahr 2017 grundsätzlich unzulässig, war jedoch gemäß § 52 StVO befristet bis zu 30. Juni 2020 im Rahmen einer Übergangsregelung noch erlaubt. Hintergrund dieser Übergangsregelung war, dass die Nutzung von Freisprecheinrichtungen bei den Funkgeräten im

Jahr 2017 noch nicht so ausgeprägt war, wie bei Mobiltelefonen und dass überdies qualitativer Verbesserungsbedarf der entsprechenden technischen Lösungen erkannt wurde. Daher wurde eine Übergangsfrist festgelegt, um die Entwicklung von Freisprecheinrichtungen zu ermöglichen, wobei insbesondere dem Umstand Rechnung getragen werden sollte, dass im Nutzfahrzeugbereich die Kabinengeräusche lauter sind als im Pkw-Bereich.

Aktuell sind jedoch weiterhin noch keine praxistauglichen Freisprecheinrichtungen für Funkgeräte auf dem Markt vorhanden, die eine uneingeschränkte Kommunikation zwischen einzelnen Fahrzeugen ermöglichen. Entsprechende Geräte befinden sich zurzeit noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase. Auf Grund der Corona-Krise hat sich die Herstellung und der mögliche Einbau entsprechender Geräte beziehungsweise Applikationen in Fahrzeugen weiter verzögert.

Somit bestand und besteht für Nutzer von Funkgeräten bislang keine praxistaugliche Möglichkeit, den Anforderungen des § 23 Absatz 1a StVO gerecht werdende Funkgeräte anzuschaffen beziehungsweise vorhandene Funkgeräte entsprechend umzurüsten. Ein Ausweichen auf Mobilfunk kommt aufgrund der hierdurch nicht ohne weiteres gegebenen Möglichkeit von Konferenzschaltungen und einer nicht flächendeckend sichergestellten hinreichenden Netzabdeckung nicht in allen erforderlichen Fällen in Betracht.

Aufgrund der großen Bedeutung der Funktechnik in einer Vielzahl von Fällen (unter anderem für die Kommunikation von Begleitfahrzeugen für Großraum- und Schwertransporte untereinander und mit der Polizei, für den Straßenbediensts unter anderem im Rahmen koordinierter Mäh- oder Schneeräumarbeiten sowie zum Beispiel für Taxen, Busse, Fahrschulen etc.) wird eine Verlängerung der Übergangsregelung als sinnvoll und erforderlich erachtet.

Um genügend Zeit für die Entwicklung und Produktion von Lösungen zur Nutzung von Funkgeräten ohne Aufnahme und Nutzung eines Hand-Bedienteils zu gewähren und eine hinreichende Marktdurchdringung zu ermöglichen, wird eine Verlängerung der Übergangsregelung zumindest um ein Jahr bis zum 30. Juni 2021 als erforderlich angesehen.

Alternative Maßnahmen wie der Verzicht auf eine Ahndung von Verstößen gegen § 23 Absatz 1a StVO bei Nutzung von Funkgeräten in bestimmten Anwendungsfällen im Rahmen des Opportunitätsprinzips sowie die Schaffung von Ausnahmeregelungen auf Länderebene werden nicht als ausreichend erachtet. Durch derartige Maßnahmen kann keine bundesweit einheitliche Handhabung sichergestellt werden, sondern der Umgang mit der bundesweit gleichermaßen vorhandenen Problematik wird in den Ländern unterschiedlich gehandhabt oder gar in das Ermessen einzelner Kontrollorgane gestellt. Dies erscheint nicht sachgerecht, insbesondere da viele Nutzer von Funkgeräten in mehreren Ländern tätig sind. Eine bundeseinheitliche Regelung ist klar vorzugswürdig.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

1. Der Bundesrat stellt fest, dass der Bund beabsichtigt, die straÙenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf BundesstraÙen in Bundesverwaltung auf das FernstraÙen-Bundesamt beziehungsweise die Autobahn GmbH zu übertragen. Entgegen der ursprünglichen Zielsetzung gehen die Aufgaben nicht vollständig über. Es bleiben Schnittstellen zu den zuständigen Landesbehörden, die Abstimmungsprozesse notwendig machen. Daher tritt die personelle Entlastung der Landesbehörden nicht im ursprünglich geplanten Umfang ein.
2. Der Bundesrat geht davon aus, dass das FernstraÙen-Bundesamt im Rahmen seiner Zuständigkeit auch die Verkehrssicherheitsarbeit übernimmt und hierzu Verkehrsschau- und Unfallkommissionen einrichtet.
3. Der Bund wird gebeten, die von ihm bereits angekündigte Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StraÙenverkehrs-Ordnung zeitnah umzusetzen, damit die Zuständigkeit und Kompetenzen der handelnden Behörden wie auch die Abläufe bis zum Zeitpunkt des Aufgabenübergangs geklärt sind und damit die Handlungsfähigkeit der Behörden gewährleistet ist.
4. Der Bundesrat hält es für erforderlich, die noch offenen Fragen zu den zahlreichen Schnittstellen und künftigen Abstimmungsprozessen mit den zuständigen Landesbehörden zeitnah nach der Beschlussfassung im Bundesrat in einer Bund-Länder-Besprechung zu klären.

Begründung:

Mit der nun vorliegenden Zweiten Verordnung zur Änderung der StraÙenverkehrs-Ordnung wurden bereits einige im Rahmen der Länderanhörung oder der Bund-Länder-Besprechung am 26. Juni 2020 seitens der Länder geäußerten Bedenken aufgenommen und korrigiert. So erfolgte beispielsweise die Klarstellung, dass das FernstraÙen-Bundesamt künftig für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen auf Autobahnen zuständige StraÙenverkehrsbehörde ist.

Dennoch tritt die ursprünglich vorgesehene Entlastung der Länder nicht im angekündigten Umfang ein. Beispielsweise geht nur die Zuständigkeit für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen mit reinem Autobahnbezug auf das

Fernstraßen-Bundesamt über. Für alle anderen Erlaubnisse und Ausnahmen bleiben die Landesbehörden zuständig. Der verbleibende Stellenbedarf auf Seiten der Länder geht daher mit hoher Wahrscheinlichkeit über die ursprünglich gemeldeten Vollzeitäquivalente (VZÄ) hinaus.

Weiterer Abstimmungsbedarf entsteht, weil das Fernstraßen-Bundesamt nicht Straßenbaubehörde nach § 45 Absatz 2 StVO wird. Die beabsichtigte und auch in der Drucksache mehrfach angesprochene Bündelungsfunktion straßenbau-licher und straßenverkehrsrechtlicher Zuständigkeiten und Befugnisse wird damit nicht erreicht.

Die vorliegende Reform der Autobahnverwaltung hat auch Auswirkungen auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). So ist etwa die wichtige Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen dort geregelt. Auch diese Aufgabe muss das Fernstraßen-Bundesamt übernehmen. Die bereits angekündigte Reform der VwV muss daher zeitnah nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung erfolgen. Für die Zwischenzeit muss dringend eine Übergangslösung mit den Ländern gefunden werden.

Zur Klärung dieser offenen Fragen sollte zeitnah eine Bund-Länder-Besprechung einberufen werden.