

**03.11.20**

## **Antrag**

**der Länder Berlin, Bremen**

---

### **Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

Punkt 50 der 995. Sitzung des Bundesrates am 6. November 2020

Der Bundesrat möge der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes anstelle der Ziffer 2 der Drucksache 578/1/20 nach Maßgabe folgender Änderung zustimmen:

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 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 beliebigen 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).