

23.10.20**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - U

zu **Punkt ...** der 995. Sitzung des Bundesrates am 6. November 2020

Zweite Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A

Der federführende Verkehrsausschuss

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

(bei
Annahme
entfallen
Ziffer 2
und 3

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 44 Absatz 1a – neu –, Absatz 3b – neu –, Absatz 4 Satz 2 – neu – StVO)

Artikel 1 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. § 44 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„ (1a) Sachlich zuständige Straßenverkehrsbehörde für die nach dieser Verordnung mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist das Fernstraßen-Bundesamt. Das Fernstraßen-Bundesamt kann nach § 4 Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes seine Aufgaben der auf Grund 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 auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts in dem Umfang der erfolgten Aufgabenübertragung. Die Aufgabenübertragung ist im Bundesanzeiger bekanntzugeben.“

b) Nach Absatz 3a wird folgender Absatz 3b eingefügt:

„ (3b) Das Fernstraßen-Bundesamt erteilt die Erlaubnis nach § 29 Absatz 2 und nach § 30 Absatz 2 sowie nach § 29 Absatz 3, wenn die Veranstaltung oder der erlaubnispflichtige Verkehr auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung beginnt. Die Absätze 3 und 3a finden für Autobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung keine Anwendung.“

c) Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„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 Satz 1 die dort genannten Vereinbarungen mit dem Fernstraßen-Bundesamt abgeschlossen.“ ‘

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

2. § 45 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können das Fernstraßen-Bundesamt für Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung sowie die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörden) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Leitmarkierungen lenken.“

- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Die Sätze 2 bis 5 des § 44 Absatz 1a gelten entsprechend.“
- c) Im neuen Satz 4 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt. ‘
- b) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:
„3. § 46 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„ (2) Für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung kann die nach § 44 Absatz 1a zuständige Straßenverkehrsbehörde von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen. Für die sonstigen Straßen sind hierzu die zuständigen obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen berechtigt. Vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot (§ 30 Absatz 3) können sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit darüber hinaus für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken Ausnahmen zulassen, soweit diese aufgrund unterschiedlicher Feiertagsregelung in den Ländern (§ 30 Absatz 4) notwendig werden. Erstrecken sich die Auswirkungen der Ausnahme über ein Land hinaus und ist eine einheitliche Entscheidung notwendig, ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuständig; die Ausnahme erlässt dieses Bundesministerium durch Verordnung.“ ‘
- c) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer einzufügen:
„3a. § 47 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
„§ 44 Absatz 3b Satz 1 ist auf die Sätze 1 bis 3 entsprechend anzuwenden.“
b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
„1. nach § 46 Absatz 1 Nummer 2 für eine Ausnahme von § 18 Absatz 1, soweit Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) als Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung des Bundes geführt werden, betroffen sind, die Straßenver-

kehrsbefehl, in deren Bezirk auf die Kraftfahrstraße eingefahren werden soll. Wird jedoch eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 oder eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 erteilt, ist die Verwaltungsbehörde zuständig, die diese Verfügung erlässt. Im Übrigen gilt § 44 Absatz 1a StVO;“

bb) Der Nummer 8 werden folgende Wörter angefügt:

„; für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung gilt § 44 Absatz 1a, ohne dass es auf den Bezirk der Gebrauchmachung der Ausnahmegenehmigung ankommt.“

d) In Nummer 5 ist § 52 Absatz 5 wie folgt zu fassen:

„ (5) § 44 Absätze 1a und 3b, § 44 Absatz 4 Satz 2 sowie die Änderungen des § 45 Absatz 2 Satz 1, 2, § 46 Absatz 2 und § 47 Absatz 1 Satz 4, Absatz 2 Nummern 1, 8 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.“

Begründung:

Die vorgesehene Übertragung der straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen für Bundesautobahnen (sowie für Bundesstraßen in Bundesverwaltung) auf den Bund (Fernstraßen-Bundesamt mit weiterer Übertragungsmöglichkeit auf die Autobahn GmbH des Bundes) ist dem Grunde nach sachgerecht. Im Sinne eines ganzheitlichen, verkehrsteilnehmerorientierten Ansatzes hat sich die organisatorische Bündelung von Straßenbaulasträger, Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde (insbesondere auf dem Gebiet der intelligenten Verkehrssteuerung und des Arbeitsstellenmanagements) „unter einem Dach“ bewährt und sollte deshalb folgerichtig auch beim Übergang der Autobahnaufgaben auf den Bund beibehalten werden.

Allerdings ist es weder zielführend noch rechtlich zulässig, die Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO für Bundesautobahnen auf den Bund nur teilweise zu übertragen und unter anderem die Zuständigkeit für lärmschutzbedingte Anordnungen hiervon auszunehmen sowie die Erteilung von bestimmten Ausnahmen auf Bundesautobahnen bei den Ländern zu belassen. Das verfassungsrechtliche Verbot der Mischverwaltung gebietet es, die straßenverkehrsrechtliche Zuständigkeit für Bundesauto-

bahnen nur einem Rechtsträger (Bund oder Land) zuzuordnen. Daher ist es rechtlich nicht zulässig, die Anordnungszuständigkeit nur teilweise zu übertragen. Würde zudem die Regelung des § 46 Absatz 2a StVO n. F. in Kraft treten, wären die Länder für die Erteilung von bestimmten Ausnahmen auf Bundesautobahnen zuständig, obwohl die eigentliche Kernaufgabe des Erlasses von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO für Bundesautobahnen beim Bund liegt. Die Aufgabe der Regelung des Verkehrs auf Bundesautobahnen wäre damit unzulässiger Weise auf zwei Rechtsträger übertragen. Auch in praktischer Hinsicht wäre diese Aufteilung überaus problematisch, da die Ausnahmegenehmigungspraxis der Länder in die straßenverkehrsrechtliche Kernkompetenz des Bundes für Bundesautobahnen eingreifen könnte (Gefahr der Aushöhlung). Zumindest sind unerwünschte Schnittstellen beziehungsweise Reibungsverluste bei der Erteilung von Ausnahmen für Bundesautobahnen zu erwarten, die zu einer Beeinträchtigung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses bei der Regelung des Verkehrs auf Bundesautobahnen führen kann.

Aufgrund des verfassungsrechtlichen Trennungsprinzips und aus Praktikabilitätsgründen sollte die straßenverkehrsrechtliche Zuständigkeit für Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung nur dem Bund als alleinigen Rechtsträger durch Einfügung eines entsprechenden Absatzes 1a in § 44 StVO übertragen werden.

Die jeweilige Streichung von § 45 Absatz 11 StVO und § 46 Absatz 2a StVO sowie die Anpassung von § 51a und § 52 Absatz 5 StVO sind Folgeänderungen zu § 44 Absatz 1a StVO. Hiervon ausgehend bleibt § 44 Absatz 2 StVO auch ohne klarstellende Regelung der polizeilichen Zuständigkeit anwendbar.

Da § 44 Absatz 1a StVO ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung bestimmt (sachliche Zuständigkeit), bedarf es einer ergänzenden klarstellenden Regelung in § 45 Absatz 2 StVO, welche Bundesbehörde die zuständige Baubehörde für die vorgenannten Straßen ist.

Aufgrund der vorgenommenen Änderungen waren ebenfalls diverse Zuständigkeitsregelungen etwa in Bezug auf die bislang geregelte Zuständigkeit der Landesbehörden für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen zu ergänzen beziehungsweise zu modifizieren.

(entfällt bei Annahme von Ziffer 1)

2. Hilfsempfehlung zu Ziffer 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, 2, 5 und Satz 2 erste Alternative, Absatz 1f, Absatz 1g, Absatz 2 Satz 1 und 4, Absatz 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Absatz 7, 9 Satz 1 bis 4 und Satz 6 sowie Absatz 10 gelten entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten 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:

Der Bundesrat hält es für sachgerecht und notwendig, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen hinsichtlich anbaufreier Strecken (Bundesstraßen in Bundesverwaltung) weiterhin aufgrund eigener Zuständigkeit ihrer Straßenverkehrsbehörden zu erlassen:

Lediglich die drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg wären insoweit von der in der bisherigen 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 beliebigen Autobahn GmbH führen und infolgedessen die Effizienz staatlichen Handelns mindern. Insoweit würden die Ziele der Verordnung konterkariert: Die verbliebenen Bundes-

straßen 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 Verordnungsgeber 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 beliebige 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 Straßenbauaust Träger 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 beliebige 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 bisherigen Verordnung werden ausgeräumt beziehungsweise vermieden.

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).

Die Beschränkung des Verweises auf nur einzelne bestimmte Nummern des § 45 Absatz 9 Satz 4 ist entbehrlich, da mit Satz 4 lediglich Ausnahmen von der hohen Anordnungsvoraussetzung des § 45 Absatz 9 Satz 3 geschaffen werden. Es genügt im Verordnungstext der schlichte Verweis auf die entsprechende Geltung des § 45 Absatz 9 Satz 4 für das Fernstraßen-Bundesamt. Was davon dann als Ausnahme von Satz 3 zum Tragen kommt, ergibt sich aus der Sache selbst.

Schließlich müssen zwei weitere entsprechend geltende Befugnisse des Fernstraßen-Bundesamtes in die Aufzählung des § 45 Absatz 11 neu aufgenommen werden:

§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 (Befugnis zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen des Fernstraßen-Bundesamtes für die Autobahn),

§ 45 Absatz 1g (Befugnis zur Anordnung von Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge; diese benötigt das Fernstraßen-Bundesamt beziehungsweise die Autobahn GmbH für entsprechende Parkanordnungen auf den Autobahnraststätten).

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 1)

3. Hilfsempfehlung zu Ziffer 1

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.

4. 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 Betriebsstätten = Zweigniederlassungen) weiterhin in den jeweiligen Bezirken Anträge stellen und Leistungen anbieten.

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 Straßenbetriebsdienst 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

6. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **federführende Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat ferner, folgende

E n t s c h l i e ß u n g

zu fassen:

7. a) Der Bundesrat stellt fest, dass der Bund beabsichtigt, die straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-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.
- b) Der Bundesrat geht davon aus, dass das Fernstraßen-Bundesamt im Rahmen seiner Zuständigkeit auch die Verkehrssicherheitsarbeit übernimmt und hierzu Verkehrsschau- und Unfallkommissionen einrichtet.
- c) Der Bund wird gebeten, die von ihm bereits angekündigte Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-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.

- d) 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 Straßenverkehrs-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 Fernstraßen-Bundesamt künftig für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen auf Autobahnen zuständige Straßenverkehrsbehörde 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 straßenbaulicher 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.

8. Seit dem Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 28. April 2020 besteht wegen eines Formfehlers in der Eingangsformel der Mantelverordnung Rechtsunsicherheit über die Anwendung der verschärften Vorschriften für Bußgelder und Fahrverbote in der Bußgeldkatalog-Verordnung. Der Bund hat die Länder daher im Juli 2020 aufgefordert, die Anwendung der Bußgeldkatalog-Verordnung in der Fassung vom 28. April 2020 vorerst auszusetzen. Der mit der Novelle intendierte bessere Schutz von Fußgängern und Radfahrern und weitere Verbesserungen für mehr Verkehrssicherheit werden daher nicht erreicht.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, umgehend eine neue Verordnung vorzulegen, die den Formfehler in der Bußgeldkatalog-Verordnung heilt, und darüber hinaus folgende Eckpunkte umzusetzen:

- a) Die Geldbußen für Geschwindigkeitsverstöße in der BKatV werden im Interesse der Verkehrssicherheit an das Niveau vieler europäischer Nachbarstaaten angenähert und nahezu verdoppelt. Bei der Anpassung wird die gesetzliche Höchstgrenze von 1 000 Euro beachtet.
- b) Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 26 Kilometer je Stunde innerorts und ab 36 Kilometer je Stunde außerorts wird bei Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen bei einem erstmaligen Verstoß ein Fahrverbot ausgesprochen. Auf die Einführung einer erweiterten Warnschuss-Regelung innerorts bis 25 Kilometer je Stunde Geschwindigkeitsüberschreitung wird verzichtet. Außerorts gilt wie bisher § 4 Absatz 2 Satz 2 BKatV, wonach ein Fahrverbot in der Regel im Wiederholungsfall innerhalb eines Jahres bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mindestens 26 Kilometer je Stunde verhängt wird.
- c) Um Radverkehrsanlagen mit zeitlicher Befristung (sogenannte Pop-Up-Radwege) erleichtert und rechtssicher anordnen zu können, wird in der StVO klargestellt, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden Pop-Up-Radwege anordnen können, ohne die besonderen Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 StVO nachweisen zu müssen.

- d) Mit einer erweiterten Experimentierklausel werden in der StVO die Voraussetzungen dafür geschaffen, neue Regeln oder Verkehrsmaßnahmen über den bisherigen Rechtsrahmen hinaus erproben zu können. Um einen Flickenteppich zu vermeiden und ausreichend Erkenntnisse zu gewinnen, erhalten die Erprobungsmaßnahmen eine Struktur, werden quantitativ begrenzt und umfassend evaluiert.
- e) Der Bundesrat hält unter Verweis auf den Beschluss „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ des Deutschen Bundestages vom 10. Dezember 2019 (BT-Drucksache 19/15779) in einem weiteren Schritt eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und eine weitere StVO-Novelle für geboten, um im Sinne einer modernen Verkehrspolitik neben dem Gefahrenabwehrrecht weitere Ziele wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität im Straßenverkehrsrecht zu verankern.

Begründung:

Zu Buchstabe a und b:

Überhöhte Geschwindigkeit ist eine der Hauptursachen für Unfälle. Im Interesse der Verkehrssicherheit braucht es neben einer konsequenten Verkehrsüberwachung auch wirksame und klar verständliche Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße. Beim Sanktionsgefüge sind der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie die Vorgaben des § 25 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz zu beachten, nach denen ein Fahrverbot nur bei groben oder beharrlichen Pflichtverletzungen in Betracht kommt. Es bestehen Zweifel, ob die durch Artikel 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 28. April 2020 eingeführten verschärften Sanktionen diesen Vorgaben entsprechen.

Das bis zum 27. April 2020 ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 31 Kilometer je Stunde innerorts und 41 Kilometer je Stunde außerorts verhängte sofortige Fahrverbot (Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen) wurde in der Fassung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 28. April 2020 auf ein sofortiges Fahrverbot bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 Kilometer je Stunde innerorts und 26 Kilometer je Stunde außerorts verschärft. Wegen eines Formfehlers ist die Bußgeldkatalog-Verordnung in der Fassung vom 28. April 2020 nichtig und muss neu beschlossen werden. Die bisherigen Vorschläge auf ausschließliche Heilung des Rechtsfehlers auf der einen Seite und einer erweiterten Warnschuss-Regelung mit Sonderregelungen in Baustellen auf Autobahnen und bei Tempo 30 vor Kindergärten und Schulen auf der anderen Seite fanden im Bundesrat keine Mehrheit.

Im Interesse einer für Kraftfahrzeugführer leicht verständlichen Lösung sowie um Rechtsunsicherheiten für die Betroffenen und eine Vielzahl von Verfahren bei den Behörden und den Gerichten zu vermeiden, wird nun vorgeschlagen, Regelfahrverbote bei erstmaligen Verstößen mit Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen erst ab Geschwindigkeitsüberschreitungen von 26 Kilometer je Stunde innerorts und 36 Kilometer je Stunde außerorts zu verhängen. Für ein klar verständliches Sanktionsregime und zur Ermöglichung einer einheitlichen Beschilderung von Geschwindigkeitsbeschränkungen soll wie bisher auf Sonderregelungen für einzelne Bereiche (zum Beispiel Schulen, Kindergärten und Baustellen) verzichtet werden. Im Gegenzug zu der gegenüber der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 28. April 2020 erschwerten Anordnung von Regelfahrverboten werden die Bußgelder deutlich erhöht.

Deutschland hat im Vergleich zu anderen in der Verkehrssicherheit erfolgreichen europäischen Ländern die geringsten Sanktionshöhen für Fehlverhalten im Straßenverkehr. Die vorgesehene Erhöhung der Geldbußen für Geschwindigkeitsverstöße in der BKatV sollen daher im Interesse der Verkehrssicherheit an das Niveau vieler europäischer Nachbarstaaten angenähert werden.

Zu Buchstabe c:

Es wird begrüßt, wenn Kommunen zur Förderung des Radverkehrs neben der Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr verstärkt Verkehrsflächen zugunsten eines sicheren und attraktiven Radverkehrs umverteilen – beispielsweise durch Radverkehrsanlagen mit zeitlicher Befristung (sogenannte Pop-Up-Radwege, die rechtlich Radfahrstreifen darstellen). Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Durch § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO wird diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend modifiziert und konkretisiert, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Diese hohen Hürden für die Anlage von Pop-Up-Radwegen sollen abgesenkt werden.

Zu Buchstabe d:

Die Ausweitung der bisher in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 StVO verankerten Experimentierklausel in eine „Innovationsklausel“ würde es den örtlichen Verkehrsbehörden ermöglichen, neuartige Regeln und Verkehrsmaßnahmen unbürokratisch vor Ort zu erproben. Dies bietet die Chance zum Erkenntnisgewinn und kann – im Falle einer erfolgreichen Erprobung – Grundstein für weitere wissenschaftliche Untersuchungen und gegebenenfalls Rechtsetzungsverfahren mit dem Ziel einer bundesrechtlichen Verankerung entsprechender Maßnahmen werden. Eine erweiterte Experimentierklausel kann somit einen Beitrag zu verkehrsrechtlicher Innovation leisten. Regeln sollen einen Informationsfluss über laufende Erprobungsmaßnahmen und einen möglichst bundesweiten Austausch über die Ergebnisse sicherstellen, damit aus den örtlich gewonnenen Erkenntnissen übergreifende Schlüsse gezogen werden können, die einer allgemeinen Weiterentwicklung des Verkehrsrechts dienlich sind. Damit die quantitativ begrenzten Erprobungsmaßnahmen nicht ohne konkreten Erkenntnisgewinn bleiben, ist eine umfassende Evaluation vorzusehen.

Zu Buchstabe e:

Der Beschluss „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ des Deutschen Bundestages vom 10. Dezember 2019 (BT-Drucksache 19/15779) unterstützt die in der Entschließung vorgeschlagenen Änderungen etwa für mehr Handlungsspielraum für die Kommunen durch die Änderung der Innovationsklausel. Kommunen sollen neue Regeln oder Verkehrsmaßnahmen unabhängig von bestehenden Gefahrenlagen testen können. Hierfür soll eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die es Kommunen ermöglicht, die in Radverkehrskonzepten vorgesehenen Einzelanordnungen (unter anderem von Radverkehrsführungen und Schildern) durch Straßenverkehrsbehörden im Rahmen eines Gesamtplans anzuordnen und umzusetzen. Nach Auffassung der Koalitionsfraktionen sollen Kommunen in Modellprojekten eine Vielzahl von weitergehenden Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit erproben und evaluieren können: etwa Schrittgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen, Veränderung der gesetzlichen Vorgaben für die erleichterte Anordnung von Tempo 30 Kilometer je Stunde innerorts für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen oder auch Untersuchung der Auswirkungen eines generellen Tempolimits von 30 Kilometer je Stunde (mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen) innerorts. Weiter werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs und Fußverkehrs gefordert.

Die Entschließung fordert die Bundesregierung auf, das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanken in der StVO zu verankern und über die Verkehrssicherheit hinaus auch die Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität in die maßgeblichen gesetzlichen Regelwerke aufzunehmen und umzusetzen. Hierfür sind weitere Schritte wie eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und eine weitere StVO-Novelle geboten, um im Sinne einer modernen Verkehrspolitik neben dem Gefahrenabwehrrecht weitere Ziele wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität im Straßenverkehrsrecht zu verankern.