

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) verfolgt der Gesetzgeber das Ziel, die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zu fördern, um insbesondere klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu verringern. Bis zum 1. September 2017 gab es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlage, die u. a. eine Parkbevorrechtigung und eine Parkgebührenbefreiung für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum ermöglicht und die dafür erforderliche Darstellung der Parkvorberechtigung zur Förderung des Carsharing rechtssicher bundesweit geregelt hätte. Diese gesetzliche Grundlage soll ihre Entsprechung nun auf Verordnungsebene erhalten, damit die Verkehrsbehörden der Länder im Straßenraum die Parkflächen beschildern können. Bund, Länder und Kommunen haben ein hohes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nicht-ordnungsrechtlichen Gründen.

Mit dieser XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wird in Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) zum einen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine Regelung geschaffen, die die Grundlage für die Darstellung der Parkvorberechtigung bildet. Zum anderen werden die durch das CsgG geschaffenen Ermächtigungen zum Erlass der Verordnungen ausgefüllt. Auf Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit zur Einräumung von Parkvorbevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge in die StVO eingeführt.

Weiterhin enthält Artikel 1 dieser Verordnung mehrere Änderungen zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs. Der Radverkehr ist für die Verwirklichung eines modernen Mobilitätskonzepts und zur Umsetzung der Verkehrswende unabdingbar. Dabei spielt die Sicherheit der Rad Fahrenden eine entscheidende Rolle. Während in den letzten Jahren die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten insgesamt leicht gesunken ist, stagnieren die Unfallzahlen im Bereich des Radverkehrs. Noch immer sterben auf deutschen Straßen rund 400 Rad Fahrende pro Jahr. Besondere Risiken bergen dabei das Abbiegen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, insbesondere von Lkw, die Unterschreitung des erforderlichen Seitenabstandes beim Überholen und auch die Behinderung der Rad Fahrenden durch unberechtigtes Parken auf Radverkehrsflächen. Mit der vorliegenden Verordnung soll diesen Risiken durch Schaffung bestimmter Ge- und Verbote begegnet und so der Radverkehr sicherer gemacht werden. Daneben dienen die in Artikel 1 enthaltenen Änderungen der Leichtigkeit des Radverkehrs, die Grundvoraussetzung für einen attraktiven und zeitgemäßen Radverkehr ist. Im Fokus stehen dabei Regelungen zur Kennzeichnung von Radschnellwegen und zur Anordnung von Fahrradzonen. Weitere Änderungen haben klarstellenden Charakter.

Darüber hinaus enthält die Verordnung in Artikel 1 insbesondere folgende Änderungen der StVO:

- zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs die Ermöglichung der Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind; darüber hinaus Schaffung eines entsprechenden Sinnbildes als Grundlage eines Zusatzzeichens, mit dem die Freigabe angeordnet werden kann,
- zur Vergrößerung des Handlungsspielraums der Straßenverkehrsbehörden die Erweiterung der derzeitigen Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz durch Ausnahme vom Gefährdungserfordernis des § 49 Absatz 9 Satz 3; zudem Schaffung einer Einvernehmensregelung zur Stärkung der kommunalen Mitbestimmung,
- zur Eindämmung des Schilderwaldes die Verankerung der Möglichkeit, bei Verzicht auf Parkgebühren dies auf dem Parkscheinautomaten auch außerhalb von Parkraumbewirtschaftungszonen darstellen zu können,

- die Klarstellung, dass das Absteigen von Rad fahrenden Kindern bei Querung von Fahrbahnen nur erfolgen muss, wenn ein Gehweg benutzt wird,
- die Klarstellung der Parkregelung bei abgerundetem Kreuzungs- und Einmündungsbereich; insbesondere zum Schutz der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden soll die dadurch geschaffene größere Freifläche eine verbesserte Sicht im Kreuzungs- und Einmündungsbereich gewährleisten,
- die Klarstellung, dass Akustische Fahrzeugwarnsysteme im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 (ABl. L 158 vom 27. Mai 2014, S. 131) keine Schallzeichen im Sinne des § 16 Absatz 1 und 3 StVO sind,
- die Verlagerung der bislang in § 10 Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) verankerten Regelung zur Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren auf Mofas in den § 21 (unter gleichzeitiger Aufhebung der Vorschrift in der FeV),
- die Verankerung eines Abschaltverbotes von Notbremsassistenzsystemen ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h für Kraftfahrzeuge,
- die Ermöglichung, Vereinbarungen über die übermäßige Straßenbenutzung nach § 35 Absatz 5 mit den Truppen der nichtdeutschen Mitgliedstaaten der Europäischen Union abzuschließen,
- die Ermöglichung des Rechtsabbiegens bei Anordnung des Grünpfeils auch für Radfahrer, die nicht aus dem rechten Fahrstreifen, sondern aus einem am rechten Fahrbahnrand gelegenen Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten straßenbegleitenden Radweg bei Rot abbiegen sowie Einführung eines speziellen Grünpfeils nur für Rad Fahrende,
- die Aufnahme des Sinnbildes „Wohnmobile“ in § 39, um diese Fahrzeugart mit besonderer Zweckbestimmung künftig zum Gegenstand von Zusatzzeichen machen zu können,
- die Aufnahme des Sinnbildes „Elektrokleinstfahrzeuge“ im Sinne der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) in § 39, um diese Fahrzeugart mit besonderer Zweckbestimmung künftig zum Gegenstand von Zusatzzeichen machen zu können, sowie zur entsprechenden Ergänzung der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO,
- die Anpassung der Definition des E-Bikes in § 39, in dem der Begriff des Abschaltens des Motors durch den Begriff des Abregelns ersetzt wird,

- die Klarstellung, dass die Straßenverkehrsbehörden die Hervorhebung von Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge mittels Sinnbild und/oder Umrandung anordnen können,
- in Ausfüllung der durch § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes geschaffenen Verordnungsermächtigung wird 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 verankert, verbunden mit der Möglichkeit, die Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts weiter zu übertragen,
- die Klarstellung, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausnahmen im Zuständigkeitsbereich der Länder ausschließlich auf dem Verordnungswege erlassen kann,
- eine geänderte Zuständigkeitsregelung zur Vermeidung des „Antragstourismus“ bzw. zur Verhinderung mehrfacher Antragstellungen bei verschiedenen örtlich zuständigen Behörden u. a. bei Großraum- und Schwertransporterlaubnissen,
- aus Gründen der Verfolgbarkeit als Ordnungswidrigkeit werden der Tatbestand der Mitnahme von mehr Personen, als mit Gurten ausgestattete Sitzplätze vorhanden sind, der Tatbestand des Nichteinhaltens der Schrittgeschwindigkeit für das innerörtliche Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t und das Abschaltverbot für Notbremsassistenzsysteme in § 49 aufgenommen sowie
- die Zulassung des Befahrens auch von Grundstückszufahrten auch über angeordnete Radfahrstreifen hinweg bei Zeichen 295; die Änderung bewirkt, dass Radfahrstreifen künftig nicht mehr an Grundstückszufahrten unterbrochen werden müssen, um ein Erreichen der Grundstücke gewährleisten zu können.

Ziel 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 Grundgesetz (GG)) in Artikel 1 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 Be-

fugnisse für die Bundesautobahnen bzw. Autobahnen sowie Bundesstraßen. 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 der Zuständigkeiten sollen eine möglichst homogene Verkehrsführung durch eine möglichst bundeseinheitliche Auslegung und Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben und die Stärkung der Funktion der Bundesautobahnen und Bundesstraßen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten überörtlichen schnellen Straßenverkehrs erreicht werden. Um eine für Bürger und Wirtschaft nicht überblickbare Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen zu vermeiden, sollen diese jedoch im Wesentlichen in der Zuständigkeit der Länder verbleiben. Dies dient auch der Rechtsklarheit. Für den Bürger wäre es ansonsten – insbesondere auf Grund der unterschiedlichen Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bei Bundesstraßen – nur schwer nachvollziehbar, wann er sich für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. einer Ausnahmegenehmigung an eine Landesbehörde und wann an eine Bundesbehörde wenden müsste. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar 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 sowie Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 für Veranstaltungen, die ausschließlich auf Bundesautobahnen stattfinden.

Zudem wird die Gebührenerhebung für Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren des Großraum- und Schwertransports auf eine konkretisierende Rechtsgrundlage gestellt (Artikel 1).

Darüber hinaus erfolgt in Artikel 2 eine Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), um einen bundeseinheitlichen Gebührentatbestand mit ein-

heitlicher Berechnungsgrundlage für die Länder für Erlaubnisse und Genehmigungen beim Großraum- und Schwertransport vorzugeben. Dies erleichtert den Verwaltungsvollzug und sorgt für eine nachvollziehbare Gebührenerhebung. Zudem wird eine neue Verwaltungsgebühr für die Ausstellung des Carsharingausweises i. H. v. 11,00 Euro ergänzt.

In der Bußgeldkatalog-Verordnung werden in Artikel 3 einige redaktionelle Anpassungen vorgenommen. Darüber hinaus erfolgt die Schaffung neuer Regeltatbestände nebst Festlegung eines Bußgeldes bei Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten, bei unberechtigter Nutzung einer Rettungsgasse sowie bei Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t. Des Weiteren werden unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Geldbußen für unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz sowie für Parkverstöße in Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften vor oder in Feuerwehzufahrten erhöht. Darüber hinaus werden zum Schutz des Radverkehrs für das Halten von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe sowie für verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Grundtatbestände erhöht. Die Tatbestände der Behinderung werden mit einem Regelsatz von 70 Euro neu im Bußgeldbereich verankert. Gleichzeitig werden für die o. g. Verstöße neue Qualifikationen der Gefährdung und Sachbeschädigung mit Regelsätzen bis zu 100 Euro im Bußgeldbereich geschaffen. Ebenso wird für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (Bilden einer Rettungsgasse) ein Regelfahrverbot eingeführt.

Korrespondierend zur Aufnahme der Regelung zur Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren auf Mofas in die StVO wird die fahrerlaubnisrechtliche Regelung in Artikel 4 (Änderung der FeV gestrichen. Für die vorschriftswidrige Nichtbenutzung des Notbremsassistenten, die Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t und das Halten von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen für den Radverkehr wird zudem jeweils ein Punkt im Fahreignungsregister (FAER) verankert. Für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (unberechtigte Nutzung einer Rettungsgasse) wird jeweils die Eintragung von zwei Punkten im FAER vorgesehen. Zudem wird der Verstoß der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse als sogenannter „A-Verstoß“ in den Katalog der Anlage 12 (zu § 34) für die Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen.

Schließlich erfolgt eine Anpassung der Lkw-Fahrverbotsstrecken durch Änderung der Ferienreiseverordnung in Artikel 5 zum südlichen Autobahnring ab Köln-West, der als Lkw-Hauptumleitung der fehlenden Rheinquerung Leverkusen genutzt wird.

B. Lösung

Verordnung zur Änderung der StVO zur Einführung eines Carsharingzeichens in Form eines Zusatzzeichens, einer Anordnungsbefugnis zur Parkbevorrechtigung, der Kennzeichnungsmöglichkeit auf Parkscheinautomaten bei Verzicht auf Parkgebühren durch die Länder und Kommunen in der StVO, einer Darstellung der Parkvorberechtigung für Carsharingfahrzeuge (Parkausweis) sowie entsprechende Ergänzung der Gebührenordnung um entsprechende Verwaltungsgebühren.

Weitere Änderungen der StVO zur Steigerung der Sicherheit des Radverkehrs durch Einführung eines Mindestabstands beim Überholen von Rad Fahrenden, zu Fuß Gehenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden durch Kraftfahrzeuge, Ermöglichung der Anordnung des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge, innerorts die generelle Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, ein generelles Haltverbot für Kraftfahrzeuge auf Schutzstreifen sowie durch weitere Maßnahmen. Darüber hinaus Änderungen der StVO zur Steigerung der Leichtigkeit des Radverkehrs durch Schaffung einer Anordnungsmöglichkeit von Fahrradzonen und Radschnellwegen sowie zur Verfolgbarkeit von Zuwiderhandlungen der neu eingeführten Ge- und Verbote durch Schaffung neuer Ordnungswidrigkeitstatbestände.

Weitere Änderungen der StVO und der FeV aus Klarstellungsgründen, zur richtigen Verortung einer Verhaltenspflicht im Straßenverkehr, zur Zuständigkeitsregelung, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Zwecke der Prävention und zur Schaffung von praxistauglichen Verhaltensregelungen. Änderungen der GebOSt zur bundeseinheitlichen Festlegung von Gebühren und deren Rechenmethodik für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen beim Großraum- und Schwerverkehr.

Änderungen zur BKatV zur Beseitigung redaktioneller Ungereimtheiten im Nachgang zur sog. Handy-Novelle (53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Oktober 2017, BGBl. I S. 3549), erforderliche Folgeänderungen im Zusammenhang mit der fahrradgerechten Überarbeitung der StVO, Schaffung eigenständiger Bußgeldbewehrungen z. B. für das Nichteinschalten bzw. Abschalten des Notbremsassistenten, die Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t oder der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse sowie Anhebung der Geldbußen für bestimmte Halt- und Parkverstöße.

Änderung der FeV zur Verankerung der Eintragung von Punkten im FAER für bestimmte straßenverkehrsrechtliche Verstöße.

Änderung der Ferienreiseverordnung zur Aktualisierung des befahrbaren Streckennetzes.

C. Alternativen

Keine.

Die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge mit einer fest am Fahrzeug angebrachten Plakette würde den Einsatz solcher Fahrzeuge in sog. Mischmodellen (als Mietfahrzeug oder als Carsharingfahrzeug) von vornherein ausschließen.

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 Bürgerinnen und 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.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Keine.

Länder und Kommunen

Die Regelungen entfalten keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder Ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzunehmen. Diese Entscheidung treffen sie im Zusammenhang mit dem Erlass landeseigener Gebührenordnungen oder kommunaler Satzungen. Länder und Kommunen werden durch diese Verordnung weder verpflichtet, diese Freistellung vorzunehmen, noch ersetzt die Möglichkeit zur Visualisierung dieser Entscheidung durch Anordnung von Zusatzzeichen oder durch Kennzeichnung auf dem Parkscheinautomat die landeseigenen Regelungen, die für den Gebührenverzicht erforderlich wären.

Bei den Ländern werden für den Bereich des Zuständigkeits- und damit möglichst auch Personalwechsels auf Grund der Zuständigkeitsänderung für die Autobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung Kosten für Personalwechsel auf Grund des Staatsvertrages über die Verteilung von Versorgungslasten bei bund- und länderübergreifenden Dienstherrenwechseln (Versorgungslastenteilungs-Staatsvertrag) anfallen. Nach den Annahmen des Bundes werden die Länder danach gegenüber dem Bund voraussichtlich abfindungspflichtig in Höhe von rund 6,6 Mio. Euro. Dabei wird als Stichtag der 1. Januar 2021 angenommen. Angenommen wird, dass insgesamt 23 Beamtinnen und Beamte der Länder einen Dienstherrenwechsel anlässlich dieser Verordnung vollziehen werden. Mit der Änderung der Zuständigkeit werden die Länder zum 1. Januar 2021 aber insgesamt von insoweit anfallenden Personal- und Sachmittelkosten entlastet.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft und Verwaltung wird zunächst auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG verwiesen. Ergänzend wird Folgendes angemerkt: Insgesamt werden auf Ebene der Carsharinganbieter ein einmaliger Personalauf-

wand in Höhe von etwa 166 Tsd. Euro sowie Fahrtkosten zur nach Landesrecht zuständigen Behörde in Höhe von ca. 300 Euro für die Bearbeitung einmaliger Vorgänge entstehen (Beantragung Carsharingausweis, Verfahrensanpassungen und Schulungen). Insgesamt beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft für die Beantragung von Carsharingausweisen für neu hinzukommende Fahrzeuge auf Grund des jährlichen Umschlags und Wachstums der Flotten der Carsharingunternehmen auf ca. 72 Tsd. Euro für Personal und ca. 3 Tsd. Euro für Sachaufwendungen.

Hinzu kommen einmalige bzw. jährliche Gebührenzahlungen für die Carsharingausweise (s. Kapitel „Weitere Kosten“). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass mögliche Einsparungen für die jeweiligen Anbieter im Bereich der Parkgebühren in Abzug gebracht werden müssen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Nutzen der Bevorrechtigungen den hier dargestellten Erfüllungsaufwand aufwiegt.

Mit der Änderung der Zuständigkeit für die Autobahnen in der Baulast des Bundes und für Bundesstraßen in Bundesverwaltung sowie 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 Befugnisse für die Bundesautobahnen bzw. Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung bündelt, verringert sich auch der Abstimmungsbedarf derjenigen Unternehmen, die eine verkehrsrechtliche Anordnung benötigen. Ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht, eine Entlastung lässt sich nicht belastbar bestimmen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Dem Bund entstehen die mit dem Aufstellen der neuen Carsharing-Zusatzzeichen verbundenen Materialkosten in Höhe von ca. 100 Euro pro Zeichen als Baulastträger der Bundesstraßen. Eine exakte Quantifizierung ist jedoch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten insgesamt als gering einzustufen sind.

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für den Bund wird im Übrigen auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG verwiesen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand des Bundes für die Vorbereitung der Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung wird in den Jahren 2019 und 2020 auf insgesamt rund 290 Tsd. Euro geschätzt. Ab Betriebsbeginn des Fernstraßen-Bundesamtes und der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts im Jahr 2021 wird von einem jährlichen Erfüllungsaufwand des Bundes (insbesondere für Personal- und Sachmittelkosten) von rund 12 Mio. Euro ausgegangen.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes der Länder (inkl. Kommunen) wird auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG verwiesen. Ergänzend wird Folgendes angemerkt: Insgesamt wird auf der Ebene der Verwaltung der Länder bzw. Kommunen ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 1,2 Mio. Euro (105.840 Euro + 1.080.347 Euro = 1.186.187 Euro) und ein Sachaufwand von 568 Tsd. Euro für die Bearbeitung einmaliger Vorgänge sowie für Verfahrensanpassungen und Schulungen generiert. Insgesamt ergibt sich bei Berücksichtigung der Ausstellung von Carsharingausweisen sowie des notwendigen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands in den Verwaltungsbehörden der Länder bzw. Kommunen eine Erhöhung des jährlichen Personalaufwands von ca. 229 Tsd. Euro (38.430 Euro + 190.211 Euro = 228.641 Euro) und des Sachaufwands von ca. 100 Tsd. Euro. Dem einmaligen und jährlichen Erfüllungsaufwand für die Ausstellung der Carsharingausweise stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Den Ländern und Kommunen entstehen durch diese Verordnung die mit dem Aufstellen der neuen Carsharing-Zusatzzeichen verbundenen Materialkosten in Höhe von ca. 100 Euro pro Zeichen für die Stellflächen in ihrer Baulast. Eine exakte Quantifizierung ist jedoch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten insgesamt als gering einzustufen sind. Für die Aufstellung selbst sind zusätzlich ca. 50 bis 75 Euro zu veranschlagen. Diese Kosten sind insgesamt als gering einzustufen.

Ein möglicher Erfüllungsaufwand der Länder für die Vorbereitung der Übertragung der Aufgaben aus der künftigen Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anord-

nungen nach der StVO auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Weiterübertragung auf die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts lässt sich für den Bund nicht belastbar abschätzen. Die Verwaltung ist Länderaufgabe und unterschiedlich organisiert; je nachdem kann der entsprechende Aufwand variieren.

F. Weitere Kosten

Die Gebührenzahlungen der Wirtschaft (Carsharinganbieter) für die Beantragung der Ausweise zur Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen betragen einmalig ca. 185 Tsd. Euro und jährlich ca. 67 Tsd. Euro. Demgegenüber stehen zusätzliche Gebühreneinnahmen in gleicher Höhe für die nach Landesrecht zuständigen Behörden von einmalig ca. 185 Tsd. Euro sowie jährlich ca. 67 Tsd. Euro.

Die zusätzlichen Gebührenzahlungen der Wirtschaft (Transportunternehmen) für die Beantragung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte betragen jährlich ca. 50 Mio. Euro. Demgegenüber stehen zusätzliche Gebühreneinnahmen für die nach Landesrecht zuständigen Behörden von jährlich ca. 50 Mio. Euro.

Insgesamt ergeben sich zusätzliche Gebührenzahlungen der Wirtschaft von einmalig ca. 185 Tsd. Euro und jährlich ca. 50,067 Mio. Euro (67 Tsd. Euro + 50 Mio. Euro = 50,067 Mio. Euro). Demgegenüber stehen zusätzliche Gebühreneinnahmen für die nach Landesrecht zuständigen Behörden von insgesamt einmalig ca. 185 Tsd. Euro sowie jährlich ca. 50,067 Mio. Euro. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

Entwurf
einer XX. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften¹

Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz 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 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, in Verbindung mit § 3 Absatz 3 und § 4 Absatz 2 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) und in Verbindung mit § 3 Absatz 5 Satz 1 und 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898),
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, c und s, Nummer 3 erster Halbsatz sowie Buchstabe d und i, § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 und 4 und des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 3 zuletzt durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 zu-

¹ Notifiziert gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

letzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind, in Verbindung mit § 4 Absatz 3 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), sowie

- 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, 3144):

ENTWURF

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(4) Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

b) Absatz 5 Satz 7 wird wie folgt gefasst:

„Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

2. § 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, soweit Rad Fahrende die Kraftfahrzeuge rechts überholen oder neben ihnen zum Stillstand kommen.“

3. Dem § 9 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts führt, darf beim Rechtsabbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Fahrbahnkanten“ die Wörter „oder bis zu je 2 m vor Beginn der Eckausrundung“ eingefügt.

bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, der als solcher entweder mit Zeichen 237, 240 oder 241 benutzungspflichtig angeordnet oder mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gekennzeichnet ist.“

b) In Absatz 4 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen.“

5. Dem § 13 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Wer ein Elektrofahrzeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder ein Carsharingfahrzeug im Sinne des Carsharinggesetzes führt, muss Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit nicht betätigen, soweit dies durch bevorrechtigende Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 und 290.2 oder 314.1 und 314.2 oder 314 oder 315 angeordnet ist. Sind im Geltungsbereich einer Anordnung im Sinne des Satzes 1 Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt, gelten deren Anordnungen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Halt- und Parkverbote unberührt.“

6. Dem § 16 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Keine Schallzeichen im Sinne der Absätze 1 und 3 sind akustische Fahrzeugwarnsysteme im Sinne der Artikel 3 Satz 2 Nummer 22, Artikel 8 und Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131) in der jeweils geltenden Fassung.“

7. In § 21 Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrrädern“ ein Komma und die Wörter „auf Mofas nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung oder auf Kleinkrafträdern nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b der Fahrerlaubnis-Verordnung“ eingefügt.
8. § 23 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1c werden nach den Wörtern „bestimmt ist“ die Wörter „oder verwendet werden kann“ eingefügt.
 - b) Nach Absatz 1c wird folgender Absatz 1d eingefügt:

„(1d) Wer ein Kraftfahrzeug führt, hat sicherzustellen, dass bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ein für das Kraftfahrzeug vorgeschriebenes Notbremsassistenzsystem eingeschaltet ist.“
9. In § 30 Absatz 4 werden die Wörter „Reformationstag (31. Oktober), jedoch mit Ausnahme im Jahr 2017 nur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen;“ durch die Wörter „Reformationstag (31. Oktober) in Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen;“ ersetzt.
10. In § 35 Absatz 5 werden nach dem Wort „Nordatlantikpaktes“ die Wörter „sowie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgenommen Deutschland“ eingefügt.
11. § 37 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 8 wird folgender Satz eingefügt:

„Durch das Zeichen



wird der Grünpfeil auf den Radverkehr beschränkt.“

b) Nach dem neuen Satz 10 wird folgender Satz eingefügt:

„Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“

12. § 39 wird wie folgt geändert:

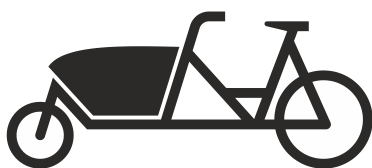
a) Nach Absatz 1a wird folgender Absatz 1b eingefügt:

„(1b) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Fahrradzonen (Zeichen 244.3), in regelmäßigen Abständen gekennzeichnet mit Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn, zu rechnen.“

b) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Nach der Bildunterschrift „Radverkehr“ wird folgendes Sinnbild mit Bildunterschrift eingefügt:

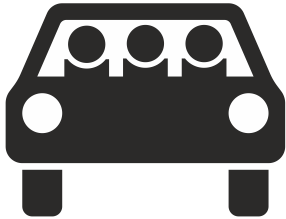
”



Fahrrad zum Transport von beweglichen Gütern – Lastenfahrrad“.

bb) Nach der Bildunterschrift „Personenkraftwagen“ wird folgendes Sinnbild mit Bildunterschrift eingefügt:

”



Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind – mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“.

cc) Nach der Bildunterschrift „Lastkraftwagen mit Anhänger“ wird folgendes Sinnbild mit Bildunterschrift eingefügt:

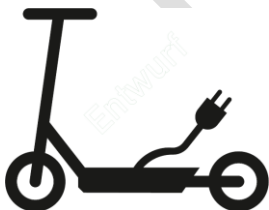
”



Wohnmobil“.

dd) In der Bildunterschrift „Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h abschaltet – E-Bikes“ werden das Wort „abschaltet“ durch das Wort „abregelt“ ersetzt und folgendes Sinnbild mit Bildunterschrift eingefügt:

”



Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)“.

c) In Absatz 10 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„Zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für elektrisch betriebene Fahrzeuge kann das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein. Die Parkfläche kann mit einer Parkflächenmarkierung umrandet sein.“

d) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(11) Zur Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen kann das Sinnbild



Carsharing

als Inhalt eines Zusatzzeichens zu Zeichen 314 oder 315 angeordnet sein. Zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Carsharingfahrzeuge kann das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein. Die Parkfläche kann mit einer Leitlinie (Zeichen 340) umrandet sein. Carsharingfahrzeuge sind Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 und des § 4 Absatz 1 und 2 des Carsharinggesetzes, in denen ein Carsharingausweis mit der Plakette



gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“

13. § 44 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Nordatlantikpaktes“ werden die Wörter „oder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgenommen Deutschland“ eingefügt.

bb) Der folgende Satz wird angefügt:

„Soweit mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung betroffen sind, werden die Vereinbarungen nach Satz 1 mit dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts abgeschlossen.“

b) In Absatz 5 werden nach dem Wort „Nordatlantikpaktes“ die Wörter „oder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgenommen Deutschland“ eingefügt.

c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Zuständig für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach dieser Verordnung auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist das Fernstraßen-Bundesamt. Das Fernstraßen-Bundesamt kann seine Aufgaben der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts ganz oder teilweise übertragen. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts treten im Rahmen ihrer Zuständigkeit in vor dem 1. Januar 2021 eingeleitete Verwaltungsverfahren ein. Absatz 2 ist auf die in Satz 1 genannten Straßen nicht anzuwenden. Abweichend von Absatz 3 erteilt das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts 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.“

14. § 45 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 6 werden nach dem Wort „Maßnahmen“ ein Semikolon sowie die Wörter „zur Erprobung ergehen die Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde“ angefügt.

b) Nach Absatz 1g wird folgender Absatz 1h eingefügt:

„(1h) Zur Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen der §§ 2 und 5 des Carsharinggesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen mit dem Carsharingsinnbild nach § 39 Absatz 11 an. Soll die Parkfläche nur für ein bestimmtes Carsharingunternehmen vorgehalten werden, ist auf einem weiteren Zusatzzeichen unterhalb dieses Zusatzzeichens die Firmenbezeichnung des Carsharingunternehmens namentlich in schwarzer Schrift auf weißem Grund anzuordnen.“

c) Nach Absatz 1h wird folgender Absatz 1i eingefügt:

„(1i) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrradzonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen zur Ausbildung des Zonenbewusstseins das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.“

d) In Absatz 9 Satz 4 wird in Nummer 6 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 7 angefügt:

„7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz.“

e) In Absatz 10 werden nach dem Wort „Elektromobilitätsgesetz“ die Wörter „oder zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz“ eingefügt.

f) Nach Absatz 10 wird folgender Absatz 11 angefügt:

„(11) Die Absätze 1, 1a, 1b, 1e bis 1h, Absatz 2 Satz 1 und 4, Absatz 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Absatz 7, 8, 9 Satz 1 bis 4 und 6 sowie Absatz 10 gelten entsprechend auf mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt.“

15. § 46 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 3 wird ein Semikolon und folgender Satzteil angefügt:

„die Ausnahme erlässt dieses Bundesministerium durch Verordnung.“

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

„(2a) Abweichend von Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 kann auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebige Gesellschaft privaten Rechts in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

1. vom Verbot, an nicht gekennzeichneten Anschlussstellen ein- oder auszufahren (§ 18 Absatz 2 und Absatz 10 Satz 1);

2. vom Verbot, zu halten (§ 18 Absatz 8);

3. vom Verbot, eine Autobahn zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§ 18 Absatz 1 und 9);

4. vom Verbot, Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton zu betreiben (§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2).

Absatz 1a gilt auf mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt entsprechend.“

16. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat“ durch die Wörter „der erlaubnispflichtige Verkehr endet; im Fall einer flächendeckenden Erlaubnis die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 werden die Wörter „der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat“ durch die Wörter „der zu genehmigende Verkehr endet; im Fall 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 hat“ ersetzt.

bb) In Nummer 6 Satz 1 werden nach den Wörtern „aufgenommen wird oder“ ein Komma und die Wörter „im Falle einer flächendeckenden Ausnahmegenehmigung,“ eingefügt sowie die Wörter „der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder seine Zweigniederlassung hat“ durch die Wörter „die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat“ ersetzt.

17. § 49 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 9 werden die Wörter „Absatz 3 bis 5“ durch die Wörter „Absatz 3 bis 6“ ersetzt.

b) In Nummer 12 werden die Wörter „Satz 3 oder 5“ durch die Wörter „Satz 4 oder 6“ ersetzt.

c) In Nummer 20 werden die Wörter „§ 21 Absatz 1 Satz 4“ durch die Wörter „§ 21 Absatz 1 Satz 1 oder 4“ ersetzt.

d) In Nummer 22 werden nach der Angabe „Absatz 1c,“ die Angabe „Absatz 1d“ und ein Komma eingefügt.


18. In § 52 wird nach Absatz 4 folgender Absatz 5 eingefügt:


„(5) § 44 Absatz 4, soweit Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung betroffen sind, § 44 Absatz 6, § 45 Absatz 11 und § 46 Absatz 2a sind erst ab dem 1. Januar 2021 anzuwenden.“

19. Die Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In den laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1 werden jeweils in der Spalte 3 am Ende der Erläuterung die Sätze „Entsprechendes kann durch Zusatzzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV angeordnet sein. Beide Fahrzeugarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“ angefügt.

b) Nach der laufenden Nummer 24 werden folgende laufende Nummern 24.1 und 24.2 eingefügt:

„24.1	<p style="text-align: center;">Zeichen 244.3</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Beginn einer Fahrradzone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV dürfen Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. 3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.
-------	---	--

24.2	<p style="text-align: center;">Zeichen 244.4</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Ende einer Fahrradzone“.</p>	
------	---	--

c) In der laufenden Nummer 25 werden in Spalte 3 in Nummer 2 nach dem Wort „Taxen,“ die Wörter „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen,“ eingefügt.

d) In der laufenden Nummer 30.1 wird in der Spalte 2 das Zusatzzeichen „12t“ durch das Zusatzzeichen „7,5t“ und in der Spalte 3 in Nummer 1 die Angabe „12t“ durch die Angabe „7,5t“ ersetzt.

e) In der laufenden Nummer 41.1 werden in der Spalte 3 am Ende der Erläuterung die Sätze „Entsprechendes kann durch Zusatzzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV angeordnet sein. Beide Fahrzeugarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“ angefügt.


f) In der laufenden Nummer Zu 53 und 54 werden in der Spalte 1 die Wörter „Zu 53 und 54“ durch die Wörter „Zu 53, 54 und 54.4“ ersetzt.

g) In der laufenden Nummer Zu 53, 54 und 54.4 wird in der Spalte 3 folgender Satz angefügt:


„Soll mehrspurigen Kraftfahrzeugen und Krafträdern mit Beiwagen das Überholen von einspurigen Fahrzeugen verboten werden, ist Zeichen 277.1 angeordnet.“

h) In der laufenden Nummer 54.3 werden in der Spalte 3 die Wörter „Zeichen 274, 276 oder 277“ durch die Wörter „Zeichen 274, 276, 277 oder 277.1“ ersetzt.

i) Nach der laufenden Nummer 54.3 wird folgende laufende Nummer 54.4 neu eingefügt:

„54.4	<p style="text-align: center;">Zeichen 277.1</p>  <p style="text-align: center;">Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“.</p>	
-------	---	--

j) Nach der laufenden Nummer 59 wird folgende laufende Nummer 59.1 angefügt:

„59.1	<p style="text-align: center;">Zeichen 281.1</p>  <p style="text-align: center;">Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“.</p>	
-------	---	--

k) Die laufende Nummer 68 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 werden in Buchstabe b des Ge- oder Verbots nach den Wörtern „Parkstände angelegt sind“ die Wörter „oder sich Grundstückszufahrten befinden“ eingefügt.

bb) Der Nummer 1 der Erläuterung wird folgender Satz angefügt:

„Die Doppellinie kann voneinander abgesetzt aufgebracht sein, dann kann der verbleibende Zwischenraum in grüner Farbe ausgefüllt sein, was weder einen Mittelstreifen noch eine bauliche Trennung darstellt.“

20. Die Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Die laufende Nummer 7 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

aa) Der Nummer 3 Buchstabe b wird folgender Satz angefügt:

„Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automaten selbst angegeben sein.“

bb) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Parkausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch die Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkausweis im Fahrzeug gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.

b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automaten selbst angegeben sein.“

b) Die laufende Nummer 8 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 Buchstabe b wird folgender Satz angefügt:

„Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automaten selbst angegeben sein.“

bb) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Parkausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch eine zusätzliche Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht ist.

b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automat selbst angegeben sein.“

c) Die laufende Nummer 10 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 Buchstabe b wird folgender Satz angefügt:

„Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automaten selbst angegeben sein.“

bb) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Parkausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch eine zusätzliche Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht ist.



b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch am Automaten selbst angegeben sein.“

d) Abschnitt 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 7 Autobahnen und Kraftfahrstraßen sowie Radschnellwege“

bb) Nach der laufenden Nummer 21 werden folgende Nummern 21.1 und 21.2 eingefügt:

„21.1	<p style="text-align: center;">Zeichen 451</p>  <p style="text-align: center;">Radschnellweg</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ab diesem Zeichen gelten die Regeln für den Verkehr auf Radschnellwegen. 2. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV dürfen den Radschnellweg nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radschnellwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
21.2	<p style="text-align: center;">Zeichen 451.1</p>  <p style="text-align: center;">Ende des Radschnellwegs“.</p>	

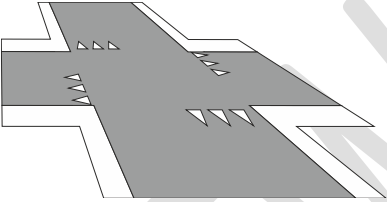
e) Die laufende Nummer 22 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 Satz 1 werden nach dem Wort „überfahren“ ein Komma und die Wörter „insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen“ eingefügt.

bb) Nummer 3 wie folgt gefasst:

„Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht halten. Satz 1 gilt nicht für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV.“

f) Nach der laufenden Nummer 23 wird folgende laufende Nummer 23.1 eingefügt:

„23.1	<p style="text-align: center;">Zeichen 342</p>  <p style="text-align: center;">Haifischzähne</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Die Markierung hebt eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor. Im Fall dieser Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs sind die Markierungen auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten des Radschnellweges mit den Spitzen in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs anzuordnen.“</p>
-------	--	--

g) In der laufenden Nummer 70 wird in der Spalte 3 „Ge- oder Verbote Erläuterungen“ der Satz „Soll die Ankündigung nur für bestimmte Verkehrsarten gelten, sind diese auf einem Zusatzzeichen über dem Zeichen angegeben.“ angefügt.

Artikel 2

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 218) geändert worden ist, wird im 2. Abschnitt „Gebühren der Behörden im Landesbereich“ wie folgt geändert:

1. Nach der Gebühren-Nummer 259 wird folgende Gebühren-Nummer 260 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„260	Zuteilung eines Ausweises zur Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen nach § 2 Nummer 1 und § 4 Absatz 1 CsgG.	11,00.“

2. In der Gebühren-Nummer 263 werden nach dem Wort „Erlaubnis“ die Wörter „mit Ausnahme der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO“ eingefügt.

3. Nach der Gebühren-Nummer 263 werden folgende Gebühren-Nummern 263.1 bis 263.1.3.2 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„263.1	Entscheidung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- oder Schwertransporten nach § 29 Absatz 3 oder § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVO	
263.1.1	bei Erteilung der Erlaubnis oder der Ausnahme	40,00 bis 1 300,00, nach Maßgabe des Anhangs

263.1.2	bei Ablehnung eines Antrages auf Erlaubnis oder Ausnahme	75% der Gebühr nach Nummer 263.1.1
263.1.3	bei Änderung einer bestehenden Erlaubnis oder Ausnahme	
263.1.3.1	bei gewöhnlichem Aufwand	entsprechend der Nummer 263.1.1
263.1.3.2	bei geringem Aufwand nach Zeitaufwand	10,00 Euro je angefangene Viertelstunde Bearbeitungszeit“.

4. In der Gebühren-Nummer 264 werden nach den Wörtern „je Ausnahmetatbestand und je Fahrzeug/Person“ die Wörter „mit Ausnahme der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO“ eingefügt.

5. Zur Gebühren-Nummer 263.1.1 wird folgender Anhang eingefügt:

„Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1

„Entscheidung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten nach § 29 Absatz 3 oder § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVO“

1. Die Grundgebühr für eine Entscheidung beträgt 40,00 Euro.
2. Diese Grundgebühr erhöht sich in Abhängigkeit von den nachfolgenden Kriterien. Dabei wird für jedes einzelne Kriterium ein Erhöhungsfaktor ermittelt. Die Höhe des jeweiligen Faktors ergibt sich aus den nachfolgend festgelegten Formeln. Die Faktoren der einzelnen Kriterien können auch den Wert 0 ergeben.

a) **Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum**

Wird eine Erlaubnis oder eine Genehmigung für einen Zeitraum von mehr als einem Monat erteilt, berechnet sich der Faktor (f_z) für das Kriterium „Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum“ wie folgt (x = die Anzahl der Monate im Einzelfall):

Zeitraum 1 bis 3 Monate	$f_Z = 0,5 * x - 0,5$
Zeitraum mehr als 3 bis 12 Monate	$f_Z = 1/9 * x + 2/3$
Zeitraum mehr als 12 bis 36 Monate	$f_Z = 1/24 * x + 1,5.$

b) **Gesamtmasse**

Die Berechnung des Faktors (f_M) für das Kriterium „Gesamtmasse“ erfolgt nach der folgenden Formel (x = die Gesamtmasse des Fahrzeugs im Einzelfall):

Gesamtmasse 41,8 t bis 200 t: $f_M = 0,037926675 * x - 1,58533502$

Gesamtmasse mehr als 200 t: $f_M = 0,01 * x + 4.$

c) **Anzahl der am Genehmigungsverfahren durch die Genehmigungsbehörde zu beteiligenden Stellen**

Die Anzahl umfasst die Summe aller am Verfahren zu beteiligenden Stellen, einschließlich der des eigenen Bundeslandes.

Die Berechnung des Faktors (f_B) erfolgt nach folgender Formel (x = die Summe der jeweils im Einzelfall beteiligten Stellen):

$$f_B = 4/9 * x - 4/9.$$

d) **Anzahl der zu genehmigenden Strecken oder Flächen oder Bereiche**

Als eine Strecke gilt ein zusammenhängender Fahrtweg, der aus Last- beziehungsweise Leerfahrtanteilen (= Fahrtweganteilen) bestehen kann. Bei flächendeckenden Daueranträgen gilt die Anzahl der nach Landesrecht festgelegten Flächen beziehungsweise Bereiche. Die „Anzahl“ gibt an, wie viele Strecken, Flächen oder Bereiche Eingang in die Erlaubnis finden.

Die Berechnung des Faktors (f_{Str}) erfolgt nach folgender Formel (x = die Anzahl der jeweils im Einzelfall zu genehmigenden Strecken/Flächen/Bereiche):

$$f_{Str} = (x - 1) / 2.$$

e) **Anzahl der von der Erlaubnis umfassten Fahrzeuge oder zulässigen Fahrzeugkombinationen**

Werden von einer Erlaubnis mehrere Fahrzeuge umfasst bzw. kann der Erlaubnisadressat mehrere Fahrzeugkombinationen für die Durchführung des Transports bezie-

ungsweise der Transporte wählen, berechnet sich der Faktor (f_F) wie folgt (x = die Anzahl der jeweils im Einzelfall von der Erlaubnis umfassten Fahrzeuge beziehungsweise zulässigen Fahrzeugkombinationen, bei mehreren zulässigen Fahrzeugkombinationen ergibt sich die Anzahl aus der Multiplikation der Zahl der Zugmaschinen mit der Zahl der Anhänger):

$$f_F = 2/9 * x - 2/9.$$

f) **Anzahl der erheblichen Maßüberschreitungen**

Erheblich ist eine Maßüberschreitung, wenn einer der folgenden Werte überschritten wird:

- Länge mehr als 50,00 m,
- Breite mehr als 4,00 m,
- Höhe mehr als 4,35 m.

Der Faktor ($f_{MÜ}$) wird mit folgenden festen Werten festgelegt:

ein Wert ist überschritten $f_{MÜ} = 2$

zwei Werte sind überschritten $f_{MÜ} = 4$

drei Werte sind überschritten $f_{MÜ} = 6$.

g) **Zusätzlicher Arbeitsaufwand**

Entsteht bei der Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsbehörde oder bei den übrigen beteiligten Stellen zusätzlicher Aufwand, der vom Antragsteller veranlasst wurde und der nicht bereits von den Kriterien nach den Buchstaben a bis f abgedeckt ist, so ist folgender Faktor (f_A) anzuwenden:

Aufwand normal $f_A = 0$

Aufwand erhöht $f_A = 1$

Aufwand hoch $f_A = 2$

Aufwand sehr hoch $f_A = 3$

Aufwand außergewöhnlich hoch $f_A = 4$.

Das Kriterium „Zusätzlicher Arbeitsaufwand“ gliedert sich in die nachfolgend aufgeführten Unterkriterien. Der höchste jeweils im Einzelfall ermittelte Aufwand ist für die Bestimmung des Faktors (f_A) maßgeblich:

Aufwand	Definition
---------	------------

aa) Antragstellung	
normal	VEMAGS.
hoch	Außerhalb von VEMAGS.
bb) Antragsdaten allgemein	
normal	Keine Beanstandungen. Korrekt und vollständig. Antragsdaten entsprechen Ausnahmegenehmigung (AG) § 70 StVZO.
hoch	Sowohl Rückfragen beziehungsweise Korrekturen als auch Ergänzungen beziehungsweise Präzisierungen (zum Beispiel der Fahrzeugmaße) erforderlich, auch auf Veranlassung des Antragstellers. Antragsdaten entsprechen AG § 70 StVZO, es ist aber ein umfangreicher Abgleich erforderlich.
sehr hoch	Sowohl viele Rückfragen beziehungsweise Korrekturen als auch Ergänzungen beziehungsweise Präzisierungen (zum Beispiel der Fahrzeugmaße) erforderlich, auch auf Veranlassung des Antragstellers. Antragsdaten entsprechen AG § 70 StVZO, es ist aber ein sehr umfangreicher Abgleich erforderlich.
außergewöhnlich	Sowohl sehr viele Rückfragen beziehungsweise Korrekturen als auch Ergänzungen beziehungsweise Präzisierungen (zum Beispiel der Fahrzeugmaße) erforderlich, auch auf Veranlassung des Antragstellers. Antragsdaten entsprechen AG § 70 StVZO, es ist aber ein sehr umfangreicher Abgleich erforderlich.
cc) Antragsdaten Fahrweg	
normal	Präzise – bedarf keiner Überarbeitung.
hoch	Korrektur, Ergänzung beziehungsweise Präzisierung erforderlich.
sehr hoch	Mitwirkung der Behörde zur Ermittlung eines geeigneten Fahrweges erforderlich.
außergewöhnlich	Besonders aufwändig zum Beispiel durch Prüfung eines Streckenprotokolls durch Beteiligte.
dd) Anhörverfahren	
normal	Keine Anhörung (keine oder geringe Überschreitung der gesetzlichen Maße).
erhöht	Ohne Probleme und weitere Aktivitäten. Keine oder wenig Anpassungen und Rückfragen notwendig.
hoch	Erneute Anhörungen erforderlich, zum Beispiel durch Fahrwegänderungen durch Anhörpartner. Einige Anpassungen, Rückfragen, Präzisierungen notwendig.
sehr hoch	Erneute Anhörungen erforderlich, zum Beispiel durch Fahrwegänderungen durch Anhörpartner. Viele Anpassungen, Rückfra-

	gen, Präzisierungen notwendig.
ee) Bescheiderteilung	
normal	Bescheiderteilung ohne Anhörverfahren.
erhöht	Bescheiderteilung nach Prüfen der Zustimmungserklärungen und Ordnen (Zusammenfassen) der Auflagen.
hoch	Aufwändige Bescheiderteilung nach Prüfen der Zustimmungserklärungen und Ordnen (Zusammenfassen) der Auflagen (zum Beispiel Fahrwegänderungen, Anpassung der Auflagen, Rückfragen).
sehr hoch	Sehr aufwändig, da Bescheiderteilung nach Prüfen der Zustimmungserklärungen nicht unmittelbar möglich, weil etliche Korrekturen und diverse Rückfragen mit Antragsteller und Anhörensbehörden erforderlich sind.
außergewöhnlich	Besonders aufwändig, zum Beispiel auf Grund von Festlegung ergänzender Maßnahmen, wie Anordnungen zur Demontage von Verkehrszeichen (VZ), Lichtzeichenanlagen, Aufstellen zusätzlicher VZ.

3. Die Gesamtgebühr berechnet sich wie folgt:

a) Berechnung des Gesamtfaktors

Der Gesamtfaktor für die Berechnung des Erhöhungsbetrages wird durch die Addition der unter Nummer 2 Buchstabe a bis g ermittelten Faktoren der einzelnen Kriterien ermittelt:

$$f = f_Z + f_M + f_B + f_{Str} + f_F + f_{MÜ} + f_A$$

b) Berechnung des Erhöhungsbetrages

Zur Ermittlung des Erhöhungsbetrages wird der Gesamtfaktor mit der Grundgebühr von 40,00 Euro multipliziert:

$$\text{Erhöhungsbetrag} = f * 40,00 \text{ Euro.}$$

c) Berechnung der Gesamtgebühr

Die Gesamtgebühr ergibt sich aus der Addition der Grundgebühr und des Erhöhungsbetrages:

$$\text{Gesamtgebühr} = 40,00 \text{ Euro} + \text{Erhöhungsbetrag}$$

d) Höchstgrenze

Die Gesamtgebühr darf die obere Rahmengrenze von 1 300,00 Euro nicht überschreiten. Sie ist gegebenenfalls entsprechend zu kappen.“

Artikel 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- I. In § 4 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „50.1, 50.2, 50.3“ durch die Angabe „50, 50.1, 50.2, 50.3, 50a, 50a.1, 50a.2, 50a.3“ und ein Komma ersetzt.
- II. Die Anlage zu § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 1. Die laufende Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

,11	Zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten mit	<p>§ 3 Absatz 3 Satz 1, Absatz 4</p> <p>§ 49 Absatz 1 Nummer 3</p> <p>§ 18 Absatz 5 Satz 2</p> <p>§ 49 Absatz 1 Nummer 18</p> <p>§ 20 Absatz 2 Satz 1, Absatz 4 Satz 1, 2</p> <p>§ 49 Absatz 1 Nummer 19 Buchstabe b</p> <p>§ 41 Absatz 1 i. V. m.</p> <p>Anlage 2 lfd. Nr. 16, 17 (Zeichen 237, 238)</p> <p>Spalte 3 Nummer 3, lfd. Nr. 18</p> <p>(Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 19</p> <p>(Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 3, lfd. Nr. 20</p> <p>(Zeichen 241) Spalte 3 Nummer 4, lfd. Nr. 21</p> <p>(Zeichen 239 oder 242.1 mit Zusatzzeichen, das den Fahrzeugverkehr zulässt) Spalte 3 Nummer 2,</p> <p>lfd. Nr. 23 (Zeichen 244.1 mit Zusatzzeichen, das den Fahrzeugverkehr zulässt) Spalte 3 Nummer 2,</p> <p>lfd. Nr. 24.1 (Zeichen 244.3 mit Zusatzzeichen, das den Fahrzeugverkehr zulässt) Spalte 3 Nummer 2,</p> <p>lfd. Nr. 49 (Zeichen 274),</p> <p>lfd. Nr. 50 (Zeichen 274.1, 274.2)</p> <p>§ 49 Absatz 3 Nummer 4</p> <p>§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3</p> <p>lfd. Nr. 12 (Zeichen 325.1) Spalte 3 Nummer 1,</p> <p>lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 3</p> <p>§ 49 Absatz 3 Nummer 5“.</p>	
-----	---	---	--

2. Die laufenden Nummern 19.1 und 19.1.1 werden wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
,19.1	und dabei ein Überholverbot (§ 19 Absatz 1 Satz 3 StVO, Zeichen 276, 277, 277.1) nicht beachtet oder Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295, 296) überquert oder überfahren oder der durch Pfeile vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 297) nicht gefolgt	§ 5 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Nummer 1 § 19 Absatz 1 Satz 3 § 49 Absatz 1 Nummer 5, 19a § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 zu lfd. Nr. 53, 54 und 54.4 (Zeichen 276, 277, 277.1) Spalte 3, lfd. Nr. 68 (Zeichen 295) Spalte 3 Nummer 1a, lfd. Nr. 69, 70 (Zeichen 296, 297) Spalte 3 Nummer 1 § 49 Absatz 3 Nummer 4	150 €

19.1.1	– mit Gefährdung	§ 5 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Nummer 1 § 19 Absatz 1 Satz 3 § 49 Absatz 1 Nummer 5, 19a § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 zu lfd. Nr. 53, 54 und 54.4 (Zeichen 276, 277, 277.1) Spalte 3, lfd. Nr. 68 (Zeichen 295) Spalte 3 Nummer 1a, lfd. Nr. 69, 70 (Zeichen 296, 297) Spalte 3 Nummer 1 § 49 Absatz 3 Nummer 4 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1	250 € Fahrverbot 1 Monat .
--------	------------------	--	---

3. In den laufenden Nummern 23 und 23.1 werden jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ nach den Wörtern „§ 5 Absatz 4 Satz 2“ ein Komma und die Angabe „3“ eingefügt.
4. In der laufenden Nummer 24 wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Satz 5“ ersetzt.
5. In der laufenden Nummer 25 wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Satz 4“ durch die Angabe „Satz 6“ ersetzt.
6. Die laufende Nummer 45 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„45	Mit einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren	§ 9 Absatz 6 § 49 Absatz 1 Nummer 9	70 €“.

7. In der laufenden Nummer 50 werden in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Wörter „Fahrverbot 1 Monat“ angefügt.
8. In der laufenden Nummer 50.1 wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Nummer 11“ durch die Angabe „ Nummer 1, 11“ ersetzt.
9. Nach der laufenden Nummer 50.3 werden folgende laufende Nummern 50a, 50a.1, 50a.2 und 50a.3 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„50a	Unberechtigt mit einem Fahrzeug auf einer Autobahn oder Außerortsstraße eine freie Gasse für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen benutzt	§ 11 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 11	240 € Fahrverbot 1 Monat
50a.1	– mit Behinderung	§ 11 Absatz 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 11	280 € Fahrverbot 1 Monat
50a.2	– mit Gefährdung		300 € Fahrverbot 1 Monat

50a.3	– mit Sachbeschädigung		320 € Fahrverbot 1 Monat .
-------	------------------------	--	--

10. In der laufenden Nummer 51a wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.

11. In der laufenden Nummer 51a.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.

12. Nach der laufenden Nummer 51a.1 werden folgende laufende Nummern 51a.2 und 51a.3 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„51a.2	– mit Gefährdung		80 €
51a.3	– mit Sachbeschädigung		100€“.

13. In der laufenden Nummer 51b.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „60 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.

14. Die laufenden Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1 werden wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

„52a	Unzulässig auf Geh- und Radwegen oder Radschnellwegen geparkt (§ 12 Satz 2 StVO)	§ 12 Absatz 4 Satz 1, Absatz 4a § 49 Absatz 1 Nummer 12 § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5	55 €
------	--	--	------

52a.1	– mit Behinderung	<p>§ 12 Absatz 4 Satz 1, Absatz 4a § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 12 § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5</p>	70 €
-------	-------------------	--	------

52a.2	länger als 1 Stunde	§ 12 Absatz 4 Satz 1, Absatz 4a § 49 Absatz 1 Nummer 12 § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5	70 €
-------	---------------------	--	------

52a.2.1	– mit Behinderung	§ 12 Absatz 4 Satz 1, Absatz 4a § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 12 § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5	80 €“.
---------	-------------------	---	--------

15. Nach der laufenden Nummer 52a.2.1 werden folgende laufende Nummern 52a.3 und 52a.4 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„52a.3	– mit Gefährdung		80 €
52a.4	– mit Sachbeschädigung		100€“.

16. In der laufenden Nummer 53 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
17. In der laufenden Nummer 53.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „65 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.
18. Die laufende Nummer 54a wird wie folgt geändert:
- a) In der Spalte „Tatbestand“ wird das Wort „geparkt“ durch das Wort „gehalten“ ersetzt.
- b) In der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ wird die Angabe „20 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
19. In der laufenden Nummer 54a.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.
20. Die laufende Nummer 54a.2 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„54a.2	- mit Gefährdung		80 €“.

21. Nach der laufenden Nummer 54a.2 wird folgende laufende Nummer 54a.3 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„54a.3	mit Sachbeschädigung		100 €“.

22. Die laufende Nummer 54a.2.1 wird aufgehoben.

23. In der laufenden Nummer 55 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.

24. Nach der laufenden Nummer 55 wird folgende laufende Nummer 55a eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„55a	Unberechtigt auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)	§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 7 (Zeichen 314) Spalte 3 Nummer 1, 3a, lfd. Nr. 10 (Zeichen 315) Spalte 3 Nummer 1 Satz 2, Nummer 3a, § 49 Absatz 3 Nummer 5	55 €“.

25. In den laufenden Nummern 59, 59.1, 60 und 60.1 wird jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Satz 5“ durch die Angabe „Satz 6“ ersetzt.

26. Die laufende Nummer 109 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„109	Nicht sichergestellt, dass ein vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem eingeschaltet ist	§ 23 Absatz 1d § 49 Absatz 1 Nummer 22	100 €“.

27. In den laufenden Nummern 131.2, 133.2 und 133.3 wird jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Satz 10“ durch die Angabe „Satz 12“ ersetzt.

28. In den laufenden Nummern 132, 132.1, 132.3, 132.3.1, 132a, 132a.1, 132a.3, 132a.3.1 wird jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Satz 7, 11“ durch die Angabe „Satz 7, 13“ ersetzt.

29. In der laufenden Nummer 135 werden in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ nach dem Wort „Nummer“ die Angabe „1“ und ein Komma eingefügt.

30. Die laufende Nummer 136 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„136	Dem Schienenverkehr nicht Vorrang gewährt	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 1 (Zeichen 201) Spalte 3 Nummer 1 § 49 Absatz 3 Nummer 4	80 €“.

31. Die bisherige laufende Nummer 136 wird 136.1.

32. Die laufenden Nummern 140 und 140.1 werden wie folgt gefasst:

ENTWURF

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
,140	Vorschriftswidrig einen Radweg (Zeichen 237), einen sonstigen Sonderweg (Zeichen 238, 240, 241) oder einen Radschnellweg (Zeichen 451) benutzt oder mit einem Fahrzeug eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1) oder Fahrradzone (Zeichen 244.3) vorschriftswidrig benutzt	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 17, 19, 20 (Zeichen 237, 238, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 23 (Zeichen 244.1) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 24.1 (Zeichen 244.3) Spalte 3 Nummer 1 § 49 Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5	15 €

140.1	– mit Behinderung	<p>§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 17, 19, 20 (Zeichen 237, 238, 240, 241) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 23 (Zeichen 244.1) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 24.1 (Zeichen 244.3) Spalte 3 Nummer 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5</p>	20 €“.
-------	-------------------	---	--------

33. Die laufende Nummer 141 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„141	Entgegen Zeichen 239 einen Gehweg, Zeichen 240 einen gemeinsamen Geh- und Radweg, Zeichen 241 einen Gehweg des getrennten Geh- und Radwegs oder Zeichen 242.1 den Bereich einer Fußgängerzone befahren oder dort gehalten oder entgegen Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260 der StVO das Verkehrsverbot nicht beachtet	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18 (Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 21 (Zeichen 242.1) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 26 Spalte 3 Satz 1 i. V. m. lfd. Nr. 28, 29, 30, 31, 32, 34 (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) Spalte 3 § 49 Absatz 3 Nr. 4“.	

34. Die laufende Nummer 141.4.1 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„141.4.1	mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18 (Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Num- mer 2, lfd. Nr. 21 (Zeichen 242.1) Spal- te 3 Nummer 1, lfd. Nr. 26 Spalte 3 Satz 1 i. V. m. lfd. Nr. 28, 31 (Zeichen 250, 254) § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Num- mer 1, Absatz 3 Nummer 4	20 €“.

35. Die laufende Nummer 144 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

,144	Entgegen Zeichen 239 auf einem Gehweg, Zeichen 240 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, Zeichen 241 auf einem Gehweg des getrennten Geh- und Radwegs, Zeichen 242.1 der StVO im Bereich einer Fußgängerzone oder entgegen Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260 der StVO trotz eines Verkehrsverbots geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18 (Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 21 (Zeichen 242.1) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 26 Spalte 3 Satz 1 i. V. m. lfd. Nr. 28, 29, 30, 31, 32, 34 (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) Spalte 3 § 49 Absatz 3 Nummer 4	55 €“.
------	--	---	--------

36. Die laufende Nummer 144.1 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

,144.1	mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18 (Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Num- mer 2, lfd. Nr. 21 (Zeichen 242.1) Spal- te 3 Nummer 1, lfd. Nr. 26 Spalte 3 Satz 1 i. V. m. lfd. Nr. 28, 29, 30, 31, 32, 34 (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) Spalte 3 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Num- mer 1, Absatz 3 Nummer 4	70 €“.
--------	-----------------	---	--------

37. Die laufende Nummer 144.2 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

,144.2	länger als 3 Stunden	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18 (Zeichen 239) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Nummer 2, lfd. Nr. 21 (Zeichen 242.1) Spalte 3 Nummer 1, lfd. Nr. 26 Spalte 3 Satz 1 i. V. m. lfd. Nr. 28, 29, 30, 31, 32, 34 (Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260) Spalte 3 § 49 Absatz 3 Nr. 4	70 €“.
--------	----------------------	---	--------

38. Die laufende Nummer 146a wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten

„146a	Bei zugelassenem Fahrzeugverkehr auf einem Radweg (Zeichen 237), einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240), einem getrennten Rad- und Gehweg (Zeichen 241) oder einem Radschnellweg (Zeichen 451) die Geschwindigkeit nicht angepasst (soweit nicht von Nummer 11 erfasst)	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 16 (Zeichen 237) Spalte 3 Nummer 3, lfd. Nr. 19 (Zeichen 240) Spalte 3 Nummer 3 Satz 2, lfd. Nr. 20 (Zeichen 241) Spalte 3 Nummer 4 Satz 2 § 49 Absatz 3 Nummer 4 § 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5	15 €“.
-------	--	--	--------

39. In der laufenden Nummer 151.1 werden in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 1 Absatz 2“ sowie nach den Wörtern „§ 49 Absatz 3 Nummer“ die Angabe „1“ und das Komma gestrichen.
40. In der laufenden Nummer 151.2 werden in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Wörter „§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nr. 18, 21 (Zeichen 239, 242.1) Spalte 3 Nummer 2, § 49 Absatz 3 Nummer 4“ eingefügt.

41. Die laufende Nummer 153a wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„153a	Überholt unter Nichtbeachten von Verkehrs- zeichen (Zeichen 276, 277, 277.1)	§ 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 zu lfd. Nr. 53, 54 und 54.4 und lfd. Nr. 53, 54, 54.4 (Zeichen 276, 277, 277.1) Spalte 3 § 49 Absatz 3 Num- mer 4	70 €“.

42. In der laufenden Nummer 246.2 werden in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Wörter „§ 23 Absatz 1a Satz 1, § 1 Absatz 2, § 49 Absatz 1 Nummer 1, 22“ eingefügt.

43. In der laufenden Nummer 246.4 werden in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Wörter „§ 23 Absatz 1a Satz 1, § 49 Absatz 1 Nummer 22“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 10 Absatz 4 wird aufgehoben.
2. § 75 Nummer 8 wird aufgehoben.

3. In Anlage 12 (zu § 34) Abschnitt A „Schwerwiegende Zuwiderhandlungen“ wird in der laufenden Nummer 2.1 nach der Zeile „das Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (§ 9)“ die Zeile wie folgt gefasst:

„die Pflichten des Fahrzeugführers bei stockendem Verkehr auf einer Autobahn oder Außerortsstraße in Bezug auf das Bilden einer vorschriftsmäßigen Gasse sowie in Bezug auf das unrechtmäßige Nutzen einer freien Gasse	(§ 11 Absatz 2)“.
---	-------------------

4. Die Anlage 13 (zu § 40) wird wie folgt geändert:

- a) Nach der laufenden Nummer 1.3 wird folgende laufende Nummer 1.3a eingefügt:

laufende Nummer	Straftat	Vorschriften
„1.3a	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	§ 315 StGB“.

- b) Nach der laufenden Nummer 2.1.3 wird folgende laufende Nummer 2.1.3a eingefügt:

laufende Nummer	Straftat	Vorschriften
„2.1.3a	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr, soweit ein Fahrverbot angeordnet worden ist und die Tat im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde	§ 315 StGB“.

c) Nach der laufenden Nummer 2.2.5a wird folgende laufende Nummer 2.2.5b eingefügt:

laufende Nummer	Ordnungswidrigkeit	laufende Nummer der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat)
„2.2.5b	Unberechtigt mit einem Fahrzeug auf einer Autobahn oder Außerortsstraße eine freie Gasse für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen (§ 11 Absatz 2 StVO) benutzt	50a, 50a.1, 50a.2, 50a.3“.

d) In der laufenden Nummer 3.2.6 werden in der Spalte „laufende Nummer des BKat“ ein Komma und die Angabe „45“ angefügt.

e) Nach der laufenden Nummer 3.2.7 werden folgende laufende Nummern 3.2.7a, 3.2.7b und 3.2.7c eingefügt:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat
„3.2.7a	Unzulässiges Halten in „zweiter Reihe“	51a.1, 51a.2, 51a.3
3.2.7b	Unzulässigen Parken auf Geh- und Radwegen oder Radschnellwegen	52a.1, 52a.2, 52a.2.1, 52a.3, 52a.4
3.2.7c	Unzulässiges Halten auf Schutzstreifen für den Radverkehr	54a.1, 54a.2, 54a.3“.

f) Die laufende Nummer 3.2.11 wird wie folgt gefasst:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat
„3.2.11	das Verhalten an Bahnübergängen	89, 89a, 89b.1, 136, 245“.

g) Die laufende Nummer 3.2.15 wird wie folgt gefasst:

laufende Nummer	Verstöße gegen die Vorschriften über	laufende Nummer des BKat
„3.2.15	die sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers	108, 109, 246.1, 247“.

Artikel 5

Änderung der Ferienreiseverordnung

In der Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist, wird in § 1 Absatz 2 die laufende Nummer 1 wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Autobahn	Streckenbeschreibung
„1	A1	vom Autobahndreieck Erfttal über Autobahnkreuz Leverkusen-West, Wuppertal, Kamener Kreuz, Münster bis Anschlussstelle Lohne/Dinklage“.

Artikel 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Die Verordnung dient der Ausfüllung der Verordnungsermächtigungen des Carsharinggesetz (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern. Bisher gibt es in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) keine Rechtsvorschriften, die eine Parkvorrehtigung und Anordnung der Parkgebührenbefreiung auf der Grundlage entsprechender Gebührenordnungen der Länder oder Gebührensatzungen der Kommunen für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge zur Förderung des Carsharing ermöglichen. Länder und Kommunen haben ein hohes Interesse an der Einräumung solcher Parkprivilegien aus nicht-ordnungsrechtlichen Gründen.

Mit dieser XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wird in Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) zum einen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine Regelung geschaffen, die die Grundlage für die Darstellung der Parkvorberehtigung bildet. Zum anderen werden die durch das CsgG geschaffenen Ermächtigungen zum Erlass der Verordnungen ausgefüllt. Auf Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit zur Einräumung von Parkvorberehtigungen für Carsharingfahrzeuge in die StVO eingeführt.

Weiterhin enthält Artikel 1 dieser Verordnung mehrere Änderungen zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs. Der Radverkehr ist für die Verwirklichung eines modernen Mobilitätskonzepts und zur Umsetzung der Verkehrswende unabdingbar. Dabei spielt die Sicherheit der Rad Fahrenden eine entscheidende Rolle. Während in den letzten Jahren die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten insgesamt leichte Rückgänge verzeichnet, stagnieren die Unfallzahlen im Bereich des Radverkehrs. Noch immer sterben auf deutschen Straßen rund 400 Rad Fahrende pro Jahr. Besondere Risiken bergen dabei das Ab-

biegen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, insbesondere Lkw, die Unterschreitung des erforderlichen Seitenabstandes beim Überholen und auch die Behinderung der Rad Fahrenden durch unberechtigtes Parken auf Radverkehrsflächen. Mit der vorliegenden Verordnung soll diesen Risiken durch Schaffung bestimmter Ge- und Verbote begegnet und der Radverkehr sicherer gemacht werden. Daneben dienen die in Artikel 1 enthaltenen Änderungen der Leichtigkeit des Radverkehrs, deren Gewährleistung Grundvoraussetzung für einen attraktiven und zeitgemäßen Radverkehr ist, der nach neuen Lösungen verlangt. Im Fokus stehen dabei Regelungen zur Kennzeichnung von Radschnellwegen und zur Anordnung von Fahrradzonen. Weitere Änderungen haben klarstellenden Charakter.

Darüber hinaus sind Änderungen der StVO in Artikel 1 vor allem aus Gründen der Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit und um den praktischen Bedürfnissen im Straßenverkehr Rechnung zu tragen zu nennen, dazu insbesondere:

- die Ermöglichung der Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit wenigstens drei Personen besetzt sind; darüber hinaus Einführung eines entsprechenden Sinnbildes als Grundlage eines Zusatzzeichens, mit welchem die Freigabe angeordnet werden kann,
- die Erweiterung der derzeitigen Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz durch Ausnahme vom Gefährdungserfordernis des § 49 Absatz 9 Satz 3; zudem Schaffung einer Einvernehmensregelung,
- die Verankerung der Möglichkeit, bei Verzicht auf Parkgebühren dies auf dem Parkscheinautomaten auch außerhalb von Parkraumbewirtschaftungszonen darstellen zu können,
- die Klarstellung, dass das Absteigen von Rad fahrenden Kindern bei Querung von Fahrbahnen auf die Nutzung eines Gehweges beschränkt ist,
- die Klarstellung der Parkregelung bei abgerundetem Kreuzungs- und Einmündungsbereich für eine verbesserte Sicht im Kreuzungs- und Einmündungsbereich,
- die Verlagerung der bislang in § 10 Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung verankerten Regelung zur Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren auf Mofas in den § 21 StVO (mit gleichzeitiger Aufhebung der Vorschrift in der Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV),
- die Klarstellung, dass Akustische Fahrzeugwarnsysteme im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 (ABl. L 158 vom 27. Mai 2014, S. 131) keine Schallzeichen im Sinne des § 16 Absatz 1 und 3 StVO sind,

- das Abschaltverbot von Notbremsassistenzsystemen für Kraftfahrzeuge ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h, insbesondere um bei Lkw und Bussen (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringern zu können,
- die Ermöglichung, Vereinbarungen über die übermäßige Straßenbenutzung nach § 35 Absatz 5 mit den Truppen der nichtdeutschen Mitgliedstaaten der Europäischen Union abzuschließen,
- die Ermöglichung des Rechtsabbiegens bei Anordnung des Grünfeils auch für Radfahrer, die nicht aus dem rechten Fahrstreifen, sondern aus einem am rechten Fahrbahnrand gelegenen Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten straßenbegleitenden Radweg bei Rot abbiegen sowie Einführung eines speziellen Grünfeils nur für Rad Fahrende,
- die Aufnahme des Piktogramms „Wohnmobile“ in § 39, um diese Fahrzeugart mit besonderer Zweckbestimmung künftig zum Gegenstand von Zusatzzeichen machen zu können (z. B. zur Kennzeichnung entsprechende Parkflächen),
- die Aufnahme des Piktogramms Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) in § 39, um diese Fahrzeugart mit besonderer Zweckbestimmung künftig zum Gegenstand von Zusatzzeichen machen zu können, sowie zur entsprechenden Ergänzung der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO,
- die Anpassung der Definition des E-Bikes in § 39, in dem der Begriff des Abschaltens des Motors durch den Begriff des Abregelns ersetzt wird,
- die Klarstellung, dass die Straßenverkehrsbehörden die Hervorhebung von Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge mittels Sinnbild und/oder Umrandung anordnen können.
- die Änderung der örtlichen Zuständigkeit in § 47 StVO bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot zur Vermeidung des Antragstourismus und der Mehrfachbeantragung,
- die Verankerung des Fernstraßen-Bundesamtes als sachlich zuständige Behörde für verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung mit der Möglichkeit, die Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes der auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts ganz oder teilweise weiter zu übertragen in Ausfüllung der durch § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) geschaffenen Verordnungsermächtigung,

- die Klarstellung in § 46 StVO, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausnahmen ausschließlich auf dem Verordnungswege erlassen kann,
- die Ausgestaltung des Tatbestandes der Mitnahme von mehr Personen als mit Gurten ausgestattete Sitzplätze vorhanden sind als Ordnungswidrigkeit § 49 StVO sowie
- die Zulassung des Befahrens auch von Grundstückszufahrten auch über angeordnete Radfahrstreifen hinweg bei Zeichen 295 der StVO.

Ziel 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 Grundgesetz (GG)) in Artikel 1 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 Bundesautobahnen bzw. Autobahnen sowie Bundesstraßen. 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 eine möglichst homogene Verkehrsführung durch eine möglichst bundeseinheitliche Auslegung und Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben und die Stärkung der Funktion der Bundesautobahnen und Bundesstraßen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten überörtlichen schnellen Straßenverkehrs erreicht werden. Um eine für Bürger und Wirtschaft nicht überblickbare Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen zu vermeiden, sollen diese jedoch im Wesentlichen in der Zuständigkeit der Länder verbleiben. Dies dient auch der Rechtsklarheit. Für den Bürger wäre es ansonsten – insbesondere auf Grund 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 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 sowie Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 für Veranstaltungen, die ausschließlich auf Bundesautobahnen stattfinden.

Zudem wird die Gebührenerhebung für Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren des Großraum- und Schwertransports auf eine konkretisierende Rechtsgrundlage gestellt (Artikel 1).

Darüber hinaus erfolgt eine Änderung der GebOSt (Artikel 2), um einen bundeseinheitlichen Gebührentatbestand mit einheitlicher Berechnungsgrundlage für die Länder für Erlaubnisse und Genehmigungen beim Großraum- und Schwertransport vorzugeben. Dies erleichtert den Verwaltungsvollzug und sorgt für eine nachvollziehbare Gebührenerhebung. Zudem wird eine neue Verwaltungsgebühr für die Ausstellung des Carsharingausweises i. H. v. 11,00 Euro verankert.

Zudem erfolgen redaktionelle Änderungen der BKatV (Artikel 3) im Nachgang zur letzten StVO-Novelle (53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtliche Vorschriften vom 6. Oktober 2017, BGBl. I S. 3549). Des Weiteren erfolgt die Schaffung neuer Regelatbestände nebst Festlegung eines Bußgeldes bei Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten, der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse sowie der Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t. Des Weiteren werden unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Geldbußen für unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz sowie in Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften/ vor oder in Feuerwehzufahrten erhöht. Darüber hinaus werden zum Schutz des Radverkehrs für das Halten von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe sowie verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Grundtatbestände erhöht. Die Tatbestände der Behinderung werden mit einem Regelsatz von 70 Euro neu im Bußgeldbereich verankert. Gleichzeitig werden für die o. g. Verstöße neue Qualifikationen der Gefährdung und Sachbeschädigung mit Regelsätzen bis zu 100 Euro im Buß-

geldbereich geschaffen. Ebenso wird für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (Bildern einer Rettungsgasse) ein Regelfahrverbot eingeführt.

Korrespondierend zur Aufnahme der Regelung zur Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren auf Mofas in die StVO wird die fahrerlaubnisrechtliche Regelung in Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV) gestrichen. Für die vorschriftswidrige Nichtbenutzung des Notbremsassistenten sowie die Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t, das Halten von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen für den Radverkehr und in zweiter Reihe sowie das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen werden zudem jeweils ein Punkt im Fahreignungsregister (FAER) verankert (Artikel 4). Für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (unberechtigte Nutzung einer Rettungsgasse) wird jeweils die Eintragung von zwei Punkten im FAER vorgesehen. Zudem wird der Verstoß der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse als sogenannter „A-Verstoß“ in den Katalog der Anlage 12 (zu § 34) für die Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen.

Schließlich erfolgt eine Anpassung der Lkw-Fahrverbotsstrecken durch Änderung der Ferienreiseverordnung in Artikel 5 zum südlichen Autobahnring ab Köln-West, der als Lkw-Hauptumleitung der fehlenden Rheinquerung Leverkusen genutzt wird.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften enthält Änderungen von fünf Verordnungen: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sowie der Ferienreiseverordnung.

Der Schwerpunkt des Verordnungsentwurfs liegt auf der Änderung der StVO in Artikel 1: Auf der Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung werden Regelungen zur Parkbevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge in die Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt.

Weiterhin enthält Artikel 1 mehrere – teils tiefgreifende – Änderungen zur Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Insbesondere werden neue Ge- und Verbote

(unter anderem ein Mindestabstand beim Überholen Rad Fahrender und zu Fuß Gehender durch Kraftfahrzeuge) und korrespondierend dazu Ahndungsmöglichkeiten geschaffen. Ferner werden neue Verkehrszeichen und Sinnbilder eingeführt.

Darüber hinaus wird der behördliche Spielraum bei der Anordnung von Verkehrsversuchen vergrößert und eine Freigabemöglichkeit des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit wenigstens drei Personen besetzt sind, als Maßnahme der Verkehrsreduktion eingeführt.

Ferner wird die Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen 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 neu geregelt. Zudem wird das Abschaltverbot von Notbremsassistenzsystemen für Kraftfahrzeuge ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h normiert, insbesondere um bei Lkw und Bussen (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringern zu können. Darüber hinaus erfolgen diverse Änderungen in der StVO, insbesondere zum Radverkehr, zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Straßenverkehrs.

III. Alternativen

Keine.

Die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge mit einer Plakette würde den Einsatz solcher Fahrzeuge in so genannten Mischmodellen (als Mietfahrzeug oder Carsharingfahrzeug) von vornherein ausschließen, was nicht gewollt ist.

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 Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft nicht mehr nachvollziehbar wäre, wann für die Erteilung einer Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung

nehmung 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

Auch im Ausland zugelassene Carsharingfahrzeuge können in den Genuss der in Deutschland gewährten Bevorrechtigungen genauso wie in Deutschland zugelassene Carsharingfahrzeuge kommen, wenn nachgewiesen wird, dass die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen. Auch im Übrigen ist der Verordnungsentwurf mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurden Notbremsassistenzsysteme für bestimmte Lkw und bestimmte Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) verpflichtend vorgeschrieben. Notbremsassistenzsysteme werden für die vorgenannten Klassen bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und Fahrzeugbauart schrittweise seit dem 1. November 2013 eingeführt. Die Einführung ist mit dem 1. November 2018 abgeschlossen. Gemäß den vorgenannten EU-Verordnungen ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistenzsysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dies gilt ebenso für die Regelung Nr. 131 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistenzsystems, die die EU-Kommission künftig verpflichtend anstelle der vorgenannten EU-Verordnungen zur Anwendung bringen will. Dass Notbremsassistenzsysteme durch den Fahrer abgeschaltet werden können, widerspricht dem Sinn der Einführung solcher Systeme, denn diese können ihren Nutzen nur entfalten, wenn sie aktiv sind. Das Verhaltensrecht im Straßenverkehr unterfällt dem Subsidiaritätsprinzip, so dass es unter Verkehrssicherheitsaspekten geboten erscheint, eine entsprechende verhaltensrechtliche Vorschrift zu verankern, die in Deutschland für Inländer und Ausländer gleichermaßen zur Anwendung kommt.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Einführung der neuen Gebührenziffer (Geb.-Nr. 263.1) in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) einschließlich eines detaillierten Berechnungsschemas soll insbesondere die Gebührenerhebung bei Erlaubnis- und Genehmigungserteilung für den Großraum- und Schwertransport bundeseinheitlich ohne Wettbewerbsverzerrungen erfolgen. Dabei wird sichergestellt, dass der Aufwand sämtlicher am Verfahren beteiligten Stellen in der Berechnung berücksichtigt wird. Insgesamt werden die Handhabung der Gebührenberechnung für die Praxis vereinfacht und so eine rechtlich korrekte und einheitliche Gebührenpraxis unterstützt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Das Verordnungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei, da es z. B. auf Grundlage des CsgG die Voraussetzungen für die Kennzeichnung und Bevorrechtigung privilegierter Carsharingfahrzeuge schafft.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Hervorzuheben sind die Managementregel (5) „Strukturwandel verträglich gestalten“ sowie die Indikatoren (7) „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge“ und (8) „Innovation“. Insbesondere die Nachhaltigkeitsindikatoren 2 „Klimaschutz“ und 13 „Luftqualität“ werden durch die Verordnung positiv berührt.

Die Verordnung bildet nach ihrem Inkrafttreten die Grundlage für die Förderung des innovativen Mobilitätskonzepts Carsharing im öffentlichen Straßenraum. Die Attraktivität des Carsharing kann dadurch gesteigert werden, dass für diese Parkflächen reserviert werden oder die Fahrzeuge von Parkverboten befreit oder von der Verpflichtung, einen Parkschein oder eine Parkscheibe auszulegen, ausgenommen werden (Indikator 11b „Mobilität“). Die Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen trägt dazu bei, die Fahrzeugflotte insgesamt zu verringern und damit den die Umwelt und Gesundheit belastenden Schadstoffausstoß des Verkehrs zu senken.

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 Bundesautobahnen bzw. Autobahnen bündelt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Dem Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen entstehen durch diese Verordnung die mit dem Aufstellen der neuen Zusatzzeichen verbundenen Materialkosten von ca. 100 Euro pro Zeichen. Eine exakte Quantifizierung ist jedoch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten insgesamt als gering einzustufen sind.

Länder und Kommunen

Die Regelungen zur Bevorrechtigung des Carsharing haben keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen, sofern sich diese entschließen, im Rahmen ihrer Gebührenordnungen oder kommunalen Satzungen Gebührenbefreiungen oder Ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen. Die Länder und Kommunen werden nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzunehmen und treffen diese Entscheidung in eigener Zuständigkeit.

Bei den Ländern werden für den Bereich des Zuständigkeits- und damit möglichst auch Personalwechsels auf Grund der Änderung finanzielle Auswirkungen auf Grund des Staatsvertrages über die Verteilung von Versorgungslasten bei bund- und länderübergreifenden Dienstherrnwechseln (Versorgungslastenteilungs-Staatsvertrag) anfallen, sofern das Personal wechselt. Nach den Annahmen des Bundes werden die Länder danach ge-

genüber dem Bund voraussichtlich abfindungspflichtig in Höhe von schätzungsweise insgesamt rund 6,6 Mio. Euro. Dabei wird von einem Stichtag 1. Januar 2021 ausgegangen. Angenommen wird, dass insgesamt voraussichtlich 23 Beamtinnen und Beamte der Länder einen Dienstherrnwechsel anlässlich dieser Verordnung vollziehen werden. Grundlage der Überlegungen zur Ermittlung des Personalaufwandes für die Wahrnehmung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO für Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist die Annahme, dass Beschäftigte, die bisher diese Aufgaben bei den Ländern für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen ausgeübt haben, künftig zum Fernstraßen-Bundesamt oder zur Gesellschaft wechseln werden. Nach derzeitigen Schätzungen sind rund 100 Beschäftigte berührt. Hinsichtlich des Verhältnisses von Beamten und Angestellten wurde auf Annahmen zurückgegriffen, die auf bisherigen Erfahrungswerten beruhen. Bei einem geschätzten Anteil von rund 23 % für Beamte (derzeitiger Erfahrungswert) ergibt sich für die Wahrnehmung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO eine Aufteilung der geschätzten 100 Beschäftigten in rund 23 Beamte und rund 77 Angestellte. Je wechselnde Beamtin und wechselnden Beamten wurden Abfindungsbeträge in Höhe von 285.384 Euro angesetzt. Auch diese Annahme beruht auf derzeitigen Erfahrungswerten.

Mit der Änderung der Zuständigkeit werden die Länder zum 1. Januar 2021 aber insgesamt von insoweit anfallenden Personal- und Sachmittelkosten entlastet. Allein für die Bundesautobahnen wurden Mehrkosten des Bundes von rd. 12 Mio. Euro jährlich ab 2021 kalkuliert (siehe dazu 4. Erfüllungsaufwand für den Bund); dem steht eine Entlastung der Länder in voraussichtlich annähernd vergleichbarer Größenordnung gegenüber.

4. Erfüllungsaufwand

Darstellung der Fallzahlen zum Carsharing:

Zu Jahresbeginn 2017 gab es bundesweit 17.200 Carsharingfahrzeuge aller Klassen. Dabei handelte es sich um 9.400 Kfz im Rahmen des stationsbasierten sowie 7.800 Kfz des stationsunabhängigen Carsharing (sog. „Free-floating“-Angebot) (alle Angaben Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. [bcs] 2017: Die Verkehrswende umsetzen, Carsharing fördern, Jahresbericht 2016, Berlin). Die 7.800 Kfz des stationsunabhängigen Carsharings verteilen sich auf 4 Anbieter, wohingegen die Flotten des stationsbasierten Angebots

durch etwa 150 Anbieter bereitgestellt werden. Insgesamt gab es zu Beginn des Jahres 2017 597 Städte und Gemeinden mit stationsbasierten Angeboten. In 12 Städten und Gemeinden gab es ein sog. „Free-floating-Angebot“. Zusätzlich gab es noch 5 Städte und die Rhein-Main-Region mit Free-floating-Fahrzeugen im kombinierten Angebot. In den Städten und Gemeinden mit stationsbasierten Angeboten verteilten sich die Fahrzeuge auf insgesamt 4.650 Stationen, was bezogen auf die Gesamtzahl der Fahrzeuge bedeutet, dass im Mittel eine Carsharingstation ca. 2 Stellflächen umfasst. Nach Auskunft des Bundesverbandes CarSharing e.V. (bcs) befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Carsharingstationen auf angemieteten Flächen in privatem Besitz (über 90 %) und nur ein geringer Anteil entfällt auf den öffentlichen Straßenraum (siehe auch Lawinczak/Heinrichs 2008, E. 2008: Carsharing im öffentlichen Straßenraum, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 4 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, Berlin). In den Städten und Gemeinden, die bereits Stellflächen im öffentlichen Straßenraum an Carsharinganbieter vergeben, variiert der Anteil dieser an der Gesamtanzahl an Stellflächen laut einer in 2015 durchgeführten Befragung ausgewählter Städte erheblich (Düsseldorf 2015: 1 %, Köln 2015: 15 %, Bochum 2015: 16 %, Bremen 2015: 23 %, Berlin 2013: 40 %; alle Angaben lt. Befragung bei 8 ausgewählten Behörden).

Im weiteren Verlauf der Berechnungen wird davon ausgegangen, dass von einer Vergabe an Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auch nach Einführung der neuen Regelung nicht von allen Verwaltungen bzw. Carsharinganbietern Gebrauch gemacht wird. Nach Rücksprache mit dem bcs werden nur Kommunen mit einer Einwohnerzahl von mehr als 20.000 sowie dort angesiedelte Carsharinganbieter mit einbezogen (bei kleineren Gemeinden ist annahmegemäß die Verfügbarkeit privater Stellflächen ausreichend gegeben). Laut Auskunft des bcs gibt es derzeit in 293 Städten und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern ein stationsbasiertes Carsharingangebot (insgesamt gab es deutschlandweit 2015 691 Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern). In diesen 293 Städten und Gemeinden sind derzeit ca. 150 Unternehmen mit geschätzt ca. 9.000 Fahrzeugen tätig (Quelle: bcs). Wird eine durchschnittliche Anzahl von 2 Stellflächen pro Station angenommen, gibt es insgesamt in den relevanten 293 Städten und Gemeinden 4.500 Carsharingstationen bzw. 9.000 Stellflächen. Inwiefern die Städte und Gemeinden über die Stellflächen für Carsharingstationen hinaus zusätzliche gekennzeichnete Parkmöglichkeiten für bevorrechtigte Fahrzeuge des stationsbasierten und stationsunabhängigen Angebots bzw.

Parkgebührenermäßigungen für Carsharingfahrzeuge anbieten, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Das Angebot der stationsunabhängigen Angebote ist derzeit auf Großstädte und Metropolregionen begrenzt. Daher beträgt hier die relevante Anzahl an Fahrzeugen 7.800 Fahrzeuge.

Für die Bestimmung der zukünftigen Anzahl relevanter Fahrzeuge, Stationen, Carsharinganbieter sowie Kommunen mit stationsbasiertem Angebot werden verschiedene Quellen herangezogen (Studie „Carsharing in Deutschland“ von TÜV Rheinland/FSP/BBE Automotive, eigene Befragung von acht Städten aus dem Jahre 2015, Auskunft des bcs, eigene Berechnung mit Daten des bcs). In den letzten neun Jahren sind die Anzahl der stationsbasierten Carsharingfahrzeuge um ca. 10 % und die Zahl der Carsharingstationen um ca. 11 % pro Jahr gestiegen. Das Angebot der stationsunabhängigen Carsharingfahrzeuge ist im Zeitraum von 2011 bis 2016 um insgesamt 35 % jährlich angestiegen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass insbesondere in den ersten Jahren das Marktangebot rapide gewachsen ist und in den letzten Jahren nur noch ein Anstieg um ca. 11 % jährlich zu verzeichnen war. Die Studie zum Carsharing-Markt in Deutschland von TÜV Rheinland/FSP/BBE Automotive geht von einem jährlichen Wachstum der Anzahl an Carsharingfahrzeugen (stationsbasiert und stationsunabhängig) bis 2020 je nach Szenario von 11 bis 19 % aus. Unter der konservativen Annahme einer jährlichen Steigerung gemäß dem bisherigen Wachstum von ca. 10 % für die relevanten, stationsbasierten Fahrzeuge werden daher für die Kalkulation des jährlichen Erfüllungsaufwands bis Ende 2020 pro Jahr ca. 1.000 Fahrzeuge angesetzt ($9.000 \times (10/100 + 1)^4 = 13.177$; $13.177 - 9.000 = 4.177$; $4.177/4 = 1.044$). Für die Fahrzeuge des stationsunabhängigen Carsharings wird konservativ von einem Anstieg von 10 % bzw. 900 Kfz pro Jahr bis Ende 2020 ausgegangen ($7.800 \times (10/100 + 1)^4 = 11.420$, $11.420 - 7.800 = 3.620$, $3.620/4 = 905$). Darüber hinaus werden laut Angaben eines Carsharingunternehmens ca. 20 % des bestehenden Fuhrparks durch neue Fahrzeuge jährlich ausgetauscht. Aus Vereinfachungsgründen wird angenommen, dass 20 % des Mittelwerts aus aktuellem, relevanten (stationsbasiert: 9.000 Kfz, stationsunabhängig: 7.800 Kfz) und zukünftigem Fahrzeugbestand (2020: 13.177 bzw. 11.420) jährlich erneuert werden (stationsbasiert: $(13.177 + 9.000)/2 = 11.089$; $11.089 \times 0,2 = 2.218$; stationsunabhängig: $(11.420 + 7.800)/2 = 9.610$; $9.610 \times 0,2 = 1.922$). Insgesamt belaufen sich Fahrzeuge auf etwa 2.200 stationsbasierte und 2.000 stationsunabhängige pro Jahr.

Für das Wachstum der Anzahl der relevanten Stellflächen für Carsharingstationen pro Jahr wird ebenfalls von 10 % ausgegangen (Anzahl Stellflächen analog zu der Zahl der Fahrzeuge). Ca. 1.000 Stellflächen kommen somit jährlich hinzu. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Stationen im öffentlichen Straßenraum mehr als 2 Stellflächen umfassen (ca. 3-4). Laut Annahme des bcs wird das Wachstum an Stationen nach Einführung einer adäquaten gesetzlichen Regelung überwiegend im öffentlichen Straßenraum erfolgen (Annahme: 100 % aller neuen Stellflächen im öffentlichen Raum). Obwohl auch weiterhin Stellflächen für Carsharingstationen auf privatem Grund neu hinzukommen, wird davon ausgegangen, dass künftig auch bisherige private Stellflächen durch attraktivere öffentliche ersetzt werden. Da die zugrundeliegenden Schätzwerte nur bis zum Jahr 2020 gelten, ist es unerheblich, dass die Sondernutzung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auf fünf Jahre begrenzt ist. Vereinfachend wird daher bei den weiteren Berechnungen davon ausgegangen, dass ca. 300 Stationen à 3 Stellflächen pro Jahr im öffentlichen Straßenraum deutschlandweit eingerichtet werden ($900/3 = 300$; für Berechnungen ab 2021 müssten zusätzlich die in 2016 und den Folgejahren vergebenen Stellflächen wieder neu ausgeschrieben werden). Der Anteil dieser Stellflächen/Stationen, der sich voraussichtlich an Ortsdurchfahrten (Bundesstraßen) befindet, kann nur sehr schwer abgeschätzt werden. Der Anteil an Stationen an Ortsdurchfahrten bei Städten und Gemeinden, die bereits im öffentlichen Straßenraum Stationen vergeben haben, geht gegen Null. Als Obergrenze wird für die weiteren Berechnungen der Anteil der Ortsdurchfahrten am gesamten Straßennetz der befragten Städte und Gemeinden herangezogen (2 %).

Das Wachstum der Städte und Gemeinden, die künftig erstmalig ein stationsbasiertes Carsharingangebot aufweisen, wird laut Auskunft des bcs auf 50 Städte pro Jahr geschätzt. Für die weiteren Berechnungen wird davon ausgegangen, dass das Wachstum der Kommunen überwiegend in der Gemeindegrößenklasse über 20.000 Einwohner erfolgt. Insgesamt würden demnach bis zum Ende des Jahres 2020 200 zusätzliche, relevante Kommunen ein stationsbasiertes Angebot aufweisen (insgesamt ca. 500 Städte und Gemeinden). Die Anzahl der stationsbasierten Carsharinganbieter wird als konstant angenommen (150), da sich u. U. Konsolidierungstendenzen im Markt ergeben können bzw. Angebote in neuen Kommunen durch etablierte Unternehmen bereitgestellt werden (Wachstum hat sich in den letzten Jahren abgeschwächt: 4 % p. a. Wachstumsrate von 2009 bis 2014; Stagnation

der Anbieterzahl von 2014 bis 2015). Für die stationsunabhängigen Anbieter wird bis 2020 ebenfalls von einer konstanten Anzahl an Unternehmen ausgegangen.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft wird auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG verwiesen. Ergänzend wird Folgendes angemerkt:

Für die Wirtschaft entsteht zum einen einmaliger Erfüllungsaufwand für die Carsharinganbieter für die Ausstattung ihrer Fahrzeuge mit Carsharingausweisen und zum anderen durch den Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand im Zuge des neuen Verfahrens. Für die Abschätzung werden Angaben eines Carsharinganbieters verwendet, die im Rahmen der Ermittlung des Erfüllungsaufwands zum Carsharinggesetz ermittelt wurden. Es wird davon ausgegangen, dass auch Anbieter von stationsunabhängigem Carsharing von der Einführung der Carsharingausweise Gebrauch machen werden, obwohl noch unklar ist, ob Städte und Gemeinden über die Stellflächen für das stationsbasierte Carsharing hinaus bevorrechtigte Parkflächen bzw. Gebührennachlässe für alle Carsharingfahrzeuge einrichten werden. Der Zeitaufwand für Schulungen bezüglich des neuen Vergabeverfahrens für die Carsharingausweise beträgt laut befragtem Carsharinganbieter rund 60 Minuten pro Mitarbeiter/in. Pro Carsharinganbieter werden sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult (Durchschnitt Wirtschaftsabschnitt: Verkehr und Lagerei: 28,10 Euro/h gemäß aktualisierter Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes). Durch den Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand im Zuge des neuen Verfahrens zur Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge entsteht ein einmaliger Personalaufwand von ca. 30 Tsd. Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung bei den Carsharinganbietern (n=150 + 4)						
Einmaliger Personalaufwand (n=150 + 4)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Unternehmen	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Mit der Vorgabe vertraut machen/interne Schulung der Mitarbeiter - Verfahren Carsharingausweise (n=154)	60	7	1.078	28,10	30.292
	Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung					30.292

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht den Carsharinganbietern darüber hinaus durch die einmalige Ausstellung der Carsharingausweise für den derzeitigen Bestand an relevanten Fahrzeugen des stationsbasierten Carsharings (s. Ermittlung der Fallzahl: 9.000) sowie des stationsunabhängigen Carsharings (s. Ermittlung der Fallzahl: 7.800). Annahmegemäß werden sämtliche Fahrzeuge mit einem Ausweis versehen. Darüber hinaus wird für jeden Anbieter eine Fahrt zur Behörde angesetzt (insgesamt 154). Da derzeit kein Verfahren zur Vergabe der Carsharingausweise existiert, wird der Erfüllungsaufwand in Anlehnung an die Ausstellung der Parkausweise für Bewohner ermittelt. Basierend auf Daten aus einer Befragung von acht Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden aus drei Bundesländern (Berlin, Bochum, Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Köln) wurde der Zeitaufwand zur Ausstellung der Ausweise geschätzt. Derzeit beträgt der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung eines Antrags für einen Parkausweis für Bewohner laut Auskunft der Straßenverkehrsbehörden im Mittel etwa 9 Minuten. Hinzu kommt ein geschätzter zusätzlicher Aufwand i. H. v. 3 Minuten durch die Prüfung der Carsharingeigenschaft des jeweiligen Kfz (z. B. durch Vorlage der Rahmenvereinbarung in Verbindung mit den Zulassungspapieren). Durchschnittlich werden 11 Minuten Wartezeit pro Vorgang in der Behörde veranschlagt. Hinzu kommt noch Zeitaufwand für die Anfahrt zu der nach Landesrecht zuständigen Behörde (22 Minuten) sowie zur Anbringung des Carsharingausweises am Fahrzeug (ca. 5 Minuten, eigene Schätzung). Die Sachkosten umfassen die Fahrtkosten zur Behörde (0,30 Euro/km x 7 km = 2,10 Euro). Bei einem mittleren Stundensatz i. H. v. 28,10 Euro/h (Wirtschaftsabschnitt: Verkehr und Lagerei: 28,10 Euro/h gemäß aktualisierter Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes) ergeben sich insgesamt für die Wirtschaft ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 136 Tsd. Euro für Personal sowie einmalige Sachkosten für die Fahrt zur Straßenverkehrsbehörde i. H. v. ca. 300 Euro im Rahmen der Beantragung der Carsharingausweise.

Änderung des einmaligen Personal- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung der Carsharingausweise für die bestehende Flotte							
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Lohnkostensatz Verkehr und Lagerei: 28,10 €/h)	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Personal- aufwand (in €)	Sachaufwand (in €)
1.	Anfahrzeit zur Behörde	22	10,30	-	154	1.586	-
2.	Wartezeit in der Behörde	11	5,15	-	154	793	-
3.	Ausstellung der Carsharingausweise	12	5,62	-	16.800	94.416	-
4.	Anbringung des Ausweises am Fahrzeug	5	2,34	-	16.800	39.312	-
5.	Fahrtkosten zur Behörde (0,30 €/km), einfache Fahrt, 7 Kilometer im Durchschnitt	-	-	2,10	154	-	323
Summe						136.107	323

Insgesamt wird auf Ebene der Carsharinganbieter ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 166 Tsd. Euro ($136.107 + 30.292 = 166.399$ Euro) sowie Fahrtkosten zur nach Landesrecht zuständigen Behörde von ca. 300 Euro für die Bearbeitung einmaliger Vorgänge generiert (Beantragung Carsharingausweise, Verfahrensanpassungen und Schulungen). Hinzu kommen noch einmalige Gebührenzahlungen für die Carsharingausweise (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Der jährliche Erfüllungsaufwand bei den Carsharinganbietern wird durch die Beantragung und Anbringung von Carsharingausweisen für hinzukommende Fahrzeuge hervorgerufen. Dadurch erhöht sich der jährliche Personalaufwand der Carsharinganbieter durch die Beantragung der neuen Carsharingausweise für ausgetauschte (4.200) und neu hinzukommende Fahrzeuge (1.900). Laut Befragung eines Carsharinganbieters werden pro Fahrt zur Behörde im Mittel Anträge für vier Fahrzeuge gestellt. Dies führt insgesamt zu ca. 1.525 Fahrten pro Jahr ($4.200 + 1.900 = 6.100/4 = 1.525$). Für die Berechnungen des Erfüllungsaufwands werden die o. g. Zeitangaben und Sachkosten pro Vorgang zugrunde gelegt.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung der Carsharingausweise für die neu hinzukommenden Fahrzeuge						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Lohnkostensatz Verkehr und Lagerei: 28,10 €/h)	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Personal-aufwand (in €)	Sachaufwand (in €)
1. Anfahrtzeit zur Behörde	22	10,30	-	1.525	15.708	-
2. Wartezeit in der Behörde	11	5,15	-	1.525	7.854	-
3. Ausstellung der Carsharingausweise	12	5,62	-	6.100	34.282	-
4. Anbringung des Ausweises am Fahrzeug	5	2,34	-	6.100	14.274	-
5. Fahrtkosten zur Behörde (0,30 €/km), einfache Fahrt, 7 Kilometer im Durchschnitt	-	-	2,10	1.525	-	3.203
Summe					72.117	3.203

Insgesamt beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die Ausstellung von Carsharingausweisen für hinzukommende Fahrzeuge auf Grund des jährlichen Umschlags und Wachstums der Flotten der Carsharingunternehmen auf ca. 72 Tsd. Euro für Personal und ca. 3 Tsd. Euro für Sachaufwendungen zusätzlich. Hinzu kommen noch jährliche Gebührenzahlungen für die Carsharingausweise (s. Kapitel „Weitere Kosten“). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass mögliche Einsparungen für die jeweiligen Anbieter im Bereich der Parkgebühren in Abzug gebracht werden müssen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Nutzen der Bevorrechtigungen den hier dargestellten Erfüllungsaufwand aufwiegt.

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 Befugnisse für die Bundesautobahnen bzw. Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung bündelt, verringert sich auch der Abstimmungsbedarf der Unternehmen, die eine verkehrsrechtliche Anordnung benötigen. Ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht, eine Entlastung lässt sich nicht belastbar bestimmen.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand für den Bund

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für den Bund zum Carsharing wird auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG verwiesen (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 30. Dezember 2016, BR-Drs. 804/16, Seite 15 ff.).

Der Erfüllungsaufwand des Bundes für die Vorbereitung der Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung wird in den Jahren 2018 bis 2020 auf insgesamt 290 Tsd. Euro geschätzt. Dieser Schätzung liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Der Übergang der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung von den Straßenverkehrsbehörden der Länder auf das Fernstraßen-Bundesamt und dann kraft Beleihung auf die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen 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 geregelt ist. Mit der Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der

StVO für die Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen werden neben den straßenbaulichen Aufgaben für die Bundesautobahnen weitere Aufgaben auf den Bund übertragen. Für den Übergang der weiteren Aufgaben und dem damit in Zusammenhang stehenden angenommenen Personalübergang 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 in den Jahren 2019 und 2020 von 29 Mio. Euro angenommen (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 14.12.2016, BR-Drs. 814/16, Seite 69), der sich somit auf 290 Tsd. Euro beläuft.

Für das Jahr des Betriebsbeginns des Fernstraßen-Bundesamtes und der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts in 2021 wird von einem Erfüllungsaufwand des Bundes (insbesondere für Personal- und Sachmittelkosten) von rund 12 Mio. Euro ausgegangen. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen: Als Personalkosten wurden insgesamt rund 9,05 Mio. Euro/Jahr indexiert veranschlagt (inkl. Gemeinkostenzuschlag). Als Sachmittelkosten wurden insgesamt rund 2,95 Mio. Euro/Jahr indexiert veranschlagt (für sächliche Verwaltungsausgaben und Kosten für Büroräume und Gemeinkostenzuschlag).

Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Länder besteht zum einen aus dem einmaligen Personalaufwand für die Ausstellung der Carsharingausweise für den derzeitigen Fahrzeugbestand sowie einmaligem Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht den nach Landesrecht zuständigen Behörden durch die einmalige Ausstellung der Carsharingausweise für die relevanten Fahrzeuge des stationsbasierten Carsharings (s. Ermittlung der Fallzahl: 9.000) und die Fahrzeuge des stationsunabhängigen Carsharings (Fallzahl: 7.800). Da derzeit kein Verfahren zur Vergabe der Carsharingausweise existiert, wird der Erfüllungsaufwand in Anlehnung an die Ausstellung der Parkausweise für Bewohner ermittelt. Basierend auf Daten aus einer Befra-

gung von acht Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden aus drei Bundesländern (Berlin, Bochum, Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Köln) wurde der Zeitaufwand zur Ausstellung der Ausweise geschätzt. Derzeit beträgt der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung eines Antrags für einen Parkausweis für Bewohner laut Auskunft der Straßenverkehrsbehörden im Mittel etwa 9 Minuten. Hinzu kommt ein geschätzter zusätzlicher Aufwand i. H. v. 3 Minuten durch die Prüfung der Carsharingeigenschaft des jeweiligen Kfz (z. B. durch Vorlage der Rahmenvereinbarung in Verbindung mit den Zulassungspapieren). Laut Befragung der Straßenverkehrsbehörden werden die Anträge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des mittleren Dienstes bearbeitet (Stundensatz 31,50 Euro/h gemäß aktualisierter Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes). Bei einer relevanten Fallzahl an Fahrzeugen von etwa 16.800 ergibt sich einmalig in den Straßenverkehrsbehörden eine Erhöhung des Personalaufwands für die Ausstellung von Carsharingausweisen i.H. v. ca. 106 Tsd. Euro (16.800 Fahrzeuge x 12/60 Stunden x 31,50 Euro/h = 105.840 Euro). Dem einmaligen Erfüllungsaufwand stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand fällt bei den relevanten Straßenverkehrs- und Baubehörden (284) durch den Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Einführung der Vergabeverfahren von Carsharingausweisen an. Der Zeitaufwand für Schulungen bzgl. des neuen Vergabeverfahrens für die Carsharingausweise beträgt laut befragten Straßenverkehrsbehörden im Mittel rund 160 Minuten pro Mitarbeiter/in. Der Umfang an zu schulendem Personal variiert mit der Größe der Behörde und dem zugrunde liegendem Verfahren (dezentrale Ausgabe in Bürger-/Bezirksämtern oder zentrale Vergabe an einer Stelle). Ausgehend davon, dass es künftig eine zentrale Anlaufstelle in den Kommunen für die Carsharinganbieter geben wird, müssen laut Angaben der befragten Behörden im Mittel fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pro Behörde geschult werden (mittlerer Dienst: 31,50 Euro/h gemäß aktualisierter Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes). Die Anpassung interner Prozessabläufe erfolgt i. d. R. über einen Zeitraum von einem Monat in den Behörden. Laut Befragung sind daran zwei Mitarbeiter beteiligt. Der Zeitaufwand pro Mitarbeiter wird aus Erfahrungswerten ähnlicher Prozessanpassungen in Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden geschätzt (40 Std. pro Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Die tarifliche Einordnung der beteiligten Personen ist laut Befragung gehobener Dienst (Stunden-

satz 42,30 Euro/h gemäß aktualisierter Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes). Daneben können noch Sachkosten für externe Verfahrensanbieter zur Umstellung der Prozessabläufe anfallen. Hier wird basierend auf Erfahrungswerten ein Wert von 2 Tsd. Euro pro Behörde angenommen.

Insgesamt wird auf Ebene der Verwaltung der Länder bzw. Kommunen ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 1,2 Mio. Euro ($105.840 + 1.080.347 = 1.186.187$ Euro) sowie Sachaufwand von 568 Tsd. Euro für die Bearbeitung einmaliger Vorgänge sowie für Verfahrensanpassungen und Schulungen generiert.

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden (n=284)						
Einmaliger Personalaufwand (n=284)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten je Mitarbeiter	beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Mit der Vorgabe vertraut machen/interne Schulung der Mitarbeiter - Verfahren Carsharingausweise	160	5	3.787	31,50	119.291
2.	Anpassung von internen Prozessabläufen - Verfahren Carsharingausweise	2400	2	22.720	42,30	961.056
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung						1.080.347
Einmaliger Sachaufwand (n=284)						
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten		Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €
3.	Fremdleistungen zur Anpassung Prozessabläufe - Verfahren Carsharingausweise	284		2000,00		568.000
Summe einmaliger Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe						568.000

Der jährliche Erfüllungsaufwand in den nach Landesrecht zuständigen Behörden wird durch zwei Effekte hervorgerufen. Zum einen erhöht sich der Aufwand durch die Ausstellung der Carsharingausweise für hinzukommende Fahrzeuge auf Grund des jährlichen Umschlags und Wachstums der Flotten der Carsharingunternehmen. Zum anderen kommt noch der Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand für die Umstellung der Vergabeverfahren für Carsharingausweise der neu hinzukommenden Städte und Gemeinden, die bislang kein Carsharingangebot hatten, hinzu.

Insgesamt erhöht sich der jährliche Personalaufwand der Straßenverkehrsbehörden durch die Ausstellung der neuen Carsharingausweise für ausgetauschte (4.200) und neu hinzukommende Fahrzeuge (1.900) bei einer Bearbeitungsdauer von 12 Minuten pro Fall um ca. 38 Tsd. Euro. Dem jährlichen Erfüllungsaufwand für die Ausstellung der Carsharing-

ausweise stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Änderung des jährlichen Personalaufwands für die Vergabe von Carsharingausweisen in den nach Landesrecht zuständigen Behörden				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 31,50 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von ausgetauschten Fahrzeugen der bestehenden Flotten	12	6,30	4.200	26.460
2. Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von neu hinzukommenden Fahrzeugen in den Flotten	12	6,30	1.900	11.970
Summe				38.430

Der jährliche Schulungs- und Prozessanpassungsaufwand in den nach Landesrecht zuständigen Behörden fällt lediglich bei den Städten und Gemeinden an, die bislang keine Erfahrung mit Carsharing hatten. Wie oben dargelegt kommen ca. 50 neue Städte und Gemeinden pro Jahr hinzu. Analog zur Berechnung des einmaligen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands in den Behörden ergibt sich jährlich ein Anstieg des Personalaufwands um ca. 190 Tsd. Euro sowie des Sachaufwands um ca. 100 Tsd. Euro.

Jährlicher Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden (n=50)						
Jährlicher Personalaufwand (n=50)						
Tätigkeit	Zeitaufwand in Minuten je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €	
1. Mit der Vorgabe vertraut machen/interne Schulung der Mitarbeiter - Verfahren Carsharingausweise	160	5	667	31,50	21.011	
2. Anpassung von internen Prozessabläufen - Verfahren Carsharingausweise	2400	2	4.000	42,30	169.200	
Summe jährlicher Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung					190.211	
Jährlicher Sachaufwand (n=50)						
Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten		Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €	
3. Fremdleistungen zur Anpassung Prozessabläufe - Verfahren Carsharingausweise	50		2000,00		100.000	
Summe jährlicher Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe					100.000	

Insgesamt ergibt sich bei Berücksichtigung der Ausstellung von Carsharingausweisen sowie des notwendigen Schulungs- und Prozessanpassungsaufwands in den Verwaltungsbehörden der Länder bzw. Kommunen eine Erhöhung des jährlichen Personalaufwands von

ca. 229 Tsd. Euro ($38.430 + 190.211 = 228.641$ Euro) und des Sachaufwands von ca. 100 Tsd. Euro.

Ein möglicher Erfüllungsaufwand der Länder für die Vorbereitung der Übertragung der Aufgaben aus der künftigen Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Weiterübertragung auf die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts, lässt sich für den Bund nicht belastbar abschätzen. Die Verwaltung ist Länderaufgabe und unterschiedlich organisiert. Je nachdem kann der entsprechende Aufwand variieren.

5. Weitere Kosten

Carsharinganbietern entstehen Kosten für die Beantragung der Carsharingausweise in Höhe von 11 Euro pro Fahrzeug (GebOSt, Geb.-Nr. 260). Die Gebührenzahlungen der Wirtschaft (Carsharinganbieter) für die Beantragung der Ausweise zur Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen betragen einmalig ca. 185 Tsd. Euro (16.800 Carsharingfahrzeuge \times 11 Euro = 184.800 Euro) und jährlich ca. 67 Tsd. Euro (6.100 Carsharingfahrzeuge \times 11 Euro = 67.100 Euro). Demgegenüber stehen zusätzliche Gebühreneinnahmen in gleicher Höhe für die nach Landesrecht zuständigen Behörden von einmalig ca. 185 Tsd. Euro sowie jährlich ca. 67 Tsd. Euro.

Die Harmonisierung der Gebührenerhebung für das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren von Großraum- und Schwertransporten wird voraussichtlich zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Gebühren führen. Mit der Einführung einer bundesweit einheitlichen Gebührenermittlung soll der erhöhte Verwaltungsaufwand durch mehrere am Verfahren beteiligte Stellen adäquat erfasst werden. Auf Grundlage von Daten aus 13 Ländern zur Spanne der Gebührenfestsetzung kann die bisher erhobene Gebühr von ca. 150 Euro grob abgeschätzt werden. Unter Anwendung der empfohlenen Berechnungsmatrix für die Gebührenfestsetzung und der Annahme eines Standardfalles (Genehmigungszeitraum 3 Monate, 60 Tonnen Gewicht, acht beteiligte Stellen, eine Strecke und drei Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen ohne erhebliche Maßüberschreitungen) beläuft sich die zukünftige Gebühr auf ca. 250 Euro.

Bei angenommenen 500.000 Genehmigungsbescheiden pro Jahr steigen die Gebührenaussgaben der Wirtschaft (antragstellende Unternehmen/Transportunternehmen) um ca. 50 Mio. Euro ($500.000 \text{ Bescheide} \times (250 \text{ Euro} - 150 \text{ Euro}) = 50 \text{ Mio. Euro}$). Demgegenüber stehen zusätzliche Gebühreneinnahmen in gleicher Höhe für die nach Landesrecht zuständigen Behörden von jährlich ca. 50 Mio. Euro.

6. Weitere Gesetzesfolgen

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

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

(Änderung § 2 Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 Satz 7 StVO)

Zu Buchstabe a

Durch die Umstellung des § 2 Absatz 4 Satz 1 wird herausgestellt, dass das Nebeneinanderfahren von Rad Fahrenden generell erlaubt ist, sofern der Verkehr nicht behindert wird. Die bisherige Regelung legte den Fokus auf das Hintereinanderfahren, indem sie die Formulierung, dass mit Fahrrädern einzeln hintereinander gefahren werden muss, voranstellte. Sie konnte dergestalt missverstanden werden, dass ein Nebeneinanderfahren nur in Ausnahmefällen erfolgen könne. Tatsächlich ist dieses jedoch bei nicht vorhandener Verkehrsbehinderung generell erlaubt. Durch die neue Positiv-Formulierung wird diesem Umstand ausreichend Rechnung getragen und Missverständnissen vorgebeugt.

Zu Buchstabe b

Infolge der Einfügung der Möglichkeit, dass Kinder auch auf Radwegen ihre Aufsichtspersonen begleiten dürfen, welche mit der letzten StVO-Novelle (53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Oktober 2017, BGBl. I S. 3549) durch den Bundesrat eingefügt wurde, ist nicht eindeutig, ob Kinder auch auf Radwegen vor Überqueren der Fahrbahn absteigen müssen. Diese Unklarheit wird durch die Änderung nun beseitigt.

Zu Nummer 2

(Änderung § 5 Absatz 4 StVO)

Bislang schreibt § 5 Absatz 4 Satz 2 beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer ausschließlich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor. Dieser unbestimmte Rechtsbegriff wurde durch die Rechtsprechung dahin konkretisiert, dass innerorts in der Regel ein Abstand von 1,5 m und außerorts ein Abstand von 2 m einzuhalten ist. Durch die Einführung von Mindestvorgaben in § 5 Absatz 4 Satz 3 neu wird klargestellt, dass ein die genannten

Werte unterschreitender Abstand generell nicht als ausreichend anzusehen ist. Durch die Beibehaltung des unbestimmten Rechtsbegriffs „ausreichender Seitenabstand“ wird zugleich verdeutlicht, dass in Einzelfällen ein größerer Seitenabstand erforderlich sein kann. Dabei gilt der für Kraftfahrzeuge vorgeschriebene Seitenabstand auch für das Überholen von auf Schutzstreifen befindlichen Rad Fahrenden, da sich auch diese auf der Fahrbahn fortbewegen und der Schutzstreifen lediglich einen geschützten Raum der Fahrbahn darstellt. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift kann nichts anderes für Radfahrstreifen gelten; auch dann nicht, wenn diese den Radverkehr und den übrigen Fahrverkehr durch bauliche Vorrichtungen voneinander trennen (sog. Protected Bike Lanes).

Durch Satz 4 neu werden Ausnahmen für den Fall des Anfahrens von verkehrsbedingt haltenden Kraftfahrzeugen an Kreuzungen und Einmündungen statuiert, soweit Rad Fahrende diese zuvor rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind. Zum einen ist in diesen Fällen aufgrund der niedrigen Differenzgeschwindigkeit der festgeschriebene Mindestabstand von 1,5 m beziehungsweise 2 m nicht erforderlich. Zum anderen wäre ein gleichzeitiges Anfahren von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zumeist nicht mehr möglich, ohne dass der Kraftfahrzeugführer eine Ordnungswidrigkeit begehen würde.

Zu Nummer 3

(Einfügung § 9 Absatz 6 StVO)

Die Anfügung des § 9 Absatz 6 neu soll bewirken, dass schwere Unfälle von Lastkraftwagen und vergleichbaren Kraftfahrzeugen von je über 3,5 t Gesamtmasse mit Rad Fahrenden beim Rechtsabbiegen verhindert werden. Noch immer ist die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Rad Fahrenden auffallend hoch. Während allgemein ein leichter Rückgang schwerer Verkehrsunfälle zu verzeichnen ist, stagnieren die Unfallzahlen in Bezug auf den Radverkehr. Dabei zeigt sich eine besondere Unfallschwere vor allem dann, wenn die oben genannten Kraftfahrzeuge und Rad Fahrende unfallbeteiligt sind. Besondere Risiken birgt dabei der Abbiegevorgang. Diese Unfälle sind in der Regel darauf zurückzuführen, dass Rad Fahrende vor oder während des Abbiegevorgangs vom jeweiligen Kraftfahrzeugführer übersehen werden - dies, obwohl eine örtliche oder situative Sichtbehinderung häufig nicht gegeben ist.

Durch die Reduktion der Geschwindigkeit während des Abbiegevorgangs sollen die Zeitspanne, die der Fahrzeugführer zum Überblicken der Verkehrsfläche hat, verlängert und Folgen einer möglichen Kollision abgemindert werden. Gleichzeitig vergrößert sich eine mögliche Reaktionszeit von Betroffenen und Helfenden nach einer bereits erfolgten Kollision, so dass im Ergebnis mit sinkenden Unfallzahlen, zumindest jedoch mit einer Reduktion tödlicher Verkehrsunfälle, gerechnet werden kann. Für die Höhe der Schrittgeschwindigkeit wird auf die Vorgaben der Rechtsprechung verwiesen. Hiernach ist unter Schrittgeschwindigkeit eine Geschwindigkeit in Höhe von 4 bis 7 km/h, maximal jedoch 10 km/h, zu verstehen (vgl. OLG Frankfurt/M., Urteil vom 19. Oktober 2017 – 22 U 124/15).

Zu Nummer 4

(Änderung § 12 Absatz 3 Nummer 1, Einfügung Absatz 3 Nummer 1a und Änderung Absatz 4 StVO)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Zunehmend werden im Straßenraum zwei sich kreuzende Fahrbahnränder mit einer Ausrundung verbunden. Auf diese Weise wird die Befahrbarkeit für den ein- oder abbiegenden Fahrzeugführer mit einer gleichmäßigen Lenkbewegung gewährleistet. Bei abgerundetem Kreuzungs- und Einmündungsbereich kann der Verkehrsteilnehmer die Schnittpunkte der Fahrbahnkanten nicht aus sich heraus erkennen. Um die notwendige Freifläche zur Gewährleistung einer hinreichenden Sicht im Kreuzungs- und Einmündungsbereich insbesondere zum Schutz der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden besser konkret sichtbar verorten zu können, wird bei abgerundeten Knotenpunkten der sichtbare Abrundungsbeginn als Bezugsgröße genannt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Durch die Regelung in § 12 Absatz 3 Nummer 1a neu soll bewirkt werden, dass sich die Sichtbeziehungen zwischen Fahrbahn und Radweg zum Schutz des Radverkehrs verbessern. Bisher verbietet § 12 Absatz 3 Nummer 1 das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen lediglich bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten. Durch die neu geschaffene Regelung wird diese Fläche um weitere drei Meter in den Fäl-

len vergrößert, in denen rechts neben der Fahrbahn ein mit Zeichen 237, 240 oder 241 Benutzungspflichtig angeordneter oder mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gekennzeichnete bauliche Radweg verläuft. Diese Konkretisierungen dienen der Erkennbarkeit des Radweges im Rahmen der Parkvorgänge.

Zu Buchstabe b

Die Regelung stellt klar, dass die hinsichtlich des Parkens von Kraftfahrzeugen anwendbare Vorschrift des § 12 Absatz 4 Satz 1 keine Anwendung auf den Radverkehr findet und Fahrräder stattdessen die übrigen Verkehrsflächen, insbesondere den Gehweg zum Abstellen des Rades, nutzen sollen. Dadurch wird verdeutlicht, dass es sich zwar um ruhenden Verkehr im Rechtssinne handelt, auf den aber die Pflicht zum Parken am rechten Fahrbahnrand keine Anwendung findet, was angesichts der Parkraumknappheit auch nicht zuträglich wäre.

Zu Nummer 5

(Einfügung § 13 Absatz 5 StVO)

Bisher gibt es in der StVO keine Regelung zur Bevorrechtigung des Carsharing. In der Praxis besteht ein Bedürfnis, die Parkgebührenbefreiung für Carsharingfahrzeuge und für Elektrofahrzeuge (letztere haben auf der Grundlage des Elektromobilitätsgesetzes bereits Bevorrechtigungsregelungen in Anlage 3 der StVO erhalten, nicht aber im allgemeinen Teil der StVO) allein auf dem Parkscheinautomat durch Aufkleber zum Ausdruck bringen zu können. Für Carsharingfahrzeuge ist bisher noch keine Form der Parkgebührenbefreiung möglich. Für Elektrofahrzeuge ist eine Parkgebührenbefreiung bislang ausschließlich durch Anordnung entsprechender Zusatzzeichen möglich. Hintergrund ist eine erhebliche Kostenreduzierung.

Zu Nummer 6

(Einfügung § 16 Absatz 4 StVO)

Die Vorteile für die Umwelt durch Hybridelektro- und reine Elektrofahrzeuge haben zu einer wesentlichen Senkung des Geräuschpegels solcher Fahrzeuge geführt. Hierdurch ist eine bedeutende akustische Signalquelle weggefallen, durch die andere Verkehrsteilneh-

mer, u. a. blinde und sehbehinderte Fußgänger sowie Radfahrer, davor gewarnt wurden, dass sich ein Straßenfahrzeug nähert, sich in der Nähe befindet oder sich entfernt. Neue Typen von Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen sind daher gemäß der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 ab 1. Juli 2019 (neue Fahrzeuge ab 1. Juli 2021) verpflichtend mit akustischen Fahrzeug-Warnsystemen (Acoustic Vehicle Alerting System — AVAS) auszurüsten, um dieses fehlende akustische Signal ausgleichen.

Nach der EU-Verordnung muss das AVAS mindestens im Geschwindigkeitsbereich zwischen dem Anfahren und einer Geschwindigkeit von etwa 20 km/h sowie beim Rückwärtsfahren automatisch ein dort als „Schallzeichen“ benanntes Geräusch erzeugen. Wenn das Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist, der innerhalb des vorstehend definierten Geschwindigkeitsbereichs in Betrieb ist, darf das AVAS kein solches Geräusch erzeugen. Dass das System in der Begriffsbestimmung des Artikels 3 Satz 2 Nummer 22 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 als Schallzeichen bezeichnet wird, hat angesichts des Subsidiaritätsgrundsatzes in der StVO keine Bindungswirkung. Harmonisierte technische Begriffsbestimmungen schlagen nicht auf nationale verhaltensrechtliche Definitionen durch. Da das AVAS nicht im Zusammenhang mit dem Schutzzweck des § 16 StVO steht (Verhinderung der missbräuchlichen Abgabe von Warnzeichen), muss klargestellt werden, dass es kein Schallzeichen in diesem Sinne ist, um nicht den dort genannten Restriktionen zu unterliegen.

Zu Nummer 7

(Änderung § 21 Absatz 3 Satz 1 StVO)

Bislang war diese Regelung in der Fahrerlaubnis-Verordnung verankert. Sie wird als Verhaltenspflicht ohne inhaltliche Änderung an diese Stelle verschoben.

Zu Nummer 8

(Änderung § 23 Absatz 1c und Einfügung Absatz 1d StVO)

Zu Buchstabe a

Die Änderung dient der sprachlichen Klarstellung und ändert den Regelungsgehalt der Vorschrift nicht. Navigationsgeräte, die die Funktion beinhalten, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen, fielen schon bisher unter die Vorschrift, die in Satz 2 eine nur

beispielhafte Aufzählung enthält. Zwar ist die (Haupt-)Bestimmung von Navigationsgeräten in erster Linie die Routenführung zum Ziel. Geräte, bei denen die vorgenannte Funktion (wenn auch als Nebenfunktion) vorhanden ist, sind jedoch zumindest auch zur Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen bestimmt und damit von der Vorschrift erfasst. Dies ändert sich auch nicht, wenn die Funktion deaktiviert ist, denn es genügt, wenn das Gerät betriebsbereit mitgeführt wird. Gleiches gilt für Mobiltelefone, auf denen sogenannte Blitzer-Apps installiert sind. Solange solche Apps installiert sind, ist das Gerät zumindest auch zur Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen bestimmt und darf vom Fahrzeugführer nicht mitgeführt werden.

Zu Buchstabe b

Auf Autobahnen kann es zu oft zu schweren Unfällen kommen, bei denen der Fahrer eines Lkw der Hauptverursacher durch das Auffahren auf ein anderes Fahrzeug ist. Notbremsassistentensysteme warnen den Kraftfahrzeugfahrer bei drohenden Kollisionen und verringern die Geschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch. Mithilfe von Notbremsassistentensystemen kann die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden. Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurden Notbremsassistentensysteme für bestimmte Lkw und bestimmte Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) verpflichtend vorgeschrieben. Notbremsassistentensysteme wurden für die vorgenannten Klassen bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und -bauart schrittweise seit dem 1. November 2013 eingeführt. Die Einführung ist mit dem 1. November 2018 abgeschlossen.

Gemäß den vorgenannten EU-Verordnungen ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistentensysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dies gilt ebenso für die Regelung Nr. 131 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistentensystems, die die EU-Kommission künftig verpflichtend anstelle der vorgenannten EU-Verordnungen zur Anwendung bringen will.

Dass Notbremsassistenzsysteme durch den Fahrer abgeschaltet werden können, widerspricht jedoch dem Sinn der Einführung solcher Systeme, denn diese können ihren Nutzen nur entfalten, wenn sie aktiv sind.

Deutschland hat daher bei der UNECE bereits einen Vorschlag zur Anpassung der UN-Regelung Nr. 131 eingebracht, der die Abschaltbarkeit von Notbremsassistenzsystemen ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr zulassen soll. Darüber hinaus sollen sich Notbremsassistenzsysteme, die bei niedrigen Geschwindigkeiten (z. B. beim Rangieren) deaktiviert wurden, gemäß dem Vorschlag bei Erreichen einer Geschwindigkeit von 30 km/h automatisch wieder aktivieren. Der Vorschlag wird derzeit zusammen mit anderen deutschen Vorschlägen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Notbremssystemen in einer internationalen Expertengruppe beraten.

Infolge insbesondere der zeitlichen Unsicherheit betreffend die Überarbeitung der technischen Vorschriften hinsichtlich der Abschaltbarkeit von Notbremsassistenzsystemen empfiehlt sich kurzfristig ein zusätzliches verhaltensrechtliches Verbot der Abschaltung. Über die Anpassung der technischen Vorschriften hinaus wird daher eine nationale Vorschrift erlassen, die das Abschalten von Notbremsassistenzsystemen durch den Fahrer ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h verbietet.

Zur Vermeidung von Fehlwarnungen und Fehlaktivierungen bei Notbremsassistenzsystemen insbesondere in innerstädtischen Verkehrssituationen bei niedrigen Geschwindigkeiten (z. B. beim Rangieren) kann es in Einzelfällen erforderlich sein, die Funktion vorübergehend zu deaktivieren. Aus diesem Grund ist für Geschwindigkeitsbereiche unter 30 km/h eine manuelle Deaktivierung der Notbremsfunktion weiterhin zulässig, sofern beim Verlassen des Geschwindigkeitsbereichs das Notbremsassistenzsystem wieder eingeschaltet wird.

Äußere Umwelteinflüsse, wie z. B. widrige Wetterbedingungen (u. a. starker Regen, Schnee), können technische Störungen der Sensorik auslösen, welche die Sensorik des Systems dahingehend beeinflussen, dass sie temporär nicht funktionsfähig ist und somit technische Systemgrenzen erreicht werden, wodurch die Funktion systemseitig automatisch deaktiviert wird. Dem Fahrzeugführer ist es dann ggf. nicht möglich sicherzustellen, dass das für das Kraftfahrzeug vorgeschriebene Notbremsassistenzsystem eingeschaltet ist.

In einem solchen Fall kann der Fahrer die ursächlichen Gründe im Ordnungswidrigkeitenverfahren darlegen und wäre bei entsprechendem rechtfertigendem Nachweis durch die zuständigen Behörden der Länder nicht zu sanktionieren.

Zu Nummer 9

(Änderung § 30 Absatz 4 StVO)

Die nun ergänzten Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben ihre landesrechtlichen Vorschriften (Feiertagsgesetze) geändert und den 31. Oktober (Reformationstag) als gesetzlichen Feiertag bestimmt. Damit sind die Länder in die Feiertagsregelung aufzunehmen. Im Übrigen erfolgte die Änderung aus redaktionellen Gründen (Ablauf des Jahres 2017).

Zu Nummer 10

(Änderung § 35 Absatz 5 StVO)

Für die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpakt sieht § 35 Absatz 5 im Falle dringender militärischer Erfordernisse bereits eine Befreiung von den Vorschriften der StVO vor, bei übermäßiger Straßenbenutzung nach § 29 allerdings nur, soweit für diese Truppen Sonderregelungen oder Vereinbarungen bestehen. Dieser Kreis wird nunmehr um die Truppen der nichtdeutschen EU-Mitgliedstaaten erweitert. Dies liegt darin begründet, dass auf Grundlage des Vertrags von Maastricht die europäischen Staaten eine „Ständige strukturierte Zusammenarbeit (Permanent Structured Cooperation, PESCO)“ vereinbart haben, die u. a. gemeinsame Einsätze der teilnehmenden Staaten beinhalten. Dabei sind auch Staaten betroffen, die nicht Mitglied der NATO sind. Die verbündeten Streitkräfte aus EU-Staaten sollen somit die gleichen Möglichkeiten erlangen, Sonderrechte in Anspruch zu nehmen oder Vereinbarungen über eine übermäßige Straßenbenutzung abzuschließen.

Zu Nummer 11

(Änderung § 37 Absatz 2 Nummer 1 StVO)

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung wird ein Zusatzzeichen zur Anordnung des Grünpfeils ausschließlich für Rad Fahrende in die StVO übernommen. Das Zusatzzeichen ermöglicht es Rad Fahrenden, von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg während einer Rotphase rechts abzubiegen, soweit die Verkehrslage dies zulässt.

Zu Buchstabe b

Radfahrer, die nicht auf der Fahrbahn, sondern auf einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen, der nicht Teil der Fahrbahn ist, oder auf einem begleitenden nicht abgesetzten baulich angelegten Radweg fahren, sollen ebenfalls von der derzeitigen Grünpfeilregelung profitieren können (Rechtsabbiegen bei Rot nach vorherigem Anhalten) kommen können, was durch die Erweiterung erreicht wird.

Zu Nummer 12

(Einfügung § 39 Absatz 1b, Änderung § 39 Absatz 7, 10 und Einfügung Absatz 11 StVO)

Zu Buchstabe a

Der neu in § 39 eingefügte Absatz 1b macht Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit, außerhalb von Vorfahrtsstraßen Fahrradzonen vorzufinden, aufmerksam. Dies ist erforderlich, um das Zonenbewusstsein als Pedant zur Anordnungsbefugnis für die Straßenverkehrsbehörden in dieser Vorschrift gerichtet an den Verkehrsteilnehmer auszubilden.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit der Änderung wird ein Sinnbild „Lastenfahrrad“ eingeführt, welches künftig Gegenstand von Zusatzzeichen werden kann, z. B. zur Anordnung spezieller Ladezonen oder von Parkflächen für Lastenfahrräder. Damit wird der starken Zunahme von Lastenfahrrädern vor allem im städtischen Raum innerhalb der letzten Jahre Rechnung getragen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Das Sinnbild soll als Grundlage eines Zusatzzeichens die Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, ermöglichen. Die Änderung dient der Umsetzung der in der Erläuterung Nummer 2 zu Zeichen 245 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 neu geschaffenen Ausnahmeregelung für entsprechende Fahrzeuge.

Zu Doppelbuchstabe cc

Wohnmobile sind Kraftfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung. Es besteht ein Bedürfnis, z. B. spezielle Wohnmobilparkplätze auszuweisen. Dazu bedarf es eines eigenen Sinnbildes.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Änderung des Wortes „abschaltet“ durch das Wort „abregelt“ erfolgt aus Klarstellungsgründen und zur besseren Unterscheidung zum Wort „ausgeschaltet“ im Sinne des § 23 Absatz 1b. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge auf ebener Strecke muss bauartbedingt auf höchstens 25 km/h beschränkt sein.

Die Einführung des Sinnbildes „Elektrokleinstfahrzeuge“ erfolgt im Nachgang zur Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr. So kann das Sinnbild Inhalt eines Zusatzzeichens werden, um Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Verordnung auf andere Verkehrsflächen als durch die Verordnung zugewiesen zulassen zu können. Eines freitextlichen Zusatzzeichens bedarf es dazu dann nicht mehr.

Zu Buchstabe c

Die Ergänzung um die Möglichkeit der Hervorhebung von Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge mittels Sinnbild und/oder Umrandung soll den Straßenverkehrsbehörden als Klarstellung dienen, dass sie über eine dahingehende Anordnungsbefugnis verfügen. Da der Elektromobilität eine herausgehobene Bedeutung zukommt, soll durch die Möglichkeit der signifikanten Hervorhebung der vorgehaltenen Parkflächen bei anderen Verkehrsteilnehmern eine höhere Aufmerksamkeit erzeugt werden. Indem die entsprechend markierten Stellplätze weniger durch Falschparker blockiert werden, wird auch Parksuchverkehr vermindert.

Die Umrandung der Parkfläche erfolgt gemäß der laufenden Nummer 74 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO.

Zu Buchstabe d

Mit der Einfügung wird das Sinnbild für Carsharingfahrzeuge in die StVO eingepflegt. Das Carsharinggesetz (CsgG) legt fest, welche Fahrzeuge als Carsharingfahrzeuge zu klassifizieren sind und damit Bevorrechtigungen erhalten dürfen. Ergänzt wird dies für die Vollzugsbehörden durch die Auslegung bzw. Anbringung eines Carsharingausweises mit aufgebrachter Plakette. Seine Ausgestaltung richtet sich nach der VwV-StVO. Durch Einstellung des Sinnbildes in § 39 ist künftig die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zur Parkbevorrechtigung des Carsharing möglich. Zudem wird die Möglichkeit der Hervorhebung von Parkflächen mittels Sinnbild und Leitlinie (Zeichen 340) klargestellt.

Zu Nummer 13

(Änderung § 44 Absatz 4 und 5 sowie Einfügung Absatz 6 StVO)

Die Einführung des neuen Absatzes 6 füllt die durch § 4 Absatz 1 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG), der am 18. August 2017 in Kraft getreten ist, erfolgte Ermächtigung aus, dem Fernstraßen-Bundesamt Aufgaben zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zu übertragen und dabei den Übergang laufender Verfahren auf das Fernstraßen-Bundesamt zu regeln. 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 Absatz 4 für den Abschluss von Vereinbarungen nach § 35 Absätze 3 und 5 zuständig ist. Weitergehende Zuständigkeiten, wie das Erteilen von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen, sind davon im Wesentlichen unberührt und verbleiben im Regelfall bei den Ländern. Dies erfolgt, damit die Zuständigkeit für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen nicht zu Lasten von Bürgerinnen und Bürgern und Wirtschaft je nach betroffener Straße auseinanderfällt. Für den Antragsteller wäre es ansonsten – insbesondere auf Grund 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 richten müsste. Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar 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 Nr. 3 und Satz 2. 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 Bundesautobahnen (einschließlich der Nebenbetriebe) 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.

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.

Nach § 4 Absatz 2 FStrBAG kann in der Rechtsverordnung nach Absatz 1 vorgesehen werden, dass Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts weiter übertragen werden können.

§ 44 Absatz 2 kann nicht aufgegriffen werden, weil er eine allgemeine und umfassende Handlungszuständigkeit der Polizei enthält. Soweit das Fernstraßen-Bundesamt (eine Bundesbehörde) zuständig ist, kann es auch keine subsidiäre Zuständigkeit der Polizei (als Landesbehörde) geben, da dies auf eine unzulässige Mischverwaltung hinausläufe. Die Regelung des Verkehrs durch Zeichen und Weisungen kann auf den betroffenen Bundesautobahnen nur durch eine Bundesbehörde erfolgen. Diese Situation ist vergleichbar mit der auf den Wasserstraßen des Bundes. Die dort eingesetzten Wasserschutzpolizeien der Länder werden auf Grund einer – gesetzlich – angelegten Vereinbarung jedoch nicht als Landesbehörden sondern auf Grund einer Organleihe als Bundesbehörden tätig (vgl. § 1

Absatz 1 Nummer 2 BinSchAufgÄG und § 1 Nummer 2 i. V. m. § 3 Absatz und § 20 Nummer 5 SeeaufG). Dies muss vergleichbar in einem eigenständigen Gesetzgebungsakt für die Bundesautobahnen ähnlich geregelt werden.

Noch vor dem in dem neu eingefügten § 52 Absatz 5 genannten Datum wird eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, anhand derer Vereinbarungen über die Ausübung der polizeilichen Befugnisse nach § 44 Absatz 2 auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und Bundesstraßen in Bundesverwaltung mit den Ländern getroffen werden können. Die Änderungen hinsichtlich der Truppen der nichtdeutschen EU-Mitgliedstaaten sind Folgeänderungen zu Nummer 10.

Zu Nummer 14

(Änderung § 45 Absatz 1 Nummer 6, Einfügung Absatz 1h und 1i, Absatz 9 Nummer 7, Änderung Absatz 10, Einfügung Absatz 11 StVO)

Zu Buchstabe a

Durch die Einführung einer Einvernehmensregelung soll wie bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen die Mitbestimmung der Gemeinden bei der Anordnung von Verkehrsversuchen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz sichergestellt werden, Dadurch wird gewährleistet, dass den besonderen Bedingungen vor Ort und der lokalen Verkehrsplanung Rechnung getragen wird.

Zu Buchstabe b

Durch die Vorschrift wird auf Grundlage des § 3 Absatz 3 CsgG die Befugnis zur Anordnung einer Parkflächenreservierung für Carsharingfahrzeuge, auch mit der Möglichkeit der Reservierung für Fahrzeuge nur eines bestimmten Carsharingunternehmens, geschaffen. Firmenlogos sind in diesem Fall nicht auf dem Zusatzzeichen oder auf der Verkehrsfläche abbildbar. Dies würde § 33 StVO widersprechen.

Zu Buchstabe c

Die Regelung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden, Fahrradzonen anzuordnen. Fahrradzonen stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar und dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Hinsicht-

lich der konkreten Anordnungsvoraussetzungen orientiert sich die Regelung an den für die Anordnung von Tempo 30-Zonen geltenden Bestimmungen. Infolge der Abkehr von der generellen Innerortshöchstgeschwindigkeit kann es sich nur um Straßen handeln, die nicht Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes sind, auf denen ca. 2/3 des innerörtlichen Verkehrs abgewickelt werden und bei denen es sich infolge ihrer Verkehrsfunktion zur Abwicklung des überörtlichen Verkehrs um klassifizierte Straßen oder wesentliche innerörtliche Verbindungsstraßen handelt. Wegen des fehlenden Sichtbarkeitsprinzips (keine regelmäßige Wiederholung des Verkehrszeichens „Fahrradstraße“) ist zur Verdeutlichung des Zonenbewusstseins innerhalb der Fahrradzone in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.

Zu Buchstabe d

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode enthält den Auftrag, die Einführung einer Innovationsklausel für zeitlich und örtlich begrenzte Pilotprojekte zu prüfen.

Um den Ländern einen größeren Handlungsspielraum zu eröffnen, wird zunächst die derzeitige Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz wie folgt erweitert: Die neue Nummer 7 des § 45 Absatz 9 Satz 4 nimmt Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz von der Regelung des § 45 Absatz 9 Satz 3 aus. Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen bedürfen damit nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (nach der Rechtsprechung eine um ca. 2/3 gesteigerte Gefahrenlage) für eines der in § 45 genannten Rechtsgüter. Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der Straßenverkehrs-Ordnung möglich. Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für zeitlich und örtlich begrenzte Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die derzeit geprüft wird.

Zu Buchstabe e

Da Verkehrszeichen zur Bevorrechtigung des Carsharing angeordnet werden, muss im Gleichklang zur Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge eine Ausnahme von § 45 Absatz 9 für die Bevorrechtigung des Carsharing an dieser Stelle getroffen werden.

Zu Buchstabe f

Das Fernstraßen-Bundesamt ist begrifflich zwar nicht Straßenverkehrsbehörde im Sinne der StVO (Straßenverkehrsbehörde ist nach der Definition in § 16 Absatz 2 die für den Straßenverkehr nach Landesrecht zuständige Behörde), soll für den Bereich der Autobahnen in der Baulast des Bundes und der Bundesstraßen in Bundesverwaltung jedoch wie eine Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtliche Anordnungen treffen können. Daher sind die betreffenden Befugnisse in § 45, soweit für den Verkehr auf Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung erforderlich, für das Fernstraßen-Bundesamt entsprechend anwendbar. Betroffen sind nur solche Anordnungen, die auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Frage kommen. Diese Straßen dienen vorrangig dem übergeordneten Verkehr, daher sind beispielsweise die Befugnis zur Anordnung von Tempo 30-Zonen und Fahrradzonen innerorts (Absätze 1c und 1i) und von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Absatz 1d) ausdrücklich nicht umfasst. Die Vorschriften in Absatz 2 Satz 2 und 3 richten sich an die Bahnunternehmen, waren 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 beliebigen 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 nicht unter die Definition der Straßenbaubehörde in § 45 Absatz 2 fällt, gleichwohl ab dem 1. Januar 2021 jedoch für die genannten Straßen gemäß § 4 FStrG als Straßenbaubehörde zuständig sein wird.

Zu Nummer 15

(Änderung § 46 Absatz 2 und Einfügung Absatz 2a StVO)

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung stellt klar, dass der Bund, soweit die Länder für die Ausführung der StVO zuständig sind, ausschließlich Verordnungsgeber (Schaffung einer Ausnahmeverordnung) sein kann und ihm in diesen Fällen keine Kompetenz zum Erlass von Verwaltungsakten zukommt.

Zu Buchstabe b

Die Zuständigkeit für Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen nach der StVO verbleibt grundsätzlich bei den Ländern (vgl. Begründung zu Nummer 13). Ausgenommen hiervon sind lediglich bestimmte Ausnahmegenehmigungen, die erkennbar 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. Da bei diesen Sachverhalten keine Bundesstraßen betroffen sind, ist dies auch für Antragsteller klar erkennbar.

Darüber hinaus gelten wegen des engen Bezugs zu der Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 44 Absatz 6 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 16

(Änderung § 47 Absatz 1 und 2 StVO)

Zu Buchstabe a

Die Änderung soll dem in der Praxis seitens der Länder festgestellten Antragstourismus entgegenwirken. So verlegen Serviceagenturen mittlerweile ihren Sitz zu den Genehmigungsbehörden, bei denen besonders schnell und günstig die Bescheiderteilung erfolgt. Eine ungleiche Belastung der Behörden deutschlandweit ist die Folge, verbunden mit der Ungerechtigkeit, dass sich der Aufwand angehörter Behörden in der Regel in der Erhebung der Gebühr nicht angemessen widerspiegelt bzw. die anzuhörenden Behörden ungleich verteilt mit einem Aufwand ohne Gebührenweiterleitung belastet werden. Darüber hinaus wird auf diese Weise einer Mehrfachbeantragung bei unterschiedlichen Behörden entgegen gewirkt. Auch beantragen Unternehmen mittlerweile an mehreren Orten Erlaub-

nisse, um quasi in einem Wettbewerb, ohne dass die Erlaubnisbehörden die Mehrfachbeantragung kennen, so schnell wie möglich eine Erlaubnis – gleich von welcher Behörde – erhalten zu können. Dies führt zu einem vermeidbaren Mehraufwand seitens der Länderbehörden. Diese Praxis gilt es zu beheben.

Daher wird nun in erster Linie auf die Orte abgestellt, in denen der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt oder endet. Nur die dort jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind grundsätzlich künftig für die Erlaubniserteilung zuständig. Sind verschiedene Fahrwege mit unterschiedlichen Start- oder Zielorten beantragt, so sind alle als Start oder Ziel angegebenen Orte maßgeblich. Bei flächendeckenden Erlaubnissen gibt es keinen festen Start- oder Zielort, daher wird hier auf den Wohnort bzw. Sitz der den Transport durchführenden Person bzw. des Unternehmens abgestellt. Maßgeblich für die örtliche Zuständigkeit der Behörde ist somit nicht mehr, wer den Antrag stellt, sondern wer den Transport durchführt.

Zu Buchstabe b

Folgeregelung zu Buchstabe a. Für Ausnahmegenehmigungen zu Ausnahmen von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung und vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot gilt das zu den Erlaubnissen nach § 29 Absatz 3 Gesagte.

Zu Nummer 17

(Änderung § 49 Absatz 1 Nummern 9, 12, 20 und 22 StVO)

Zu Buchstabe a

Folgeregelung zur Einfügung des § 9 Absatz 6 StVO. Etwaige Verstöße werden als Ordnungswidrigkeiten eingestuft.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung in Nummer 4 b) zu § 12 Absatz 4 StVO.

Zu Buchstabe c

Infolge der Einstufung als Ordnungswidrigkeit kann nunmehr auch die Mitnahme von mehr Personen, als mit Gurten ausgestattete Sitzplätze in Kfz vorhanden sind, mit einem Bußgeld belegt werden. Die Ergänzung dient der präventiven Abschreckung.

Zu Buchstabe d

Die Einstufung der Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten als Ordnungswidrigkeit ist die Voraussetzung dafür, dass ein solches Fehlverhalten verfolgt und entsprechend be- wehrt werden kann. Eine solche Einstufung entfacht die entsprechende generalpräventive Wirkung.

Zu Nummer 18

(Einfügung § 52 Absatz 5 StVO)

Die Verankerung der Anwendungsvorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass erst mit Ablauf des 31. Dezember 2020 die Auftragsverwaltung über die Bundesautobahnen sowie einige Bundesstraßen endet und damit korrespondierend auch die Zuständigkeit hinsicht- lich verkehrsrechtlicher Anordnungen übergehen soll.

Zu Nummer 19

(Änderung und Einfügung in Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO)

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung stellt klar, dass auch für Elektrokleinstfahrzeuge eine entsprechende Vor- fahrtgewährung bestehen kann und dass auch Elektrokleinstfahrzeuge in Gegenrichtung in Einbahnstraßen durch die zuständigen Behörden der Länder zugelassen werden können.

Zu Buchstabe b

Mittels der Änderung werden Beginn und Ende von Fahrradzonen durch die neu geschaf- fene Zeichen 244.3 und 244.4 angeordnet. Verhaltensrechtlich orientieren sich Fahrradzo- nen an Fahrradstraßen. In ihnen ist anderer Verkehr als Radverkehr nur nach gesonderter Freigabe durch ein Zusatzzeichen zulässig. Da Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahr- zeuge-Verordnung grundsätzlich auch Radverkehrsflächen nutzen sollen, ist eine Aus-

nahme für diese Verkehrsart vorgesehen. Vorgenannte Fahrzeuge dürfen wie der Radverkehr die Fahrbahn benutzen.

Zu Buchstabe c

Die neu geschaffene Freigabemöglichkeit des Bussonderfahrstreifens für Fahrzeuge oder Krafträder mit Beiwagen, die mit wenigstens drei Personen besetzt sind, soll in erster Linie zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs beitragen, indem sie einen Anreize dafür schafft, auf die Nutzung des eigenen Fahrzeuges zugunsten einer Fahrgemeinschaft zu verzichten. Gleichzeitig soll mit der Ausweichmöglichkeit für mehrfachbesetzte Personenkraftwagen eine Entlastung der Hauptfahrspur einhergehen, die auch den übrigen Verkehrsteilnehmern und somit der Leichtigkeit des Straßenverkehrs insgesamt zugutekommt. Da mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auch eine Verringerung des Unfallrisikos einhergeht, dient die Freigabe ferner der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Es wird klargestellt, dass durch diese Regelung keine generelle Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Pkw oder Krafträdern mit Beiwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind, erfolgt. Eine Nutzung des Bussonderfahrstreifens ist nur dann erlaubt, wenn die Freigabe durch Zusatzzeichen von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden angeordnet wird. Dies bedarf wie bei allen Verkehrszeichen einer Prüfung im Einzelfall. Die Regelung schafft damit nur die Möglichkeit einer solchen Freigabe durch die zuständigen Behörden. Keine Behörde ist verpflichtet von dieser zusätzlichen Option Gebrauch zu machen. Von dieser Freigabemöglichkeit sollte grundsätzlich nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird (vgl. VwV-StVO Zu § 41 Verkehrszeichen, Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen).

Zu Buchstabe d

Zum 1. Oktober 2015 wurde die Lkw-Maut auf Lkw ab 7,5 t ausgeweitet. Diese Änderung vollzieht die genannte Ausweitung entsprechend nach. In diesem Zusammenhang wird zudem darauf hingewiesen, dass die Lkw-Maut zum 1. Juli 2018 auf sämtliche Bundesstraßen ausgeweitet wurde. Dort ist insbesondere die Beschilderung sog. Insellagen nun hinfällig. Dies hat zur Folge, dass auf Bundesstraßen Durchfahrtsverbote, die auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 jeweils in Verbindung mit Absatz 9 Satz 5 StVO zur Vermeidung von Mautausweichverkehr angeordnet wurden, überprüft werden müssen. Die eigens geschaffene Anordnungserleichterung des § 45 Absatz 9 Satz 5 StVO für verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Mauterhebung hervorgerufen sind, greift künftig dort nicht mehr. Verkehrszeichen und -einrichtungen sind nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nach Satz 3 nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko z. B. einer Lärmbeeinträchtigung, welche mit dem normalen Straßenverkehr auf solchen Straßen im Allgemeinen verbunden ist, erheblich übersteigt. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Durchfahrtsverbot zwingend aufzuheben, der zuständigen Behörde steht dabei kein Ermessen zu.

Zu Buchstabe e

Vgl. Begründung zu Buchstabe a.

Zu den Buchstaben f bis j

Durch das neu eingeführte Zeichen 277.1 werden die bestehenden Überholverbote für Kraftfahrzeuge jedweder Art (Zeichen 276 und Zeichen 277) durch den Sonderfall des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen durch mehrspurige Kraftfahrzeuge ergänzt. Das Verbot soll angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist, insbesondere an besonders gefahrenträchtigen Fahrbahnabschnitten, Engstellen sowie Gefäll- und Steigungsstrecken. Das Überholen von Fahrrädern und sonstigen einspurigen Fahrzeugen durch mehrspurige Kraftfahrzeuge weist aufgrund der unterschiedlichen Größen und Geschwindigkeiten bei-

der Fahrzeuge bereits eine grundsätzliche Gefährlichkeit auf. Treten weitere Umstände, wie z. B. eine besonders gefahrenträchtige Fahrbahnbeschaffenheit hinzu, kann aufgrund des abermals gestiegenen Risikos ein gänzlich Verbot des Überholens angezeigt sein. Durch die Änderung in Nummer 19 Buchstabe i wird das Zeichen 281.1 eingeführt, mit dem das Streckenverbot beendet wird.

Zu Buchstabe k

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderung bewirkt, dass Radfahrstreifen künftig nicht an Grundstückzufahrten unterbrochen werden müssen, um ein Erreichen der Grundstücke gewährleisten zu können. Dies kommt der Sicherheit des Radverkehrs zugute.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderung verankert die Markierung von Straßen der EKL 1 entsprechend den Vorgaben der RAL im Sinne einer selbsterklärenden Straße.

Zu Nummer 20

(Änderung und Einfügung in Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Folgeänderung zu Nummer 5 (Einfügung § 13 Absatz 5).

Zu Doppelbuchstabe bb

Durch die Vorschriften wird auf Grundlage des § 3 Absatz 3 CsgG die Voraussetzung für die Anordnung der Parkbevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge näher bestimmt. So sind Freistellungen von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe möglich. Auch wenn die Landesregierungen nach § 6a Absatz 6 StVG allein zum Erlass von Gebührenordnungen ermächtigt sind, so wird an dieser Stelle auf der Grundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz StVG eine Regelung erforderlich, um entsprechende Verkehrszeichen zur Verfügung stellen zu können. Wegen der Begründung wird im Übri-

gen auf das CsgG verwiesen (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 30. Dezember 2016, BR-Drs. 804/16, Seite 15 ff.).

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Folgeänderung zu Nummer 5 (Einfügung § 13 Absatz 5).

Zu Doppelbuchstabe bb

Vgl. Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Folgeänderung zu Nummer 5 (Einfügung § 13 Absatz 5).

Zu Doppelbuchstabe bb

Vgl. Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb.

Zu Buchstabe d

Mit der in Buchstabe d enthaltenen Änderung wird ein neues Verkehrszeichen „Radschnellweg“ eingeführt. Es ist angelehnt an das zur Kennzeichnung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen bereits in der Praxis anzutreffende Verkehrszeichen und soll eine generelle Kennzeichnung von Radschnellwegen unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit, z. B. bei sandigem Untergrund, ermöglichen. Da es sich bei Radschnellwegen um Sonderwege für den Radverkehr handelt, auf denen andere Verkehrsteilnehmer in der Regel nicht verkehren dürfen, wurde das Verkehrszeichen in Abschnitt 7 der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 aufgenommen. Der Verkehrsflächenzuweisung allein für den Radverkehr muss eine straßenrechtliche Entsprechung vorausgehen. Die Änderung in Nummer 20 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa ergibt sich als redaktionelle Folge der Aufnahme.

Zu Buchstabe e

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderung dient der Konkretisierung durch Einführung eines Regelbeispiels. Sie soll verdeutlichen, dass Schutzstreifen grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten sind und ein Überfahren nur in bestimmten Fällen erfolgen darf.

Zu Doppelbuchstabe bb

Das neu eingeführte generelle Haltverbot auf Schutzstreifen trägt der Tatsache Rechnung, dass der Radverkehr immer wieder durch auf Schutzstreifen haltende Kraftfahrzeuge behindert wird. Rad Fahrende sind in diesen Fällen gezwungen, auf den restlichen Teil des Fahrstreifens auszuweichen und sich in den motorisierten Verkehr einzureihen. Durch die damit einhergehende Gefährdung wird der Zweck des Schutzstreifens, einen Schutzraum für die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten, regelmäßig unterlaufen. Um eine ungewollte Ausdehnung des Haltverbots auf den Radverkehr zu vermeiden, werden Kraftfahrzeuge fortan ausdrücklich als alleiniger Adressat der Regelung benannt. Satz 2 der Vorschrift schließt zudem Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, die zur Nutzung von Radverkehrsanlagen verpflichtet sind, vom Anwendungsbereich des Haltverbots aus.

Zu Buchstabe f

Die Änderung normiert die durch die Länder bereits praktizierte Möglichkeit, durch entgegengesetzt zur Fahrrichtung angeordnete Dreiecke auf eine Wartepflicht infolge einer Rechts-vor-links-Regelung aufmerksam zu machen. Darüber hinaus soll die Markierung Kraftfahrzeuge bei entsprechender Anordnung durch die Zeichen 205 oder 206 auf vorfahrtberechtigten Radverkehr hinweisen, der z. B. einem Radschnellweg folgend die eigene Fahrbahn quert oder im Zuge einer vorfahrtberechtigten Straße auf einem baulich angelegten Radweg geführt wird. Diese visuelle Unterstützung der Vorfahrtberechtigung eignet sich besonders für Radwege mit Zwei-Richtungsverkehr.

Zu Buchstabe g

An dieser Stelle wird ein Gleichklang zu laufender Nummer 66 und 67 im Sinne einer verbesserten Möglichkeit zur Umleitungsbeschilderung geschaffen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

(Änderung 2. Abschnitt „Gebühren der Behörden im Landesbereich“)

Zu Nummer 1

(Einfügung Gebühren-Nummer 260)

Die Kennzeichnung im Inland und im Ausland zugelassener Carsharingfahrzeuge erfolgt durch Einführung eines Carsharingausweises. Ausländische Kraftfahrzeuge können die Privilegierungen ebenfalls in Anspruch nehmen, wenn sie mit einem Ausweis versehen sind. Durch die Vorschrift werden auf Grundlage des § 4 Absatz 3 CsgG die Gebühren für die Erteilung des Ausweises festgelegt. Die Höhe lehnt sich an die Gebühr für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises an.

Für die Ermittlung der Gebühr der Ausstellung des Ausweises wurden verschiedene Behörden befragt.

Gebührenkalkulation

Carsharinganbieter können im Rahmen der vorliegenden Verordnung in Zukunft einen Ausweis zur Kennzeichnung eines Carsharingfahrzeugs erwerben. Die Ausgabe der Ausweise soll durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden erfolgen. Da derzeit kein Verfahren zur Vergabe von Carsharingausweisen existiert, wird die Gebühr auf Grund der Ähnlichkeit der resultierenden Verwaltungstätigkeiten in Anlehnung an die Ausstellung der Parkausweise für Bewohner ermittelt. Basierend auf Daten aus einer Befragung von acht Straßenverkehrs- und Baubehörden aus drei Ländern wurde der Zeitaufwand zur Ausstellung der Ausweise geschätzt.

Vorgehensweise zur Kalkulation von Gebühren für die Ausweise für Carsharingfahrzeuge (Geb.-Nr. 260 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, GebOST):

Die Berechnung des Gebührensatzes basiert auf den übermittelten Zeitaufwänden und den Angaben zur tariflichen Einordnung der für die jeweilige Aufgabe in der Regel zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dieser setzt sich aus den Personal- und Sacheinzelkosten und den Gemeinkosten zusammen. Der Personalgemeinkostenzuschlagssatz wird pauschal mit 28,1 Prozent angenommen (Quelle: Anlage 1 der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 11. Februar 2015 (BGBl. I S. 130), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Oktober 2018 (BGBl. I S. 1701) geändert worden ist). Da keine Informationen über die prozentuale Aufteilung zwischen Angestellten und Beamten der mit der Bearbeitung betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den nach Landesrecht zuständigen Behörden vorliegt, wird ein Verhältnis von 50 Prozent Beamten und 50 Prozent Angestellten angenommen. Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand von Dezember 2018), welche nach dem Nominallohnindex des Statistischen Bundesamtes für Ende 2018 angepasst wurden (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten, Reallohnindex und Nominallohnindex, 1. Vierteljahr 2019, Wiesbaden 2019), und einer Sachkostenpauschale von 11,90 Euro pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basierend auf: Anlage 1 der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 11. Februar 2015 (BGBl. I S. 130), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Oktober 2018 (BGBl. I S. 1701) geändert worden ist), wurde jeweils der behördenspezifische Gebührensatz ermittelt. Als Arbeitsleistung für Arbeitnehmer wurden 1.548 Arbeitsstunden und für Beamte 1.632 Arbeitsstunden pro Jahr angenommen (BMF-Rundschreiben mit Durchschnittswerten des Jahres 2018 vom 12. April 2019; II A 3 - H 1012-10/07/0001 :015, 2018/0911857). Zudem wurde ein mittlerer Behördensatz berechnet. Der Einkaufspreis der Behörden für den physischen Ausweis, der bei einem Zulieferer bestellt werden muss, ist zur Gebühr noch hinzuzurechnen. Die Materialkosten der Ausweise hängen von der Auflage bzw. Bestellmenge sowie von der konkreten Gestaltung, wie z. B. der Anzahl an Farben und der Verwendung eines Hologramms, ab.

Ergebnisse für die Ausweise:

Derzeit beträgt der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung eines Antrags für einen Bewohnerparkausweis laut Auskunft der Straßenverkehrsbehörden im Mittel etwa 9 Minuten. Hinzu kommt ein geschätzter zusätzlicher Aufwand i. H. v. ca. 3 Minuten durch die Prüfung der Carsharingeigenschaft des jeweiligen Kfz (z. B. durch Vorlage der Zulassungsbescheini-

gung Teil I sowie dem Rahmenvertrag des Carsharingunternehmens nach den Vorgaben des Carsharinggesetzes). Insgesamt belaufen sich die Kosten auf 10,94 Euro (10,74 Euro für Personalkosten zzgl. ca. 0,20 Euro für die Materialkosten der Ausweise). Diese decken den Verwaltungsaufwand, einschließlich der Prüfung der Carsharingeigenschaft des Kfz (z. B. durch Vorlage Rahmenvereinbarung in Verbindung mit Zulassungspapieren), sowie den Aufwand für das Ausfertigen und die Beschaffung der Ausweise ab. Ein durch die konkrete Ausgestaltung von Privilegien möglicherweise entstehender wirtschaftlicher Wert wird in dieser Berechnung nicht abgebildet. Auf Grund der geringen Anzahl der befragten Behörden ist der berechnete Durchschnittswert nicht repräsentativ. Zudem ist eine Streuung der Ergebnisse zwischen den einzelnen Behörden festzustellen. Bei den Kosten für die Ausgabe der Ausweise konnte nur eine grobe Abschätzung erfolgen, sodass anstelle der Festsetzung einer auf den Cent genau festgesetzten Gebühr die kaufmännische Rundung auf 11,00 Euro erfolgt. Dieser Betrag steht auch im Einklang mit den Gebühren i. H. v. 11,00 Euro für die Zuteilung einer Plakette zur Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen (Geb.-Nr. 259), wobei sich die zu prüfenden Nachweise unterscheiden.

Zu Nummer 2

(Änderung Gebühren-Nummer 263)

Die Gebührenerhebung für Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren des Großraum- und Schwertransports wird auf eine konkretisierende Rechtsgrundlage gestellt. Dazu wird speziell für den Großraum- und Schwertransport eine neue Gebühren-Nummer in die GebOSt eingeführt (Geb.-Nr. 259) und der Großraum- und Schwertransport aus den Gebührennummern 263 und 264 ausgenommen.

Zu Nummer 3

(Einfügung Gebühren-Nummern 263.1 bis 263.1.3.2)

In der Vergangenheit hat sich herausgestellt, dass die Gebührenerhebungspraxis bei den Erlaubnis- bzw. Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sehr unterschiedlich ist. Die Einführung der neuen Gebührenziffer (Geb.-Nr. 263.1) einschließlich eines detaillierten Berechnungsschemas soll insbesondere folgende Ziele erfüllen:

- Eine bundeseinheitliche Gebührenerhebung, d. h. vergleichbare Erlaubnisse und Genehmigungen, kosten bei allen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden in etwa das Gleiche. Damit entfallen in der Vergangenheit festgestellte Wettbewerbsverzerrungen.
- Es ist sichergestellt, dass der Aufwand sämtlicher am Verfahren beteiligten Stellen in der Berechnung berücksichtigt wird.
- Die zu erwartende Gebührenhöhe ist für die Antragsteller bereits im Vorfeld berechenbar, wodurch ein größeres Maß an Transparenz gegeben ist.
- Die Handhabung der Gebührenberechnung für die Praxis wird vereinfacht und so eine rechtlich korrekte und einheitliche Gebührenpraxis unterstützt.

Erstmals werden konkrete Vorgaben für die vollständige Einbeziehung der Aufwendungen sämtlicher beteiligter Behörden gemacht. Auch können umfangreiche und zeitaufwändige Streckenprüfungen auf diese Weise berücksichtigt werden. Dies führt zu einer teilweise deutlichen Gebührenerhöhung insbesondere bei den „extremen“ Transporten. Der bisherige in der GebOSt festgelegte Gebührenhöchstsatz aus der Nummer 264 von 767,00 Euro wird bei besonders komplexen Genehmigungsverfahren dem Aufwand der beteiligten Behörden nicht gerecht. Der neue Gebührenrahmen beträgt daher 40,00 bis 1300,00 Euro. Die konkrete Berechnungsgrundlage ergibt sich aus dem neu eingeführten Anhang zur Gebührennummer 263.1. Zur Klarstellung, dass auch bei Ablehnung entsprechender Anträge sowie bei der Änderung bestehender Genehmigungen Gebühren erhoben werden dürfen, werden darüber hinaus die neuen Gebührennummern 263.1.2 bis 263.1.3.2 eingeführt. Die detaillierten Festlegungen betreffen nicht die Einstellung des Verfahrens. Im Verwaltungsverfahren gibt es, anders als im Strafverfahren, keine Einstellung eines Verfahrens, insbesondere nicht mit einer – dann noch gebührenpflichtigen – Außenwirkung. Wird das Verfahren seitens des Antragstellers nicht betrieben, dann kann die Behörde das Verfahren durch Ablehnung beenden, soweit der Antragsteller nicht den Antrag zurücknimmt.

Zu Nummer 4

(Änderung Gebühren-Nummer 264)

Vgl. Begründung zu Nummer 2.

Zu Nummer 5

(Einfügung Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1)

Bei der Festlegung der Grundgebühr in Nummer 1 des neu eingefügten Anhangs von 40,00 Euro wurde von folgenden Voraussetzungen ausgegangen:

- Es handelt sich um einen einfachen Standardfall, der über das System VEMAGS gestellt wird und der keinerlei vertiefte Prüfungen oder umfangreiche Beteiligungen erfordert.
- Dieser einfache Fall wird durch eine/n Bearbeiter/in in einer Vergütungsstufe vergleichbar mit dem bisherigen „mittleren Dienst“ geprüft. Auf Grund von Erfahrungen kann dabei von einem realistischen Zeitansatz von etwa 40 Minuten ausgegangen werden.
- Der Bescheid wird dann durch eine/n Bearbeiter/in in einer Vergütungsstufe vergleichbar mit dem bisherigen „gehobenen Dienst“ geprüft und unterzeichnet. Auf Grund von Erfahrungen kann dabei von einem realistischen Zeitansatz von etwa 10 Minuten ausgegangen werden.
- Die durchschnittlichen Personalgemeinkosten ergeben sich aus einem „gemittelten“ Personalgemeinkostenschlüssel. Dies ergibt dann für den mittleren Dienst (ermittelt aus Beamten und Angestellten) rund 40,00 Euro und für den gehobenen Dienst 50,00 Euro. Damit ergeben 40 Minuten „mittlerer Dienst“ = gerundet 27,00 Euro und 10 Minuten „gehobener Dienst“ = gerundet 8,00 Euro, insgesamt also rund 35,00 Euro.
- Der Ansatz von 40,00 Euro wurde gewählt, um die Personalkostensteigerungen bereits für die nächsten Jahre abzudecken.

Die Obergrenze der Rahmengebühr in Höhe von 1 300,00 Euro ergibt sich aus einer fiktiven Berechnung der behördlichen Aufwendungen verschiedener Transporte. Extremtransporte wurden dabei nur in geringem Maße berücksichtigt. Die vergleichsweise geringe absolute Zahl im Verhältnis zur Unterschiedlichkeit der Transporte lässt eine einheitliche Betrachtungsweise nicht zu.

Die Kriterien, deren Vorliegen zu einer Gebührenerhöhung führen können (lfd. Nummer 2) umfassen Parameter, die nach den bisher vorliegenden Erfahrungen der Genehmi-

gungsbehörden zu einer Erhöhung des Aufwandes bei diesen Behörden und sonstigen beteiligten Stellen führen.

a) Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum

Je länger der beantragte und bewilligte Zeitraum ist, desto umfangreicher ist die Prüfung, da über einen längeren Zeitraum abgeglichen werden muss, ob Baustellen o. Ä. die Streckenführung behindern. Die erteilte Erlaubnis oder Genehmigung muss seitens der Behörde auch über einen längeren Zeitraum dahingehend überwacht werden, ob sich nachträglich Änderungen an der Beschaffenheit der Strecke (Brückenherabstufungen, Baustellen usw.) ergeben.

Herleitung der Berechnungsformel für den Faktor f_z :

Es wird zugrunde gelegt, dass ein bewilligter Zeitraum von einem Monat die Gebühr nicht erhöht, da dies den vom Aufwand her einfachsten Fall darstellt.

Ein Zeitraum von drei Monaten (hierbei handelt es sich um einen üblichen Zeitraum bei Einzelanträgen) erfordert bereits einen etwas intensiveren Überprüfungsaufwand, daher wird hier die Gebühr verdoppelt.

Bei einem Zeitraum von 12 Monaten (üblicher Zeitraum bei Daueranträgen) ist vor allem der fortwährende Überprüfungsaufwand hinsichtlich eventueller Änderungen an der Strecke zu berücksichtigen. Diese Überprüfung ist erforderlich, um eine bereits erteilte Erlaubnis oder Genehmigung ggf. zu widerrufen. Daher wird für diese Zeiträume die Gebühr verdreifacht.

Schließlich wird bei einem bewilligten Zeitraum von 36 Monaten (maximal möglicher Zeitraum bei Daueranträgen) die Gebühr vervierfacht, da hierbei sowohl im Vorfeld als auch bei der laufenden Überwachung für einen eventuellen Widerruf ein erheblicher Arbeitsaufwand bei den betroffenen Stellen anfällt.

Aus diesen vier gesetzten Punkten resultiert mathematisch ein Polygonzug aus drei Geraden, die abflachen, wenn der Zeitraum zunimmt. Bei beantragten Zeiträumen, die zwischen den genannten Fixpunkten liegen, werden die entsprechenden Beträge interpoliert. Beispielfhaft ergibt sich für bestimmte üblich auftretende Genehmigungszeiträume folgender individueller Faktor f_z :

Monate	≤ 1	3	6	12	36
Faktor f_z	0,00	1,00	1,33	2,00	3,00

b) Gesamtmasse

Je höher die Gesamtmasse des Fahrzeugs, mit dem der Großraum- oder Schwertransport im Einzelfall durchgeführt wird, desto umfangreicher sind die Prüfungen der Auswirkungen des Fahrzeugs auf die Statik insbesondere der Bauwerke.

Herleitung der Berechnungsformel für den Faktor f_M :

Es wird zugrunde gelegt, dass eine Gesamtmasse des Fahrzeugs von 41,8 t (Anhörfreigrenze) die Gebühr nicht erhöht, da dies den vom Aufwand her einfachsten Fall abbildet.

Bei einer Gesamtmasse von 200 t wird die Gebühr versiebenfacht, da bei solchen Gesamtmassen regelmäßig sehr erhebliche Prüfungen des beantragten Fahrtweges erforderlich sind. Eine Vielzahl von Bauwerken ist für solche Belastungen bereits nicht mehr oder nur noch eingeschränkt geeignet.

Bei einer Gesamtmasse von 500 t wird die Gebühr verzehnfacht, da bei solchen Gesamtmassen der Prüfungsaufwand noch einmal deutlich ansteigt.

Aus diesen drei gesetzten Punkten resultiert mathematisch ein Polygonzug aus zwei Geraden, wobei die zweite Gerade flacher verläuft. Dieser flachere Anstieg erklärt sich daraus, dass bei Gesamtmassen bis 200 t im Regelfall der Straßenbaulastträger die statischen Berechnungen selbst übernimmt und daher dort auch ein besonders hoher Aufwand entsteht. Bei Gesamtmassen über 200 t wird vom Antragsteller häufig ein statisches Gutachten für die Bauwerke vorgelegt. Dies ist zwar von dem Straßenbaulastträger zu überprüfen, dieser Aufwand steigt dann aber in der Regel nicht mehr so erheblich an, wie bei Gesamtmassen bis 200 t. Bei beantragten Gesamtmassen, die zwischen den genannten Fixpunkten liegen, werden die entsprechenden Beträge interpoliert.

Beispielhaft ergibt sich für bestimmte üblich auftretende Fahrzeuggesamtmassen folgender individueller Faktor f_M :

Gesamtmasse in Tonnen	$\leq 41,8$	60,0	100,0	200,0	500,0
Faktor f_M	0,00	0,69	2,21	6,00	9,00

c) Anzahl der am Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsverfahren durch die Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsbehörde zu beteiligenden Stellen

Bei jeder am Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsverfahren beteiligten Stelle entstehen durch die Prüfung des Antrages Aufwendungen.

Bei den zu beteiligenden Stellen kann es sich um folgende handeln:

- Erlaubnisbehörde oder Genehmigungsbehörde, darunter fallen die örtlich zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörden (zum Beispiel Landkreis, kreisfreie Stadt, kreisangehörige Stadt oder Gemeinde je nach Landesrecht),
- Anhörungsbehörde, darunter fallen die zuständigen höheren Verwaltungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden (Regierungspräsidium, Bezirksregierung, Landesamt oder Landesbetriebe je nach Landesrecht),
- Anzuhörende Stelle, darunter fallen
 - o die Straßenbaulastträger, Straßenbauverwaltung (zum Beispiel Bund, Länder, Landkreis, kreisfreie Stadt, kreisangehörige Stadt oder Gemeinde) oder privater Träger,
 - o die untere Straßenverkehrsbehörde (zum Beispiel Landkreis, kreisfreie Stadt, kreisangehörige Stadt oder Gemeinde je nach Landesrecht),
 - o die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
 - o die Polizei.

Herleitung der Berechnungsformel für den Faktor f_B :

Die Gebühr erhöht sich nicht, wenn nur die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörde beteiligt ist, da hier auch nur Aufwendungen bei einer Stelle anfallen.

Bei einer Beteiligung von zehn Stellen wird eine Verfünffachung des Aufwandes unterstellt, da nicht an jeder Stelle gleich großer Aufwand entsteht.

Aus den zwei gesetzten Punkten resultiert ein linearer Verlauf. Bei Zahlen von beteiligten Stellen, die zwischen den genannten Fixpunkten liegen, werden die entsprechenden Beträge interpoliert.

Beispielhaft ergibt sich für die jeweils benannte Anzahl zu beteiligender Stellen folgender individueller Faktor f_B :

Anzahl	1	5	10	20	50
Faktor f_B	0,00	1,78	4,00	8,44	21,78

d) Anzahl der zu genehmigenden Strecken oder Flächen oder Bereiche

Da jede Strecke bzw. Fläche einzeln geprüft werden muss, erhöht sich der Aufwand.

Herleitung der Berechnungsformel für den Faktor f_{Str} :

Die Gebühr erhöht sich nicht bei einer Strecke bzw. Fläche, da dies den vom Aufwand her einfachsten Fall darstellt.

Bei jeder weiteren Strecke oder Fläche erhöht sich die Gebühr um 50 %, da jede weitere beantragte Strecke oder Fläche einen erhöhten Aufwand hervorruft. Die Gebühr wird nicht um 100 % erhöht, da der Aufwand im Regelfall nicht bei allen beteiligten Stellen durch die zusätzlichen Strecken erhöht wird. Wenn weitere Beteiligte durch die zusätzliche Strecke hinzukommen, ist dieser Aufwand bereits durch die Ermittlung des Faktors f_B unter Buchstabe c berücksichtigt.

Aus dieser Festlegung resultiert ein linearer Verlauf, der Erhöhungen jeweils pro Strecke oder Fläche berücksichtigt.

Beispielhaft ergibt sich für die jeweils benannte Anzahl umfasster Strecken/Flächen/Bereiche folgender individueller Faktor f_{Str} :

Anzahl	1	2	3	5	10
Faktor f_{Str}	0,00	0,50	1,00	2,00	4,50

e) Anzahl der von der Erlaubnis umfassten Fahrzeuge oder zulässigen Fahrzeugkombinationen

Für jedes Fahrzeug bzw. jede von der Erlaubnis umfasste Fahrzeugkombination ist die Ausnahmebescheinigung nach § 70 StVZO zu prüfen. Daher erhöht sich der Aufwand mit jedem beantragten Fahrzeug.

Herleitung der Berechnungsformel für den Faktor f_F :

Die Gebühr erhöht sich gegenüber der Grundgebühr nicht bei lediglich einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination, da die Aufwendungen für ein Fahrzeug von der Grundgebühr abgedeckt sind.

Bei 10 Fahrzeugen (es dürfen insgesamt nur 5 Kombinationen sein) verdreifacht sich die Gebühr, da hier insbesondere durch die zusätzlichen Überprüfungen der Genehmigungen nach § 70 StVZO für jedes einzelne Fahrzeug Mehraufwände bei den Behörden entstehen.

Aus diesen Festlegungen resultiert ein linearer Verlauf. Bei einer Zahl von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die zwischen den genannten Fixpunkten liegen, werden die entsprechenden Beträge interpoliert.

Beispielhaft ergibt sich für die jeweils benannte Anzahl von umfassten Fahrzeugen bzw. Fahrzeugkombinationen folgender individueller Faktor f_F :

Anzahl	1	2	3	5	10
Faktor f_F	0,00	0,22	0,44	0,89	2,00

f) Anzahl der erheblichen Maßüberschreitungen

Erhebliche Maßüberschreitungen erfordern einen besonderen Prüfungsaufwand, da der Fahrweg dezidiert hinsichtlich der besonderen Anforderungen des Fahrzeugs und der Ladung zu prüfen ist. Bei mehreren Maßüberschreitungen erhöht sich dieser Aufwand zusätzlich.

g) Zusätzlicher Arbeitsaufwand

Dieses Kriterium wird aufgenommen, um auch Einzelfälle berücksichtigen zu können, in denen der Aufwand bei den Behörden durch besondere Umstände, die nicht von den vorhergehenden Punkten erfasst sind, erhöht wird. Was unter solche besonderen Umstände fällt, ist in der tabellarischen Übersicht exemplarisch aufgenommen. Sämtliche beteiligten Stellen sind gehalten, etwaigen vom Antragsteller verursachten sehr hohen oder außergewöhnlichen Aufwand an die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörde zu melden.

Für die Bestimmung des Faktors (f_A) für das Kriterium „zusätzlicher Arbeitsaufwand“ ist der höchste anhand der Unterkriterien ermittelte Aufwand maßgeblich. Wird in einem der Unterkriterien also der Aufwand „außergewöhnlich“ festgestellt, erübrigt sich die Detailprüfung der weiteren Unterkriterien.

Beispiel 1: Der Aufwand anhand der Unterkriterien wird in einem Vorgang wie folgt festgestellt:

- aa) Antragstellung: Aufwand hoch
- bb) Antragsdaten allgemein: Aufwand hoch
- cc) Antragsdaten Fahrweg: Aufwand normal
- dd) Antragsdaten Anhörverfahren: Aufwand erhöht
- ee) Bescheiderteilung: Aufwand hoch

Der höchste ermittelte Aufwand ist „hoch“. Es kommt für das Kriterium somit der Faktor (f_A) = 3 zur Anwendung.

Beispiel 2: Der Aufwand anhand der Unterkriterien wird in einem Vorgang wie folgt festgestellt:

aa) Antragstellung: Aufwand hoch

bb) Antragsdaten allgemein: Aufwand außergewöhnlich

Der ermittelte Aufwand von „außergewöhnlich“ kann nicht mehr überschritten werden. Die Prüfung der weiteren Unterkriterien erübrigt sich daher. Es kommt für das Kriterium somit der Faktor (f_A) = 4 zur Anwendung.

Die abschließenden Berechnungsschritte zur Ermittlung der Gesamtgebühr ergeben sich aus der laufende Nummer 3. Die Kappung der ermittelten Gebühr an der Rahmenobergrenze ist dabei zu beachten.

Den zuständigen Genehmigungs- und Erlaubnisbehörden wird über die Länder zur Arbeitserleichterung eine digitale Tabelle nach dem Muster der folgenden Beispielberechnungen zur Verfügung gestellt, in der bereits die verschiedenen Formeln zur Berechnung der einzelnen Erhöhungsfaktoren hinterlegt sind.

Berechnungsbeispiele:

Beispiel 1

Grundgebühr

40,00 €

Kriterium		Bezugsgröße	Eingabewert	Faktor
Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum	Faktor f_Z	Monate	1	
		Faktor		0
Gesamtmasse	Faktor f_M	Tonnen	42	
		Faktor		0,01
Beteiligte Stellen	Faktor f_B	Anzahl	5	
		Faktor		1,78
Strecke / Flächen / Bereiche	Faktor f_{str}	Anzahl	1	
		Faktor		0
Fahrzeug / zulässige Fahrzeugkombinationen	Faktor f_F	Anzahl	1	
		Faktor		0

Erhebliche Maßüberschreitung	Faktor $f_{MÜ}$	Anzahl	1	
		Faktor		2,00
Zusätzlicher Arbeitsaufwand	Faktor f_A	Aufwand	normal	
		Faktor	0	0

Summe der Faktoren: 3,79
 Erhöhungsbetrag: 151,60 €
 Gesamtgebühr: **191,60 €**

Beispiel 2

Grundgebühr **40,00 €**

Kriterium		Bezugsgröße	Eingabewert	Faktor
Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum	Faktor f_Z	Monate	1	
		Faktor		0
Gesamtmasse	Faktor f_M	Tonnen	65	
		Faktor		0,88
Beteiligte Stellen	Faktor f_B	Anzahl	10	
		Faktor		4,00
Strecke / Flächen / Bereiche	Faktor f_{Str}	Anzahl	2	
		Faktor		0,50
Fahrzeug / zulässige Fahrzeugkombinationen	Faktor f_F	Anzahl	2	
		Faktor		0,22
Erhebliche Maßüberschreitung	Faktor $f_{MÜ}$	Anzahl	0	
		Faktor		0
Zusätzlicher Arbeitsaufwand	Faktor f_A	Aufwand	erhöht	
		Faktor	1,00	4,00

Summe der Faktoren: 6,60
 Erhöhungsbetrag: 264,00 €
 Gesamtgebühr: **304,00 €**

Beispiel 3

Grundgebühr **40,00 €**

Kriterium		Bezugsgröße	Eingabewert	Faktor
Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum	Faktor f_Z	Monate	24	
		Faktor		2,50

Gesamtmasse	Faktor f_M	Tonnen	110	
		Faktor		2,59
Beteiligte Stellen	Faktor f_B	Anzahl	40	
		Faktor		17,33
Strecke / Flächen / Bereiche	Faktor f_{str}	Anzahl	5	
		Faktor		2,00
Fahrzeug / zulässige Fahrzeugkombinationen	Faktor f_F	Anzahl	10	
		Faktor		2,00
Erhebliche Maßüberschreitung	Faktor $f_{MÜ}$	Anzahl	2	
		Faktor		4,00
Zusätzlicher Arbeitsaufwand	Faktor f_A	Aufwand	sehr hoch	
		Faktor	3,00	3,00

Summe der Faktoren: 33,42

Erhöhungsbetrag: 1.336,80 €

Gesamtgebühr: 1.376,80 €

Tatsächlich zu erhebende Gebühr unter Berücksichtigung des Gebührenrahmens **1.300,00 €.**

Zu Artikel 3 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Zu Nummer I

(Änderung § 4 Absatz 1 Nummer 3 BKatV)

Zu Nummer 1

(Änderung § 4 Absatz 1 Nummer 3 BKatV – Aufnahme der laufenden Nummer 50 BKat)

Durch die Aufnahme des Tatbestandes der laufenden Nummer 50 des Bußgeldkatalogs (BKat) in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 BKatV wird der Verstoß gegen § 11 Absatz 2 StVO wie die entsprechenden Qualifikationstatbestände (laufende Nummern 50.1 bis 50.3 BKat) als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers eingestuft, der zu einem Regelfahrverbot führt. Dadurch wird der derzeitige Systembruch bei der Punktebewertung bereinigt: Da der Verstoß als so gravierend erachtet wird, dass er zwei Punkte zugemessen bekommt, und entsprechend abschreckend sanktioniert wird, ist auch systematisch ein Regelfahrverbot zu verankern. Hingegen ist die Bewertung mit zwei

Punkten keine Sanktion und folgt lediglich der mit einem Regelfahrverbot ausgedrückten Verkehrsrelevanz und Schwere der Tat für die Fahreignungsbewertung.

Ein Verstoß gegen § 11 Absatz 2 StVO trägt auch im Grundtatbestand ein objektiv hohes Gefährdungspotenzial in sich. Verzögert sich die Hilfe, weil die Rettungskräfte nicht rechtzeitig den Unfallort erreichen, können Unfallopfer sterben oder lebenslange Behinderungen erleiden. Der Staat ist daher in der Pflicht, alles zu unternehmen, damit Rettungsmaßnahmen nicht erschwert oder sogar verhindert werden. Die falsche Bildung oder Nichtbildung der Rettungsgasse ist als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen, sie stellt daher eine grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers dar. Dieses besonders verantwortungslose Verhalten des Fahrzeugführers selbst in Verkehrslagen, in denen es auf die Beachtung der Vorschrift besonders ankommt, rechtfertigt die Annahme eines Regelfahrverbots.

Zu Nummer 2

(Änderung § 4 Absatz 1 Nummer 3 BKatV – Aufnahme der laufenden Nummern 50a ff. BKat)

Die Einordnung der Tatbestände der laufenden Nummern 50 ff. BKat gilt vergleichsweise auch für die neu geschaffenen Tatbestände der laufenden Nummern 50a ff. BKat – das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse. Dieses Fehlverhalten trägt ebenfalls ein objektiv hohes Gefährdungspotenzial in sich. Darüber hinaus sind diese Verstöße mit einem höheren Unrechtsbewusstsein als Verstöße gegen das Bilden einer Rettungsgasse verbunden. Bei solchen Verstößen wird nicht nur die Rettungsgasse nicht vorschriftsmäßig gebildet, die gebildete Rettungsgasse wird zudem noch unberechtigterweise genutzt.

Die Rettungsgassenregelung wird im Verkehrsalltag nach wie vor nicht ausreichend beachtet, obwohl die Regelung des § 11 Absatz 2 StVO bereits 2016 vereinfacht und verständlicher gefasst sowie 2017 zur generalpräventiven Abschreckung die Rechtsfolgen deutlich erhöht wurden. Die Nichtbeachtung kann im Unglücksfall verheerende Folgen haben. Zudem kommt es immer öfter dazu, dass Fahrzeuge eine bereits gebildete Rettungsgasse unberechtigter Weise zum schnelleren Vorwärtskommen nutzen, auch indem sie sich an Rettungsfahrzeuge „dranhängen“. Bislang gab es keine speziellen Tatbestände,

um diese Verstöße ahnden zu können. Verstöße wurden zwar bislang vom Tatbestand des Nichtbildens einer Rettungsgasse mitumfasst, waren aber nicht ausdrücklich als eigenständiger Tatbestand geregelt. Dies führte in der Praxis bisweilen zu Missverständnissen und zu einer Ahndung dieser Verstöße über Auffangtatbestände. Dies wird nun mit der Einführung der laufenden Nummern 50a ff. BKat geändert (vgl. Nummer II Nummer 9). Das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse ist wie das Nichtbilden einer solchen Gasse ebenfalls als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen, es stellt folglich eine grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers dar und rechtfertigt daher die Annahme eines Regelfahrverbots.

Nummer II

(Änderung Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV)

Zu Nummer 1

(Änderung laufende Nummer 11)

Die neu in die StVO eingeführten Zeichen 244.3 „Fahrradzone“ und Zeichen 451 „Rad-schnellweg“ werden wegen ihrer Vergleichbarkeit hinsichtlich der Regelungen zur Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) sowie zum Radweg (Zeichen 237 StVO) in den entsprechenden Regeltatbeständen des BKat ergänzt. Folgende Regeltatbestände werden dabei angepasst: laufende Nummern 11, 52 a ff., 140 ff. 146a BKat.

Die neuen Zeichen 244.3 und Zeichen 451 StVO werden jeweils sowohl in den Tatbestandsbeschreibungen als auch in den zugrundeliegenden Rechtsvorschriften verankert. Damit ist eine bundeseinheitliche Sanktionierung bei entsprechenden Verstößen gegen Ge- und Verbote dieser Zeichen möglich. Die Geldbußen sind aufgrund der Vergleichbarkeit insbesondere in Bezug auf ihre Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit mit Verstößen gegen Zeichen 244.1 sowie Zeichen 237 StVO auch verhältnismäßig.

Zu Nummer 2

(Änderung laufende Nummern 19.1 und 19.1.1)

Durch das neu in die StVO eingeführte Zeichen 277.1 werden die bestehenden Überholverbote für Kraftfahrzeuge jedweder Art durch den Sonderfall des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen durch mehrspurige Kraftfahrzeuge ergänzt.

Aufgrund der Vergleichbarkeit der mit den Zeichen verbundenen Ge- und Verbote werden die entsprechenden Regeltatbestände zum Überholen (laufende Nummern 19.1, 19.1.1 und 153a BKat) als Folgeänderung angepasst. Das neue Zeichen 277.1 der StVO wird sowohl in der Tatbestandsbeschreibung als auch in den zugrundeliegenden Rechtsvorschriften des jeweiligen Regeltatbestandes verankert. Damit ist eine bundeseinheitliche Sanktionierung des neuen Überholverbots von einspurigen Fahrzeugen durch mehrspurige Kraftfahrzeuge möglich. Die Geldbußen für einen Verstoß gegen Zeichen 277.1 StVO sind aufgrund ihrer Vergleichbarkeit, insbesondere hinsichtlich der Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit, mit Verstößen gegen Zeichen 276 und 277.1 der StVO auch verhältnismäßig.

Zu Nummer 3

(Änderung laufende Nummern 23 und 23.1)

Folgeänderung wegen der Ergänzung des § 5 Absatz 4 StVO um einen neuen Satz 3 (vgl. Artikel 1). Der damit neu verankerte Mindestüberholabstands für Kraftfahrzeuge gegenüber zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden soll auch von den entsprechenden Regeltatbeständen des BKat mitumfasst werden.

Zu Nummer 4

(Änderung laufende Nummer 24)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung des § 5 Absatz 4 Satz 3 StVO in Artikel 1.

Zu Nummer 5

(Änderung laufende Nummer 25)

Vgl. Begründung zu Nummer 4.

Zu Nummer 6

(Änderung laufende Nummer 45)

Die neu geschaffene Verhaltensvorschrift des § 9 Absatz 6 StVO, nach der Kfz über 3,5 t zum Schutz der Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen, wird nach § 49 Absatz 1 Nummer 9 StVO als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Zur bundesweit einheitlichen Sanktionierungsmöglichkeit wird dazu ein neuer Regelatbestand in der laufenden Nummer 45 BKat aufgenommen.

Der Regelatbestand sieht bei Verstoß ein Bußgeld in Höhe von 70 Euro vor. Für Fälle der Gefährdung oder Sachbeschädigung ist Tabelle 4 (zu § 3 Absatz 3) anzuwenden.

Im Hinblick auf das Sanktionsgefüge erscheint von dem Gefährdungspotenzial her ein Vergleich mit der laufenden Nummer 41 („Beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende keine besondere Rücksicht genommen und diese dadurch gefährdet“) angezeigt, wobei dieser bereits als qualifizierter Tatbestand verankert ist. Vor dem Hintergrund der Unfallzahlen ist es angemessen den Tatbestand der laufenden Nummer 45 mit dieser Bußgeldbewehrung als Grundtatbestand zu verankern und zusätzlich entsprechende Erhöhungen über die Anwendung der Tabelle 4 (zu § 3 Absatz 3) zu ermöglichen. Darüber hinaus ist in Anlage 13 (zu § 40) der FeV die Eintragung eines Punktes im Fahreignungsregister vorgesehen (vgl. Artikel 4 Nummer 3).

Zu Nummer 7

(Änderung laufende Nummer 50)

Vgl. Begründung zu I Nummer 1

Zu Nummer 8

(Änderung laufende Nummer 50.1)

Die Änderung enthält eine redaktionelle Berichtigung.

Zu Nummer 9

(Einfügung laufende Nummern 50a, 50a.1, 50a.2 und 50a.3)

Seit Jahrzehnten ist in Deutschland beim Stocken des Verkehrs auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung das Bilden der so genannten Rettungsgasse Pflicht. Dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Problemen bei der Bildung einer Rettungsgasse. Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848) wurde die Regelung des § 11 Absatz 2 StVO bereits vereinfacht. Mit der 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) wurden die Rechtsfolgen für Verstöße gegen das Gebot der Bildung einer Rettungsgasse deutlich verschärft.

Gleichwohl bildet sich diese Änderung bislang noch nicht hinreichend im Verkehrsalltag ab. Dies belegen zahlreiche Medienberichte. Zudem kommt es immer häufiger dazu, dass Fahrzeuge eine bereits gebildete Rettungsgasse unberechtigter Weise zum schnelleren Vorwärtskommen nutzen oder sich an Rettungsfahrzeuge „dranhängen“. Bislang gab es keine speziellen Tatbestände, um diese Verstöße ahnden zu können. Sie wurden zwar bislang vom Tatbestand des Nichtbildens einer Rettungsgasse mitumfasst, aber waren nicht ausdrücklich als eigenständiger Tatbestand geregelt. Dies führte in der Praxis bisweilen zu Missverständnissen und zu einer Ahndung dieser Verstöße über Auffangtatbestände. Dies wird nun mit der Einführung der laufenden Nummern 50a ff. BKat (Grundtatbestand nebst Qualifikationstatbeständen der Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung) geändert.

Für das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse werden mit den laufenden Nummern 50a, 50a.1, 50a.2 und 50a.3 neue Tatbestände im BKat geschaffen. Die Höhe der Regelsätze orientiert sich jeweils an den laufenden Nummern 50 ff. BKat für Verstöße gegen das Nichtbilden einer Rettungsgasse, wird aber vor dem Hintergrund einer erhöhten Sorgfaltspflichtverletzung nach oben hin angepasst. Die Verstöße sind grundsätzlich vergleichbar und werden in ihrer Gefährlichkeit als gleichwertig eingestuft, verbunden mit einer erhöhten Sorgfaltspflichtverletzung durch den Betroffenen. Um der herausragenden Bedeutung der Rettungsgasse gerecht zu werden, wird das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse

ebenfalls zu einer besonders schweren Ordnungswidrigkeit heraufgestuft. Die Regelsätze in Höhe von 240, 280, 300 und 320 Euro sind daher angemessen. Hinzu kommen ein Regelfahrverbot von 1 Monat sowie die Eintragung von 2 Punkten im Fahreignungsregister.

Zu Nummer 10

(Änderung laufende Nummer 51a)

Die Geldbußen für das Halten in zweiter Reihe (laufende Nummern 51a bis 51a.3 BKat), unzulässiges Parken auf Geh- und Radwegen (laufende Nummern 52a bis 52a.4 BKat) sowie Halten auf einem Schutzstreifen für den Radverkehr (laufende Nummern 54a bis 54a.3 BKat) werden deutlich erhöht und um neue qualifizierende Regelatbestände der Gefährdung und Sachbeschädigung erweitert.

Die Grundtatbestände der genannten Verstöße (laufende Nummern 51a, 52a, 54a BKat) werden auf einen Regelsatz von jeweils 55 Euro angehoben. Damit wird der derzeitige Verwarnungsgeldrahmen von 55 Euro im Sinne des § 56 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) gänzlich ausgeschöpft. Die Regelatbestände der Behinderung werden jeweils auf 70 Euro angehoben (laufende Nummern 51a.1, 52a.1, 54a.1 BKat). Der Tatbestand des unzulässigen Parkens auf Geh- und Radwegen wird bei einem länger als 1 Stunde andauernden Verstoß auf das Niveau der Behinderungstatbestände mit einem Regelsatz in Höhe von 70 Euro angepasst, bei hinzutretender Behinderung auf das Niveau einer Gefährdung mit einem Regelsatz in Höhe von 80 Euro (laufende Nummern 52a.2 und 52a.2.1 BKat). Damit wird die Verhältnismäßigkeit der einzelnen Regelatbestände untereinander gewahrt.

Zudem werden für die oben genannten Verstöße jeweils neue qualifizierende Regelatbestände der Gefährdung mit einem Regelsatz in Höhe von 80 Euro und Sachbeschädigung mit einem Regelsatz in Höhe von 100 Euro verankert (laufende Nummern 51a.2, 51a.3, 52a.3, 52a.4, 54a.2, 54a.3 BKat).

Dies ist insbesondere vor folgendem Hintergrund erforderlich:

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Darüber hinaus hat er positive Effekte auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen und leistet einen Beitrag zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund misst die Bundesregierung der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert zu. In Zeiten immer knapper werdender Verkehrsflächen muss dem Problem des unzulässigen Haltens oder Falschparkens auf den für den Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen effektiv begegnet werden. So wurden beispielsweise bei Untersuchungen fast 40 Prozent der beobachteten Rad Fahrenden durch auf Schutzstreifen haltenden oder parkenden Kraftfahrzeugen behindert. Daher bedarf es weitergehender Maßnahmen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten.

Darüber hinaus soll auch die Verkehrssicherheit und damit die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs insgesamt gesteigert werden. Wie die Unfallstatistiken der vergangenen Jahre gezeigt haben, werden Rad Fahrende immer noch zu häufig Opfer schwerer Verkehrsunfälle. Im Jahr 2018 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 445 Rad Fahrende im Straßenverkehr getötet (16,5 Prozent mehr als im Vorjahr), 15.530 Rad Fahrende schwer- und 72.905 Rad Fahrende leichtverletzt. Dabei ist die Zahl der verunglückten Fahrradbenutzer (einschließlich Pedelecs) insgesamt um 11,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Dabei spielt auch die Gefährdung des Radverkehrs durch unzulässig abgestellte Kraftfahrzeuge eine wichtige Rolle; durch sie werden die Rad Fahrenden zu mitunter gefährlichen Ausweichmanövern oder zur Nutzung des Gehweges veranlasst – mit den damit einhergehenden negativen Folgen für die Verkehrssicherheit.

Die Erhöhungen der Regeltatbestände unter Ausschöpfung des Verwarnungsgeldhöchstsatzes von 55 Euro sowie die Verankerung neuer Qualifikationstatbestände im Bußgeldbereich bis zu 100 Euro erfolgt, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung bei diesen Verstößen entfalten zu können. Die Maßnahme dient der Steigerung

der Verkehrssicherheit, insbesondere dem Schutz der Rad Fahrenden, und ist mithin auch verhältnismäßig.

Die Anpassung im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters und der Punktereform (VZR-Reform) trägt damit auch der Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages (BT-Drucksache 17/13452) sowie der Entschließung des Bundesrates (BR-Drucksache 676/13) Rechnung.

Zu Nummer 11

(Änderung laufende Nummer 51a.1)

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 12

(Einfügung laufende Nummern 51a.2 und 52a.3)

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 13

(Änderung laufende Nummer 51b.3)

Vgl. Nummer 16

Zu Nummer 14

(Änderung laufende Nummern 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1)

Vgl. Nummern 1 und 10.

Zu Nummer 15

(Einfügung laufende Nummern 52a.3 und 52a.4)

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 16

(Änderung laufende Nummer 53)

Um die Verhältnismäßigkeit einzelner Tatbestände untereinander bei Verstößen im ruhenden Verkehr zu wahren, werden auch die Tatbestände der laufenden Nummern 51b.3, 53 und 53.1 BKat (Parken an einer engen oder unübersichtlichen Straßenstelle oder im Bereich einer scharfen Kurve, wenn ein Rettungsfahrzeug im Einsatz behindert worden ist sowie Parken vor oder in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten) angepasst. Dies auch insbesondere, um das Verhältnis zu den Verstößen der laufenden Nummern 51a, 52a, und 54a BKat (vgl. Begründung zu Nummer 10) wiederherzustellen.

Vor diesem Hintergrund wird der Regelsatz des Grundtatbestands der laufenden Nummer 53 BKat unter Ausschöpfung des Verwarnungsgeldrahmens ebenfalls auf 55 Euro angepasst. Die Tatbestände der laufenden Nummern 51b.3 und 53.1 stellen qualifizierende Tatbestände der Behinderung dar und werden wie die laufenden Nummern 51a.1, 52a.1, 54a.1 BKat auf einen Regelsatz in Höhe von 70 Euro angepasst.

Die Anpassung im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters und der Punktereform (VZR-Reform) trägt damit auch der Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages (BT-Drucksache 17/13452) sowie der Entschließung des Bundesrates (BR-Drucksache 676/13) Rechnung.

Zu Nummer 17

Vgl. Nummer 16

Zu Nummer 18

(Änderung laufende Nummer 54a)

Zu Buchstabe a

Der Wortlaut des Grundtatbestands der laufenden Nummer 54a BKat wird an den neuen Wortlaut zu Zeichen 340 der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO angepasst (Verankerung eines generellen Haltverbots auf Schutzstreifen).

Zu Buchstabe b

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 19

(Änderung laufende Nummer 54a.1)

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 20

(Änderung laufende Nummer 54a.2)

Vgl. Nummer 10.

Zudem Folgeänderung aufgrund der Verankerung eines generellen Haltverbots auf Schutzstreifen in Zeichen 340 der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO (vgl. Artikel 1). Die laufende Nummer 54a.2 BKat bezieht sich auf Parkverstöße und wäre bei einem nun geltenden generellen Haltverbot aufzuheben gewesen.

Zu Nummer 21

(Einfügung laufende Nummer 54a.3)

Vgl. Nummer 10.

Zu Nummer 22

(Aufhebung laufende Nummer 54a.2.1)

Folgeänderung aufgrund der Verankerung eines generellen Haltverbots auf Schutzstreifen in Zeichen 340 der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO (vgl. Artikel 1). Die laufende Nummer 54a.2.1 BKat bezieht sich auf Parkverstöße und ist bei einem nun geltenden generellen Haltverbot aufzuheben.

Zu Nummer 23

(Änderung laufende Nummer 55)

Der Tatbestand der laufenden Nummer 55 BKat (unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz) erfordert ebenfalls eine Anpassung auf einen Regelsatz in Höhe von 55 Euro, insbesondere um die Verhältnismäßigkeit zu den Verstößen der laufenden Nummern 51a, 52a, und 54a BKat (vgl. Begründung zu Nummer 10) wieder herzustellen.

Schwerbehinderte, die in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind, müssen wegen ihrer Hilfsbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit grundsätzlich darauf vertrauen können, dass ihnen die speziell eingerichteten Parkplätze jederzeit zur Verfügung stehen. Nur so ist eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben möglich. Dies muss umso mehr in Anbetracht immer knapper werdender Parkflächen und eines hohen Parksuchdrucks insbesondere in Städten und Ballungsräumen gelten. An der Freihaltung der Behindertenparkplätze besteht daher ein erhebliches öffentliches Interesse, welches durch die unberechtigte Inanspruchnahme entsprechender Parkflächen konterkariert wird. Vor diesem Hintergrund ist eine Erhöhung des Regeltatbestands um 20 Euro geboten und in Anbetracht der Schwere des Verstoßes die volle Ausschöpfung des bestehenden Verwarnungsgeldrahmens in Höhe von 55 Euro auch gerechtfertigt und angemessen. Die Erhöhung des Verwarnungsgeldsatzes erfolgt somit, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung entfalten zu können.

Die Anpassung im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters und der Punktereform (VZR-Reform) trägt damit auch der Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages (BT-Drucksache 17/13452) sowie der Entschließung des Bundesrates (BR-Drucksache 676/13) Rechnung.

Zu Nummer 24

(Einfügung laufende Nummer 55a)

Die Möglichkeit der Anordnung von Stellflächen nur für elektrisch betriebene Fahrzeuge wurde den zuständigen Straßenverkehrsbehörden in der StVO eingeräumt, um die Elektromobilität jeweils nach den örtlichen Gegebenheiten fördern zu können. Das Zuparken

dieser Stellflächen durch unbefugte Fahrzeuge insbesondere an Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur führt dazu, dass die gezielte Förderung der Elektromobilität oftmals ins Leere läuft. Darüber hinaus führt das Zuparken zu erhöhtem Parkplatzsuchverkehr. Die Stellplätze mit Ladeinfrastruktur sind über diverse internetbasierte Ladeinfrastruktur-Suchdienste ausgewiesen. Ist der Stellplatz an der Ladeinfrastruktur dann durch ein nicht befürgtes Fahrzeug belegt, muss der Nutzer des elektrisch betriebenen Fahrzeugs weiter nach einer freien Ladeinfrastruktur suchen und läuft Gefahr, sein Fahrzeug nicht rechtzeitig aufladen zu können und ggf. sogar liegen zu bleiben. Die Verankerung eines speziellen Regeltatbestandes unter Ausschöpfung des Verwarnungsgeldrahmens von 55 Euro ist daher gerechtfertigt und angemessen (laufende Nummer 55a BKat neu). Die Erhöhung des Verwarnungsgeldsatzes erfolgt, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung entfalten zu können und so unbefugtes Parken auf Stellflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge deutlich zu reduzieren.

Zu Nummer 25

(Änderung laufende Nummern 59, 59.1, 60 und 60.1)

Redaktionelle Folgeänderung durch die Änderung in Artikel 1 zu § 12 Absatz 4 StVO – Abstellen von Fahrrädern.

Zu Nummer 26

(Änderung laufende Nummer 109)

Die Festlegung der Höhe eines Regelbußgeldes von 100 Euro ist zum einen der Höhe nachgebildet, die für einen Verstoß des Fahrers gegen das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot (120 Euro gemäß laufender Nummer 119 BKat) verankert wurde. Hier stehen ebenfalls wirtschaftliche Gründe im Vordergrund. Die Fahrer stellen den Assistenten aus, um näher an den Vordermann heranfahren zu können, unter zwar Missachtung des Sicherheitsabstandes. Dies ermöglicht ein Windschattenfahren, was zu Kraftstoff- und Zeiterparnissen führt, weil der Überholvorgang so leichter mit einem Geschwindigkeitsvorteil in Angriff genommen werden kann. Anders als der Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot ist dieser Vorteil aber nicht vom gleichen Umfang, sodass eine leicht geringere Bebußung unter diesem Aspekt naheliegt.

Zum anderen erscheint im Hinblick auf das Sanktionsgefüge vom Gefährdungspotenzial her ein Vergleich mit dem Tatbestand der Inbetriebnahme eines Kfz, bei dem der vorgeschriebene Geschwindigkeitsanzeiger nicht benutzt wurde (laufende Nummer 223 BKat), angezeigt. Die Regelgeldbuße beträgt hier ebenfalls 100 Euro. Das Ausschalten vorgeschriebener Sicherheitssysteme wie die des Notbremsassistenten weist objektiv ein hohes Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf, so dass eine Bewehrung im Regelfall von 100 Euro angemessen und verhältnismäßig ist.

Zu Nummer 27

(Änderung laufende Nummern 131.2, 133.2 und 133.3)

Redaktionelle Folgeänderung durch Änderung des § 37 StVO zur Grünpfeilregelung, vgl. Artikel 1.

Zu Nummer 28

(Änderung laufende Nummern 132, 132.1, 132.3, 132.3.1, 132a, 132a.1, 132a.3, 132a.3.1)

Vgl. Nummer 27.

Zu Nummer 29

(Änderung laufende Nummer 135)

Die Änderung enthält eine redaktionelle Berichtigung.

Zu Nummer 30

(Änderung laufende Nummer 136)

Für die Missachtung des Vorrangs an einem mit Andreaskreuz gekennzeichneten Bahnübergang wird mit der laufenden Nummer 136 ein neuer Tatbestand im BKat geschaffen. Die Höhe des Regelsatzes von 80 Euro orientiert sich an der laufenden Nummer 89 BKat, da die Verstöße als solche vergleichbar sind und damit in ihrer Gefährlichkeit als gleichwertig eingestuft werden.

Hintergrund der Neuregelung ist, dass die Ahndung dieses Verstoßes nicht nach der laufenden Nummer 89 BKat vorgenommen werden konnte. Nach § 49 Absatz 1 Nummer 19a StVO handelt ordnungswidrig, wer gegen § 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 oder 3, Satz 2, Satz 3 oder Absatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 oder Absatz 3 bis 6, StVO verstößt. Der Vorrang auf Grund des Andreaskreuzes ist jedoch in § 19 Absatz 1 Nummer 1 geregelt. Die Ahndung als Ordnungswidrigkeit ergibt sich in diesem Fall aus § 49 Absatz 3 Nummer 4 StVO. Hierzu gab es im BKat bislang keinen Eintrag. Dies hatte zur Folge, dass die Zuwiderhandlung auch nicht in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführt und eine Punktwertung vorgenommen werden konnte. Dies wird durch die Neuregelung nun behoben.

Zu Nummer 31

(Änderung laufende Nummer 136.1)

Folgeänderung zu Nummer 30, Änderung der laufenden Nummer 136.

Zu Nummer 32

(Änderung laufende Nummern 140 und 140.1)

Vgl. Nummer 1.

Zu Nummer 33

(Änderung laufende Nummer 141)

Die Änderung wird erforderlich, weil die Verhaltensanordnung durch das Zeichen erfolgt.

Zu Nummer 34

(Änderung laufende Nummer 141.4.1)

Vgl. Begründung zu Nummer 33.

Zu Nummer 35

(Änderung laufende Nummer 144)

Vgl. Begründung zu den Nummern 10 und 33.

Zu Nummer 36

(Änderung laufende Nummer 144.1)

Vgl. Begründung zu den Nummern 10 und 33.

Zu Nummer 37

(Änderung laufende Nummer 144.2)

Vgl. Begründung zu den Nummern 10 und 33.

Zu Nummer 38

(Änderung laufende Nummer 146a)

Vgl. Nummer 1.

Zu Nummer 39

(Änderung laufende Nummer 151.1)

Redaktionelle Berichtigung rechtlicher Unklarheiten, da die Gefährdung dem Tatbestand bereits immanent ist.

Zu Nummer 40

(Änderung laufende Nummer 151.2)

Redaktionelle Berichtigung zur Ergänzung der Rechtsgrundlage.

Zu Nummer 41

(Änderung laufende Nummer 153a)

Vgl. Nummer 2.

Zu Nummer 42

(Änderung laufende Nummer 246.2)

Die Änderung enthält eine redaktionelle Berichtigung.

Zu Nummer 43

(Änderung laufende Nummer 246.4)

Die Änderung enthält eine redaktionelle Berichtigung.

Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1

(Aufhebung § 10 Absatz 4 FeV)

Folgeregelung zur Verschiebung der Vorschrift in § 21 StVO (vgl. Änderung in Artikel 1 Nummer 7 zu § 21 Absatz 3 Satz 1 StVO).

Zu Nummer 2

(Änderung der Anlage 12 (zu § 34) FeV)

Die neuen Regeltatbestände der laufenden Nummern 50a ff. BKat (Unberechtigte Nutzung einer Rettungsgasse) orientieren sich hinsichtlich der Höhe der Sanktionierung sowie Regelfahrverbot und Punkteintragung wegen ihrer Vergleichbarkeit an den laufenden Nummern 50 ff. BKat für Verstöße gegen das Gebot zur Bildung einer Rettungsgasse. Dieser Bewertung folgend werden die Verstöße ebenfalls in den Katalog der Anlage 12 (zu § 34) für die Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen. Ein Verstoß stellt somit künftig einen sogenannten „A-Verstoß“ dar. Diesem gefährlichen Fehlverhalten besonders bei Fahranfängern gilt es entgegenzuwirken.

Zu Nummer 3

(Änderung der Anlage 13 (zu § 40) FeV)

Zu Buchstaben a und b

In Anlehnung an die Punktezumessung für die Straftaten der Körperverletzung und Tötung in Fällen, die mit Kraftfahrzeugbezug begangen worden sind, sollen auch gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr mit 2 Punkten bewertet werden, wenn sie mit Bezug zur einem Kraftfahrzeug begangen wurden und sich dies auch in der Anordnung eines Fahrverbotes ausdrückt. Damit wird der Entschließung des Bundesrates vom 16. Dezember 2016 (BR-Drs. 253/16 (Beschluss)) entsprochen, und es werden systemlogisch neben den Ordnungswidrigkeiten an Bahnübergängen nach den laufenden Nummern 2.2.7 und 3.2.11 der Anlage 13 der FeV auch entsprechende schwerere Verkehrsverstöße mit Punkten bewertet, die das Ausmaß einer Straftat annehmen.

Zu Buchstabe c

Bei den neuen Verstößen der laufenden Nummern 50a ff. BKat gegen § 11 Absatz 2 StVO sind nach der BKatV jeweils eine eigene laufende Nummer und ein Regelfahrverbot vorgesehen. Die Höhe der Sanktionierung orientiert sich an den laufenden Nummern 50 ff. BKat für Verstöße gegen das Gebot zur Bildung einer Rettungsgasse. Dieser Bewertung folgend sind die Verstöße nach der Systematik der Anlage 13 zur FeV jeweils mit 2 Punkten einzustufen. Daher werden die neu geschaffenen Tatbestände der laufenden Nummern 50a, 50a.1, 50a.2, 50a.3 in Nummer 2 der Anlage 13 der FeV eingeordnet.

Für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems sind nach § 4 Absatz 1 Satz 2 StVG auch wiederholte Verstöße gegen Vorschriften relevant, die dem Schutz von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen dienen. Dementsprechend sind die Verstöße des unberechtigten Nutzens einer Rettungsgasse mit zwei Punkten zu bewerten. Bei diesen Verstößen geht der Ordnungsgeber von der nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG erforderlichen Schwere aus, da sie mit einem Regelsatz von jeweils über 60 Euro belegt sein sollen.

Zu Buchstabe d

Das Rechtsabbiegen an Kreuzungen oder Einmündungen im Innenortbereich mit nicht angepasster Geschwindigkeit insbesondere durch Lkw und Busse ist eine gefahrenträchtige

Handlung. Hier kommt es häufig zu Unfällen mit erheblichen Personenschäden, vor allem wenn Fußgänger oder Radfahrer von den abbiegenden Kraftfahrzeugen übersehen werden. Die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge über 3,5 t beim Rechtsabbiegen innerorts soll helfen, schwere und zum Teil tödliche Unfälle zwischen Kfz-Fahrern und Radfahrern oder Fußgängern zu verhindern oder deren Folgen zu mindern. Dem Verstoß kommt daher eine unmittelbar verkehrssicherheitsgefährdende Bedeutung zu, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

Mit dem neuen Regelsatz für einen Verstoß gegen § 9 Absatz 6 StVO neu (in laufende Nummer 45 BKat neu) in Höhe von 70 Euro ist die Eintragungsgrenze nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG erreicht. Der Verstoß ist nach der Systematik der Anlage 13 zur FeV mit 1 Punkt einzustufen und wird bei „das Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ unter der laufenden Nummer. 3.2.6 in der Anlage 13 der FeV eingeordnet.

Zu Buchstabe e

In Zeiten knapper werdender Verkehrsflächen stellt das unberechtigte Halten oder Parken auf dem Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen eine konkret gefahrerhöhende Handlung dar. Die Verkehrsflächen können ihre Funktion als separierender Schutzraum nicht mehr erfüllen. Fußgänger und Radfahrer werden durch haltende oder parkende Fahrzeuge gezwungen, auf den primär anderen Verkehrsarten zugeordneten Verkehrsraum auszuweichen und behindern beim Einreihen den dortigen Verkehrsfluss. Auch das Halten in zweiter Reihe verengt den Fahrstreifen, führt zu unübersichtlichen Verkehrssituationen und veranlasst zu mitunter gefährlichen Ausweichmanövern. Den in Nummern 3.2.7a bis 3.2.7c aufgezählten Qualifizierungstatbeständen kommt daher eine unmittelbar verkehrssicherheitsgefährdende Bedeutung zu, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, durch Ausweichmanöver aber auch für den restlichen Kraftverkehr. Angesichts der beigemessenen Bußgeldregelsätze geht der Ordnungsgeber von der nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG erforderlichen Schwere aus, so dass die Verstöße mit einem Punkt zu bewerten sind.

Zu Buchstabe f

Ergänzung der Tatbestände „Verhalten an Bahnübergängen“ auf Grund der Neuregelung der laufenden Nummer 136 BKat zu Zeichen 201 (Andreaskreuz) der StVO. Der Verstoß gegen Zeichen 201 war bislang mangels Beimessung eines Bußgeldregelsatzes durch den Verordnungsgeber und damit mangels Einschätzung des üblichen Gefährdungspotenzials nicht im Katalog der Verstöße geführt, die Grundlage des Fahreignungs-Bewertungssystem sind. Diese Lücke wird durch diese Regelungen geschlossen. Ein Verstoß gegen Zeichen 201 ist ein vergleichbar gefährliches Verhalten wie Verstöße gegen § 19 Absatz 1 Nummer 2 und 3 StVO. Bei solchen Verstößen wird die Verkehrssicherheit unmittelbar beeinträchtigt. Die Eintragungsgrenze nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG ist mit dem vorgesehenen Regelsatz erreicht.

Zu Buchstabe g

Das vorschriftswidrige Nichteinschalten des Notbremsassistenten ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ist eine gefahrenträchtige Handlung. Dadurch, dass das abgeschaltete System in Notfällen nicht mehr eingreifen kann, steigt die Gefahr von schweren und zum Teil tödlichen Auffahrunfällen, dies gilt insbesondere für das Stauende auf Autobahnen. Vorgeschriebene Sicherheitssysteme dienen dazu, schwere und zum Teil tödliche Unfälle zu verhindern oder deren Folgen zu mindern. Dem Verstoß kommt eine unmittelbar verkehrssicherheitsgefährdende Bedeutung für alle Verkehrsteilnehmer zu.

Mit dem neuen Regelsatz für einen Verstoß gegen § 23 Absatz 1d StVO neu (in laufender Nr. 109 BKat neu) ist die Eintragungsgrenze nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG erreicht. Der Verstoß ist nach der Systematik der Anlage 13 zur FeV mit 1 Punkt einzustufen und wird bei den „Sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers“ unter der laufenden Nummer 3.2.15 in der Anlage 13 der FeV eingeordnet.

Zu Artikel 5 (Änderung der Ferienreiseverordnung)

(Änderung § 1 Absatz 2 laufende Nummer 1)

Der südliche Autobahnring ab Köln-West wird sehr intensiv von Lkw genutzt und beinhaltet auch Teile von Hauptreisestrecken. Insbesondere aus Süden kommende Lkw können über A61 – A46/A44 – A2 gelenkt werden, um in den Ferien samstags die Durchfahrt über den

südlichen Kölner Autobahnring zu entlasten. Die ringsum vorhandenen zwei- bzw. dreiziffrigen Autobahnen reichen für Versorgungsverkehre und Zielverkehre aus.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

ENTWURF