

**Referentenentwurf
des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr,
des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und
des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz**

[X.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vorblatt

A. Problem und Ziel

Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode sieht vor, das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) so anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Die Änderung des StVG ist bereits Gegenstand gesonderter Rechtsetzung durch den Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (s. BR-Drs. 381/23). Dieser Verordnungsentwurf setzt die Änderung der StVO insoweit und hinsichtlich weiterer Regelungsgegenstände um.

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat 2022 eine länderoffene Arbeitsgruppe einberufen, um praxismgerechte Handlungsvorschläge zur Anpassung des Straßenverkehrsrechts zu finden. Diese Vorschläge betreffen die Ausweitung der Flexibilität der Länder und Kommunen für die Anordnung von Bewohnerparken bei drohendem Parkraumangel, die Erprobung der Anordnung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen, die erleichterte Anordnung von Bussonderfahrstreifen, die Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“ und die Flexibilisierung der bisher restriktiven Vorgaben der StVO zum Überqueren von Fahrbahnen durch zu Fuß Gehende sowie zur Anordnung von Fußgängerüberwegen. Dieser Verordnungsentwurf enthält daher zum einen für diese Themen Änderungen der StVO. Die Neuregelungen machen zum Teil Gebrauch von den neuen Ermächtigungsgrundlagen, die mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingeführt worden sind. Das betrifft die Berücksichtigung prognostischer Entwicklungen beim Parkraummanagement und die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen, die befristet bis zum 31. Dezember 2028 zur Erprobung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen hinsichtlich unterschiedlicher Mobilitätsformen angeordnet werden können. Weiterhin sollen die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden im Hinblick auf Tempo 30 km/h erweitert werden.

Darüber hinaus macht der Verordnungsentwurf von der neuen Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 4a StVG Gebrauch, indem er die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden auch ansonsten erweitert. Dies erfolgt durch die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind.

Des Weiteren führt diese Verordnung das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ein, da mithilfe von Notbremsassistentensystemen die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden können. Diese entfalten ihre Funktion jedoch nur, wenn sie eingeschaltet sind. Diese Regelung führt zu Folgeänderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat zudem die Notwendigkeit der Klarstellung der auf die StVO bezogenen Sonderrechte der Truppen der Bundeswehr, der verbündeten Streitkräfte und deren Dienstleister verdeutlicht. Diese Klarstellung wird in den §§ 30 und 35 StVO umgesetzt.

B. Lösung

Diese Verordnung setzt zum einen Vorschläge der genannten Arbeitsgruppe der VMK um.

Zum anderen werden die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind, geregelt.

Darüber hinaus wird ein Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h in die StVO eingeführt. Diese Regelung führt zu Folgeänderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Schließlich erfolgt eine Änderung der StVO zur Klarstellung der auf die StVO bezogenen Sonderrechte der Truppen der Bundeswehr, der verbündeten Streitkräfte und deren Dienstleister in den §§ 30 und 35 StVO.

**[X.] Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf Grund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, Nummer 4 Buchstabe b Buchstabe bb und Nummer 9 Buchstabe a und c, und des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 19. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neugefasst worden ist und § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 16 des Gesetzes vom 19. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist,
- das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gemeinsam auf Grund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstabe b und Nummer 16, in Verbindung mit Absatz 4a und Absatz 6 Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 zuletzt geändert durch Artikel ... des Gesetzes vom ... (BGBl.):

Kommentiert [SM1]: Noch einzufügen.

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 23 Absatz 1c wird folgender Absatz 1d eingefügt:

„(1d) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t führt, hat sicherzustellen, dass bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ein für das Kraftfahrzeug vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem eingeschaltet ist. Satz 1 gilt nicht

1. beim Führen von Kraftfahrzeugen, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum dienen, bei denen vorderseitig montierte Anbauten die Funktion des Notbremsassistentensystems dauerhaft beeinträchtigen und der Fahrende die Funktionsfähigkeit des Notbremsassistentensystems aufgrund dieser Anbauten nicht herstellen kann und
 2. während der Fahrzeugführung im Sinne des § 1a Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes. Satz 2 Nummer 1 gilt auch während Fahrten, die nicht dem bestimmungsgemäßen Gebrauch dienen.“
2. In § 25 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „dem kürzesten“ durch das Wort „kurzem“ ersetzt.
3. § 30 Absatz 3 Satz 2 Nummer 7 wird durch folgende Nummern 7, 8 und 9 ersetzt:
- „7. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden, wobei der Leistungsbescheid mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen ist,
 8. die Bundeswehr sowie die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen im Falle militärischer Erfordernisse,
 9. die Truppen der Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiterer verbündeter Streitkräfte sowie die von den jeweiligen Truppen beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen im Falle militärischer Erfordernisse.“
4. § 35 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Bundeswehr“ die Wörter „und die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen“ eingefügt.
 - b) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:
„Für die Bundeswehr und die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen gilt Satz 1 auch im Fall einer krisenhaften Entwicklung.“

c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Truppen der Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes sowie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiterer verbündeter Streitkräfte sowie die von den jeweiligen Truppen beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen sind im Falle dringender militärischer Erfordernisse von den Vorschriften dieser Verordnung befreit; von den Vorschriften des § 29 allerdings nur, soweit für diese Truppen und diese Transportdienstunternehmen Sonderregelungen oder anderweitige Vereinbarungen bestehen.“

5. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind, hinsichtlich

a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

b) Absatz 1b wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 2a wird wie folgt gefasst:

„2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit einem drohenden oder bestehenden erheblichen Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des

Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,“

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Anordnungen nach Satz 1 Nummer 2a sind auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind.“

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

„(1j) Die Gemeinde kann bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen.“

d) Absatz 9 Satz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurze Streckenabschnitte von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,“

bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,“.

cc) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:

„7a. Sonderfahrstreifen,“

dd) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ee) Die folgenden Nummern 9 und 10 werden angefügt:

„9. Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245),

10. Fußgängerüberwegen (Zeichen 293).“

e) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) Absatz 9 gilt nicht,

1. soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz oder zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz getroffen werden dürfen, und

2. für Anordnungen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 7.“

6. In § 49 Absatz 1 Nummer 22 wird die Angabe „Absatz 1c“ durch die Wörter „oder Absatz 1c, Absatz 1d Satz 1“ ersetzt.

7. Dem § 52 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Anordnungen im Sinne des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 Buchstabe b in Verbindung mit Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a sind befristet bis zum Ablauf des 31. Dezember 2028, soweit die Sonderfahrstreifen zur Erprobung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen hinsichtlich unterschiedlicher Mobilitätsformen angeordnet werden.“

8. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 15.1 eingefügt:

lfd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
„15.1	Zeichen 230	Ge- oder Verbot

	 <p>Ladezone</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Halten und Parken ist nur zum Be- und Entladen von Fahrzeugen zulässig. 2. Das Be- und Entladen muss ohne Verzögerung durchgeführt werden. 3. Die Ladezone soll zeitlich beschränkt werden. 4. Die Ladezone kann markiert werden. <p>Erläuterung</p> <p>Die Länge der Ladezone wird durch das am Anfang der Strecke aufgestellte Zeichen mit einem zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil und durch ein am Ende aufgestelltes Zeichen mit einem solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil oder durch Markierung gekennzeichnet.“</p>
--	---	---

b) Der Nummer 25 Spalte 3 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a) darf der Bussonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen, welches die besondere Mobilitätsform näher bezeichnet, angezeigt ist.“

c) Der Nummer 28 Spalte 3 wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Durch Zusatzzeichen können besondere Mobilitätsformen zu Erprobungszwecken (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a) befristet bis zum 31. Dezember 2028 vom Verkehrsverbot ausgenommen werden.“

Artikel 2

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Nummer 3.2.15 der Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 18 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, 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 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Nach Nummer 108 der Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist, wird folgende Nummer 109 eingefügt:

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

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Problem und Ziel

Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode sieht vor, das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) so anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Die Änderung des StVG ist bereits Gegenstand gesonderter Rechtsetzung durch den Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (s. BR-Drs. 381/23). Dieser Verordnungsentwurf setzt die Änderung der StVO insoweit und hinsichtlich weiterer Regelungsgegenstände um.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Dieser Verordnungsentwurf setzt die Änderung der StVO hinsichtlich der beschriebenen und hinsichtlich weiterer Regelungsgegenstände um.

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat 2022 eine länderoffene Arbeitsgruppe einberufen, um praxisingerechte Handlungsvorschläge zur Anpassung des Straßenverkehrsrechts zu finden. Diese Vorschläge betreffen die Ausweitung der Flexibilität der Länder und Kommunen für die Anordnung von Bewohnerparken bei drohendem Parkraumangel, die Erprobung der Anordnung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen, die erleichterte Anordnung von Bussonderfahrstreifen, die Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“ und die Flexibilisierung der bisher restriktiven Vorgaben der StVO zum Überqueren von Fahrbahnen durch zu Fuß Gehende sowie zur Anordnung von Fußgängerüberwegen. Dieser Verordnungsentwurf enthält daher zum einen für diese Themen Änderungen der StVO. Die Neuregelungen machen zum Teil Gebrauch von der neuen Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 4a StVG, die mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingeführt wird. Das betrifft die Berücksichtigung prognostischer Entwicklungen beim Parkraummanagement und die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen, die befristet bis zum 31. Dezember 2028 zur Erprobung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen hinsichtlich unterschiedlicher Mobilitätsformen angeordnet werden können. Weiterhin sollen die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden im Hinblick auf Tempo 30 km/h erweitert werden.

Darüber hinaus macht der Verordnungsentwurf von der neuen Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 4a StVG Gebrauch, indem er die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden auch ansonsten erweitert. Dies erfolgt durch die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind.

Des Weiteren führt diese Verordnung das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ein, da mithilfe von Notbremsassistentensystemen die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden können. Diese entfalten ihre Funktion jedoch nur, wenn sie eingeschaltet sind. Diese Regelung führt zu Folgeänderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat zudem die Notwendigkeit der Klarstellung der auf die StVO bezogenen Sonderrechte der Truppen der Bundeswehr, der verbündeten Streitkräfte und deren Dienstleister verdeutlicht. Diese Klarstellung wird in den §§ 30 und 35 StVO umgesetzt.

III. Alternativen

Keine.

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

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

Für die Regelung zu Notbremsassistentensystemen gilt: Mit der EU-Verordnung Nr. 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit werden Notbremsassistentensysteme für bestimmte Lkw und bestimmte Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) mit Verweis auf die UN-Regelung Nr. 131 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich

des Notbremsassistentensystems (AEBS) – die die einschlägigen technischen Vorschriften festlegt – verpflichtend vorgeschrieben. Gemäß der UN-Regelung Nr. 131 ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistentensysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dass Notbremsassistentensysteme 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. Das Verhaltensrecht im Straßenverkehr unterfällt dem Subsidiaritätsprinzip, so dass es unter Verkehrssicherheitsaspekten geboten ist, in § 23 StVO eine entsprechende verhaltensrechtliche Vorschrift zu verankern, die in Deutschland für Inländer und Ausländer gleichermaßen zur Anwendung kommt.

Der Entwurf der Regelung des § 23 Absatz 1d Satz 1 StVO wurde bereits nach der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft bei der EU-Kommission notifiziert. Der Regelungsentwurf wurde zu diesem Anlass seinerzeit aus dem Rechtsetzungsverfahren der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) herausgenommen. Die Notifizierungsfrist lief am 19. Februar 2020 ohne Einwände der EU-Kommission ab. Die neu hinzugekommenen Ergänzungen im Entwurf (§ 23 Absatz 1d Satz 2 StVO) enthalten nur verhaltensrechtliche Ausnahmen vom Verbot des Abschaltens von Notbremsassistentensystemen und sind daher für sich gesehen nicht notifizierungspflichtig, da es sich nicht um technische Regelungen handelt.

V. Verordnungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

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

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Keine.

Länder und Kommunen

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

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in Form einer Entlastung ist im Einzelfall geringfügig (Einführung des Ladezonenzeichens).

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand des Bundes

Keiner.

b) Erfüllungsaufwand der Länder (einschließlich Kommunen)

Der Erfüllungsaufwand der Länder ist derzeit nicht belastbar abschätzbar, da den Ländern durch die Änderungen der StVO lediglich ein Handlungsspielraum eröffnet wird. In welchem Maße die Länder und Kommunen diesen nutzen werden und mit welchen Folgekosten die Nutzung verbunden sein kann, ist derzeit nicht abschätzbar.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen oder demografischen Auswirkungen.

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

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

In § 23 Absatz 1d Satz 1 StVO wird das Abschaltverbot von Notbremsassistenzsystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h normiert. 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. Notbremsassistenzsysteme warnen den Kraftfahrzeugfahrer bei drohenden Kollisionen und verringern die Geschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt des höheren Gefährdungspotentials, das von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t für andere Verkehrsteilnehmer bei eventuellen Unfallszenarien ausgehen kann, ist es besonders wichtig, dass Notbremsassistenzsysteme bei einer Geschwindigkeit von über 30 km/h nicht abschaltbar sind. Mithilfe von Notbremsassistenzsystemen können Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden. Mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern in der Fassung vom 5. September 2022 wurden Notbremsassistenzsysteme für bestimmte Lkw und bestimmte Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) mit Verweis auf die UN-Regelung Nr. 131 der Vereinten Nationen (UN) – die die einschlägigen technischen Vorschriften festlegt – verpflichtend vorgeschrieben.

Gemäß der UN-Regelung Nr. 131 ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistenzsysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dass Notbremsassistenzsysteme durch den Fahrer abgeschaltet werden können, widerspricht aber dem Sinn der Einführung solcher Systeme, denn diese können ihren Nutzen nur entfalten, wenn sie aktiv sind.

Hinsichtlich der Abschaltbarkeit von Notbremsassistenzsystemen empfiehlt sich daher ein verhaltensrechtliches Verbot der Abschaltung. Es soll daher eine nationale Vorschrift erlassen werden, die das Abschalten von Notbremsassistenzsystemen durch den Fahrer eines

Kraftfahrzeugs mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h verbietet.

Zur Vermeidung von Fehlwarnungen und Fehlaktivierungen bei Notbremsassistentensystemen 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 Notbremsassistentensystem wieder eingeschaltet wird.

Äußere Umwelteinflüsse, wie z. B. widrige Wetterbedingungen (u. a. starker Regen, Schnee), können technische Störungen der Sensorik auslösen, welche das System 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 Notbremsassistentensystem 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.

Durch § 23 Absatz 1d Satz 2 StVO sollen Ausnahmen von dem Verbot der Abschaltung von Notbremsassistentensystemen zugelassen werden.

Satz 2 Nummer 1 regelt eine Ausnahme in Bezug auf Kraftfahrzeuge mit vorderseitig montierten Anbauten, weil aufgrund der Verdeckung des Sensors durch den Frontanbau und einer damit einhergehenden Störung der Sensorik das Notbremsassistentensystem abgeschaltet sein muss. Der Anwendungsbereich soll auf Kraftfahrzeuge beschränkt sein, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum dienen. Beispielhaft kommen in Anlehnung an die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 35 Absatz 6 Fahrzeuge des Straßenwinterdienstes, die zum Schneeräumen, Streuen usw. eingesetzt sind, in Betracht. Weitere Beispiele sind aber auch Kehrmaschinen, Hebebühnen, Fahrzeuge zur Kanalinstandsetzung, Mäh- und Häckselmaschinen oder Gleisunterhaltungsmaschinen. Die Ausnahme ist eng an die zweckgerichtete Verwendung in Bezug auf

den Bau, die Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum geknüpft, weil diese Tätigkeiten dem öffentlichen Interesse – insbesondere der Straßenverkehrssicherheit – dienen. Dieses Interesse entfällt nach Beendigung der Tätigkeit. Daher ist ab diesem Zeitpunkt eine Ausnahme vom grundsätzlichen Abschaltverbot nach Satz 1 nur noch gerechtfertigt, wenn der vorderseitig montierte Anbau die Funktionsfähigkeit des Notbremsassistentensystems dauerhaft beeinträchtigt und der Fahrende die Funktionsfähigkeit des Notbremsassistentensystems aufgrund dieser Anbauten nicht wiederherstellen kann. Nur in diesen letztgenannten Fällen sind auch Fahrten, die nicht dem bestimmungsgemäßen Gebrauch dienen, von der Pflicht, das Notbremsassistentensystem in Betrieb zu nehmen, ausgenommen (Satz 3 der Vorschrift). Eine Wiederholung der technischen Ausstattung, wie sie beispielsweise im Bereich der lichttechnischen Einrichtungen bei vergleichbarer Beeinträchtigung der Funktion aufgrund von Verdeckung durch die montierten Frontanbaugeräte gefordert wird, kommt für Notbremsassistentensysteme aufgrund der komplexen Funktionalität nicht in Frage. Eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer kann jedoch beim bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anbauten, auch unter Berücksichtigung der Einhaltung von § 30 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgeschlossen werden.

Satz 2 Nummer 2 regelt eine weitere Ausnahme und verweist auf § 1a Absatz 4 StVG, wonach Fahrzeugführer auch derjenige ist, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert. Hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen können derzeit auf Grundlage der UN-Regelung Nr. 157 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des automatischen Spurhalteassistentensystems (ALKS) genehmigt werden und verfügen über eine integrierte Notbremsfunktionalität, die innerhalb ihrer Betriebsdomäne wirkungsgleich mit Notbremsassistentensystemen nach UN-Regelung Nr. 131 ist. Gleichzeitig erlaubt UN-Regelung Nr. 131 Änderungsserie 2, dass bei Aktivierung einer automatisierten Fahrfunktion mit einer zur Notbremsassistentenz gleichwertigen Betriebseigenschaft (z. B. ALKS) eine automatische Deaktivierung des Notbremsassistentensystems nach UN-Regelung Nr. 131 zulässig ist. Eine Verpflichtung des Fahrzeugführers zur Sicherstellung, dass ein Notbremsassistentensystem nach UN-Regelung Nr. 131 während der Verwendung einer automatisierten Fahrfunktion nach UN-Regelung Nr. 157 eingeschaltet ist, wäre vor diesem Hintergrund zum einen nicht möglich und zum anderen nicht erforderlich, weil

die automatisierte Fahrfunktion mit ihrer integrierten Notbremsfunktionalität mit Blick auf die Straßenverkehrssicherheit insoweit bereits denselben Zweck erfüllt. Insbesondere dürfen automatisierte Systeme (z. B. ALKS) Fahrerassistenzsysteme (z. B. AEBS) abschalten, sofern dies in einer UN-Regelung, einer EU-Verordnung oder einer EU-Richtlinie geregelt ist.

Zu Nummer 2

Ziel der Änderung des § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO ist, Fußgängern ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und dabei die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Mobilitätseingeschränkte Personen können beispielsweise bei höheren Bordsteinkanten die Fahrbahn nicht ohne Weiteres auf kürzestem Weg überqueren. Vielmehr überqueren diese die Fahrbahn mit der ihnen möglichen Gehgeschwindigkeit auf kurzem Weg. Daneben können komfortabler und sicherer Querungen über abgesenkte Bordsteinkanten vor Grundstückszufahrten vorgenommen werden, auch wenn sich diese nicht immer auf unmittelbar gegenüberliegenden Straßenseiten befinden. Entsprechend dem Leitgedanken des § 1 StVO ist dabei die gegenseitige Rücksichtnahme der entscheidende Maßstab.

Ermächtigungsgrundlage dieser Änderung ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 Nummer 1 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Zu Nummer 3

Ermächtigungsgrundlage für die Änderung des § 30 Absatz 3 Satz 2 StVO ist § 6 Absatz 1 Nummer 2 und 9 Buchstabe a und c StVG.

Die Herausnahme der Bundeswehr und deren Dienstleister aus dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot (§ 30 Absatz 3 Satz 1 StVO) durch § 30 Absatz 3 Satz 2 Nummer 8 StVO trägt den Bedürfnissen der Bundeswehr Rechnung und stellt einen Gleichklang zu § 2 Absatz 1 Nummer 4 der Ferienerverordnung her. Die militärischen Erfordernisse stellt, wie auch in § 2 Absatz 1 Nummer 4 der Ferienerverordnung, das zuständige Kommando (Transport und Logistik) der Bundeswehr fest.

Die Herausnahme der Truppen der Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiterer verbündeter Streitkräfte aus dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot (§ 30 Absatz 3 Satz 1 StVO) durch § 30 Absatz 3 Satz 2 Nummer 9 StVO trägt den Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland Rechnung und stellt einen Gleichklang zu § 2 Absatz 1 Nummer 5 der Ferienerreiseverordnung her. Die militärischen Erfordernisse stellt das Bundesministerium der Verteidigung unter Orientierung an der Crisis Response Measures (CRM) der NATO fest.

Zu Nummer 4

Ermächtigungsgrundlage für die Änderung des § 35 Absatz 1, 4 und 5 StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 9 Buchstabe a und c StVG.

Zu Buchstabe a

Die Änderung des § 35 Absatz 1 StVO ist eine normative Klarstellung der derzeitigen Rechtspraxis. Die gewerblichen Transportdienstunternehmen werden im Auftrag der Bundeswehr zum Transport militärischer Güter tätig, welche anderenfalls von der Bundeswehr selbst transportiert werden müssten. Der Transport von militärischen Gütern ist eine Aufgabe der Bundeswehr, sodass die Zielsetzung der Tätigkeit der gewerblichen Transportdienstunternehmen der hoheitlichen Tätigkeit zuzurechnen ist.

Zu Buchstabe b

Bei der Aufnahme des Satzes 2 in § 35 Absatz 4 StVO handelt es sich ebenfalls um eine normative Klarstellung der derzeitigen Rechtspraxis. Der Wortlaut und die Systematik der Absätze 1 und 4 des § 35 StVO sprechen dafür, dass die Bundeswehr nicht nur im Spannungs- oder im Verteidigungsfall, wie es § 35 Absatz 4 StVO vorsieht, von den Regelungen des § 35 Absatz 2 StVO befreit ist, sondern auch, wenn militärische Erfordernisse die Inanspruchnahme der Sonderrechte erfordern. Dies ist bei einer krisenhaften Entwicklung der Fall. Denn eine krisenhafte Entwicklung stellt einen Zustand unterhalb der Schwelle zur Krise und unterhalb des Spannungs- und des Verteidigungsfalls dar, bei dem jedoch bereits sehr zeitkritische militärische Maßnahmen, wie beispielsweise der Aufmarsch von Truppen, das Verlegen von Material und Personal sowie das verstärkte Durchführen von Übungen, im Rahmen von militärischen Handlungsoptionen erforderlich sind. Begrenzt wird die Befreiung durch die Scha-

densminderungspflicht, welche auch die Berücksichtigung der aktuellen Bewertung der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes zu der zu nutzenden Infrastruktur für Großraum- oder Schwertransporte gemäß § 29 Absatz 3 StVO umfasst.

Zu Buchstabe c

Die Aufnahme weiterer verbündeter Streitkräfte in § 35 Absatz 5 StVO soll etwaige Lücken schließen, indem verbündete Streitkräfte aufgenommen werden, welche weder Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes noch einem Mitgliedstaat der Europäischen Union angehören. Die weiteren verbündeten Streitkräfte definiert das Bundesministerium der Verteidigung zusammen mit dem Auswärtigen Amt.

Daneben erfolgt die Klarstellung, dass im Falle militärischer Erfordernisse verbündete Streitkräfte von den Vorschriften des § 29 StVO befreit sind, soweit für diese Truppen Sonderregelungen oder anderweitige Vereinbarungen bestehen. Mit den anderweitigen Vereinbarungen ist insbesondere die Berücksichtigung der aktuellen Bewertung der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes zu der zu nutzenden Infrastruktur für Großraum- oder Schwertransporte gemäß § 29 Absatz 3 StVO im Rahmen der Schadensminderungspflicht angesprochen. Die militärischen Erfordernisse stellt das Bundesministerium der Verteidigung unter Orientierung an der Crisis Response Measures (CRM) der NATO fest.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung aufgrund der Anfügung einer weiteren Nummer.

Zu Doppelbuchstabe bb

Zur Umsetzung des Koalitionsvertrages und des § 6 Absatz 4a StVG (s. BR-Drs. 381/23), der für § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO – neu – die Ermächtigungsgrundlage ist, sollen in diese Vorschrift weitere Anordnungsgründe aufgenommen werden, um die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zu beschränken oder zu verbieten oder den Verkehr

umzuleiten. Konkret geht es um solche Beschränkungen, Verbote oder Umleitungen, die der Einrichtung von Sonderfahrstreifen, der Einrichtung bevorrechtigender Lichtzeichenregelungen für Linienbusse oder der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr dienen. Praktische Erfahrungen in den Ländern zeigen, dass diese Maßnahmen an bestimmten Orten und unter bestimmten Bedingungen spürbar dazu beitragen können, dass der Umweltschutz (darunter der Klimaschutz) verbessert, der Gesundheitsschutz verbessert oder die geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt werden. Der Verordnungsgeber eröffnet deshalb diese neuen Anordnungsmöglichkeiten, wenn die grundsätzlich möglichen positiven Effekte anhand der örtlichen Umstände nachvollziehbar dargelegt werden können und die Anordnungen nicht bereits aufgrund der schon bestehenden Anordnungsmöglichkeiten aus § 45 StVO erfolgen können.

Diese neue Berechtigung erfolgt durch die Einfügung des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO nach Maßgabe der nachfolgenden Erwägungen. Die neue Berechtigung basiert auf § 6 Absatz 4a in Verbindung mit Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG. Dem Auftrag des § 6 Absatz 4a Satz 3 StVG, neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen, trägt der Verordnungsgeber des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO dadurch Rechnung, dass die Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Tatbestandsmerkmal der Norm ist. Diese Berücksichtigung setzt einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten prognostizierten Effekten – je nach Anordnungsgrund – für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus.

Dabei zielt der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs darauf, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nach den Umständen unvermeidlich behindert oder belästigt werden. Die Leichtigkeit des Verkehrs hat den möglichst ungehinderten Verkehrsfluss (Flüssigkeit) für alle Verkehrsteilnehmer im Blick. Eine Gefährdung der Leichtigkeit des Verkehrs liegt vor, wenn nach den Erfahrungen des täglichen Lebens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass der Verkehr in seinem Ablauf behindert wird. Dabei kommt es auf die Funktions-

und Leistungsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt sein kann.

Zudem tritt der Anordnungsgrund des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO neben die weiteren Anordnungsmöglichkeiten des § 45 StVO. Greift die Regelung des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO ein, ist tatbestandlich erforderlich, dass für die Maßnahme mindestens einer der in Nummer 7 genannten Anordnungsgründe erfüllt ist, also – erstens – der Schutz der Umwelt, darunter der Klimaschutz, verbessert wird, – zweitens – der Schutz der Gesundheit verbessert wird oder – drittens – die geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt wird.

Voraussetzung dafür, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung „zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ treffen kann, ist grundsätzlich, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde bereits vorhanden ist; erst und nur dann kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit dienende Funktion entfalten.

Die Möglichkeit der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 Buchstabe a StVO erweitert den straßenverkehrsbehördlichen Handlungsspielraum, sodass der Linienverkehr besser vor Störungen geschützt und ein geordneter, zügiger Betriebsablauf im öffentlichen Personennahverkehr begünstigt werden kann.

Die nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 Buchstabe b StVO bereitgestellten Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr müssen angemessen sein, d. h. auch hier müssen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden. Die Straßenverkehrsbehörde muss konkret darstellen und begründen, inwieweit im Anordnungsbereich durch die Bereitstellung der Fläche für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr die anderen Verkehrsteilnehmer und damit der motorisierte Individualverkehr, aber auch der ÖPNV, nicht unangemessen beschränkt werden. Die konkret vorliegende Fläche muss also zwischen den einzelnen Verkehrsträgern angemessen aufgeteilt werden.

Zu Buchstabe b

Ermächtigungsgrundlage des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung für Maßnahmen aufgrund dieser Vorschrift die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist. Speziell für § 45 Absatz 1b Satz 2 der Vorschrift ist die Ermächtigungsgrundlage der neue § 6 Absatz 4a StVG.

Der § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 Alternative 2 StVO sieht bereits Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung vor. Als wirksames Instrument zur Aussteuerung der Parkbelastung in städtischen Quartieren soll der Anwendungsbereich des Bewohnerparkens nicht auf die bloße Reaktion auf einen erheblichen allgemeinen Parkdruck beschränkt bleiben. Vielmehr soll das Bewohnerparken für verkehrsplanerische und städtebauliche Erwägungen geöffnet werden, um einen erheblichen Parkdruck, wo vermeidbar, möglichst schon nicht eintreten zu lassen.

Die Bestimmung des Satzes 1 wird ergänzt durch den neuen Satz 2. Nach diesem können die gleichen Rechtsfolgen ausgelöst werden auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind. Im Unterschied zu Satz 1 der Vorschrift ist hier ein drohender oder bestehender Parkraumangel nicht Voraussetzung der Anordnung. Vielmehr kann es auch darum gehen, den Parkraum vorausschauend so zu ordnen, dass die negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die städtebauliche Situation möglichst geringgehalten werden, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind.

Der Begriff „zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung“ in § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a Satz 2 StVO ist bereits in der StVO verankert (siehe § 45 Absatz 1b Satz 2 StVO).

Zu Buchstabe c

Mit der Einfügung des Absatzes 1j können die Gemeinden Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen. Das bisher bereits bestehende und nunmehr normierte Antragsrecht der Gemeinden wird durch die Möglichkeit von Anträgen aus den in § 6 Absatz 4a StVG genannten Gründen ergänzt. Darüber hinaus können die Gemeinden Anordnungen beantragen, die

ihren Selbstverwaltungsbereich betreffen. Für zulässige Anträge besteht auch ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Ermächtigungsgrundlage für § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 8 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Ein Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen bis zu 300 m ist bereits derzeit möglich (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 41 StVO zu Zeichen 274 Randnummer 14 Satz 1). Nunmehr soll die Regelung folgerichtig in den Ausnahmekatalog des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO aufgenommen und der Lückenschluss von 300 m auf 500 m verlängert werden.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Ermächtigungsgrundlage für § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 8 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 km/h ist bereits im nachgeordneten Straßennetz, also dort, wo Fußgängerüberwege häufig vorzufinden sind, möglich (z. B. Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche; § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 und 5 StVO). Diese soll nunmehr dahingehend erweitert werden, dass Tempo 30 z. B. auf Vorfahrtstraßen erleichtert angeordnet werden kann. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO dürfen Fußgängerüberwege jedoch grundsätzlich nur angelegt werden, wo nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung vorhanden ist.

Eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h ist zudem bereits in Infrastrukturen möglich, in denen Spielplätze häufig vorzufinden sind, also in Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 und

5 StVO). Die nunmehr grundsätzlich erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h an Spielplätzen erweitert den Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h ist des Weiteren im unmittelbaren Bereich von Schulen bereits möglich (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO). Nunmehr soll die Anordnungsmöglichkeit zu Gunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer dahingehend erweitert werden, dass auch hochfrequentierte Schulwege erfasst werden, die sich nicht im unmittelbaren Bereich der Schulen befinden.

Darüber hinaus müssen die konkreten Anordnungen dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gerecht werden.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Ermächtigungsgrundlage für § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 16 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Die Sonderfahrstreifen für Erprobungen soll mit dem neuen § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a StVO ermöglicht werden, um den unterschiedlichen Mobilitätsformen und der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Rechnung zu tragen. Die Absonderung von Teilen von motorisierten Mobilitätsformen (z. B. ausschließlich elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge oder mit mehreren Personen besetzte Fahrzeuge) und Fahrrädern kann erheblich zur Verkehrssicherheit beitragen, da dadurch beispielsweise unterschiedlichen Anfahrtschwindigkeiten gebündelt werden können, welche Kraftfahrzeuge aufgrund ihrer technischen Beschaffenheit haben. Dabei können verschiedene Mobilitätsformen durch die Straßenverkehrsbehörden für den Erprobungsfahrstreifen festgelegt werden. Auch eine Verbindung mit einem Busfahrstreifen ist möglich. Dazu können die Straßenverkehrsbehörden das Zeichen 246 (Sonderfahrstreifen für Erprobungen) mit bereits vorhandenen Zusatzzeichen, wie beispielsweise dem Zeichen 25.1 oder freitextlichen Zeichen, verbinden und somit den Verkehrsteilnehmern deutlich darstellen, welcher Verkehr auf der Sonderspur für Erprobungen fahren darf. Ein Sonderfahrstreifen für Erprobungen darf nur angeordnet werden, wenn er zur

Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs beiträgt. Die Möglichkeit der Anordnung von Sonderfahrstreifen für Erprobungen ist nach § 52 Absatz 6 StVO -neu- befristet bis zum 31. Dezember 2028.

Zu Doppelbuchstabe dd

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung aufgrund der Anfügung weiterer Nummern.

Zu Doppelbuchstabe ee

Die Ermächtigungsgrundlage für § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 9 StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 16 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Die Beschränkung der Anordnungsvoraussetzungen auf die „einfache“ Gefahr für Bussonderfahrstreifen im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO erweitert den straßenverkehrsbehördlichen Handlungsspielraum, sodass mit dem Zeichen 245 der Linienverkehr besser vor Störungen geschützt und ein geordneter, zügiger Betriebsablauf im öffentlichen Personennahverkehr begünstigt werden kann. Zugleich wird eine Gleichbehandlung mit Radverkehrsanlagen hergestellt, die bereits nach geltendem Recht gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 1 und 2 StVO vom Erfordernis der qualifizierten Gefahr befreit sind.

Die Ermächtigungsgrundlage für § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 10 StVO ist § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 Nummer 1 StVG, sodass die Anordnungsvoraussetzung die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist.

Die Beschränkung der Anordnungsvoraussetzungen auf die „einfache“ Gefahr für Fußgängerüberwege im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO erweitert den straßenverkehrsbehördlichen Handlungsspielraum, sodass mit dem Zeichen 293 bereits vor einer Risikoverdichtung zu besonderen Gefahrenlagen sichere Querungsmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere und Kinder geschaffen werden können. Mit einer erleichterten Anordnung von Fußgängerüberwegen erhalten Straßenverkehrsbehörden zusätzliche Möglichkeiten für präventive und proaktive Maßnahmen insbesondere zur Erhöhung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmer. Zeigen sich Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf, kann von

den zuständigen Straßenverkehrsbehörden entschieden werden, ob und welche weiteren baulichen und / oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Zu Buchstabe e

Die Änderung des § 45 Absatz 10 StVO nimmt in Nummer 1 den bisherigen Text der Vorschrift auf. Nach Nummer 2 gelten für Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO – neu – die Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 StVO nicht, da für die Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO ein anderes Anordnungsregime gilt. Diese Änderung beruht auf § 6 Absatz 4a StVG.

Zu Nummer 6

Die Einstufung der Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten als Ordnungswidrigkeit in § 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO ist die Voraussetzung dafür, dass ein solches Fehlverhalten verfolgt und entsprechend bewehrt werden kann. Eine solche Einstufung hat auch eine generalpräventive Wirkung.

Zu Nummer 7

Der § 52 Absatz 6 StVO -neu- enthält eine Anwendungsbestimmung zu § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a StVO – neu- (siehe auch Begründung zu Nummer 5 Buchstabe d Doppelbuchstabe cc).

Zu Nummer 8

Zu Buchstabe a

Das neue Zeichen 230 soll dem Bedürfnis nach einer rechtssicheren Ausweisung von gesonderten Parkflächen für Be- und Entladevorgänge (gewerblicher und privater Art) Rechnung tragen. Dies führt nicht nur zu vermehrtem Parksuchverkehr, sondern insbesondere auch zur Behinderung des übrigen Fahrverkehrs durch das Halten und Parken in zweiter Reihe, wel-

ches sich erheblich auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auswirkt. Durch gesonderte Parkflächen für Be- und Entladevorgänge kann diesen Problemen entgegengewirkt werden (vgl. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen V 151 von 2007, <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2008-2007/v151.html>). Dabei ist das Be- oder Entladen ohne Verzögerung durchzuführen.

Die derzeit bestehenden unterschiedlichen Möglichkeiten zur Ausweisung von Ladezonen haben sich in der Praxis nicht in vollem Umfang bewährt. Gerade durch eine auffällige und eindeutige Kennzeichnung von Ladebereichen, die deren Funktion durch Beschilderung und gegebenenfalls zusätzlicher Markierung unmissverständlich darstellt, kann auch die Akzeptanz der Ladebereiche deutlich erhöht werden. Daher ist die Schaffung eines einheitlichen Zeichens zur Vorhaltung entsprechender Parkflächen für Ladevorgänge erforderlich. Durch die Regelung wird den Straßenverkehrsbehörden ein rechtssicheres Instrument zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig ist sie im Interesse eines übersichtlichen Straßenverkehrs, da sich die Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Zeichenkombinationen konfrontiert sehen.

Zu Buchstabe b und c

Die Erweiterungen der laufenden Nummern 25 und 28 sollen die Kennzeichnung von Sonder Spuren für Erprobungen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7a StVO ermöglichen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

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. Vorgeschiedene 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.

Wegen der Relevanz für die Verkehrssicherheit ist ein Verstoß gegen § 23 Absatz 1d StVO

neu (in laufender Nr. 109 BKat – neu –) nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb StVG und nach der Systematik der Anlage 13 der 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 3 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Die Festlegung der Höhe eines Regelbußgeldes von 100 Euro in laufender Nummer 109 BKat – neu – 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. In beiden Fällen sind wirtschaftliche Gründe häufig Motiv für die Zuwiderhandlung. Die Fahrer stellen den Notbremsassistenten aus, um näher an den Vordermann heranzufahren zu können, unter Missachtung des Sicherheitsabstandes. Dies ermöglicht ein Windschattenfahren, was zu Kraftstoff- und Zeitersparnissen führt, weil der Überholvorgang so leichter mit einem Geschwindigkeitsvorteil in Angriff genommen werden kann. Anders als der Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot sind die Verstöße oft von kürzerer Dauer, weshalb eine leicht geringere Bebußung unter diesem Aspekt gerechtfertigt ist.

Zum anderen erscheint im Hinblick auf das Sanktionsgefüge vom Gefährdungspotential 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 dem des Notbremsassistenten weist objektiv ein hohes Gefährdungspotential für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf, so dass eine Bewehrung im Regelfall von 100 Euro angemessen und verhältnismäßig ist.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.