

26.04.21**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - In - R - U

zu **Punkt ...** der 1004. Sitzung des Bundesrates am 7. Mai 2021

**Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** undder **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

- U 1. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 1 Satz 1,
Absatz 2 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nummer 6 ist § 6 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 1 sind nach den Wörtern „zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen“ die Wörter „sowie für Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes oder der Verbesserung der Lebensqualität“ einzufügen.
- b) In Absatz 2 Satz 1 sind nach den Wörtern „zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen“ die Wörter „sowie für Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes oder der Verbesserung der Lebensqualität“ einzufügen.

Begründung:

Die Fokussierung des Straßenverkehrsgesetzes auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist aus der Zeit gefallen. Als oberste Zielsetzung ist die Sicherheit des Straßenverkehrs in Gestalt der „Vision Zero“ – dem Ziel der vollständigen Vermeidung von Verkehrstoten - weiterhin aktuell. Neben diesem Ziel treten im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsgesetzgebung aber mit dem Klima- und Umweltschutz, dem Gesundheitsschutz und der Verbesserung der Lebensqualität weitere Belange, die bislang nur unzureichend im Straßenverkehrsgesetz und den auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen erfasst sind.

Die zentralen Verordnungsermächtigungen des § 6 Straßenverkehrsgesetz sollen daher um die Belange Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität ergänzt werden. Insoweit wird ein Beschluss des Deutschen Bundestages vom 17. Januar 2020 (BT-Drucksache 19/15779) aufgegriffen, mit dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, neben der Verkehrssicherheit auch die Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität an geeigneter Stelle in die maßgeblichen gesetzlichen Regelwerke aufzunehmen und umzusetzen.

In 2. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 1 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nummer 6 § 6 Absatz 1 Satz 2 ist jeweils das Wort „fünf“ durch das Wort „drei“ zu ersetzen.

Begründung:

Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 StVG-E über allgemeine Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften nach Abschnitt I des StVG oder von auf Grund dieser Verkehrsvorschriften erlassener Rechtsverordnungen zur Durchführung von Versuchen, die eine Weiterentwicklung dieser Rechtsnormen zum Gegenstand haben, sollen auf maximal fünf Jahre befristet sein und einmalig um fünf Jahre verlängert werden können (§ 6 Absatz 1 Satz 2 StVG-E). Im Hinblick darauf, dass die Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 StVG-E ohne Zustimmung des Bundesrates ergehen (§ 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 StVG-E), erweisen sich die Zeiträume als zu lang. Ohne dass der Bundesrat hierauf Einfluss nehmen könnte, wäre der Bund befugt, bis zu zehn Jahren Ausnahmen zu Regelungen zu erlassen, auf die der Bundesrat anderenfalls Einfluss hätte nehmen können. Der Versuchszweck mag die Verfahrenserleichterung des Verzichts auf eine Zustimmung des Bundesrates (noch) rechtfertigen, nicht jedoch die vorgesehenen Versuchsdauern. Die in der Gesetzesbegründung angeführte Praktikabilität begründet das Erfordernis einer Möglichkeit zur einmaligen Verlängerung des Versuchszeitraums, aber nicht mehr die grundsätzliche Versuchsdauer (§ 6 Absatz 1 Satz 2 StVG-E). In Anlehnung an § 6 Absatz 6 StVG ist daher die Erprobungszeit und auch die Verlängerungsmöglichkeit auf eine Dauer von jeweils drei Jahren zu beschränken.

Vk 3. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 4 Einleitungsteil StVG)

In Artikel 1 Nummer 6 sind in § 6 Absatz 4 Einleitungsteil nach dem Wort „können“ die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Begründung:

In § 6 Absatz 4 StVG (neu) ist bestimmt, dass Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, unter anderem erlassen werden können zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, oder zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor Emissionen, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor Lärm oder vor Abgasen.

Der Kerngehalt dieser Regelung ist nach wie vor zu begrüßen. Problematisch ist aber, dass durch den Verweis auf § 6 Absatz 2 StVG (neu) derartige Rechtsverordnungen „ohne Zustimmung des Bundesrates“ erlassen werden können. Da derartige verordnungsrechtliche Regelungen durchaus Auswirkungen auf die Verwaltungshoheit der Länder haben können, wäre eine Zustimmungspflicht des Bundesrates gesetzlich festzulegen. Selbst wenn man im Umsetzungsfalle von keinem Eingriff in die Organisations- und Verwaltungshoheit der Länder ausgeht, wäre unter fachlichen Gesichtspunkten ein Zustimmungserfordernis des Bundesrates sinnvoll beziehungsweise sachgerecht. Es besteht ein fachliches Bedürfnis der Länder, ihre Sachkenntnis über eine Zustimmungsregelung zum Ausdruck zu bringen und so die Verordnungsgebung fachlich durch Zustimmung oder Ablehnung wirkungsvoll beeinflussen zu können.

Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 8,
Absatz 9 Nummer 2 und 3 StVG)

In Artikel 1 Nummer 6 ist § 6 wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 8 ist aufzuheben.
- b) In Absatz 9 Nummer 2 und 3 sind jeweils die Wörter „Absätzen 3 bis 8“ durch die Wörter „Absätzen 3 bis 7“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Verordnungsermächtigung des § 6 Absatz 8 StVG wird ersatzlos gestrichen. Eine Notwendigkeit, aus Gründen der Eilbedürftigkeit auf die Zustimmung des Bundesrates zu verzichten, weil es in Krisensituationen sofortiger, flexibler Regelungsmöglichkeiten bedürfe, um die Handlungsfähigkeit des

Verordnungsgebers aufrechtzuerhalten, wird nicht gesehen. Gerade das vergangene Jahr hat gezeigt, dass die Verwaltung im Verkehrsbereich auch ohne eine derart umfassende Befugnis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem vorhandenen Instrumentarium in der Lage ist, angemessen und zeitnah auf außergewöhnliche Situationen zu reagieren. Die Beschneidung der Mitwirkungsrechte des Bundesrates ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Vk
In

5. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 Absatz 10 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nummer 6 sind in § 6 Absatz 10 Satz 1 nach den Wörtern „Absätzen 3 bis 6, kann“ die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Begründung:

Die Vorgängerregelung des § 6 Absatz 10 StVG (neu), der § 6 Absatz 7 Sätze 4 und 5 StVG (alt), hat die Subdelegationsbefugnis des Ordnungsgebers ausdrücklich von der Zustimmung des Bundesrates abhängig gemacht. Daran ist festzuhalten.

In dem Wunsch, den internationalen und europäischen Straßenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit auf den Straßen durch die Annahme einheitlicher Verkehrsregeln zu erhöhen, wurden mit dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und den Europäischen Zusatzübereinkommen hierzu (siehe BGBl. Teil II 1977 S. 809 ff) völkerrechtliche Vereinbarungen insbesondere zu den Verkehrsregeln, zu den Verkehrszeichen, zu den Führerscheinen und zur Zulassung der Kraftfahrzeuge getroffen. Ergänzt werden sie durch Richtlinien auf Ebene der Vereinten Nationen und der Europäischen Union. Beispielhaft erwähnt seien im Zuge der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik die Richtlinien über den Führerschein.

Eingebettet in diesen Rahmen stehen die bundesrechtlichen Ausführungsvorschriften zum Straßenverkehr für bundeseinheitliche Regelungen. Dies ist im Interesse der Rechtssicherheit sowie Verkehrssicherheit auch künftig erforderlich und dient auch der Wettbewerbsgleichheit. Dem Bundesverordnungsgeber kommt insoweit eine hohe Verantwortung für ein bundesweit einheitliches Straßenverkehrsrecht zu.

Bedenkt man zudem, dass die Subdelegationsbefugnis nur eröffnet sein soll, soweit besonderen regionalen Bedürfnissen Rechnung zu tragen ist, liegt eine vorherige Beteiligung des Bundesrates auf der Hand. Dem wird mit der Ergänzung des Zustimmungserfordernisses unmittelbar, ausdrücklich, zweifelsfrei und verbindlich zur Geltung verholfen.

- Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 37 (§ 63e Absatz 1 Einleitungsteil,
Nummer 13 und 14,
Nummer 15 bis 17 – neu –,
Absatz 2 Satz 1 Nummer 01 – neu –,
Absatz 2a – neu –,
Absatz 3 StVG)

In Artikel 1 Nummer 37 ist § 63e wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:
- aa) Im Einleitungsteil sind die Wörter „Der jeweils zuständige Straßenbaulastträger“ durch die Wörter „Die nach Landesrecht für das Verkehrsmanagement zuständige Behörde“ zu ersetzen.
 - bb) In Nummer 13 ist das Wort „sowie“ zu streichen.
 - cc) In Nummer 14 ist der abschließende Punkt durch ein Komma zu ersetzen.
 - dd) Folgende Nummern sind anzufügen:
 - „15. umweltrelevante Informationen,
 - 16. Parkrauminformationen sowie
 - 17. Insassenanzahl.“
- b) In Absatz 2 Satz 1 ist der Nummer 1 folgende Nummer voranzustellen:
- „01. die Erhebung, Verarbeitung und Verwendung von Antragsdaten zur Durchführung aller mit dem Verkehr in Zusammenhang stehenden Verwaltungsverfahren und die Erhebung und Auswertung von statistischen Daten und anonymisierten Bilddaten des öffentlichen Verkehrsraums,“
- c) Nach Absatz 2 ist folgender Absatz einzufügen:
- „(2a) Die zu der Bearbeitung der mit dem Verkehrsmanagement in Zusammenhang stehenden Verwaltungsverfahren erhobenen Antragsdaten dürfen von den nach Landesrecht zuständigen Behörden erhoben, gespeichert und verwendet werden.“
- d) In Absatz 3 sind die Wörter „Der jeweils für das Verkehrsmanagement zuständige Straßenbaulastträger“ durch die Wörter „Die für das Verkehrsmanagement nach Landesrecht zuständige Behörde“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Verkehrsmanagement umfasst auch die gegenwärtig bereits gängige Erhebung, Speicherung und Verarbeitung der zur Durchführung der mit dem Verkehrsmanagement in Zusammenhang stehenden Verwaltungsverfahren notwendigen Antragsdaten für alle Anträge im Fahrbahn-, Rad- und Fußwegbereich. Die Verarbeitung von Antragsdaten zur Durchführung aller mit dem Verkehr in Zusammenhang stehenden Verwaltungsverfahren und die Erhebung, Speicherung und Verarbeitung von statistischen Daten und anonymisierten Bilddaten des öffentlichen Verkehrsraums ist der zentrale Bereich des Verkehrsmanagements. Da die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement nicht in jedem Land bei den Straßenbaulastträgern liegt, werden, um diesen lokalen Eigenheiten einzelner Länder Rechnung zu tragen, die jeweils nach Landesrecht zuständigen Behörden zur Wahrnehmung dieser Aufgabe ermächtigt. Absatz 2a bildet die Rechtsgrundlage für die gegenwärtig bereits gängige Erhebung, Speicherung und Verarbeitung der zur Durchführung der mit dem Verkehrsmanagement in Zusammenhang stehenden Verwaltungsverfahren notwendigen Antragsdaten durch die hierfür nach Landesrecht zuständigen Behörden. Diese umfassen die Daten des Antragstellers, Anlass, Zeitraum, Ort und Dauer der Verkehrseinschränkung sowie alle für das jeweilige Antragsverfahren notwendigen Informationen. Aus folgenden Gründen ist die Erhebung, Speicherung und Verwendung zusätzlicher Daten zum Zweck des Verkehrsmanagements sachgerecht:

Umweltrelevante Informationen

Die Bedeutung von umweltrelevanten Informationen nimmt auch im Verkehrsmanagement immer weiter zu und führt zu beispielsweise umweltsensitiver Verkehrssteuerung oder Durchfahrverboten für besonders umweltschädigende Fahrzeuge. Aus diesem Grund sollten hier umweltrelevante Daten, wie den aktuellen sowie den durchschnittlichen Energieverbrauch/Kraftstoffverbrauch, die Antriebsart und Emissionsschlüsselnummer des Fahrzeugs oder eine Information über den Status beziehungsweise die Aktivierung der Abgasnachbehandlung aufgenommen und an die informationstechnische Straßeninfrastruktur gesendet werden. Insbesondere die Beobachtung des Energieverbrauchs/Kraftstoffverbrauchs über einen gewissen Zeitraum, ist eine relevante Größe für weitergehende Auswertungen.

Parkrauminformationen

Moderne Fahrzeuge nehmen über ihre Parksensoren immer mehr Informationen über freie Parkplätze und deren Ausprägung auf. Hier besteht ein Interesse, diese Informationen für die Allgemeinheit weiterzugeben und damit eine Reduktion des Parksuchverkehrs in Städten zu schaffen.

Insassenanzahl

Die Insassenanzahl kann über Sensorik im Fahrzeug (zum Beispiel im Sitz) erkannt werden. Die Information, wie viele Passagiere im Fahrzeug mitfahren, kann außer aus statistischer und verkehrsplanerischer Sicht, in Zukunft auch für eine Anpassung des Verkehrsmanagements von Bedeutung sein und sollte deshalb zur Verfügung gestellt werden.

Vk
In

7. Zu Artikel 1 Nummer 37 (§ 63f Absatz 1, Absatz 2 Satz 2 und 3, Absatz 3 Satz 1 und 3, Absatz 4 StVG)

In Artikel 1 Nummer 37 ist § 63f wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 und Absatz 2 Satz 2 ist jeweils das Wort „darf“ durch die Wörter „sowie mit Bund oder Ländern zusammenarbeitende Forschungsinstitutionen dürfen“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 2 Satz 3 sind die Wörter „hat die Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Wörter „haben die Bundesanstalt für Straßenwesen und mit Bund oder Ländern zusammenarbeitende Forschungsinstitutionen“ zu ersetzen.
- c) In Absatz 3 Satz 1 und in Absatz 4 sind jeweils nach den Wörtern „Bundesanstalt für Straßenwesen“ die Wörter „und mit Bund und Ländern zusammenarbeitende Forschungsinstitutionen“ einzufügen.
- d) In Absatz 3 Satz 3 sind nach den Wörtern „Bundesanstalt für Straßenwesen“ die Wörter „oder mit Bund und Ländern zusammenarbeitenden Forschungsinstitutionen“ einzufügen.

Begründung:

In § 63f StVG wird für die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Ermächtigung geschaffen, die die Erhebung, Übermittlung, Speicherung und Verwendung von Daten der Unfallbeteiligten, der Mitfahrer und sonstigen Verletzten zum Zwecke der Verkehrsunfallforschung im Rahmen der Grenzen dieser Norm und näherer Bestimmung einer hierauf beruhenden Rechtsverordnung erlaubt. Daneben werden unter anderem die Vorschriften dieses Abschnitts des StVG für den Zugang zu amtlichen Informationen in § 64 Absatz 3 als abschließend festgelegt.

Es ist an sich zu begrüßen, dass für die verschiedenen Vorhaben der Verkehrsunfallforschung und der damit verbundenen Erhebung, Übermittlung, Speicherung und Verwendung von hochsensiblen personenbezogenen Daten von Unfallbeteiligten, Mitfahrern und sonstigen Verletzten eine spezialgesetzliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen wird. Gerade der Umfang der Erhebung, Übermittlung, Speicherung und Verwendung personenbezogener Daten aus der Unfallaufnahme staatlicher Stellen führte bei Forschungsvorhaben immer wieder zu rechtlichen Diskussionen.

Jedoch greift der Ansatz zu kurz, die Ermächtigung für die verschiedenen Aspekte der Datenverarbeitung in diesem Bereich ausschließlich auf die Bundesanstalt für Straßenwesen zu begrenzen. In der Begründung wird hier lediglich

konkret auf das Projekt GIDAS verwiesen, bei der die Bundesanstalt für Straßenwesen bereits Unfallforschung mit einer Reihe von Fahrzeugherstellern und sonstigen Privatunternehmen betreibt.

Staatliche Stellen der Länder arbeiten teilweise seit Jahrzehnten auf den verschiedensten Gebieten der Verkehrsunfallforschung (Medizin, Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugtechnik etc.) mit Hochschulen und sonstigen wissenschaftlichen Institutionen sowie Autoherstellern und anderen privaten Organisationen erfolgreich zusammen. Die in § 64 Absatz 3 postulierte Einschränkung des Zugangs von amtlichen Informationen ausschließlich für die Bundesanstalt für Straßenwesen zu Zwecken der Verkehrsunfallforschung würde dieser Zusammenarbeit im Hinblick auf die Datenverarbeitung den Boden entziehen. Die Schaffung dieser spezialgesetzlichen Norm (in Zusammenhang mit der darauf gestützten Rechtsverordnung) würde die Anwendbarkeit allgemeiner Rechtsgrundlagen zur Datenverarbeitung für den Bereich der Verkehrsunfallforschung ausschließen.

Im Ergebnis führt dies dazu, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen beispielsweise von den einen Unfall aufnehmenden Polizeidienststellen im großen Umfang Daten erheben dürfte, die Polizei allerdings gehindert wäre, an andere Forschungsinstitutionen Daten weiterzugeben. Ausweislich der Begründung ist diese abschließende Regelung jedoch nur dafür gedacht, dass derartige Informationen nicht auf Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes erhoben werden dürfen.

Mit der Änderung soll deshalb der Adressatenkreis der Daten der Unfallforschung in der Ermächtigungsgrundlage erweitert werden, damit Forschungsvorhaben, bei denen staatliche Stellen mit regionalen Universitäten oder privaten Institutionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammenarbeiten, auch aus datenschutzrechtlicher Sicht weiterhin zulässig sind.

Eine sinnvolle Begrenzung der Belastung staatlicher Stellen durch Forschungsvorhaben kann dann im Rahmen der Rechtsverordnung erfolgen, ohne bisherige und zukünftige Forschungsvorhaben des Bundes und der Länder ohne Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen auszuschließen.

In 8. Zu Artikel 1 Nummer 37 (§ 63f Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, Satz 2, 2a – neu – StVG)

In Artikel 1 Nummer 37 § 63f ist Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 Nummer 2 ist das Wort „Einwilligung“ durch die Wörter „schriftliche Einwilligung“ zu ersetzen.
- b) In Satz 2 ist das Wort „einzuholen.“ durch die Wörter „einzuholen; dies gilt nicht für die in Absatz 1 Nummer 1 genannten Telefonnummern.“ zu ersetzen.

c) Nach Satz 2 ist folgender Satz einzufügen:

„Die schriftliche Einwilligung muss jeweils eine gesonderte Einwilligung zu der Verarbeitung der in Absatz 1 in den Nummern 1 bis 7 aufgezählten Daten vorsehen.“

Begründung:

Die in § 63f StVG-E vorgesehene Datenerhebung und -verarbeitung greift in erheblichem Umfang in das Persönlichkeitsrecht der betroffenen Personen ein. Dies gilt insbesondere für die vorgesehene Verarbeitung der in § 63f Absatz 1 Nummern 3 und 4 StVG genannten Gesundheitsdaten. Angesichts dieses schwerwiegenden Eingriffs wird es für gerechtfertigt angesehen, diesen nur auf der Grundlage einer Einwilligung der betroffenen Person vorzusehen. Um jedoch die Freiwilligkeit der Einwilligung zu gewährleisten, sind besondere Vorkehrungen erforderlich und geboten.

Zu Buchstabe a:

Es sollte ausschließlich eine schriftliche Einwilligung verlangt werden. Eine mündliche Einholung der Einwilligung verbietet sich, da die Freiwilligkeit bei der Erteilung der Einwilligung die ausführliche Information der betroffenen Person voraussetzt und dies in einem fernmündlichen Gespräch nicht gewährleistet werden kann. Die Schriftform ist auch zum Nachweis der ausdrücklichen Einwilligung nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a DSGVO erforderlich.

Zu Buchstabe b:

Dementsprechend ist die in § 63f Absatz 2 Satz 2 StVG-E zugelassene Erhebung der Telefonnummern zur Einholung der Einwilligung auszuschließen.

Zu Buchstabe c:

Zur Wahrung der Freiwilligkeit muss gewährleistet werden, dass die Einwilligung auch gesondert in Bezug auf die Verarbeitung bestimmter Daten erteilt werden kann.

Vk 9. Zu Artikel 12 Nummer 6 (Anlage 9 (zu § 25 Absatz 3) Teil B, Abschnitt II, lfd. Nummer 25 FeV)

Artikel 12 Nummer 6 ist wie folgt zu fassen:

„6. In Anlage 9 Teil B Abschnitt II wird die lfd. Nr. 25 wie folgt gefasst:

„

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl	
25	195	Auflage zu der Klasse AM: Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres nur im Inland.

“

Begründung:

Das Mindestalter für die Fahrerlaubnisklasse AM konnte bisher im Rahmen einer Ermächtigungsgrundlage von den Ländern auf 15 Jahre herabgesetzt werden. Die im Rahmen dieser Ermächtigungsgrundlage erteilten Fahrerlaubnisse der Klasse AM wurden durch die Schlüsselzahl 195 a.F. bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres auf die Geltung in den Ländern beschränkt, die von dieser Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht haben.

Durch den vorliegenden Entwurf zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung wird das Mindestalter der Klasse AM bundesweit auf 15 Jahre herabgesetzt. Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres ist die Klasse AM damit bundesweit (im Inland) gültig. Dies gilt sowohl für den zukünftigen Erwerb der Klasse AM mit 15 Jahren als auch für Inhaber einer bereits aufgrund der Ermächtigungsgrundlage erteilten Klasse AM.

Dieser Sachverhalt wird durch die beabsichtigte Streichung der Schlüsselzahl 195 nicht abgebildet. Aus diesem Grund wird die Schlüsselzahl 195 a.F. nicht gestrichen, sondern für die Geltung im Inland neu beschrieben.

U 10. Zu Artikel 13 Nummer 1 – neu – (§ 45 Absatz 1f Satz 2 – neu – StVO)*

Artikel 13 ist wie folgt zu fassen:

,Artikel 13

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 45 Absatz 1f wird folgender Satz angefügt:

„Die Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet den Kraftfahrzeugverkehr, soweit Luftreinhaltepläne, Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder Lärmaktionspläne nach § 47 Absatz 6, § 47d Absatz 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz dies vorsehen.“

2. In § 49 werden in den Absätzen 1 bis 4 jeweils im Satzteil vor Nummer 1 ...<weiter wie Vorlage>“ ‘

* Bei Annahme mit Ziffer 11 werden die Empfehlungen im Beschluss redaktionell zusammengeführt und angepasst.

Begründung:

Hiermit wird klargestellt, dass nicht nur die Zeichen 270.1 und 270.2, sondern alle Verkehrszeichen nach Maßgabe nicht nur der Luftreinhalte-, sondern auch der Lärminderungsplanung anzuordnen sind. Damit wird eine Korrelation zwischen § 45 StVO und der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung hergestellt.

Diese sehen vielfach Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO als verhältnismäßige Maßnahmen zur Minderung der Belastungen vor. Diese Maßnahmen sind – soweit im Rahmen der Planung eine entsprechende Prüfung und Festsetzung von Maßnahmen erfolgt ist – durch die Straßenverkehrsbehörden aufgrund § 47 Absatz 6 BImSchG und § 47d Absatz 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Absatz 6 BImSchG umzusetzen.

U 11. Zu Artikel 13 Nummer 1 – neu – (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 9 – neu – StVO)*

Artikel 13 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 13

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 45 Absatz 9 Satz 4 wird der Punkt am Ende der Nummer 8 durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 9 angefügt:
„9. Beschränkungen und Verboten zum Schutz vor Lärm und Abgasen.“
2. In § 49 werden in den Absätzen 1 bis 4 jeweils im Satzteil vor Nummer 1 ...<weiter wie Vorlage>“ ‘

Begründung:

Nach § 45 Absatz 9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn dies aufgrund einer besonderen Gefahrenlage „zwingend“ geboten ist. Eine nähere Definition des Begriffs „Gefahrenlage“ enthält die StVO nicht. Dieser Begriff ist in der Folge sehr restriktiv

* Bei Annahme mit Ziffer 10 werden die Empfehlungen im Beschluss redaktionell zusammengeführt und angepasst.

ausgelegt worden, was in der Praxis bei der Prüfung von Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu Anwendungsschwierigkeiten geführt hat. Durch die Änderung wird der Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Abgasen erweitert.

B

12. Der **Rechtsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.