

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Zielsetzung (Ausgangslage und Anlass, Erforderlichkeit, Ziele des Entwurfs)

Das Recht der Zuständigkeiten im Straßenverkehr ist in Baden-Württemberg stark zersplittert und nicht mehr auf aktuellem Stand. Zentrale Regelungen über die Zuständigkeiten finden sich im Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung vom 17. Dezember 1990 (GBl. 1990, 427) zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Februar 2018 (GBl. S.5) sowie in der Verordnung des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung und der Ferienreiseverordnung vom 21. März 1995 (GBl. 1995, 304) zuletzt geändert durch Artikel 200 der Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 121). Weitere Regelungen, insbesondere zur Befreiung von Zustimmungsvorbehalten, finden sich in den Verwaltungsvorschriften des Innenministeriums zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 11. Juni 1981 Az. III 6 - 4101 - 4/1 (GABl. 1981, 729) zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 15. April 1983 (GABl. 1983, S. 561), die ihrerseits modifiziert und ergänzt wurden durch diverse Erlasse.

Aufgrund der inzwischen eingetretenen Unübersichtlichkeit sowie aufgrund aktueller gesetzlicher Änderungen im Straßenverkehrsrecht auf Bundesebene ist das Recht der Zuständigkeiten im Straßenverkehr in Baden-Württemberg zu novellieren.

Die Novellierung zielt zum einen darauf ab, das Regelungsgefüge möglichst klar und übersichtlich und damit anwendungs- und bürgerfreundlich zu gestalten. Zum anderen soll das Rechtsregime an zwischenzeitlich erfolgte gesetzliche Änderungen auf Bundesebene angepasst werden, z. B. die seit dem 1. Januar 2021 bestehende Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamts bzw. der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts der Autobahn-GmbH des Bundes für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an Autobahnen. Des Weiteren wird zur Gewährleistung eines einheitlichen Vollzugs der Straßenverkehrs-Ordnung bei Gefahr im Verzug, soweit eine Behörde einer Weisung der Fachaufsichtsbehörde nicht nachgekommen ist, ein Selbsteintrittsrecht der höheren und obersten Straßenverkehrsbehörden, landesrechtlich verankert. Bis 1. April 2013 war ein Selbsteintrittsrecht der höheren und obersten Straßenverkehrsbehörden bundesrechtlich in § 44 Absatz 1 Satz 2 StVO geregelt. Auf Grund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung im Zuge der Föderalismusreform ist zwischenzeitlich eine landesrechtliche Regelung notwendig. Zudem wer-

den spezialrechtliche klarstellende Regelungen zur Fachaufsicht über die örtlichen Straßenverkehrsbehörden aufgenommen. Schließlich soll das Regelungsgefüge möglichst flexibel gestaltet werden, um auf zukünftige Anpassungserfordernisse mit geringerem gesetzgeberischen Aufwand reagieren zu können. Hierzu sollen grundsätzlich nur die Vorgaben im Gesetz geregelt werden, die nicht auch auf Verordnungsebene oder nachrangigen Regelungsebenen geregelt werden können.

2. Inhalt (Grundzüge und Schwerpunkte)

Die Zuständigkeiten für Aufgaben nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind an die aktuellen bundesrechtlichen Vorgaben und Änderungen anzupassen und aus Gründen der Verständlichkeit und Übersichtlichkeit sowie der Verbesserung der Verwaltungspraxis zu bereinigen. Soweit bundesrechtlich nicht vorgegeben, sollen die Zuständigkeiten dabei im Vergleich zur bisherigen Rechtslage weitestgehend unverändert bleiben.

3. Alternativen

Keine. Angesichts des Umfangs der hierfür erforderlichen Änderungen ist das Gesetz anstelle zahlreicher Änderungen neu zu erlassen (vgl. Nr. 2.1.2 Regelungsrichtlinien).

4. Finanzielle Auswirkungen

Kosten für den Landeshaushalt

Auf den Landeshaushalt hat die Neufassung des StVO-Zuständigkeitsgesetzes keine unmittelbaren Auswirkungen.

Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte

Auf die kommunalen Haushalte hat die Neufassung des StVO-Zuständigkeitsgesetzes keine unmittelbaren Auswirkungen.

5. Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung

Nach den für das Gesetzesvorhaben maßgeblichen Bestimmungen der Verwaltungsvorschrift der Landesregierung und der Ministerien zur Erarbeitung von Regelungen (VwV

Regelungen) bestand die Pflicht zur Berechnung und Darstellung des Erfüllungsaufwands. Diese Pflicht war jedoch durch Beschluss des Amtschefausschusses für Verwaltungsmodernisierung und Bürokratieabbau ausgesetzt, weshalb eine Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands unterbleibt.

6. Wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Von einer Regelungsfolgenabschätzung und einer Nachhaltigkeitsprüfung wurde nach Nummer 4.4.4 der VwV-Regelungen abgesehen, da die Regelung offensichtlich erhebliche Auswirkungen auf die in der Anlage 2 zur VwV-Regelungen genannten Zielbereiche nicht erwarten lässt.

Aspekte der Nachhaltigkeit und der Gleichstellung von Mann und Frau sind von der vorgesehenen Regelung nicht berührt.

7. Sonstige Kosten für Private

Für Private entstehen durch dieses Gesetz keine Kosten.

B. Einzelbegründung

Zu § 1 (Aufbau der Straßenverkehrsbehörden, Aufsicht, Selbsteintrittsrecht)

§ 1 Absatz 1 des Gesetzes regelt den Aufbau der Straßenverkehrsbehörden. Der grundsätzlich dreistufige Aufbau (oberste, höhere und untere Straßenverkehrsbehörden) entspricht dem im Landesverwaltungsgesetz (LVG) vorgesehenen Behördenaufbau. Darüber hinaus werden als weitere Straßenverkehrsbehörden die örtlichen Straßenverkehrsbehörden benannt, für die in § 2 sowie im Rahmen der sachlichen Zuständigkeit nach § 3 weitergehende Regelungen getroffen werden. Der Aufbau der Straßenverkehrsbehörden entspricht der bisherigen Rechtslage.

§ 1 Absatz 2 enthält die spezialrechtliche klarstellende Regelung, dass die Straßenverkehrsbehörden der Fachaufsicht unterliegen. Es wird auf die Anwendung der allgemeinen Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes und für die örtlichen Straßenverkehrsbehörden auf § 2 Absatz 4 verwiesen.

§ 1 Absatz 3 regelt das Selbsteintrittsrecht gegenüber den nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden. Bis 1. April 2013 war ein Selbsteintrittsrecht der höheren und obersten

Straßenverkehrsbehörden bundesrechtlich in § 44 Absatz 1 Satz 2 StVO a.F. geregelt. Auf Grund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung im Zuge der Föderalismusreform ist nach Aufhebung der bundesrechtlichen Regelung zwischenzeitlich eine landesrechtliche Regelung notwendig. Zur Durchsetzung der Fachaufsicht und zur effektiven Sicherstellung der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen und des einheitlichen Vollzugs der StVO ist die Aufnahme eines Selbsteintrittsrecht in das Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung landesrechtlich geboten. Bisher haben Fachaufsichtsbehörden in BW selbst keine Möglichkeit zum Selbsteintritt oder zur Ersatzvornahme. Mit der jetzigen Regelung können die höheren wie auch die oberste Straßenverkehrsbehörde bei Gefahr im Verzug auf Kosten der Rechtsträger der Behörde eine Maßnahme selbst wahrnehmen, soweit die Behörde einer Weisung der Fachaufsichtsbehörde innerhalb der gesetzten Frist nicht nachgekommen ist. Dieses Selbsteintrittsrecht soll auf dringende Fälle beschränkt bleiben, die Regelung ist daher entsprechend restriktiv gefasst. Die Kosten trägt der Rechtsträger der Behörde, die durch das Nichtbefolgen der fachaufsichtsrechtlichen Weisung die Kosten und den Selbsteintritt verursacht hat. Die Kostenregelung ist an § 47 Abs. 5 LBO orientiert. Kosten, die den Gemeinden bei der Wahrnehmung von Weisungsaufgaben infolge fehlerhafter Weisungen des Landes entstehen, werden vom Land erstattet, § 129 Abs. 5 GemO findet entsprechend Anwendung.

Zu § 2 (Örtliche Straßenverkehrsbehörden)

Die Möglichkeit, bestimmte Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften, die nicht bereits nach den §§ 17 und 19 LVG untere Verwaltungsbehörden und damit untere Straßenverkehrsbehörden sind, auf Antrag zu örtlichen Straßenverkehrsbehörden zu erklären, wird auch nach der Neufassung des Gesetzes beibehalten. Hierdurch wird dem Subsidiaritätsgedanken, der auch in Art. 70 Abs. 1 Satz 2 der Landesverfassung zum Ausdruck kommt, Geltung verschafft. Aus Gründen der Bürgernähe und der besseren Vor-Ort-Kenntnisse der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten werden leistungsfähige kleinere Einheiten als Mehrwert betrachtet. Vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen und bestehenden fachaufsichtsrechtlichen Instrumenten war eine inhaltliche Änderung zur bisherigen Rechtslage nicht angezeigt.

Absatz 1 bestimmt, dass die Erklärung einer Gemeinde oder Verwaltungsgemeinschaft zur örtlichen Straßenverkehrsbehörde zunächst einen Antrag der jeweiligen Gebietskörperschaft voraussetzt. Die antragstellende Körperschaft muss mindestens 5 000 Ein-

wohnerinnen und Einwohner besitzen. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Aufgabenerledigung muss sie außerdem für ihren Zuständigkeitsbereich ausreichend mit geeigneten Fachkräften besetzt sein.

Absatz 2 regelt die interne Willensbildung für die Antragstellung von Verwaltungsgemeinschaften.

Nach Absatz 3 entscheidet über den Antrag die höhere Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung ist zusammen mit dem Zeitpunkt des Übergangs der Zuständigkeit im Gesetzblatt bekanntzumachen. Ferner wird klargestellt, dass es sich bei den Aufgaben der örtlichen Straßenverkehrsbehörde um Pflichtaufgaben nach Weisung handelt.

Da den allgemeinen Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes der Grundsatz des dreistufigen Behördenaufbaus mit oberster, höheren und unteren Behörden zugrunde liegt, wird entsprechend der bisherigen Verwaltungspraxis spezialrechtlich in Absatz 4 klarstellend bestimmt, dass die Regierungspräsidien die Fachaufsicht über die örtlichen Straßenverkehrsbehörden haben und das Weisungsrecht nicht beschränkt ist. Oberste Fachaufsichtsbehörde ist die oberste Straßenverkehrsbehörde.

Absatz 5 regelt das Erlöschen der Zuständigkeit als örtliche Straßenverkehrsbehörde. Dies geschieht grundsätzlich durch eine entsprechende Erklärung der Gemeinde oder der Verwaltungsgemeinschaft gegenüber der höheren Straßenverkehrsbehörde. Die höhere Straßenverkehrsbehörde kann die Erklärung auch widerrufen, wenn die Gemeinde oder Verwaltungsgemeinschaft die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr erfüllt. In beiden Fällen ist das Erlöschen im Gesetzblatt bekanntzumachen. Das Erlöschen wird mit Ablauf des auf die Bekanntmachung folgenden Monats wirksam.

Zu § 3 (Sachliche Zuständigkeit)

Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass für Aufgaben nach der Straßenverkehrs-Ordnung die unteren und örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig sind. Die Voraussetzungen, bei denen die Zuständigkeit der örtlichen Straßenverkehrsbehörden greift, sind in den Absätzen 2 und 3 geregelt. Außerdem war klarzustellen, dass die in § 44a StVO geregelte bundesbehördliche Zuständigkeit für Autobahnen vorgeht.

Absatz 2 beschränkt die Zuständigkeit der örtlichen Straßenverkehrsbehörden auf Maßnahmen auf Gemeindestraßen und öffentliche Verkehrsflächen, die nicht öffentliche

Straßen sind, soweit sie sich nicht unmittelbar auf den Verkehr auf Straßen höherer Verkehrsbedeutung auswirken. Die Beschränkung gilt nicht für Maßnahmen nach § 45 Absatz 2 StVO in Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Absatz 3 enthält einen Katalog von Ausnahmen, die die örtlichen Straßenverkehrsbehörden nach § 46 Absatz 1 StVO genehmigen können.

Absatz 4 stellt aus Gründen der Normtransparenz im Hinblick auf das Verhältnis von StVOZustG und StVOZuVO klar, dass die oberste Straßenverkehrsbehörde unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 LVG durch Rechtsverordnung Abweichungen von der Regelung der sachlichen Zuständigkeit in den Absätzen 1 bis 3 vorsehen kann.

Absatz 5 ermächtigt die oberste Straßenverkehrsbehörde, für bestimmte Fälle die Entscheidung der unteren oder höheren Straßenverkehrsbehörden zum Anbringen und Entfernen von Verkehrszeichen von ihrer Zustimmung abhängig zu machen. Des Weiteren kann die oberste Straßenverkehrsbehörde Befreiungen von Zustimmungsvorbehalten vorsehen. Dies betrifft insbesondere die zahlreichen Zustimmungsvorbehalte, die die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Juni 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 vorsieht. Neben der generellen Freistellung kann die oberste Straßenverkehrsbehörde die Zuständigkeit für die Erteilung der Zustimmung auch auf die höheren Straßenverkehrsbehörden übertragen.

Zu § 4 (Örtliche Zuständigkeit)

Absatz 1 enthält den Grundsatz der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Anlass für die Amtshandlung hervortritt. Die Formulierung entspricht § 3 Absatz 1 Nr. 4 LVwVfG. Soweit § 47 StVO abweichende örtliche Zuständigkeiten vorsieht, war der Vorrang der bundesrechtlichen Regelung klarzustellen.

Nach Absatz 2 ist die oberste Straßenverkehrsbehörde befugt, bei gebietsübergreifenden Maßnahmen von der grundsätzlich geltenden örtlichen Zuständigkeit Ausnahmen vorzusehen, indem sie durch Rechtsverordnung Aufgaben einzelner höherer oder unterer Straßenverkehrsbehörden auf andere höhere oder untere Straßenverkehrsbehörden überträgt, soweit bundesrechtlich in § 47 StVO keine abschließende Regelung zur örtlichen Zuständigkeit enthalten ist. Die Übertragung setzt eine Rechtsverordnung voraus und kann dauerhaft oder befristet angeordnet werden. Eine Aufnahme in die Zuständigkeitsverordnung des Landes (StVZuVO) bietet sich an. Die Aufgabenübertragung setzt

Begründung StVOZustG

außerdem voraus, dass hierdurch Verwaltungsverfahren vereinfacht oder Verwaltungsleistungen verbessert werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn durch die Aufgabenübertragung mehrere, weitgehend inhaltsgleiche Verwaltungsverfahren bei benachbarten Behörden vermieden werden können. Die oberste Straßenverkehrsbehörde kann ihre Befugnis in Bezug auf die Zuständigkeiten der unteren und örtlichen Straßenverkehrsbehörden auf die höheren Straßenverkehrsbehörden übertragen.

Zu § 5 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

§ 5 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes am Tag nach seiner Verkündung. Er ordnet zudem an, dass mit Inkrafttreten der Neuregelung das Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung vom 17. Dezember 1990 (GBl. 1990, 427) außer Kraft tritt.