

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), mit dem eine erleichterte Einführung von Tempo 30 sowie eine verständlichere Regelung bei den Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse vorgesehen ist.

Frankfurt am Main, den 10.März 2016



Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen sind für den Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. von herausragender Bedeutung. Der BGL unterstützt daher auch ausdrücklich das Vorhaben, die Verkehrssicherheit für besonders sensible Bereiche innerhalb des Straßennetzes zu erhöhen. Allerdings sollte dies im Rahmen einer ausgewogenen Gesamtbetrachtung erfolgen.

1. Neufassung der Ermächtigungsgrundlage zur Anordnung von Tempo 30

Der vorliegende Verordnungsentwurf brächte in der Neufassung von § 45 Abs. 9 StVO eine bessere Strukturierung mit sich. In den in Nr. 1-5 werden Infrastrukturbereiche, in denen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs auch ohne Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse angeordnet werden dürfen, nunmehr ausdrücklich aufgelistet. Von besonderer Bedeutung erscheint uns die vorgesehene Regelung in Nr. 5, wonach im Innerortsbereich Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 auch „auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf Vorfahrtstraßen“ angeordnet werden dürfen. Dies soll - ohne Berücksichtigung der Gefahrenlage – grundsätzlich gelten, im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

a) Vermeidung von Verkehrsverlagerungen

Dass es sich bei den genannten Bereichen um solche mit abstrakt besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern handelt, mag zutreffen. Nach Ansicht des BGL ist die Neufassung der Vorschrift allerdings viel zu unbestimmt und trägt den verschiedenen Belangen, die für eine Funktionstüchtigkeit des Verkehrsnetzes zu berücksichtigen sind, nicht in ausreichender Weise Rechnung. Berücksichtigt werden sollte insbesondere, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen können. Hauptverkehrsstraßen kommt schließlich die wichtige Funktion zu, Verkehrsströme zu bündeln, um so zu verhindern, dass es zu einer stärkeren Verkehrsbelastung z.B. in Wohngebieten infolge von Ausweich- oder Schleichverkehr kommt. Diese Funktion kann in Frage gestellt sein, wenn Hauptverkehrsstraßen infolge längerer Durchfahrtszeiten aufgrund abgesenkter Geschwindigkeit unattraktiv werden. Ein zügiger Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsstraßen ist ein wichtiger Faktor, um die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes insgesamt zu gewährleisten. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sollten daher auch weiterhin sehr genau auf die spezielle Gefahrenlage auch zu un-

terschiedlichen Tageszeiten oder Wochentagen geprüft werden. Die erforderliche Ermessensentscheidung der anordnenden Behörde sollte alle relevanten Tatbestände wie mögliche Verkehrsverlagerungen, die für oder gegen die Anordnung sprechen, mit einbeziehen.

b) fehlende Verbindlichkeit der Ermessenskriterien

Für Ermessensentscheidungen bietet der vorliegende Gesetzentwurf keine geeignete Grundlage. Auf S. 13 des Gesetzentwurfs (Begründung Besonderer Teil) werden zwar Ausführungen gemacht, wie die anordnende Behörde ihre Ermessensentscheidung zu fällen hat. Unter anderem wird dort eine Streckenbegrenzung des geschwindigkeitsreduzierten Bereichs von 300 Meter vor der schutzbedürftigen Einrichtung erörtert; außerdem wird ausgeführt, dass die Anordnungen sich zeitlich soweit möglich auf die Öffnungszeiten der entsprechenden Einrichtung beschränken sollten. Allerdings finden sich diese genannten Kriterien in keiner Weise in der geplanten gesetzlichen Vorschrift des § 45 Abs. 9 wieder. Stattdessen finden sich diese Ausführungen lediglich in der Begründung zu diesem Entwurf, an den die jeweilige Straßenverkehrsbehörde nicht gebunden ist. Aus Sicht des BGL sollten sich Kriterien beispielsweise im Hinblick auf Streckenbegrenzungen und zeitliche Begrenzung auf Öffnungszeiten der betroffenen Einrichtung konkret im Gesetzeswortlaut wiederfinden. Nur hierdurch würde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Anordnung von Tempo 30 auf überörtlichen Verkehrsstraßen oder Vorfahrtsstraßen nur eine Ausnahme darstellen kann und keinesfalls zum Regelfall werden sollte. Ohne die Einbeziehung solcher Ermessenskriterien in den Wortlaut der Vorschrift geht die Ermächtigung der Behörde zur Anordnung derartiger Beschränkungen aus unserer Sicht zu weit. Es sollte nicht „durch die Hintertür“ eine faktische Abschaffung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgen. Hierfür bestünde zudem aus Sicht des BGL keine ausreichende Ermächtigungsgrundlage.

c) Hinzuziehung von Expertenrat

Kritisch zu beurteilen ist, dass die Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anordnen kann, ohne entsprechenden Expertenrat heranziehen zu müssen. Zuständig für die Anordnungen von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h sind allein die Straßenverkehrsbehörden der jeweiligen Kommune. Nach Auffassung des BGL sollte die Frage, welche Straßenab-

schnitte vor einer bestimmten in § 45 Abs. 9 Nr. 5 StVO genannten Einrichtung als besonders gefahrträchtig (sensibel) eingestuft wird, unter Einbeziehung des Rates von Experten, etwa einer Unfallkommission, beantwortet werden. Eine solche Unfallkommission könnte die entsprechenden zugrundeliegenden Fakten, die die Maßnahme im konkreten Einzelfall erforderlich machen, heranziehen. Die Ausführungen im Begründungsteil zur Gefahrträchtigkeit eines bestimmten Straßenabschnitts sind äußerst abstrakt. So mag es zutreffen, dass vor Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten Eltern ihre Kinder mit dem PKW abholen. Die Straßenverkehrsbehörde sollte jedoch dazu verpflichtet sein, die vorgesehene Anordnung auch in Bezug auf den jeweils konkreten Einzelfall zu begründen. Diese Pflicht sollte sich auch im Verordnungstext wiederfinden.

d) Überprüfung der getroffenen Maßnahme in bestimmten Zeitintervallen

Des Weiteren schlägt der BGL vor, dass sobald geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen angeordnet wurden, diese regelmäßig, z.B. alle 5 Jahre, im Hinblick auf ihre weitere Notwendigkeit überprüft werden sollten. Auch hierzu sollte die zuständige Behörde Expertenrat heranziehen müssen. Die Verpflichtung zur Überprüfung der Notwendigkeit der Anordnung von Tempo 30 sollte sich gleichfalls in der gesetzlichen Vorschrift wiederfinden.

2. Änderung der Vorschriften zur Rettungsgasse:

Die vorgesehenen Änderungen zu § 11 Abs. 2 StVO in Bezug auf die Bildung einer Rettungsgasse im Fall von Verkehrsstockungen werden vom BGL begrüßt. Die neue Regelung, wonach die freie Gasse immer zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen gebildet werden muss, ist klarer verständlich als die bisherige Regelung, die zwischen Straßen „mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung“ und Fahrbahnen „mit drei Fahrstreifen für eine Richtung“ differenzierte. In Zukunft würde die Vorgabe zur Bildung der Rettungsgasse damit nicht mehr davon abhängen, wie viel Fahrstreifen vorhanden sind. Dies wird sich nach Meinung des BGL positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken.

3. Fazit:

Der BGL plädiert angesichts der vorgetragenen Bedenken zu § 45 Abs. 9 Nr. 5, die Neufassung dieser Vorschrift im Hinblick auf konkrete und vor allem verbindliche Kriterien zu ergänzen. Dies betrifft insbesondere die der Anordnung zugrundeliegende behördliche Ermessensentscheidung. Die Funktionstüchtigkeit und Attraktivität eines Straßennetzes muss dabei neben den berechtigten schutzwürdigen Belangen schwächerer Verkehrsteilnehmer in ausreichendem Maße Berücksichtigung finden. Expertenrat sollte die Behörde nicht einfach völlig unbeachtet lassen dürfen. Ansonsten besteht nach Auffassung des BGL die Gefahr, dass infolge von Ausweichverkehren an anderen Stellen in unmittelbarer Umgebung (z.B. Wohngebieten) neue Gefahrenquellen für die Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Im Einzelfall könnte der Verkehrssicherheit ein „Bärendienst“ erwiesen werden.