

Antrag

des Abg. Tobias Wald u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Geschwindigkeitsbegrenzung und Lärmschutz auf der Schwarzwaldhochstraße

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob die kürzlich eingerichtete und erweiterte Zone der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schwarzwaldhochstraße (B500) hinter Geroldsau (Malschbach) auf 50 km/h eine temporäre Maßnahme ist und wenn ja, für wie lange sie vorgesehen ist;
2. wie die bisherigen Erfahrungswerte in Bezug auf die Geschwindigkeitsbegrenzung mit 50 km/h unter anderem in Bezug auf Lärmentwicklung, Unfallzahlen, Geschwindigkeitsüberschreitungen und sonstige Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung sind;
3. ob im Zeitraum der veranlassten Geschwindigkeitsbegrenzung auch flankierende polizeiliche Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen durchgeführt wurden und wenn ja, in welchem Umfang;
4. ob es weitere Bundes- oder Landesstraßen in Baden-Württemberg gibt, auf denen vergleichbare Maßnahmen ergriffen wurden oder werden;
5. wie die Landesregierung das Potenzial für die Einrichtung eines Streckenradars auf der B500 im Bereich der Geroldsauerstraße/Schwarzwaldhochstraße sieht vor dem Hintergrund der Möglichkeit, diesen Abschnitt der B500 als Streckenradar-Musterstrecke zu etablieren;
6. ob es rechtlich möglich wäre, eine 50 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung nur für Motorräder zu veranlassen und Pkw davon auszunehmen;
7. wie das Land die an die Schwarzwaldhochstraße anliegenden Kommunen beim Schutz der Anwohner, Besucher und Touristen vor dem überbordenden Verkehrslärm (erzeugt durch Motorräder und Sportwagen) und den gefährlichen Motorradrennen unterstützt;

Eingegangen: 12.1.2022/Ausgegeben: 21.3.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. ob die Landesregierung eine Einführung des Tiroler Modells für möglich hält, bei dem nur besonders laute Motorräder mit einem Standgeräusch von über 95dB(A) von der Nutzung der Schwarzwaldhochstraße ausgeschlossen würden, um den für Anwohner, Besucher und Touristen stark belastenden Motorradlärm zu reduzieren und gleichzeitig die rücksichtsvoll fahrenden Biker nicht mit in Sippenhaft zu nehmen;
9. welche Möglichkeiten es gibt, um gefährliche Überholmanöver insbesondere von Motorradfahrern, aber auch von Pkw-Fahrzeugführern, zu verhindern;
10. wie der aktuelle Sachstand in Bezug auf die bundesweite Einführung einer Halterhaftung und/oder Halterkostenhaftung ist.

12.1.2022

Wald, Dr. Becker, Dörflinger, Bückner,
Hartmann-Müller, Mayr, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Die Schwarzwaldhochstraße/B500 im Bereich Baden-Baden und Bühl ist als Unfallschwerpunkt sowie als Lärm-Hotspot bekannt. Insbesondere der Lärm von besonders lauten Motorrädern, aber auch von Sportwagen sowie das Abhalten von illegalen Motorradrennen mindern die Lebens- und Aufenthaltsqualität der vielen Anwohner und Besucher der Urlaubsregion Schwarzwald Mitte/Nord spürbar. So wurde auf der Schwarzwaldhochstraße im Streckenabschnitt zwischen Schwanenwasen und Baden-Baden eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h eingeführt, gefährliche Überholmanöver mancher Verkehrsteilnehmer sind die Folge. Darüber hinaus sollen weitere mögliche Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr diskutiert werden.

Dieser Antrag soll zudem untersuchen, inwieweit in Deutschland die Möglichkeit besteht, die Halterhaftung bzw. die Halterkostenhaftung für mehr Sicherheit auf den Straßen einführen zu können. Im europäischen Ausland wird die Halterhaftung bereits in mehreren Ländern praktiziert. So wird die Rechtspraxis beispielsweise in Österreich, Frankreich und den Niederlanden dauerhaft angewendet.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 11. März 2022 Nr. VM4-0141.5-14/77 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *ob die kürzlich eingerichtete und erweiterte Zone der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schwarzwaldhochstraße (B500) hinter Geroldsau (Malschbach) auf 50 km/h eine temporäre Maßnahme ist und wenn ja, für wie lange sie vorgesehen ist;*

Zuletzt wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 50 km/h zwischen Wolfsbrunnen (Station 7+500.00) und Schwanenwasen (Station 3+500.00) angeordnet. Hierbei handelt es sich nicht um temporäre Maßnahmen. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten dauerhaft.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. *wie die bisherigen Erfahrungswerte in Bezug auf die Geschwindigkeitsbegrenzung mit 50 km/h unter anderem in Bezug auf Lärmentwicklung, Unfallzahlen, Geschwindigkeitsüberschreitungen und sonstige Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung sind;*
3. *ob im Zeitraum der veranlassten Geschwindigkeitsbegrenzung auch flankierende polizeiliche Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen durchgeführt wurden und wenn ja, in welchem Umfang;*

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist eine von mehreren Maßnahmen zur Unfallreduzierung, sodass diese im Verbund mit den anderen Maßnahmen bewertet werden muss. So fanden neben der verschärften Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h unter anderem Parkplatzsperrungen sowie intensive polizeiliche Kontrolltätigkeiten statt.

In der Motorradsaison 2021 (1. März bis 30. September) wurden durch das regionale Polizeipräsidium Offenburg auf dem angefragten Streckenabschnitt insgesamt 64 Kontrollaktionen durchgeführt. Hiervon wurden 30 Kontrollen seit der Absenkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h durchgeführt. Es konnten zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Anzeige gebracht werden.

Im Rahmen der anschließenden Anhaltekontrollen konnten weitere Verstöße, insbesondere gegen die Straßenverkehrszulassungsordnung, festgestellt werden. Eine gesonderte statistische Erfassung der polizeilich festgestellten Verstöße auf dem angefragten Streckenabschnitt erfolgt nicht.

Im Jahr 2020 wurden auf dem vorgenannten Streckenabschnitt 18 Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Kraftrades polizeilich erfasst; im gesamten Jahr 2021 waren dies 14 entsprechende Verkehrsunfälle. Die Anzahl der Schwerverletzten reduzierte sich im Vergleichszeitraum von 14 auf sieben Kradfahrende; in beiden Jahren kam jeweils ein Kradfahrender zu Tode. Seitdem die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert wurde, ereigneten sich im verbliebenen Jahr 2021 lediglich drei Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Kraftrades.

Im Ergebnis wird das vorgenannte Maßnahmenbündel daher als erfolgreich bewertet.

Auch hinsichtlich der Lärmentwicklung wird eine Verbesserung im Vergleich zu den Vorjahren erwartet; dies wird insbesondere von der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung abhängen.

4. *ob es weitere Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg gibt, auf denen vergleichbare Maßnahmen ergriffen wurden oder werden;*

Es wurden nach hiesigem Kenntnisstand auf Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg keine vergleichbaren Maßnahmen ergriffen und es bestehen keine entsprechenden Planungen.

5. *wie die Landesregierung das Potenzial für die Einrichtung eines Streckenradars auf der B 500 im Bereich der Geroldsauerstraße/Schwarzwaldhochstraße sieht vor dem Hintergrund der Möglichkeit, diesen Abschnitt der B500 als Streckenradar-Musterstrecke zu etablieren;*

Unter der Errichtung eines Streckenradars bzw. einer Abschnittskontrolle ist ein System zur Überwachung der Geschwindigkeit im Straßenverkehr zu verstehen, bei dem die Geschwindigkeit nicht an einem bestimmten Punkt, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke gemessen wird. Dabei wird jede Fahrzeuggeschwindigkeit streckenbezogen erfasst und nur die durchschnittliche Überschreitung verfolgt.

Der Einsatz solcher Messanlagen war rechtlich lange umstritten. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Einsatz grundsätzlich zulässig,

sofern eine geeignete Rechtsgrundlage vorhanden ist. Eine solche müsste im Polizeigesetz verankert werden und ist in Baden-Württemberg bislang nicht vorgesehen. Folglich sind die Voraussetzungen für die Errichtung eines Streckenradars aktuell nicht gegeben.

6. ob es rechtlich möglich wäre, eine 50 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung nur für Motorräder zu veranlassen und Pkw davon auszunehmen;

Die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (verkehrsrechtliche Maßnahmen) aus Gründen des Lärmschutzes setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm erfolgt die Beurteilung der Lärmsituation anhand jahresbezogener Mittelungspegel. Lärmspitzen durch Motorräder werden so nicht erfasst und werden daher bisher nicht als Begründung für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitlich beschränkte Verkehrsverbote z. B. an Sonn- und Feiertagen herangezogen. Eine bereichsweise und zeitliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Motorräder kann in besonderen Einzelfällen dann in Frage kommen, wenn der Motorradverkehr im Vergleich zum Gesamtverkehr in atypischer Weise hervortritt. Eine Atypik in diesem Sinne kann beispielsweise vorliegen, wenn in einem abgegrenzten Zeitraum (z. B. an bestimmten Wochentagen im Sommerhalbjahr) die Anzahl der vorbeifahrenden Motorräder bei über 50 Prozent des Verkehrsaufkommens liegt.

7. wie das Land die an die Schwarzwaldhochstraße anliegenden Kommunen beim Schutz der Anwohner, Besucher und Touristen vor dem überbordenden Verkehrslärm (erzeugt durch Motorräder und Sportwagen) und den gefährlichen Motorradrennen unterstützt;

Motorradlärm und der durch Sportwagen erzeugte Lärm ist an vielen landschaftlich reizvollen und kurvigen Strecken vor allem an Wochenenden und Feiertagen ein Problem. Ziel des Ministeriums für Verkehr ist daher, dass die rechtlichen Möglichkeiten, die das Land und die Kommunen zur Verbesserung der Lärmsituation haben, auch ausgeschöpft werden. Leider sind diese Möglichkeiten durch Bundesrecht und Europarecht sehr begrenzt. Die Landesregierung hat daher gemeinsam mit der Bürgermeisterin aus Sasbachwalden, Sonja Schuchter, im Juli 2019 die Initiative Motorradlärm gestartet, die unter Federführung des Verkehrsministeriums einen gemeinsamen Forderungskatalog zur Reduzierung von Motorradlärm erarbeitet hat. Im Kern zielen die Forderungen darauf, dass Motorräder leiser werden, sie leiser gefahren werden und eine rücksichtslose Fahrweise deutliche Konsequenzen hat. Gefordert wird u. a., dass die ungenügenden Regelungen bei der Fahrzeugzulassung angepasst werden, und dass Hersteller Motorräder auf den Markt bringen, die in allen realen Fahrbedingungen leise sind und nicht nur im Prüfmodus während des Typpengehmigungsverfahrens. Zudem wurde der Bund aufgefordert, die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, dass Raser einer Strafe nicht entgehen können. Im März 2020 brachte Nordrhein-Westfalen einen Antrag zum Motorradlärm in den Bundesrat ein. Das Ministerium für Verkehr hat diesen Antrag um den Forderungskatalog der Initiative ergänzt. Der Bundesrat hat dem mit großer Mehrheit zugestimmt und unterstützt die Forderungen der Initiative und des Landes Baden-Württemberg. Es ist nun Aufgabe der Bundesregierung die Forderungen aufzugreifen und die erforderlichen Änderungen auf den Weg zu bringen.

Auf Initiative des Verkehrsministeriums wurden Motorradlärm-Displays als präventive Maßnahmen entwickelt und deren Wirksamkeit in Modellversuchen untersucht. Die Displayanzeigen weisen die Fahrer*innen auf eine nicht angemessene Fahrweise hin, wenn diese zu schnell oder zu laut unterwegs sind. Die in den Modellversuchen untersuchte Wirksamkeit hat eine Absenkung der Lärmwerte im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen. Für Städte, Gemeinden und Landkreise besteht die Möglichkeit die Displays zu erwerben und an besonders belasteten Strecken aufzustellen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr wurde zudem ein Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald entwickelt. Ziel des Konzeptes ist die Förderung von nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität sowie des öffentlichen Personennahverkehrs. Darin werden sowohl die Bedürfnisse der Bevölkerung als auch der Besucher/-innen berücksichtigt. Zahlreiche Maßnahmen des Verkehrskonzeptes werden bereits von den Kommunen der Nationalparkregion in die Umsetzung gebracht und teilweise vom Land unterstützt.

8. ob die Landesregierung eine Einführung des Tiroler Modells für möglich hält, bei dem nur besonders laute Motorräder mit einem Standgeräusch von über 95 dB(A) von der Nutzung der Schwarzwaldhochstraße ausgeschlossen würden, um den für Anwohner, Besucher und Touristen stark belastenden Motorradlärm zu reduzieren und gleichzeitig die rücksichtsvoll fahrenden Biker nicht mit in Sippenhaft zu nehmen;

Das Vorgehen in Tirol zielt auf Verkehrsverbote für Motorräder mit lautem Standgeräusch ab. Grundsätzlich ist das Vorgehen nach dem Tiroler Modell geeignet, besonders laute Motorräder zu adressieren. Eine Umsetzung des Tiroler Vorgehens ist in Deutschland bisher nicht möglich, da verkehrsrechtliche Maßnahmen gegen bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen nur erlaubt sind, wenn hierfür ausdrückliche Rechtsgrundlagen bestehen. Derzeit gibt es keine rechtliche Grundlage.

9. welche Möglichkeiten es gibt, um gefährliche Überholmanöver insbesondere von Motorradfahrern, aber auch von Pkw-Fahrzeugführern, zu verhindern;

Eine wirksame Möglichkeit um Überholvorgänge zu verhindern ist ein Überholverbot. Hier kommt eine Anordnung mittels Verkehrszeichen 276 oder 295 in Betracht. Diese Überholverbote können durch die Polizei überwacht und mittels Verwarnung bzw. Bußgeld geahndet werden.

10. wie der aktuelle Sachstand in Bezug auf die bundesweite Einführung einer Halterhaftung und/oder Halterkostenhaftung ist.

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat am 26. März 2020 einen Beschluss gefasst mit dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, mögliche Alternativen zur Einführung einer „Halterhaftung“ bei Verstößen im fließenden Verkehr zu prüfen und das erforderliche Gesetzgebungsverfahren noch 2020 einzuleiten. Schwerpunkt hierbei sollte dabei die Prüfung einer möglichen Erweiterung der Halterkostenhaftung nach § 25a StVG auf den fließenden Verkehr und die Einführung einer bußgeldbewehrten Auskunftspflicht sein.

Im Nachgang des VMK-Beschlusses hat diese Thematik Eingang in die Beratungen der Fachausschüsse aus Bund und Ländern gefunden. Die in Aussicht gestellte fachliche und rechtliche Bewertung durch das damals zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde den Fachgremien der Länder erst im Oktober 2021 zur Verfügung gestellt. Das Bundesministerium bewertet darin die Einführung einer sog. „echten Halterhaftung“ unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten als kritisch.

Für eine abschließende Bewertung einer Ausweitung der Halterkostenhaftung gemäß § 25a StVG auf den fließenden Verkehr hält das Bundesministerium zunächst eine ergänzende Untersuchung für erforderlich, um die Ermittlungssituation bei Verstößen im fließenden Verkehr, speziell auch im Falle von Verstößen durch motorradfahrende Personen, zu überprüfen. Eine Erhebung müsse auch die aktuellen Daten zu Einstellungen bei Verstößen im ruhenden Verkehr einschließen, um die Ermittlungssituation zum fließenden Verkehr vergleichen zu können. Erst daran anknüpfend könne dann die Möglichkeit einer Ausweitung der Halterkostenhaftung neu geprüft werden.

Konkrete rechtliche Änderungsvorhaben seitens des Bundes sind der Landesregierung aktuell nicht bekannt. Die Fragestellung wird jedoch Gegenstand weiterer Beratungen zwischen Bund und Ländern sein.

Hermann
Minister für Verkehr