

18.11.05**Vk - Fz - In - U****Verordnung****des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit
und
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**A. Problem und Ziel**

Mit Einführung der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge durch das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) zum 01.01.2005 hat der Schwerlastverkehr mit Fahrzeugen über 12 t zulässiger Gesamtmasse nach Hinweisen von Bund und Ländern auf Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen auf bestimmten Strecken oder Streckenabschnitten zugenommen. Es handelt sich dabei um schwere Nutzfahrzeuge, welche vorher erkennbar die Autobahn benutzt haben und nun auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen.

Die Wohnbevölkerung, insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen, werden durch den um den Ausweichverkehr erhöhten Verkehr unnötig mit zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen belastet. Zudem steigt die von den Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen zu bewältigende Verkehrsbelastung und damit auch die Verkehrsdichte zum Teil stark an und hat ungünstige Auswirkungen auf Verkehrsablauf und Verkehrsverhalten. Da verkehrsbeschränkende oder -verbotende Anordnungen auf der Grundlage des geltenden Straßenverkehrsrechts auf Grund der für die Einschränkung des Gemeingebrauchs an Straßen gebotenen hohen Eingriffsschwellen nicht in allen Fällen möglich sind, ist ein wirksamer Schutz der Wohnbevölkerung derzeit nicht gewährleistet.

B. Lösung

Es ist daher sachgerecht, das bisherige Instrumentarium der Straßenverkehrsbehörden zu ergänzen, um diese seit dem 01.01.2005 bestehende Situation durch verkehrsrechtliche Anordnungen zu entschärfen.

Zu diesem Zweck wird in § 45 Abs. 9 ein neuer Satz 3 eingefügt, der die Verkehrsbehörden ermächtigt, Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs anordnen zu können, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.

Ausgenommen von den entsprechenden Verkehrsverboten sind Beförderungen im Rahmen des regionalen Wirtschaftsverkehrs, für den in § 41 Abs. 2 Nr. 6 Straßenverkehrs-Ordnung eine Definition eingestellt wird.

Schließlich werden in dieser Vorschrift die Voraussetzungen für eine dementsprechende Beschilderung der verkehrsbeschränkenden Anordnungen für mautpflichtige Fahrzeuge getroffen.

C. Alternativen

Keine. Ohne Änderung der Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung würden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gegen mautbedingte Verlagerungsverkehre in vielen Fällen nicht ergriffen werden können, da die ansonsten vorgesehenen Eingriffsschwellen in § 45 Absatz 9 nicht überschritten würden.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand.

Für die Haushalte des Bundes und der Länder entstehen ggf. Kosten durch die Aufstellung von Verkehrszeichen, die im Rahmen der Straßenbaulast zu bewältigen sind. Da derzeit noch nicht absehbar ist, in wie vielen Fällen verkehrsrechtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen auf der Grundlage der Neuregelung erfolgen werden, sind die Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Diese werden jedoch aus den Haushaltstiteln für Straßenbau des jeweiligen Straßenbaulasträgers bestritten, ohne dass diese Titel hierfür erhöht werden müssten.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Die Änderungsverordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

E. Sonstige Kosten

Für die verladende und transportieren Wirtschaft ist im Durchgangsverkehr durch die Sperrung bestimmter Straßen mit zusätzlichen Kosten durch das Verbleiben auf der Autobahn bzw. durch einen längeren Fahrweg auf der Autobahn zu rechnen, da für diese Strecken Maut zu entrichten ist. Da derzeit nicht absehbar ist, wie viele Strecken oder Streckenabschnitte wegen der Problematik von Mautausweichverkehren tatsächlich mit Verkehrsverboten belegt werden, sind auch diese Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Geringfügige, nicht quantifizierbare Einzelpreisänderungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

18.11.05

Vk - Fz - In - U

Verordnung
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit
und
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 18. November 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu erlassende

15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank-Walter Steinmeier

15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

vom2005

Es verordnen

- auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und
- auf Grund des § 6 Abs.1 Nr.3 Buchstabe d in Verbindung mit Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971, I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. August 2005 (BGBl. I S. 2418), wird wie folgt geändert:

1. § 41 Abs. 2 Nr. 6 wird wie folgt geändert:

a) In dem einleitenden Teil wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Soweit Verkehrsverbote für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t nur für den Durchgangsverkehr gelten, ist diese Beschränkung durch das Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ zu dem Zeichen 253 mit dem Zusatzzeichen „12 t“ angezeigt.“

Nach dem das Zusatzzeichen „Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz“ betreffenden Satz, werden folgende Sätze eingefügt:

“Die Kombination der Zusatzzeichen



beschränkt das Verkehrsverbot auf den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t. Durchgangsverkehr liegt nicht vor, soweit die jeweilige Fahrt

a) dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen,

b) dem Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeortes des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt), dient; dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebietes liegt, zu dem Gebiet, oder

c) mit in § 1 Abs. 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge bezeichneten Fahrzeugen durchgeführt wird.

Ausgenommen von dem Verkehrsverbot ist eine Fahrt, die auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken (Zeichen 421, 442, 454 bis 459 oder Zeichen 460 und 466) durchgeführt wird, um besonderen Verkehrslagen Rechnung zu tragen.“

2. In § 45 Abs. 9 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

“Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.“

Artikel 2

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin,

Der Bundesminister für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung:

A. Allgemeines

a) Wesentlicher Regelungsinhalt

Mit Einführung der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge durch das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 01.01.2005 hat der Schwerlastverkehr mit Fahrzeugen über 12 t zulässiger Gesamtmasse nach Hinweisen von Bund und Ländern auf Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen auf bestimmten Strecken oder Streckenabschnitten zugenommen. Es handelt sich dabei um schwere Nutzfahrzeuge, welche vorher erkennbar die Autobahn benutzt haben und nun auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen.

Die nach § 1 Abs. 4 ABMG mögliche Bemautung von Ausweichstrecken reicht als Instrument zur Bewältigung des Problems nicht aus. Diese Regelung gilt nur für Bundesstraßen, nicht aber für das nachgeordnete Straßennetz. Bei Bemautung der Ausweichstrecken sind daher weitere Ausweichverkehre auf dieses nachgeordnete Straßennetz zu befürchten. Ferner würde durch eine Bemautung auch der regionale Wirtschaftsverkehr mit zusätzlichen Kosten belastet; Wettbewerbsverzerrungen würden damit ausgelöst.

Die Anlieger, insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen, werden durch den um den Ausweichverkehr erhöhten Verkehr jedoch sofort und unnötig mit zusätzlichen Lärm- und Abgasimmissionen belastet. Zudem steigt die von den Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen zu bewältigende Verkehrsbelastung und damit auch die Verkehrsdichte zum Teil stark an und hat ungünstige Auswirkungen auf Verkehrsablauf und Verkehrsverhalten .

Es ist daher sachgerecht, das bisherige Instrumentarium der Straßenverkehrsbehörde zu ergänzen, um diese seit dem 01.01.2005 bestehende Situation hinreichend durch verkehrsrechtliche Anordnungen zu entschärfen.

Es muss daher Ziel sein, den überörtlichen Durchgangsverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse aus Gründen der Ordnung des Verkehrs - insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung an Ortsdurchfahrten – und zur Verbesserung

des Verkehrsablaufs und des Verkehrsverhaltens im nachgeordneten Straßennetz - zumindest an herausragenden Stellen nicht ausweichen zu lassen. Wenn nötig, ist dieser Verkehr vom nachgeordneten Straßennetz, z. B. vor „sensiblen“ Ortsdurchfahrten, wieder auf die Autobahn zu leiten. Nur auf diese Weise können die Belastungen, denen die Straßenanlieger ausgesetzt sind, sowie die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und das Verkehrsverhalten auf diesen Straßen verringert werden. Auch die Eingriffe in das Wirtschaftsleben sind unter Abwägung der Interessen der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe zumutbar. Die Regionaltransporte, die schon bisher nicht auf die Autobahn ausweichen mussten, werden nicht belastet, da sie von der Regelung ausgenommen sind.

Gemeinschaftsrecht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr wird allein durch den Umstand, dass an herausragenden Stellen der Warentransport im überörtlichen Durchgangsverkehr, gleich ob mit nationalem und internationalem Ausgangs- oder Zielpunkt, auf den Autobahnen belassen bzw. dorthin geleitet wird, nicht über Gebühr eingeschränkt. Sichergestellt wird dies insbesondere dadurch, dass – wie bei jeder anderen Verkehrszeichenregelung auch – stets eine Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörden notwendig ist und insbesondere im Rahmen der Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörden die schutzwürdigen Interessen der Wohnbevölkerung mit den verkehrlichen Erfordernissen, insbesondere auch der verkehrlichen Bedeutung der Straße, im Einzelfall gegeneinander abzuwägen sind.

b) Kosten

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand,

Für die Haushalte des Bundes und der Länder entstehen ggf. Kosten durch die Aufstellung von Verkehrszeichen, die im Rahmen der Straßenbaulast zu bewältigen sind. Da derzeit noch nicht absehbar ist, in wie vielen Fällen verkehrsrechtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen auf der Grundlage der Neuregelung erfolgen werden, sind die Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Sie werden jedoch aus Mitteln der jeweiligen Haushaltstitel für den Straßenbau des jeweiligen Straßenbaulastträgers erbracht, ohne dass diese hierfür erhöht werden müssen.

3. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Die Änderungsverordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

Für die verladende und transportierende Wirtschaft ist im Durchgangsverkehr durch die Sperrung bestimmter Straßen mit zusätzlichen Kosten durch das Verbleiben auf der Autobahn bzw. durch einen längeren Fahrweg auf der Autobahn zu rechnen, da für diese Strecken Maut zu entrichten ist. Da derzeit nicht absehbar ist, wie viele Strecken oder Streckenabschnitte wegen der Problematik von Mautausweichverkehren tatsächlich mit Verkehrsverboten belegt werden, sind auch diese Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Geringfügige kosteninduzierte Änderungen von Einzelpreisen lassen sich nicht gänzlich ausschließen. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten. Messbare mittelbare Preiseffekte, die über die öffentlichen Haushalte transmittiert werden, können ausgeschlossen werden.

c) Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Festigung tradierter Rollen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

a) Zu Artikel 1

aa) Zu Artikel Nr. 1 (§ 41 Abs. 2 Nr. 6)

Zunächst wird klargestellt, dass im Sinne einer einheitlichen und allgemein bestimmten Regelung als Maßnahme zur Vermeidung des Mautausweichverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse nur ein Verkehrsverbot mit Zeichen 253 mit dem Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ sowie dem Zusatzzeichen „12 t“ angezeigt werden darf.

Das Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ ermöglicht es zum Einen, den überörtlichen Durchgangsverkehr mit Lkw am vorzeitigen Verlassen der Autobahn zu hindern und damit auf der

Autobahn zu belassen; derartige Zeichen können dazu an ausgewählten Autobahnanschlussstellen aufgestellt werden. Zum Anderen wird es ermöglicht, den überörtlichen Durchgangsverkehr im nachgeordneten Straßennetz vor ausgewählten „sensiblen“ Ausweichstrecken wieder auf die Autobahn zu leiten; dies kommt im Zuge herausragender Ausweichstrecken an geeigneten Stellen, z.B. vor Ortsdurchfahrten, in Betracht. Im Übrigen ist bei der Verwendung dieser Schilderkombination im nachgeordneten Straßennetz zwingend eine geeignete Wegweisung bis zur nächstgelegenen geeigneten Autobahnanschlussstelle erforderlich.

Die Widmung der Bundesstraße, Landes- und Kreisstraßen für den Durchgangsverkehr bleibt weiterhin unangetastet. An dem grundsätzlichen Gemeingebrauch am Straßenraum ändert sich nichts. Dies wird insbesondere durch die Definition des Durchgangsverkehrs sichergestellt. So werden insbesondere Verkehre, die auf die Nutzung des Straßenraums aufgrund der notwendigen Erschließungsfunktion der Straße angewiesen sind, und Lieferverkehre nicht als Durchgangsverkehr im Sinne der Vorschrift bezeichnet.

Eine weitere Ausnahme zur Sicherstellung des Gemeingebrauchs nimmt den regionalen Wirtschaftsverkehr vom Geltungsbereich aus. Da Durchgangsverkehr im Sinne der Vorschrift nicht vorliegt, wenn gewerblicher Güterkraftverkehr in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km vom ersten Beladeort der Fahrt des Fahrzeuges betrieben wird, bleibt insbesondere der ungehinderte Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden bzw. benachbarten Landkreisen unberührt. Dies gilt auch für Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Beförderungen des Güterkraftverkehrs nach § 1 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes durchgeführt werden.

Freigestellt von den Verboten bleiben ferner alle Fahrzeuge, die gemäß § 1 Abs. 2 ABMG nicht der Mautpflicht unterliegen sowie Fahrten, die auf verkehrsrechtlich ausgewiesenen Umleitungsstraßen durchgeführt werden.

bb) Artikel 1 Nr. 2 (§ 45)

Da das nach geltendem Recht zur Verfügung stehende verkehrsrechtliche Instrumentarium zur wirksamen Eindämmung von Mautausweichverkehren in einigen Fällen nicht ausreicht, ist es geboten, in § 45 Abs. 9 eine speziell für Mautausweichverkehre definierte abgesenkte Eingriffschwelle einzufügen, die den Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende oder

– verbotende Maßnahmen bereits dann erlauben, wenn dadurch die erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung von Maut nach dem Autobahnmautgesetz hervorgerufen sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Aufgrund der Formulierung ist sichergestellt, dass die Wohnbevölkerung erheblichen Belästigungen ausgesetzt sein muss, die auf Mautausweichverkehre zurückzuführen sind. An den hohen Eingriffsschwellen des § 45 Abs. 9 StVO für die anderen in Absatz 1 genannten Fallgruppen wird festgehalten.

Der Vorteil für die Straßenverkehrsbehörde besteht insbesondere darin, dass der mit einer solchen Anordnung verbundene Verwaltungsaufwand im Vergleich zu den sonst in Betracht zu ziehenden Befugnisnorm der StVO geringer ist. So wird z.B. keine Lärmberechnung oder keine Abgasmessung vorausgesetzt. Selbstverständlich ist aber, dass vor Anordnung verkehrsbeschränkender oder – verbotender Maßnahmen vorher auf der Ausweichstrecke insbesondere die Verkehrsbelastung und die Verkehrsstrukturen erhoben werden und auf dieser Grundlage die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Anlieger abgeschätzt, der Verkehrsablauf und das Verkehrsverhalten betrachtet sowie die wirtschaftlichen Belange abgeklärt werden.

b) Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.