

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Birgit Homburger, Hans-Michael Goldmann, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/3378 –**

„Schilderwald“ auf Deutschlands Straßen

Vorbemerkung der Fragesteller

In Deutschland gibt es mehr als 500 verschiedene Verkehrszeichen. Bundesweit ist die Anzahl der Verkehrsschilder auf rund 20 Millionen angewachsen. Dazu kommen nochmals rund 4 Millionen so genannte Wegweiser. Der Bundesrechnungshof hat bereits 1999 die Bundesregierung aufgefordert, eine alsbaldige Verringerung der Zahl der Verkehrsschilder an Bundesfernstraßen zu bewirken. Das Problem des „Schilderwaldes“ existiert gleichermaßen auf Landes- und Kommunalstraßen.

In der 14. Wahlperiode hat die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zum Thema „Schilderwald“ mitgeteilt, es bestehe das Ziel, im Jahr 2002 einen Referentenentwurf zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen, bessere Beschilderung“ vorzulegen (Bundestagsdrucksache 14/7191). Bisher wurde ein solcher Referentenentwurf jedoch nicht vorgelegt.

Die Fraktion der FDP fordert und unterstützt den Abbau des „Schilderwaldes“ in Deutschland.

1. Wann legt die Bundesregierung die im Jahr 2001 angekündigte Neufassung des StVO und der Verwaltungsvorschriften zur StVO vor?

Die Arbeiten an der Neufassung der §§ 39 ff. Straßenverkehrsordnung (StVO) nebst der diese Vorschriften begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) mit dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ dauern noch an. Eine vom Bund-Länder-Fachausschuss für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) eingesetzte Arbeitsgruppe hat die genannten Bestimmungen vollständig darauf überprüft, ob sie für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden eine ausreichende Hilfestellung bieten, bei der Anordnung von Verkehrszeichen nach dem Grundsatz „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ zu verfahren. Das anfängliche Ziel, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe

bereits im Jahre 2002 in einer StVO-Novelle umzusetzen, konnte nicht erreicht werden. Die Arbeiten sind außerordentlich komplex und wegen der vielfältigen Bezüge zum internationalen Recht und zu nationalen politischen Zielen wie der verstärkten Förderung des Radverkehrs sehr aufwändig. Die Arbeitsgruppe hat ihre Tätigkeit unter Beteiligung verkehrsrechtlich engagierter Organisationen inzwischen abgeschlossen und die Ergebnisse nach eingehender Beratung im BLFA-StVO Anfang dieses Jahres dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) vorgelegt. Dieses strebt an, im Laufe des Jahres 2005 einen Arbeitsentwurf zur Änderung der StVO und der VwV-StVO fertig zu stellen.

2. Hat die Bundesregierung die im Februar 2001 angekündigte Arbeitsgruppe eingesetzt, die mit Bürgerbeteiligung die StVO überarbeiten und schwierige Sachverhalte in eine bürgernahe und verständliche Sprache bringen sollte?

Um zunächst einen umfassenden Überblick über das Verbesserungspotenzial hinsichtlich des ersten Teils der StVO zu erlangen, ist das BMVBW an zahlreiche Verbände und Organisationen herangetreten, die zu den jeweiligen Regelungsbereichen eine besondere fachliche Nähe oder Betroffenheit haben. Auf der Grundlage der zwischenzeitlich ausgewerteten Stellungnahmen der Verbände und Organisationen wurde ein erster Arbeitsentwurf erstellt, der eine Neustrukturierung der §§ 1 bis 38 StVO enthält. Dieser wird zunächst mit den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder im BLFA-StVO diskutiert werden. Auf diesem Wege können die Fachkenntnisse und praktischen Erfahrungen der Mitglieder des BLFA-StVO in den Entwurf einfließen und diesen verfestigen, bevor eine Bürgerbeteiligung in geeigneter Form stattfindet.

3. In welchem Überarbeitungsstand befindet sich die Überarbeitung der § 39 ff. StVO – die Verkehrszeichen und -einrichtungen betreffen –, die vorrangig dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ dienen sollte, und ebenfalls von der Bundesregierung im Februar 2001 angekündigt wurde?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aktuell in Kontakt mit der Konferenz der Verkehrsminister der Länder, der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz oder dem Bund-Länderfachausschuss für die Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel, einschlägige Vorschriften der StVO und der Verwaltungsvorschriften zur StVO auf die Möglichkeit der Verringerung der Anzahl von Verkehrszeichen zu überprüfen?

Wenn ja, wie ist dort der Arbeitsstand?

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt wurde, hat der BLFA-StVO die Ergebnisse der dort genannten Arbeitsgruppe eingehend beraten. Nach Fertigstellung des Arbeitsentwurfs zur Änderung der StVO und der VwV-StVO wird der BLFA-StVO erneut befasst werden. Anschließend erfolgt die Beteiligung der Länder im Rahmen der förmlichen Anhörung des Referentenentwurfs.

5. Welche sonstigen Schritte hat die Bundesregierung seit Beginn dieser Legislaturperiode unternommen, damit sich Bund und Länder gemeinsam dem Ziel verschreiben, den „Schilderwald“ in Deutschland zu lichten?

Neben der von Bund und Ländern gemeinsam angestrebten Novellierung der StVO und der VwV-StVO bedarf es aus Sicht der Bundesregierung zunächst keiner weiteren Schritte, um eine bessere Straßenbeschilderung mit weniger Verkehrszeichen zu erreichen.

6. Wie viele Verkehrszeichen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aufgestellt, unterteilt in Bundesstraßen, Landesstraßen und Kommunalstraßen?

Die Befugnis, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzuordnen, liegt nach der im Grundgesetz festgelegten Zuständigkeitsverteilung bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder, welche die StVO als eigene Angelegenheit ausführen. Dem BMVBW liegen keine Angaben über den Bestand der in Deutschland aufgestellten Verkehrszeichen vor.

7. Wie viele Bundesmittel werden jährlich für die Aufstellung von Verkehrszeichen an Bundesfernstraßen verausgabt?

Welche Kosten verursacht durchschnittlich die Aufstellung eines einzelnen Verkehrszeichens auf einer Bundesfernstraße?

Die überwiegende Zahl der an Bundesfernstraßen befindlichen Verkehrszeichen wird im Zusammenhang mit der Durchführung von Erhaltungs-, Um- und NeuBaumaßnahmen aufgestellt. Eine gesonderte Statistik auf Bundesebene über die Art und Anzahl der im Rahmen dieser Maßnahmen benötigten Verkehrszeichen wird nicht geführt. Die verkehrstechnische Ausstattung ist Bestandteil der im Straßenbauplan namentlich benannten Baumaßnahmen. Die für die verkehrstechnische Ausstattung anfallenden Kosten sind daher im Bundeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen. Diese werden als Bestandteil der im Straßenbauplan, Kapitel 12 10 enthaltenen Baumaßnahmen bei den entsprechenden Haushaltstiteln gebucht. Darüber hinaus werden Verkehrszeichen auch als Ergebnis der in den Ländern durchgeführten Verkehrsschauen angeordnet und aufgestellt. Die hierbei entstehenden Kosten werden bei den im Straßenbauplan namentlich nicht benannten Erhaltungsmaßnahmen gebucht. Daher kann aus dem Bundeshaushalt der jährliche Mittelbedarf für die Aufstellung von Verkehrszeichen an Bundesfernstraßen nicht abgeleitet werden.

Die Lieferung und Montage eines Standard-Verkehrszeichens (Größe 2) einschließlich Aufstellvorrichtung und Fundament verursacht je nach Aufstellungsort Kosten in Höhe von 120 bis 150 Euro.

8. Trifft es zu, dass die Bundesrepublik Deutschland bereits vor über 20 Jahren im internationalen Übereinkommen erklärt hat, mit weniger Verkehrszeichen auszukommen und sie nur dort aufzustellen, wo dies unbedingt notwendig ist?

Wenn ja, um welche internationalen Übereinkommen handelt es sich dabei?

Das Internationale Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vom 8. November 1968 (BGBl. II 1977 S. 893 ff.), bei welchem Deutschland Vertragspartei ist, sieht in Artikel 3 Abs. 4 vor, dass Vertragsparteien nicht verpflichtet sind, alle in dem Übereinkommen festgelegten Zeichen und Markierungen anzunehmen. Im Gegenteil, die Vertragsparteien sollen die Zahl der von ihnen

angenommenen Zeichen und Markierungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränken. Ausführungen über die Anordnungspraxis enthält das Internationale Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (BGBl. II 1977 S. 811 ff.), bei welchem Deutschland ebenfalls Vertragspartei ist. Gemäß Artikel 4 Buchstabe b verpflichten sich die Vertragsparteien, die Zahl der Arten der Verkehrszeichen zu beschränken und diese nur an den Stellen anzubringen, wo sie als nützlich angesehen werden. Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 sind diese Grundsätze durch Ergänzung der §§ 39 und 45 StVO auch im nationalen Recht verankert worden.

9. Wie viele Verkehrsschilder könnten nach Auffassung der Bundesregierung ohne negative Folgen für die Verkehrssicherheit entfernt werden?

Die Projektgruppe „Weniger Verkehrszeichen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommt in ihrem Schlussbericht zum Modellversuch „Weniger Verkehrszeichen“ im Jahre 1992 auf Grund von Schätzungen zu dem Ergebnis, dass etwa 20 % der Verkehrszeichen überflüssig sind und bei systematischem Vorgehen ohne Beeinträchtigung von Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf entfernt werden könnten.

10. Hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode innerstädtische Modellversuche zur Reduzierung von Verkehrszeichen in irgendeiner Form unterstützt oder begleitet?

Wenn ja, in welchen Städten war dies der Fall; wenn nein, warum nicht?

Innerstädtische Modellversuche zur Reduzierung von Verkehrszeichen sind in der gegenwärtigen Legislaturperiode von der Bundesregierung nicht unterstützt oder begleitet worden. Im Jahre 1992 wurde der Bericht der Projektgruppe „Weniger Verkehrszeichen“ der BASt über den von ihr begleiteten Modellversuch in drei deutschen Städten veröffentlicht, in dem aber auch Maßnahmen weiterer Städte aufgegriffen und kommentiert wurden. Aus den Ergebnissen wurden Empfehlungen abgeleitet, die vom BLFA-StVO aufgegriffen und im Jahre 1997 zum Teil in die StVO übernommen wurden. Weiterführende Modellversuche werden derzeit nicht für zielführend gehalten.

11. Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung die wesentlichen Ursachen dafür, dass es bisher nicht gelungen ist, den „Schilderwald“ zu reduzieren?

Die Bemühungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden werden nach dem o. g. Schlussbericht der Projektgruppe „Weniger Verkehrszeichen“ im Wesentlichen durch mangelnde personelle Ausstattung, durch neue komplexere Regelungen, auch auf Grund von Vorgaben der Rechtsprechung zur Herstellung der Rechtssicherheit sowie durch öffentlichen Druck zur Aufstellung neuer Schilder, vor allem in der Wegweisung, erheblich erschwert. Häufig scheitern konkrete Versuche der örtlichen Verkehrsbehörden, Verkehrszeichen zu beseitigen, auch am Widerstand einzelner Interessengruppen aus der Bevölkerung und der politisch Handelnden vor Ort, da immer noch vielerorts die Meinung vorherrscht, dass ein Verkehrszeichen grundsätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.

12. Existieren nach Auffassung der Bundesregierung hinreichende Anreize für Straßenverkehrsbehörden, sich für eine sparsame Beschilderung einzusetzen?

Um der mit einer übermäßigen Beschilderung verbundenen allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer sowie Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften entgegenzuwirken, sind die §§ 39 und 45 StVO im Jahre 1997 ergänzt worden. Nach § 45 Abs. 9 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden verpflichtet, bei der Anordnung von Verkehrszeichen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob eine Verkehrszeichenregelung deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

13. Hält die Bundesregierung „Verkehrsschauen“ für ein probates Mittel gegen die Schilderflut?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung um solche „Verkehrsschauen“ zu fördern?

Die Bundesregierung hält Verkehrsschauen für eine sinnvolle Einrichtung. Allerdings ist vorrangiges Ziel von Verkehrsschauen sicherzustellen, dass ein reibungsloser Ablauf des Verkehrs gewährleistet wird. Für Verkehrsschauen, die der Beurteilung der Funktionstüchtigkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dienen und alle zwei Jahre durchgeführt werden müssen, wird das BMVBW mit den Ländern einheitliche Regelungen für die Qualitätskontrollen erarbeiten. Eine Arbeitsgruppe des BLFA-StVO hat diesbezüglich erste Überlegungen angestellt. Nach Vorlage eines abgestimmten Richtlinienentwurfs wird dieser im BLFA-StVO mit dem Ziel beraten werden, die einschlägigen Vorschriften in der StVO bzw. den VwV-StVO anzupassen. Sollten sich im Zuge von Verkehrsschauen übermäßige Beschilderungen herausstellen, die der Verkehrssicherheit abträglich sind, soll dieser Zustand behoben werden.

14. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Anzahl der Verkehrszeichen dadurch zu verringern, dass verschiedene Regelungsinhalte in ein einziges Verkehrszeichen integriert werden, etwa Spielstraßenbeschilderung und Fahrverbot für LKW über 7,49 t?

Die vom BLFA-StVO eingesetzte Arbeitsgruppe hat sämtliche Möglichkeiten zur Verringerung der Zahl der im Straßenraum befindlichen Verkehrszeichen geprüft. Dabei sind die Möglichkeiten, verschiedene Regelungsgehalte in ein einziges Verkehrszeichen zu integrieren, eng begrenzt. Zum einen sind die Internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrszeichen zu beachten, die zum Teil vorgeben, mit welchem Regelungsgehalt Verkehrszeichen versehen werden dürfen. Zum anderen ist zu bedenken, dass mehrere Regelungsgehalte in einem einzigen Verkehrszeichen zu einer Überforderung der Verkehrsteilnehmer und mangelnder Akzeptanz führen können. Dies gilt vor allem dann, wenn ein bestimmter Regelungsgehalt sich nicht ohne weiteres aus dem Verkehrszeichen herleiten lässt.

