



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr ·
Franz-Josef-Röder-Straße 17 · 66119 Saarbrücken

**Abteilung D: Klimaschutz, Energie,
Verkehr und Luftfahrt**

Herrn
Benno Bubel
Rubenheimer Straße 55
66399 Mandelbachtal

Referat: D/3 – Straßenverkehr,
Straßenverkehrssicherheit
Zeichen: Az.: D/3 - 2014
Bearbeiter: Hans-Peter Schäfer
Tel.: 0681 501 – 3415
Fax: 0681 501 – 3509
E-Mail: h.schaefer@wirtschaft.saarland.de

Datum: 24. September 2014

Fachaufsichtsbeschwerde gegen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, Abteilung D Klimaschutz, Energie, Verkehr und Luftfahrt

Ihr Schreiben vom 08. Juli 2014 an Herrn Staatssekretär Barke

Sehr geehrter Herr Bubel,

für Ihr Schreiben, welches mir Herr Staatssekretär Barke zur Beantwortung zugeleitet hat, danke ich Ihnen. Ich bitte um Nachsicht, dass dieses infolge der Urlaubszeit und terminlicher Zwänge innerhalb meines Referates nicht frühzeitiger beantwortet werden konnte.

Hinsichtlich des von Ihnen vorgetragenen Vorfalles vom 01. Juli 2014 auf der L 231 sowie der von Ihnen in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragestellungen darf ich die nachfolgenden Ausführungen machen. Ich gehe dabei davon aus, dass Ihnen die durch das Referat D/5 unseres Hauses erstellte Beantwortung Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde vorliegt. Auf die darin gemachten Aussagen darf ich verweisen.

Verkehrsgefährdende Situationen erwachsen durch menschliches Fehlverhalten, welches in bestimmten Fällen auch durch die verkehrlichen Rahmenbedingungen (Straßenzustand, Witterungsverhältnisse) erhöht oder abgemildert werden kann.

Im Bewusstsein der grundsätzlichen Gefahrenmomente im Straßenverkehr und der diese bedingenden Einflussfaktoren hat der Gesetzgeber ein dichtes Regelwerk geschaffen, welches Verkehrsteilnehmern klare Verhaltensregeln auferlegt und in Teilen auch situationspezifisch ausgelegt ist.



So führt in § 3 Absatz 1 Satz 5 StVO der Gesetzgeber aus: „Auf Straßen, die so schmal sind, dass entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.“ Dies bezieht auch Fahrkonstellationen wie die von Ihnen beschriebene ein.

Dieser Formulierung des § 3 StVO können zwei wesentliche Gesichtspunkte entnommen werden:

1. Der Gesetzgeber erkennt an und bezieht in seine Regelungen ein, dass Straßen existieren, deren Querschnitte so dimensioniert sind, dass ein problemloses Passieren zweier entgegenkommender Fahrzeuge nicht immer möglich ist.
2. Der Gesetzgeber bezieht auch ein, dass derartige Straßen ein Gefährdungspotential insbesondere im Begegnungsverkehr beinhalten.

Zur Kompensation der Gefährdung auf diesen umgangssprachlich „engen Straßen“ legt er den dort fahrenden Kraftfahrzeugführern entsprechend zurückhaltende Fahrverhalten auf. Insofern ist diese Bestimmung spezifisch auf die Problematik enger Straßen abgestimmt.

Selbstverständlich lässt die StVO auch Verkehrsverbote zu, manifestiert u.a. auch in Zeichen 253 – *Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.*

Bei einer Auseinandersetzung mit dieser Frage ist zwingend § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO zu berücksichtigen, welcher bestimmt, dass „(...) insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Hierzu gehört zweifelsohne auch die Sicherheit des Straßenverkehrs im Sinne des Risikos, an diesen Stellen zu verunfallen. Der Grad der Erheblichkeit kann nicht nur am Einzelfall bemessen werden. Hierzu bedarf es objektiver Kriterien, die sich nicht zuletzt auch an dem objektiv zu betrachtenden Verkehrsunfallgeschehen bemessen. Mit Blick auf die in der jüngeren Vergangenheit im Zusammenhang mit dem Kalksteinabbau immer wieder in die Diskussion eingebrachte Gefährdungsthematik wurde gerade die L 231 hinsichtlich des Verkehrsunfallgeschehens einer besonderen Überprüfung unterzogen. Dabei konnte folgendes festgestellt werden:

In der Zeit vom 01.01.2010 bis zum 31.03.2014 ereigneten sich auf der L 231 zwischen den Ortschaften Rubenheim und Erfweiler-Ehlingen insgesamt 77 Verkehrsunfälle. Hierunter finden sich **17 Verkehrsunfälle im Begegnungsverkehr**, also der von Ihnen beschriebenen Problemgruppe. Lediglich in einem Falle war eine leichtverletzte Person zu verzeichnen, ansonsten verliefen diese Unfälle im Begegnungsverkehr mit mehrheitlich leichtem Sachschaden.

An acht Unfällen dieser Art waren ausschließlich Personenkraftwagen (Pkw) beteiligt, die restlichen neun Unfälle fanden unter Beteiligung von Lastkraftwagen (Lkw) oder Kraftomnibussen (KOM) statt.

Insgesamt waren an fünf Verkehrsunfällen Lkw und an sechs Verkehrsunfällen KOM am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Lediglich bei **zwei** Unfällen im Betrachtungszeitraum von **über vier Jahren** ergab sich eine Konstellation von Lkw und KOM.

In einem Falle handelte es sich bei beiden Unfallbeteiligten um KOM.

Das Betrachtungsjahr 2013 hat mit sechs Unfällen im Begegnungsverkehr den höchsten Stand im Betrachtungszeitraum zu verzeichnen. Allerdings waren bei drei dieser Unfälle ausschließlich Pkw beteiligt, in zwei Fällen ergab sich eine Konfrontation zwischen KOM und Pkw und nur in einem Falle kam es zu einem Unfallgeschehen, an dem ein Lkw beteiligt war.

Die 17 Verkehrsunfälle im Begegnungsverkehr verteilten sich auf einen rund drei Kilometer langen Streckenabschnitt, ohne dass hierbei örtliche Schwerpunkte zu erkennen sind. Sie verteilten sich auf einen Zeitraum von vier Jahren und drei Monaten und waren mehrheitlich der Kategorie des leichten Sachschadens zuzuordnen.

Wie diese Unfallzahlen belegen, hat der Lkw-Verkehr auf dieser Strecke keinen nachweisbaren negativen Einfluss auf das Verkehrsunfallgeschehen. Auch in der Kombination Lkw/KOM lassen sich keine Auffälligkeiten feststellen.

Dies kann durchaus als Indiz dafür gesehen werden, dass sich die die Straße befahrenden Verkehrsteilnehmer im Bewusstsein der mit dem Streckenverlauf und dem geringen Fahrbahnquerschnitt verbundenen Problematik durchaus bewusst sind und von daher ihr Fahrverhalten in überwiegenden Teilen bereits darauf abstimmen. (Dies gilt insbesondere sicherlich auch für die dort verkehrenden Busfahrer; wie der von Ihnen vorgetragene Sachverhalt ja deutlich belegt.)

Auf der Basis der Verkehrsunfallzahlen von einer erheblichen Gefährdung auszugehen, welche zwingend zu entsprechenden Verbotsmaßnahmen führen muss, halte ich rechtlich für nicht begründbar.

Unstrittig ist in dem von Ihnen geschilderten Fall ein Verhaltensverstoß des Lkw-Fahrers hinsichtlich der o.a. Regelung des § 3 StVO festzustellen, aber auch, dass dieses Verhalten durch das umsichtige, letztlich aber auch rechtlich korrekte – und eingeforderte – Verhalten des Busfahrers kompensiert werden konnte, weshalb auch kein Schaden eingetreten ist.

Natürlich wird es immer wieder Verkehrsteilnehmer geben, welche die herrschenden Verkehrsregeln nicht ausreichend beachten, wie Ihr Beispiel ebenfalls verdeutlicht. Für solche Fälle führt die Vollzugspolizei Überwachungsmaßnahmen durch, um verkehrsgefährdendes Verhalten festzustellen und dieses anschließend einer Sanktion zuzuführen. Mit dieser Zielrichtung hat die Vollzugspolizei des Saarlandes in den ersten Monaten dieses Jahres mehrfach Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen hinsichtlich der Einhaltung der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Lkw ab 3,5 Tonnen durchgeführt, jedoch ohne in diesem Bereich besondere

Auffälligkeiten festzustellen. Auch dies dürfte ein Beleg dafür sein, dass die Mehrzahl der die L 231 befahrenden Fahrzeugführer sich der Besonderheiten der Strecke bewusst ist.

Ich darf an dieser Stelle betonen, dass sich das Ministerium seiner Verantwortung für die Verkehrssicherheit in diesem Lande sehr wohl bewusst ist. Dies gilt auch für die in verkehrlichen Fragen der L 231 zuständige Straßenverkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises, die aus hiesiger Sicht, entgegen Ihrer Auffassung, ihren Aufgaben auch im Zusammenhang mit der L 231, immer ordnungsgemäß und orientiert an den rechtlichen Bestimmungen, nachgekommen ist. Sie hat dies mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dieser Strecke für Fahrzeuge über 3,5 Tonen ja auch bereits manifestiert.

Eine darüber hinausgehende gänzliche Sperrung der L 231 für den Schwerlastverkehr über 3,5 Tonnen ist aus hiesiger Sicht nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen, insbesondere der Verkehrsunfallzahlen, rechtlich haltbar nicht zu begründen. Entsprechend der bestehenden Widmung ist es auch diesem Verkehr im Rahmen des Gemeingebrauchs gestattet, die L 231 zu nutzen.

Dabei verkenne ich nicht, dass auch weiterhin Gefahrenmomente der von Ihnen beschriebenen Art auf dieser Strecke eintreten mögen, da niemals ausgeschlossen werden kann, dass menschliches Fehlverhalten gezeigt wird und dadurch Gefährdungen oder gar Verkehrsunfälle entstehen. Diese Gefahren auslösenden Momente gelten jedoch für alle Fahrzeugarten und können im Begegnungsverkehr in allen erdenklichen Kombinationen auftreten. Eine von Ihnen beschriebene Konstellation kann auch zwischen KOM und auch zwischen KOM und Pkw entstehen. Wollte man all diese Gefahrenmomente ausschließen, so hieße dies, die L 231 für jeglichen Verkehr zu sperren. Dies kann letztlich aber nicht die Konsequenz sein.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



Hans-Peter Schäfer