

## **Antrag**

**der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Verkehrsschilder reduzieren – Verkehrssicherheit bewahren**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

In Deutschland gibt es circa 600 Verkehrszeichen. Diese sind in Gefahrenzeichen, Richtzeichen, Zusatzzeichen, Vorschriftzeichen und Verkehrseinrichtungen unterteilt. Nach Schätzungen des ADAC sind deutschlandweit über 20 Millionen Schilder aufgestellt.

Während der Bund u. a. durch den Erlass des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von der gesetzgeberischen Kompetenz Gebrauch gemacht hat, Regelungen für den Bereich des Straßenverkehrs zu schaffen, sind die Länder nach den Artikeln 83, 84 des Grundgesetzes für die Ausführung der Bestimmungen zuständig.

Vor allem in vielen Städten ist die Dichte der Verkehrsschilder inzwischen unüberschaubar hoch. In manchen Großstädten ist die Anzahl der Schilder bereits ohne die weißgrundigen Zusatzschilder ungefähr so groß wie die Einwohnerzahl. Der Bundesgerichtshof hat im Hinblick auf die Anbringung eines Verkehrsschildes bereits 1985 geurteilt: „Verkehrszeichen und -einrichtungen sind so zu gestalten, dass sie für einen mit den Verkehrsvorschriften vertrauten, durchschnittlich aufmerksamen Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sind.“ Danach müssen Schilder „für den mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit fahrenden Kraftfahrer (...) auch bei schneller Fahrt durch einen raschen und beiläufigen Blick deutlich werden.“ An vielen Stellen, insbesondere an städtischen Kreuzungen und Einmündungen, ist dies heute zwar nicht aufgrund der Anbringung des einzelnen Schildes, aber wegen der Vielzahl der an einer Stelle aufgestellten Verkehrsschilder kaum mehr möglich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Rahmen der beabsichtigten Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung auf eine Streichung der Zeichen 113, 115, 116, 144 zu verzichten;
2. bei den jetzt vorgesehenen Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung und in Zukunft das Hauptaugenmerk auf die Frage zu legen, wie besonders innerorts langfristig Schilder abgebaut werden können;
3. die Bundesanstalt für Straßenwesen mit einem Forschungsvorhaben zu beauftragen, das die Möglichkeiten eines Schilderabbaus innerhalb von Ortschaften, insbesondere in Städten, untersucht;
4. unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Arbeit eine Broschüre zu erarbeiten, die – auch anhand von Beispielen – die Möglichkeiten für einen Schilderabbau in Städten und Gemeinden aufzeigt und Vorschläge zum Abbau von Schildern macht;
5. dem Deutschen Bundestag bis Mitte 2010 einen Bericht zum Stand der Bemühungen bei der Reduzierung der innerstädtischen Schilder vorzulegen.

Berlin, den 14. Oktober 2008

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

### **Begründung**

In den vergangenen Jahren sind aufgrund der Einrichtung von Umweltzonen und der Einführung der Maut vier Verkehrszeichen, die Zeichen 270.1, 270.2, 390 und 391, in die Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen worden.

Jetzt beabsichtigt die Bundesregierung laut ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Änderungen der StVO“ (Bundestagsdrucksache 16/9967) im Rahmen einer Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung 22 Verkehrszeichen zu streichen. Dabei handelt es sich um die Zeichen 113 (Schnee- und Eisglätte), 115 (Steinschlag), 116 (Splitt, Schotter), 128 (bewegliche Brücke), 129 (Ufer), 134 (Fußgängerüberweg), 144 (Flugbetrieb), 150 (Bahnübergang mit Schranken), 153 (dreistreifige Bake vor beschränktem Bahnübergang, 240 Meter vor dem Bahnübergang), 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit), 279 (Ende der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit), 317 (Wandererparkplatz), 353 (Einbahnstraße – ergänzendes Schild), 355 (Fußgängerunter- oder -überführung), 375 (Autobahnhotel), 376 (Autobahngasthaus), 377 (Autobahnkiosk), 380 (Richtgeschwindigkeit), 381 (Ende der Richtgeschwindigkeit), 388 (Seitenstreifen nicht befahrbar), 435 (Wegweiser innerorts auf Bundesstraßen), 436 (Wegweiser innerorts auf sonstigen Straßen).

Die Schilder, die aufgrund der Streichung der Zeichen abzubauen wären, stehen allein schon aufgrund ihrer Bedeutung überwiegend außerhalb geschlossener Ortschaften. Dies betrifft jedenfalls die Schilder zu den Zeichen 113, 115, 128, 129, 144, 275, 317, 375, 376, 377, 380, 381, 388. Das Schild „Splitt, Schotter“ wird sowohl innerorts als auch außerhalb geschlossener Ortschaften verwandt; es wird meist allerdings vorübergehend im Zusammenhang mit der Durchführung von Bauarbeiten aufgestellt.

Die Zeichen 150, 153 und 353 sollen gestrichen werden, weil der Regelungsgehalt der Zeichen 151, 156 und 220 ähnlich ist. Es ist daher davon auszugehen, dass jedenfalls Teile dieser Schilder durch die bestehen bleibenden ersetzt wer-

den, so dass durch die Streichung kaum ein Beitrag zum Schilderabbau zu erwarten ist. Die Zeichen 435 und 436 (Wegweiser innerorts) werden gestrichen, weil die Wegweiser durch nach Fahrtrichtungen getrennte Aufstellung von Wegweisertafeln (Zeichen 434) ersetzt werden können. Durch diese Regelung wird kein einziges Schild abgebaut.

Die Zeichen 113 (Glätte), 115 (Steinschlag), 116 (Splitt, Schotter) und 144 (Flugbetrieb) leisten einen wichtigen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit. Durch die Warnschilder werden Verkehrsteilnehmer vor konkreten Gefahren gewarnt, die über eine generell bestehende Gefahr hinausgehen. Es gibt Straßenabschnitte, die besonders anfällig für bestimmte Gefahrensituationen sind. Hier sind die o. g. Warnschilder nach wie vor wichtig. Das sind im Fall der Glättegefahr beispielsweise Brücken und Täler. Bei Dunkelheit erkennen Verkehrsteilnehmer nicht immer, ob sie gerade eine Brücke befahren. Die dort bestehenden Gefahren gehen über die generelle Glättegefahr bei entsprechender Witterung hinaus. Im Gebirge gibt es – wie beim Wildwechsel – Stellen, wo die Gefahr eines Stein-schlages höher ist als an anderen Orten. Insbesondere für Motorradfahrer sind Warnungen vor Rollsplitt von großer Bedeutung, weil die Schleudergefahr auf Rollsplitt für diese besonders hoch ist. Nachfolgende Verkehrsteilnehmer werden vor hochgewirbeltem Splitt gewarnt. Viele Verkehrsteilnehmer können auch heute noch durch plötzlich in Erscheinung tretende Flugzeuge – insbesondere wenn diese niedrig fliegen, zum Beispiel beim Landeanflug – irritiert werden. Daher hat auch dieses Warnschild weiterhin eine Berechtigung.

Abgesehen von der Absicht, einige Warn- und Hinweisschilder zu streichen und den zu begrüßenden Änderungen zum Radverkehr, beinhaltet der Verordnungsentwurf der Bundesregierung viele redaktionelle Änderungen. So wird das Wort „Beschleunigungstreifen“ durch „Einfädeltstreifen“ ersetzt, das Wort „Ausfädeltstreifen“ eingeführt und das Wort „Geländer“ durch „Absperrgeländer“ (§ 43 Abs. 1 Satz 1) ersetzt.

Darüber hinaus werden mit dem Vorschlag zur Änderung der StVO neun neue Verkehrszeichen eingeführt, darunter ein Zusatzzeichen für Pferdekutschen, hier „Gespannfuhrwerke“ genannt.

In der öffentlichen Diskussion über den Abbau von Verkehrsschildern sind in der jüngeren Vergangenheit weit innovativere Vorschläge gemacht worden. So hat sich nach Medienberichten die Verkehrsministerkonferenz dafür ausgesprochen, einen Pilotversuch durchzuführen, in dessen Rahmen Parkverbote anstatt durch Schilder durch Markierungstreifen kenntlich gemacht werden sollen. Daneben gibt es verschiedene Anregungen von Verbänden getreten: Aufgrund der hohen Unfallzahlen an unbeschränkten Bahnübergängen wird gefordert, an Bahnübergängen wie an Straßenkreuzungen Ampeln aufzustellen. Es ist auch vorgeschlagen worden, die Einrichtung sogenannter Begegnungszonen zu ermöglichen, in welchen Fußgänger Vorrang haben und für Fahrzeuge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen 5 und 20 km/h angeordnet werden kann.

Der Deutsche Bundestag unterstützt

- alle Initiativen, die geeignet sind, bei gleichzeitiger Bewahrung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Reduzierung der Anzahl der aufgestellten Verkehrszeichen beizutragen;
- den Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz, im Rahmen eines Pilotversuchs Parkverbote anstatt durch Schilder durch Markierungstreifen kenntlich zu machen;
- den Vorschlag, Signalanlagen an Bahnübergängen durch Ampeln zu ersetzen und

- den Vorschlag, die Einrichtung von Begegnungszonen durch die hierfür zuständigen Kommunen zuzulassen und die straßenverkehrsrechtlichen Bedingungen dafür zu schaffen.