

Direktor

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Betriebssitz Kiel, Mercatorstraße 9, 24106 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Herrn Oliver Kumbartzky, MdL
Vorsitzender des
Umwelt- und Agrarausschuss
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 18.02.2020
Mein Zeichen: D - Kiel
Meine Nachricht vom:

Torsten Conradt
Torsten.Conradt@LBV-SH.LandSH.de
Telefon: 0431 / 383-2610
Telefax: 0431 / 383-2751

Ausschließlich per Mail
Umweltausschuss@landtag.ltsh.de

23. März 2020

Nachrichtlich
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Herrn Dr. Johannes Jenß
Leiter der Koordinierungsstelle
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Ausschließlich per Mail
Johannes.Jenss@wimi.landsh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/3754

Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt

Antrag der Abgeordneten des SSW, Drucksache 19/1899

Sehr geehrter Herr Kumbartzky,

für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum o.a. Antrag der Abgeordneten des SSW abgeben zu können, danke ich Ihnen.

Der o. g. Antrag richtet sich auf die folgenden Punkte:

1. Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h.
2. Die Festschreibung eines Lkw-Überholverbots auf zweispurigen Autobahnen und Kraftfahrstraßen.
3. Die Festlegung einer Kraftstoffverbrauchsgrenze für neu zugelassene Diesel- und Benzin-Pkw.

Zu Punkt 1:

Vorab ist klarzustellen, dass es den Straßenverkehrsbehörden nach der gegenwärtigen Gesetzeslage nicht möglich ist, die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen aus Gründen des Klimaschutzes auf 130 km/h zu begrenzen, da es sich bei der Straßenverkehrsordnung um sachlich limitiertes besonderes Ordnungsrecht handelt, dessen Schutzzweck es ist, die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Die Normen der StVO – insbesondere § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO – sind daher anhand dieses legitimen Zweckes anzuwenden und in diesem Sinne auszulegen. Solange die StVO also nicht ausdrücklich die Beschränkung des Straßenverkehrs zugunsten des Klimaschutzes in § 45 Absatz 1 Satz 2 StVO zulässt, handelt es sich bei allen klimaschützenden Argumenten um sachfremde Erwägungen, die sich bei der Gesetzesanwendung verbieten. Sofern der Klimaschutz daher auch im Rahmen des Straßenverkehrsrechts Beachtung finden soll, wäre eine entsprechend lautende Gesetzesänderung zwingend erforderlich. Auf politischer Ebene wäre vor diesem Hintergrund abzuwägen, ob sich mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h eine Einsparung von Kohlenstoffdioxid erreichen lässt, die auch tatsächlich geeignet ist, den Klimaschutz zu fördern oder ob es sich insoweit lediglich um eine Änderung handelt, deren Ergebnis keine hinreichenden Auswirkungen hat.

Für die Berechnung und Bewertung der Auswirkungen von Luftschadstoffen im Straßenverkehr gibt es bundesweit geltende Verordnungen, Richtlinien und Merkblätter. Die auf Basis der allgemein gültigen Grundlagen berechneten Luftschadstoffwerte werden mit den gesetzlich festgelegten Grenzwerten der 39. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verglichen.

Bedeutend für die Emissionsfaktoren ist dabei u. a. die sogenannte Verkehrssituation. Im Vergleich weisen dabei Fernstraßen und insbesondere Bundesautobahnen aufgrund ihrer Trassierungsparameter die geringsten CO₂-Ausstöße aus, da der Verkehr auf ihnen am flüssigsten abzuwickeln ist.

Grundsätzlich unterscheiden die o. g. Richtlinien und Merkblätter speziell bei Autobahnen bis zu einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h. Danach gibt es nur noch die Kategorie „ohne Tempolimit“. Dies ist durchaus ein Indiz dafür, dass für Geschwindigkeiten über 120 km/h aus den Messwerten keine allgemein gültigen detaillierten Berechnungsverfahren ableitbar waren, sondern eine Berechnung zur sicheren Seite hin gewählt wurde.

Für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen hätte eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen unter Beibehaltung der bisherigen Berechnungs-Regularien keine Auswirkungen.

Mit Blick auf die Aspekte der Verkehrssicherheit, die neben der Reduktion der Kohlenstoffdioxidemissionen, zur Begründung des Tempolimits herangezogen werden, ist auszuführen, dass die jüngsten Analysen der zuständigen Unfallkommission gezeigt haben, dass eine hohe Geschwindigkeit nur eine unter einer Vielzahl von Ursachen für die Entstehung von Verkehrsunfällen ist. Rein faktisch lässt sich insbesondere anhand des Beispiels der Bundesautobahn A 7 veranschaulichen, dass die Unfallzahlen trotz des Ausbaus und der daraus resultierenden Möglichkeit auf geeigneten Abschnitten der Autobahn unbegrenzt

schnell zu fahren im Vergleich zu den Vorjahren rückläufig sind. Ein Zusammenhang zwischen einer verringerten Höchstgeschwindigkeit und einem Rückgang von Verkehrsunfällen besteht daher nachweislich nicht.

Zu Punkt 2:

Ein Überholverbot für Lkw auf Kraftstraßen und zweistreifigen Autobahnen könnte bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zum Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs angeordnet werden, sofern sich ergibt, dass die Anordnung eines solchen Überholverbotes sich zur Sicherstellung dieses Gesetzeszweckes als geeignet und erforderlich aber bei Abwägung der kollidierenden Interessen auch als verhältnismäßig erweist.

Bei der letzten Tagung der Unfallkommission konnten jedenfalls nach dem dreistreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 7 keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit Überholvorgängen durch Lkw festgestellt werden. Allerdings liegen zum aktuell auch keine Erkenntnisse dafür vor, dass sich dies auf zweispurigen Autobahnen und Kraftstraßen anders verhält. Eine Beschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit käme vor diesem Hintergrund insofern nicht in Betracht.

Dass bei Überholvorgängen durch Lkw aufgrund der Differenz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Vergleich zu einem durchschnittlichen Pkw eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrsflusses entsteht, ist offensichtlich. Um diese Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses zu vermeiden ist ein Überholverbot für Lkw durchaus geeignet, da hierdurch verhindert wird, dass ein im Überholvorgang befindlicher Lkw den rückwärtigen Verkehr ausbremst. Fraglich ist allerdings, ob man ein solches Überholverbot für Lkw bereits generell für erforderlich halten darf, da nach anerkannter Rechtsprechung der Überholvorgang nach maximal 45 Sekunden abgeschlossen sein muss. Hält man diese Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs für zumutbar, ist die Erforderlichkeit eines Überholverbotes für Lkw abzulehnen. Darüber hinaus bleibt es den Straßenverkehrsbehörden nach wie vor unbenommen, die Aufstellung räumlich begrenzter Überholverbote anzuordnen und somit einen Ausgleich zu schaffen zwischen der Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs und dem Interesse der deutschen Wirtschaft an einem zügigen Transport der mittels Lkw transportierten Güter. Ungeachtet dessen, wird man aber, selbst wenn man das Erfordernis eines Überholverbots für Lkw bejaht, die Verhältnismäßigkeit eines solchen verneinen müssen, da sich auf diese Weise der gesamte Verkehr auf dem Hauptfahrstreifen nach dem der Geschwindigkeit des langsamsten Fahrzeuges bestimmte. Die auf diese Weise entstehende Monotonie für die Fahrzeugführer und die Frustration sich dem schwächsten Glied in der Kette anpassen zu müssen, stellt gleichsam eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs dar, da insbesondere die fehlende Veränderung der Situation zu Unaufmerksamkeit führt, durch die wiederum Verkehrsunfälle entstehen. Im Übrigen bedeutete dies auch eine erhebliche Einschränkung für die Wirtschaft, da inzwischen ein Großteil verschiedener Ladungsgüter über die Straßen transportiert wird und sowohl die Speditionsunternehmen als auch das Fahrpersonal unter dem permanenten Druck stehen, die transportierte Ladung fristgerecht abzuliefern. Das Vertrauen der Speditionsunternehmen in die Sinnhaftigkeit von Investitionen in immer leistungsfähigere, modernere und sicherere Fahrzeuge würde auf diese Weise ohne Not enttäuscht und das

Fahrpersonal könnte sich aufgrund dessen ggf. dazu veranlasst sehen verlorene Zeit gut zu machen, indem die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verletzt werden. Schließlich sei hierzu angemerkt, dass selbst unter der Prämisse, dass der Katalog des § 45 Absatz 1 Satz 2 um den Aspekt des Klimaschutzes ergänzt würde, für die Anordnung eines Überholverbotes durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zuerst geprüft werden müsste, inwiefern sich (nicht gesetzeskonform durchgeführte) Überholvorgänge von Lkw tatsächlich auf das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer auswirken, und ob diese kausalen Reaktionen wissenschaftlich nachweisbar relevante Auswirkungen auf das Weltklima zeitigen. Das heißt, selbst wenn der Klimaschutz in die StVO implementiert würde, müsste eine Kausalität zwischen den Überholvorgängen, den Reaktionen des nachfolgenden Verkehrs aufgrund derselben und dem Klimawandel nachgewiesen werden, um den Anspruch auf die Anordnung eines Überholverbotes durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu begründen.

Unter Bezugnahme auf die oben dargestellten Berechnungs- und Bewertungsverfahren hätte auch diese Festschreibungen keine Auswirkungen, da nur die Verkehrsstärke und –zusammensetzung einfließt, aber nicht die verwendete Fahrspur.

Zu Punkt 3:

Voraussetzung für die Umsetzung einer maximal zulässigen Kraftstoffverbrauchsgrenze ist deren Reglementierung in der StVZO. Die Frage danach, wie eine solche Regelung jedoch konkret ausgestaltet sein könnte, lässt die Antragsbegründung unbeantwortet. Daher ist auch nicht klar, ob wie bei den vielen anderen Tatbeständen die die StVZO vorgibt, auch in diesem Fall Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO beantragt werden können und ob Verstöße gegen eine solche Regelung als Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden könnten. Ob die zuständigen Ordnungsbehörden dann auch genügend Personal bereitstellen können, um die Einhaltung der betreffenden Vorschriften zu überwachen ist ebenfalls fraglich.

Darüber hinaus verfehlt die Festlegung einer Benzinverbrauchsgrenze auch den Schutzzweck des Straßenverkehrszulassungsrechts. Dieser besteht darin, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dadurch zu bewahren, dass nur solche Fahrzeuge, die für die Teilnahme am Verkehr auch tatsächlich geeignet sind und kein Risiko für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer bedeuten, zugelassen werden können. Die Regelung einer Grenze für den Kraftstoffverbrauch dient auch nicht der Verhinderung des Klimawandels, vielmehr wird durch eine solche die Verknappung natürlich vorkommender Rohstoffe wie beispielsweise Erdöl aufgehalten bzw. verlangsamt.

Abschließend sei ergänzt, dass nicht entscheidend ist, wieviel Kraftstoff verbraucht wird, sondern wie viele Treibhausemissionen faktisch ausgestoßen werden. Wenn der Grenzwert für diese Emissionen verringert würde, ließe sich das Ziel, auch einen technologischen Wandel herbeizuführen, gleichsam umsetzen, sobald die angestrebten Grenzwerte nicht mehr mit herkömmlichen mit Benzin oder Diesel angetriebenen Fahrzeugen eingehalten werden können.

Für weitere Erläuterungen stehe ich Ihnen bei Bedarf selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Torsten Conradt