

Mit der vierundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. 1997, S. 2028 ff) fanden im Gefolge der Fahrradnovelle einige weitere Vorschriften Eingang in die Straßenverkehrs - Ordnung. Während die Neuerungen für die Fahrradfahrer trotz großem Pressewirbel nicht so umwerfend waren, haben zwei Formulierungen Eingang in den Gesetzestext gefunden, die - wenn sie von den Behörden umgesetzt werden, ein erhebliches Umdenken bei Politik und Verwaltung über die Wirksamkeit von Schilderorgien auf Straßen erfordern.

Zunächst erhält § 39 StVO (Verkehrszeichen) einen neuen Absatz 1 gleich einer Präambel vorangestellt:

Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Es wird Gesetz, was schon seit Jahren in Verwaltungsvorschriften und Dienstanweisungen angeordnet war. Man hat schon längst erkannt, daß mit Blechschildern die wenigsten Unfallschwerpunkte gelöst werden können, und daß Schilderwälder kein geeignetes Mittel sind die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist nicht gerecht, wenn durch übertriebene Geschwindigkeitsbeschränkungen selbst Kraftfahrer ins Unrecht gesetzt werden, die bemüht sind Regelungen einzuhalten, nur um die Hemmschwelle für einige wenige Verantwortungslose zu erhöhen. Nicht der Raser, sondern die Mehrheit der vernünftigen Kraftfahrer sind der Maßstab.

Einen Schritt weiter geht der Ordnungsgeber durch seine Ergänzung des § 45 StVO. § 45 ist letztlich die Ermächtigunggrundlage für alle beschränkenden Maßnahmen durch Beschilderungen die von den Straßenverkehrsbehörden getroffen werden.

Dem § 45 wurde ein neuer Absatz 9 angefügt:

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muß.

Rechtswidrig ist es damit, bestehende Verkehrsregeln in Form von Verkehrszeichen noch einmal zu verdeutlichen (zum Beispiel Aufstellen einer 50 km/h Beschilderung innerhalb einer Ortsdurchfahrt), auf klar erkennbare Gefahren mit Beschilderungen hinzuweisen (zum Beispiel das Aufstellen von Wildwechselschildern, obwohl der Wald auf einer oder beiden Seiten der Straße deutlich zu sehen ist). Beschilderungen sind generell nur in Sondersituationen zugelassen. Weitgehend dürften damit auch die Anordnung von Wamschildern „Kinder“ in den Ortsdurchfahrten unzulässig sein, weil ein Kraftfahrer in bewohnten Gebiet ständig - auch ohne Wambeschilderung - mit Kindern rechnen muß.

Den Straßenverkehrsbehörden liegen ständig fortgeführte Unfalluntersuchungen der Polizei vor. Unschwer können sie damit feststellen, wo sich Unfälle häufen und das Risiko über die tolerierbare Marke gestiegen ist. Die meisten Straßen werden schon seit Jahrzehnten beobachtet und die Gefahrenpunkte analysiert. Es gibt anerkannte Methoden aus absolut vorliegenden Unfallzahlen rechnerisch Unfallraten zu ermitteln und so die Werte in Relation zu einander zu setzen. Übersteigt der Wert eine festgelegte Marke, werden genaue Unfallanalysen zur Ursachenermittlung durchgeführt und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet.

Die neuen Regelungen geben die Chance für eine neue Sachlichkeit. Emotionen und persönliche Interessen haben keinen Einfluß. Es wird sich zeigen, ob die Politiker den Mut haben, die Diskussion um die Verkehrssicherheit allein auf fachliche Erwägungen abzustellen.

Der Gesetzesänderung sind zahlreiche Modellversuche vorangegangen, die das Ziel hat durch eine Lichtung des Schilderwaldes eine bessere und damit sicherere Verkehrsregelung zu erreichen. Auch der Landkreis Nürnberger Land hat sich schon ab dem Jahr 1991 an einem Projekt der ständigen Verkehrssicherheitskonferenz in Mittelfranken beteiligt und hat sukzessive 1200 Verkehrszeichen entfernt. Ein Anstieg der Unfallzahlen war trotz der Entfernung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten nicht festzustellen. Vergleichsmessungen ergaben, daß die Kraftfahrer die „neue Freiheit“ nicht zu ihren eigenen Nachteil ausnutzten. An einigen Stellen wählten die Kraftfahrer - jetzt auf sich gestellt - eine niedrigere Geschwindigkeit als sie vorher mit bestehender Regelung gefahren waren. Überholverböte wurden in der Vergangenheit systematisch an fast allen Kreuzungen und Einmündungen aufgestellt. Das Ende des Überholverbötes stand dabei selten in einem Bereich in dem ein Überho-

len gefahrlos möglich war. Eine Entfernung auf ganzen Straßenzügen verteilte die Überholvorgänge neu, der psychologische Druck am Ende eines Überholverbotes war weggefallen. Trotz weniger Schilder mehrten sich die Unfälle nicht.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, daß die Macht von Schildern überschätzt wird. Verkehrszeichen spielen im Zusammenspiel der Faktoren Fahrzeug, Mensch und Straße eine nur sehr untergeordnete Rolle. Dies sei an einem Zahlenbeispiel demonstriert:

Die Ortsdurchfahrt Ochenbruck (Bundesstraße 8) wird täglich von 28.000 Fahrzeugen durchquert. Vier Jahre nach Einbau einer Verkehrsinsel streifte ein Kraftfahrer (ihm war die Insel von früheren Fahrten sogar bekannt) den Bordstein der Insel. Er forderte daraufhin bei der Straßenverkehrsbehörde das Aufstellen einer zusätzlichen Wambeschilderung. Seit Einbau der Verkehrsinsel spielten sich in der Ortsdurchfahrt fast 41 Millionen Verkehrsvorgänge ab, bei denen mit der Insel keine Probleme aufgetreten sind. Es ist mehr als unwahrscheinlich, daß eine Wambeschilderung den Unfall verhindert hätte.

Man darf nicht den Fehler machen, einen - wenn auch tragischen Unfall - isoliert zu betrachten. Wir werden die Unfälle im Straßenverkehr zwar immer weiter verringern, - bei aller Technik und Umsicht - ein Restrisiko bleibt aber dennoch immer übrig. Der größte Unsicherheitsfaktor ist der Mensch. Blechschilder ersetzen nicht die gezielte Verkehrserziehung und Aufklärung. Verantwortungslöse Kraftfahrer werden nicht mit einer Verkehrszeichenorgie zur Ordnung gerufen, sondern nur durch Bußgelder und - wenn es sein muß - durch Führerscheinentzug.

So erfreulich die klare gesetzliche Regelung jetzt ist, neu ist der Gedanke nicht. Die Forderung nach einer maßvollen und zurückhaltenden Beschilderung zieht sich wie ein roter Faden durch Verwaltungsvorschriften und Dienstbesprechungen beim Bayerischen Staatsministerium des Innern. Mit welchem Erfolg sieht man an unseren Straßen.

§ 45 Abs. 9 StVO ist jetzt kein Verwaltungsinternum, sondern allgemeingültiger Gesetzestext. An den Festlegungen kann keine Gemeinde, keine Polizeiinspektion und kein Straßenbaustraßenbetreiber vorbeigehen.

Bernhard Zunner 01.01.1998