



Minister für Verkehr und Infrastruktur
des Landes Baden-Württemberg
Herrn Winfried Hermann
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Alexander Dobrindt MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4320
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Geplante Pilotversuche auf der A 96 und A 81

Bezug: Pressemeldungen zu geplanten Pilotversuchen

Aktenzeichen: LA 22/7332.2/45

Datum: Berlin, *25. 11. 15*

Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege,

wie aus Medienberichten zu erfahren war, planen Sie für einen Zeitraum von vier Jahren die Durchführung von „Modellversuchen 120 km/h“ auf der A 81 zwischen Kreuz Hegau und dem Dreieck Bad Dür rheim und auf der A 96 von Achberg bis Aitrach, um „Auswirkungen der Fahrtgeschwindigkeit für das Unfallaufkommen auf Bundesautobahnen“ zu untersuchen. Auf Nachfragen meiner Fachabteilung in Ihrem Hause konnte bislang nicht in Erfahrung gebracht werden, auf welche Ermächtigungsgrundlage diese Versuche konkret gestützt werden sollen.

Deshalb erlaube ich mir, Ihnen die Rechtslage wie folgt zu erläutern:

Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen kann nur der Bundesverkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrates durch Einstellung einer Vorschrift in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erlassen. Dem Bund steht die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes zu, von der er umfassend bereits durch Erlass des Straßenverkehrsgesetzes und der darauf beruhenden StVO Gebrauch gemacht hat. Auch die in der StVO negativ getroffene Entscheidung, kein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen vorzuschreiben, bedeutet, dass die Länder von dieser Entscheidung nicht abweichen dürfen. Landesrecht auf dem Gebiet des





Seite 2 von 2

Straßenverkehrsrecht ist damit unzulässig. Dazu verweise ich ergänzend auf die inhaltsgleiche Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO, Randnummer 3.

Das Land Baden-Württemberg kann damit Beschränkungen im Rahmen des Verwaltungsvollzuges nur mittels Verkehrszeichen auf der Grundlage der im Erlasszeitpunkt bestehenden StVO anordnen. Darüber hinaus handelt es sich bei geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichenanordnungen um belastende Dauerverwaltungsakte, die fortlaufend einer rechtlichen Überprüfung standhalten müssen.

Rechtsgrundlage für einen verhaltensrechtlichen Modellversuch kann allein § 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO sein, der eine Ermächtigungsgrundlage zur Beschränkung des Verkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsabläufe (1. Alternative) sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen (2. Alternative) enthält.

Für beide Alternativen ist vor dem Hintergrund der o. g. Gesetzgebungskompetenz des Bundes das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage (Unfallschwerpunkt, Überschreitung von Grenzwerten, besonderes Gefälle, Steigung, scharfe Kurven etc.) zwingende Voraussetzung (vgl. OVG Münster NZV 96, 214). Nicht insoweit dürfen Zweifel bestehen, sondern nur in Bezug auf die Geeignetheit/Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen, mit welchen der bestehenden konkreten Gefahr begegnet werden soll. Angesichts der Länge der ausgewählten Strecken von insgesamt 80 km fehlt es daran augenscheinlich. Für die zweite Alternative (Erprobungsregelung) ist zudem die rechtliche Zulässigkeit der zur Erprobung getroffenen Maßnahmen als endgültige Regelung erforderlich (VGH Mannheim NZV 95, 45); auch daran fehlt es vorliegend wegen der Entscheidung des Ordnungsgebers gegen ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen. Zudem darf es sich wegen des Erprobungscharakters nur um zeitlich kurz befristete Maßnahmen handeln; auch dieser Anforderung widerspricht der für 4 Jahre geplante Versuch.

Vor diesem Hintergrund sehe ich für die von Ihnen geplanten Modellversuche keine Rechtsgrundlage. Ich bitte daher, von diesem Ansinnen Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Dobrindt

