Julian Sincu | [redacted]
Tel.: [redacted]

Landratsamt Esslingen
SG 231 – Straßenverkehrsamt
Pulverwiesen 11
73726 Esslingen am Neckar

11.04.2016

Widerspruch gegen die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf dem Abschnitt der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt in beide Fahrtrichtungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 21.04.2015 wurden auf dem bis dahin unbeschränkten Abschnitt der Bundesstraße B 313 (B 313) zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt Schilder mit Zeichen 274 für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h in beide Fahrtrichtungen aufgestellt.

Gegen die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf diesem Abschnitt (Verwaltungsakt) lege ich als betroffener Verkehrsteilnehmer durch Befahren der Strecke nach Aufstellung der eben genannten Schilder mit diesem Schreiben

W I D E R S P R U C H

ein, und beantrage die Wiederherstellung des vorherigen Zustands, nämlich die Anordnung von Autobahn-Richtgeschwindigkeit auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der Bundesstraße B 313.

Kopie

Begründung:

Die für die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung notwendigen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 StVO i. V. m. § 45 Abs. 9 StVO liegen nicht vor. Deshalb gilt § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Autobahn-Richtgeschwindigkeit vorliegen.[1]

Erläuterung:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI), vertreten durch Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann, begründet die Anordnung dieser Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung in der Drucksache 15/6365 vom 20.01.2015 des Landtags von Baden-Württemberg (Kleine Anfrage und Antwort) wie folgt:

Der Standstreifen weise nicht die erforderliche Breite auf, damit dort ein Pannen-Lastkraftwagen bei Bedarf gefahrlos anhalten könne. Zur Vermeidung von Verkehrsgefahren wurde deshalb die Beschränkung auf dem bis dahin frei gegebenen Streckenabschnitt durch das Landratsamt Esslingen angeordnet.[2]

Somit ist die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung laut MVI <u>einem singulären Zustand</u> geschuldet, nämlich einem offenbar zu schmalen Standstreifen.

Das MVI bestätigt geltendes Recht, nämlich dass das geltende Recht zur Anordnung von Autobahn-Richtgeschwindigkeit das Vorhandensein oder

[1] Vgl. § 1 Nr. 2 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung
[2] Vgl. Anhang 1: Drucksache 15/6365 vom 20.01.2015 des Landtags von Baden-Württemberg

eine konkrete Breite eines Standstreifens **nicht vorsieht oder voraussetzt**.[3]

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen im Straßenverkehr, speziell auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen, ist § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt nach höchstrichterlicher Rechtsprechung für Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Autobahnen [bzw. autobahnähnlichen Straßen, Anm. d. Verf.] eine **Gefahrenlage** voraus, die - erstens - auf **besondere örtliche Verhältnisse** zurückzuführen ist und - zweitens - das **allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung** der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) **erheblich übersteigt**.[4] Das BVerwG setzt im Jahr 2001 für derartige Beschränkungen das Erfordernis voraus, dass, sähe die Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrenverminderter Tätigkeit ab, die offensichtliche Befürchtung bestünde, dass als mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, womit das Vorliegen einer konkreten Gefahr begründet wäre.[5] Das BVerwG korrigiert diese Auffassung im Jahr 2010, und stellt fest, dass die an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit der Entstehung von Schadensfällen keine Voraussetzung des § 45 Abs. 9 StVO ist. Stattdessen muss eine **das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts** vorliegen.[6]

[3] Vgl. § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung; vgl. dazu auch Antwort zu Frage 4 in Drucksache 15/7042 (Anhang 2)
[4] Vgl. Urteil 3 C 23/00 BVerwG vom 05.04.2001
[5] Vgl. Urteil 3 C 23/00 BVerwG vom 05.04.2001
[6] Vgl. Urteil 3 C 37/09 BVerwG vom 23.09.2010

Ergänzend ist zu beachten: Die Generalklausel § 45 Abs. 1 Satz 1 setzt laut VG Hannover zwingend eine **konkrete Gefahr** voraus.[7] Eine abstrakte Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs kann niemals als Grundlage für einen beschränkenden Eingriff mittels § 45 StVO dienen.[8] Abstrakte Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs sind beispielsweise mit hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen generell verbunden – ihnen darf und kann nicht mit § 45 StVO begegnet werden.

Für die Legitimität der Anordnung der hier streitgegenständlichen Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h muss also eine wie in den vorigen Absätzen definierte **konkrete Gefahrenlage** (1.) vorliegen, die auf **besondere örtlichen Verhältnisse** zurückzuführen ist (2.), und gleichzeitig eine das allgemeine Risiko **deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadeneintritts** hat (3.). Nachfolgend erfolgt die Prüfung dieser Kriterien auf Vorliegen im konkreten hier streitgegenständlichen Fall:

Abgeleitet aus den Informationen aus der Drucksache 15/6365 vom 20.01.2015 des Landtags von Baden-Württemberg (Kleine Anfrage und Antwort) unterstellt das MVI die Gefahrenlage, dass wenn auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen die befestigte Fläche ab Fahrbahnrandmarkierung weniger als 2,70 m beträgt, dass dann Lastkraftwägen (Lkw) nicht sicher halten könnten, und somit mit vermehrten Schadensfällen bzw. Unfällen aufgrund der zu geringen Breite der eben genannten befestigten Fläche mit Pkw bei Geschwindigkeiten über 120 km/h zu rechnen sei. Dieser Gefahr könne, als logische Schlussfolgerung aufgrund der angeordneten Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung, aus Sicht des MVI nur mit einer Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h begegnet werden, da dann, gemäß Logik des MVI, auch bei unzureichender Breite das Verweilen

[7] Vgl. Urteil des VG Hannover vom 27.04.2010 – Az. 7 A 1820/08
[8] Vgl. Urteil des VG Hannover vom 27.04.2010 – Az. 7 A 1820/08

eines Lkws auf dem Standstreifen gefahrlos wäre. **Es ist zu prüfen**, ob eine Häufigkeit des vom MVI beschriebenen Unfallszenario in der Vergangenheit aufgetreten ist. Das zu prüfende Unfallszenario lautet also wie folgt: *Ein Lkw hat auf einer geschwindigkeitsunbeschränkten Autobahn bzw. autobahnähnlichen Straße eine Panne und muss auf einem Standstreifen mit* (laut Auffassung des MVI) *zu geringer Breite nothalten. Ein Pkw fährt dort in Einklang mit der StVO rechtmäßig schneller als 120 km/h* (zwingende Bedingung des Szenarios, da das MVI diese Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung offenbar als notwendiges und geeignetes Mittel zu Abwehr seines beschriebenen Gefahrenszenarios ansieht*), und verursacht dann einen Unfall mit dem Pannen-Lkw, weil der Standstreifen nicht ausreichend breit war.* Würde dieses beschriebene Szenario mit einer signifikanten Häufigkeit auftreten, so könnte das vom MVI beschriebene Gefahrenszenario durchaus als konkrete Gefahrenlage für die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung in Betracht kommen. In einer Anfrage vom 30.07.2015 an das Polizeipräsidium Reutlingen wurden genau zu diesem Unfallszenario speziell für den streitgegenständlichen Abschnitt entsprechende Unfallzahlen zur Verifizierung dieses Gefahrenszenarios angefragt. Es ist anzunehmen, dass wenn Schadensfälle mit Lkw (Unfälle mit Lkw) auftreten, die Polizei eingeschaltet wird, um die Schuldfrage für die Versicherungen zu klären, da typischerweise Lkw Unternehmenseigentum sind. Es ist daher anzunehmen, dass die Polizei von derartigen Unfällen in jedem Fall Kenntnis nehmen würde. Das Polizeipräsidium Reutlingen äußert sich zu diesem Sachverhalt wie folgt: „Im Zeitraum von 2009 bis Ende Juni 2015 ereigneten sich auf diesem Abschnitt der B 313 insgesamt 12 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Bei keinem der Unfälle war der beteiligte Lkw als Pannenfahrzeug auf dem Seitenstreifen oder auf der Fahrbahn gestanden. Ein liegengebliebenes Fahrzeug war bei keinen dieser Unfälle unfallursächlich."[9] Aufgrund dieser Antwort wird deutlich: das vom MVI beschriebene und befürchtete Gefahrenszenario hat es im

[9] Vgl. Anhang 3: E-Mail Antwort vom 03.08.2015 von Christian Bonnaire (Polizeipräsidium Reutlingen)

Zeitraum der Anordnung von Autobahn-Richtgeschwindigkeit auf dem streitgegenständlichen Abschnitt **nie** gegeben. Daher kann es sich bei diesem Gefahrenszenario **in keinem Fall um eine konkrete Gefahr (1.) handeln**, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist (2.). Auch die nötige **überdurchschnittliche Wahrscheinlichkeit** des Schadeneintritts (3.), unabhängig von einer konkreten Häufigkeit, **ist nicht gegeben**, da das beschriebene Gefahrenszenario **niemals** auf dem streitgegenständlichen Abschnitt während der Zeit der Anordnung von Autobahn-Richtgeschwindigkeit **aufgetreten** ist. **Folglich liegen die beschriebenen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO für eine Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung auf dem streitgegenständlichen Abschnitt nicht vor**. Im Übrigen ist es höchst zweifelhaft, ob es jemals sicher oder gefahrlos sein kann, auf einer schnell-befahrenen Autobahn oder autobahnähnlichen Straße auf dem Standstreifen zu verweilen (was laut MVI durch die Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung für Lkw gegeben wäre). Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es hier auch bei einer Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h definitiv nicht – dies ist als abstrakte Gefahr einstufen, die allgemein mit hohen Geschwindigkeiten verbunden ist. [10]

Ergänzend:
Laut Drucksache 15/7042 vom 14.07.2015 des Landtags von Baden-Württemberg habe das Landratsamt Esslingen vom Regierungspräsidium Stuttgart einen Prüfauftrag zur Messung der befestigten Fläche ab Fahrbahnrandmarkierung auf dem streitgegenständlichen Abschnitt erhalten. Bei dieser Messung habe das Landratsamt Esslingen festgestellt, dass ab Fahrbahnrandmarkierung die befestigte Fläche nur 2,50 m betrage (das MVI erachtet jedoch 2,70 m für die Anordnung von

[10] Vgl. Urteil des VG Hannover vom 27.04.2010 – Az. 7 A 1820/08

Autobahn-Richtgeschwindigkeit als notwendig[11]). Augenscheinlich habe die befestigte Fläche auf dem gesamten streitgegenständlichen Abschnitt dieselbe Breite.[12] **Das Landratsamt bestreitet jedoch, jemals einen offiziellen Prüfauftrag für diese Vermessung vom Regierungspräsidium Stuttgart erhalten zu haben.**[13] Eine Anfrage an das Regierungspräsidium Stuttgart mit der Bitte um Klärung blieb bis zur Verfassung des Widerspruchs unbeantwortet.[14] Es ist somit fraglich, ob die vorbereitenden Prüfungen und Maßnahmen überhaupt korrekt durchgeführt wurden, und somit die Entscheidung über die Anordnung der Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h in erster Linie überhaupt rechtmäßig hätte erfolgen können und, auch bei Vorliegen einer wie vom Gesetz geforderten Gefahrenlage, dann auch rechtmäßig erfolgt wäre. Fraglich ist somit, wie die Breite von 2,50 m befestigter Fläche ab Fahrbahnrandmarkierung auf dem streitgegenständlichen Abschnitt festgestellt wurde. Fakt ist jedoch: **Lkw können auf dem Standstreifen des streitgegenständlichen Abschnitt der B 313 in Notsituationen halten, was ein Foto vom 09. Oktober 2015 beweist** (Anm. des Verf.: Die Tempo 60 Schilder in Gegenrichtung waren temporär durch Baumaßnahmen bedingt und sind nicht Gegenstand des Widerspruchs, da nicht mehr angeordnet). Das Foto in Anhang 6 zeigt zwei Lkw, wie sie auf dem streitgegenständlichen Abschnitt zwischen Autobahnauffahrt und Nürtingen, in Fahrtrichtung Nürtingen, auf einem ausreichend großen Standstreifen stehen, nicht die Fahrbahnrandmarkierung überschreiten und damit keine überdurchschnittliche Gefahr für den fließenden Verkehr darstellen.[15] Unabhängig von der nun tatsächlich konkreten Breite der befestigten Fläche auf dem streitgegenständlichen Abschnitt kann also festgehalten

[11] Vgl. zum Inhalt der Klammer: Antwort zu Frage 8 in Drucksache 15/7042 (Anhang 2)
[12] Vgl. zu diesem Abschnitt: Antworten zu Fragen 6 und 7 in Drucksache 15/7042 (Anhang 2)
[13] Vgl. Anhang 4: E-Mail Antwort von Thorsten König, Leiter Straßenbauamt, Landratsamt Esslingen vom 28.01.2016
[14] Vgl. Anhang 5: Anfrage vom 28.01.2016 an das Regierungspräsidium Stuttgart
[15] Vgl. Anhang 6: Foto: 2 Lkw stehen auf dem Standstreifen zwischen Wendlingen und Nürtingen, in Fahrtrichtung Nürtingen

werden: offenbar genügt die befestigte Fläche für nothaltende Lkw. **Damit ist das Gefahrenszenario des MVI erneut widerlegt.**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Anordnung der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt ohne Rechtsgrundlage und damit rechtswidrig erfolgt ist, da die rechtlichen Voraussetzungen, wie dargestellt, nicht vorlagen und nicht vorliegen und somit die beteiligten Behörden ihr Ermessen fehlerhaft ausgeübt haben.

Deshalb ist, wie bereits gefordert, auf dem streitgegenständlichen Abschnitt wieder Autobahn-Richtgeschwindigkeit anzuordnen.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

Kopie

Anhang 1a: Drucksache 15/6365 des Landtags von Baden-Württemberg vom 20.01.2016 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 1/2

Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 15 / 6365**
15. Wahlperiode **20. 01. 2015**

Kleine Anfrage

des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur Autobahn A 8

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde bisher ein Tempolimit auf der B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur A 8 abgelehnt?
2. Welche Gründe haben dazu geführt, dieses nun einzuführen?
3. Wie sind die einzelnen in Frage 2 aufgeführten Gründe konkret gesetzlich geregelt?
4. Wie viele Unfälle haben sich auf dem genannten Streckenstück seit der Aufhebung des Tempolimits ereignet (mit Angabe, ob es Tote, Verletzte oder lediglich Sachschaden gab)?
5. Wie viele dieser Unfälle sind auf eine nicht angemessene Geschwindigkeit zurückzuführen?

19. 01. 2015

Kunzmann CDU

Eingegangen: 20. 01. 2015 / Ausgegeben: 19. 02. 2015

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Kopie

Anhang 1b: Drucksache 15/6365 des Landtags von Baden-Württemberg vom 20.01.2016 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 2/2

Antwort

Mit Schreiben vom 11. Februar 2015 Nr. 3-3851.5-07/701 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchen Gründen wurde bisher ein Tempolimit auf der B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur A 8 abgelehnt?

2. Welche Gründe haben dazu geführt, dieses nun einzuführen?

3. Wie sind die einzelnen in Frage 2 aufgeführten Gründe konkret gesetzlich geregelt?

Zu Frage 1. bis 3.:

Aufeinanderfolgende, gegebenenfalls mehrfach wechselnde Geschwindigkeitsregelungen auf mehrspurigen Straßen beeinträchtigen Verkehrsfluss und die Sicherheit des Verkehrs, insbesondere auf hochfrequentierten Streckenabschnitten. Neben der Nutzung von verkehrsmengenabhängigen Wechselverkehrszeichenanlagen kann auch die Harmonisierung von festen Geschwindigkeitsregelungen zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu mehr Sicherheit beitragen.

In der stark staubelasteten Region rund um Stuttgart hat das Regierungspräsidium Stuttgart deshalb auf mehrspurigen Streckenabschnitten eine Überprüfung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen. Im Zuge der B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur Bundesautobahn A 8 mit häufigem Spurwechseln wurde zudem festgestellt, dass der dortige Standstreifen nicht die erforderliche Breite aufweist, damit dort ein Pannen-LKW bei Bedarf gefahrlos anhalten kann. Zur Vermeidung von Verkehrsgefahren wurde deshalb die Beschränkung des bis dahin frei gegebenen Streckenabschnittes durch das Landratsamt Esslingen angeordnet. Eine vergleichbare Regelung gibt es bereits im Zuge der B 27 auf dem Streckenabschnitt zwischen der Stadt Tübingen und der Regierungsbezirksgrenze. Rechtsgrundlage ist § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung. Die Verkehrsfreigabe des vierstreifigen Ausbaus erfolgte Ende des Jahres 2008. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung des Abschnittes war zunächst nicht beabsichtigt. Aufgrund fehlerhafter Fahrbahnmarkierungen kam es zu vermehrten Unfällen, weshalb bis zur Korrektur der Fahrbahnmarkierung zeitlich befristet Tempo 100 km/h angeordnet worden war. Die 100 km/h-Beschränkung war Anfang 2009 wieder aufgehoben worden.

4. Wie viele Unfälle haben sich auf dem genannten Streckenstück seit der Aufhebung des Tempolimits ereignet (mit Angabe, ob es Tote, Verletzte oder lediglich Sachschaden gab)?

5. Wie viele dieser Unfälle sind auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen?

Zu Frage 4. und 5.:

Zwischen 2009 bis 2015 ereigneten sich auf dem zweibahnigen Streckenabschnitt der B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur Bundesautobahn A 8 insgesamt 67 Verkehrsunfälle (keine Toten, 8 Schwerverletzte und 14 Leichtverletzte), davon 34 Verkehrsunfälle mit nicht angepasster Geschwindigkeit als Hauptunfallursache.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur

Anhang 2a: Drucksache 15/7042 des Landtags von Baden-Württemberg vom 14.07.2015 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 1/5

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR BADEN-WÜRTTEMBERG

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Wilfried Klenk MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 14.07.2015
Name Gerhard Scholl
Durchwahl 0711 231-5711
Aktenzeichen 3-3851.5-07/718
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU
– Tempolimit auf der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur Bundesautobahn A 8
– Drucksache 15/7042

Ihr Schreiben vom 23.06.2015

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welchen Kriterien, neben den in § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung definierten, muss eine Straße genügen, dass man auf Ihr Autobahn-Richtgeschwindigkeit anordnen kann?*

Kopie

Anhang 2b: Drucksache 15/7042 des Landtags von Baden-Württemberg vom 14.07.2015 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 2/5

2. *Wer definiert diese Kriterien?*

Zu Frage 1. und 2.:
Sofern die in § 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung definierten Kriterien erfüllt sind, gilt Richtgeschwindigkeit, es sei denn es besteht eine Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die zur Anordnung einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt.

3. *Gibt es eine juristische Norm, die zur Beurteilung besonderer örtlicher Verhältnisse und der dadurch verursachten Gefahrenlage im Sinne des § 45 Absatz 9 der Verordnung heranzuziehen ist (mit Angabe dieser Norm)?*

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Sicherheitsgründen werden dann erforderlich, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nach den Erfahrungen der Polizei und der Verkehrsbehörde mit Unfällen zu rechnen ist. Solche Verhältnisse liegen nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (BVerwG, NJW 2001, 3139) vor, bei mehreren aufeinanderfolgenden Zu- und Abfahrten, bei Zusammenführen unterschiedlicher Verkehrsströme und starker Verkehrsbelastung oder hohem Schwerverkehrsanteil. Eine besondere Gefahrenlage kann auch bestehen bei häufigen Spurwechseln und hohen Differenzgeschwindigkeiten, bei nicht angepasster Geschwindigkeit und starkem Längsgefälle oder engem Kurven- bzw. unübersichtlichem Fahrbahnverlauf oder regelmäßigen Stauereignissen sowie bei fehlenden oder nicht ausreichend breiten Standstreifen und hoher Verkehrsstärke. Eine Gefahrenlage besteht auch, wenn der landesweite Durchschnittswert der Unfallrate der Unfälle mit Personenschäden vergleichbarer Strecken deutlich überschritten ist oder wenn eine Unfallhäufigkeitsstelle oder Unfallhäufigkeitslinie vorliegt.

4. *Welche Breite muss ein Seitenstreifen haben, damit auf Kraftfahrstraßen mit jeweils zwei baulich getrennten Richtungsfahrbahnen Autobahn-Richtgeschwindigkeit angeordnet werden darf (mit Angabe, wer diese Größe im konkreten Tatbestand definiert)?*

Das Erfordernis des Vorhandenseins eines Standstreifens und Vorgaben zur Breite eines Standstreifens sind in der StVO nicht geregelt.

Anhang 2c: Drucksache 15/7042 des Landtags von Baden-Württemberg vom 14.07.2015 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 3/5

5. *Nach welchen Kriterien wird festgelegt, welche Breite ein Standstreifen haben muss?*

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008), die auch auf zweibahnige autobahnähnliche Bundesstraßen anzuwenden ist, werden Straßen in Entwurfsklassen eingeteilt. Zweibahnige Bundesstraßen fallen dabei regelmäßig in die Entwurfsklasse EKA 2. Für das sichere Abstellen von Lastkraftwagen ist eine Seitenstreifenbreite von mindestens 2,50 Meter erforderlich. Dieses Maß wird deshalb für Autobahnen der EKA 2 zugrunde gelegt.

Der Seitenstreifen (Standstreifen) wird durch einen in der Regel 0,5 Meter breiten Randstreifen vom Fahrstreifen abgegrenzt. Die 30 Zentimeter breite Fahrbahnrandmarkierung wird unmittelbar neben dem Fahrstreifen auf dem Randstreifen aufgebracht. Die Regelbreite der befestigten Fläche neben dem Fahrstreifen einer zweibahnigen Bundesstraße der EKA 2 beträgt somit gemäß RAA ab Fahrbahnrand einschließlich der 30 Zentimeter breiten Randmarkierung 3,0 Meter.

6. *Wie hat man bei der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und der Auffahrt zur Bundesautobahn A 8 festgestellt, dass die Standstreifengröße unzureichend ist?*

Nach einem Prüfauftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde durch das Landratsamt Esslingen nachgemessen. Ab Fahrbahnrand beträgt die Breite der befestigten Fläche 2,50 Meter einschließlich der 30 Zentimeter breiten Markierung. Nach Abzug des 50 Zentimeter breiten Randstreifens beträgt die Seitenstreifenbreite 2,0 Meter.

7. *Betrifft dies den gesamten, jüngst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h beschränkten Abschnitt oder Teile davon (mit Angabe der unzureichenden Teile)?*

Gemessen wurde nur an einer Stelle, augenscheinlich ist der Standstreifen auf der gesamten Strecke gleich breit.

Anhang 2d: Drucksache 15/7042 des Landtags von Baden-Württemberg vom 14.07.2015 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 4/5

8. *Welche Kenntnisse (einschließlich möglicher Gerichtsentscheide) liegen ihr zur Rechtskonformität der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit auf Streckenabschnitten mit Autobahn-Richtgeschwindigkeit aus Gründen eines unzureichenden Seitenstreifens vor?*

Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur liegen keine Gerichtsentscheide hierzu vor. Fehlende oder nicht ausreichende Seitenstreifen sind regelmäßig ein Anordnungsgrund für Geschwindigkeitsbeschränkungen, wenn dies aufgrund einer Einschätzung der Sicherheitslage für notwendig erachtet wird. Als ausreichend breit werden befestigte Flächen ab Fahrbahnrand einschließlich der Randmarkierung mit 2,50 Meter für Pkw und mindestens 2,70 Meter für Lkw (2,50 Meter Fahrzeugbreite plus 0,2 Meter Außenspiegel) angesehen. Liegen diese Voraussetzungen vor, muss der Seitenstreifen als Kriterium für die Prüfung einer Gefahrenlage nicht mit einbezogen werden.

9. *Welche weiteren Streckenabschnitte auf Bundesstraßen in Baden-Württemberg genügen den in Frage 1 definierten Kriterien, dass dort die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h angeordnet ist (mit Auflistung der Bundesstraßen sowie des jeweiligen Start- und Endkilometers)?*

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 30. März 2015 hat aktuell das Landratsamt Zollernalbkreis den noch freien Teilabschnitt der B 27 zwischen Balingen und Bodelshausen aus Sicherheitsgründen auf 120 km/h beschränkt. Insgesamt erfolgten die Beschränkungen auf zweibahnig ausgebauten Bundesstraßen sukzessive im Zeitraum der letzten zwanzig Jahre überwiegend aufgrund der ständig zunehmenden Verkehrsstärke aus den in der Beantwortung der Frage 3 genannten Kriterien.

10. *Welcher Behörde obliegt die Befugnis, Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Bundesautobahnen und -straßen inner- und außerhalb geschlossener Ortschaften anzuordnen?*

Anhang 2e: Drucksache 15/7042 des Landtags von Baden-Württemberg vom 14.07.2015 (Kleine Anfrage und Antwort), Seite 5/5

Zuständig für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Sicherheitsgründen sind die höheren Straßenverkehrsbehörden bei den vier Regierungspräsidien für die Bundesautobahnen sowie die Verkehrsbehörden bei den 44 Stadt- und Landkreisen und bei den 101 Großen Kreisstädten und Verwaltungsgemeinschaften für das nachgeordnete Straßennetz in eigener Verantwortung.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur

Kopie

Anhang 3a: Anfrage von Daniel Geyer an das Polizeipräsidium Reutlingen bzgl. Unfallzahlen zu Pannen-LKWs mit Bezug zum Standstreifen auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der B 313 vom 30.07.2015, Seite 1/2

Fwd: AW: Anfrage - Daniel GEYER, JU-Stadtverband Nürtingen

Daniel Geyer [redacted]

Mo 03.08.2015 13:40

An: Sincu, Julian [redacted]

Anfang der weitergeleiteten E-Mail:

Von: "Bonnaire, Christian" [redacted]
Datum: 3. August 2015 08:17:21 MESZ
An: [redacted]
Betreff: AW: Anfrage - Daniel GEYER, JU-Stadtverband Nürtingen

Sehr geehrter Herr Geyer,

Ihre Anfrage wurde an uns zur Beantwortung weitergeleitet.

Ihre Fragen kann ich wie folgt beantworten:

Zu 2.: Die Polizei führt keine Statistik über Pannenfahrzeuge, so dass wir keine verlässliche Zahl nennen können. Bei Pannenfahrzeugen ist auch nicht generell polizeiliches Handeln erforderlich, so dass wir nicht bei allen Pannenfahrzeugen vor Ort sind oder davon Kenntnis erlangen.

Zu 3.: Im Zeitraum von 2009 bis Ende Juni 2015 ereigneten sich auf diesem Abschnitt der B 313 insgesamt 12 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Bei keinem der Unfälle war der beteiligte Lkw als Pannenfahrzeug auf dem Seitenstreifen oder auf der Fahrbahn gestanden. Ein liegengebliebenes Fahrzeug war bei keinen dieser Unfälle unfallursächlich.

Zu 4.: s. 3.

Zu 5.: s. 3.

Ich hoffe, dass ich Ihre Anfrage ausreichend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Bonnaire
Polizeipräsidium Reutlingen

Kopie

Anhang 3b: Anfrage von Daniel Geyer an das Polizeipräsidium Reutlingen bzgl. Unfallzahlen zu Pannen-LKWs mit Bezug zum Standstreifen auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der B 313 vom 30.07.2015, Seite 2/2

Führungs- und Einsatzstab
-Sachbereich Verkehr-
Telefon: [redacted]
Fax:
E-Mail d: reutlingen.pp.fest.e.v@polizei.bwl.de
E-Mail p: [redacted]
Internet: www.polizei-bw.de

Von: Junge Union Nürtingen [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. Juli 2015 14:35
An: REUTLINGEN.PP
Betreff: Anfrage

Sehr geehrte Damen und Herren,

dürfte ich Sie bitten die beigefügte Anfrage an die zuständige Stelle des Verkehrskommissariat Esslingen weiterleiten?

Vielen Dank und herzliche Grüße

Daniel Geyer
Vorsitzender des Stadtverbandes

Geschäftsstelle –
Weberstr. 20
72622 Nürtingen

[redacted]
Fax: [redacted]

Kopie

Anhang 4a: Anfrage von Julian Sincu an das Landratsamt Esslingen bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 27.01.2016, Seite 1/3

WG: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

König Thorsten [redacted]

Do 28.01.2016 10:27

An: Sincu, Julian [redacted]

Sehr geehrter Herr Sincu,

vielen Dank für Ihre Information, die mir bisher nicht bekannt war.
Ich möchte nicht ausschließen, dass unsere Straßenmeisterei mit dem Maßband den Standstreifen an einer Stelle abgemessen hat und diese Information an das RP Stuttgart weitergeben hat. Dies hat dann die Straßenmeisterei im Rahmen unsere üblichen Betriebsaufgaben ohne Wissen der Hintergründe ausgeführt. Ein offizieller Auftrag dazu ist mir jedenfalls nicht bekannt und für eine einfache Überprüfung der Asphaltbreite eigentlich auch nicht notwendig.

Mit freundlichem Gruß

Thorsten König
Tel: [redacted]

Von: Sincu, Julian [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 28. Januar 2016 09:48
An: LRA Esslingen (Poststelle)
Betreff: AW: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrter Herr König,

haben Sie vielen Dank für die schnelle Beantwortung meiner Anfrage.

Aus Ihrer Antwort leite ich möglicherweise ein besonderes Interesse der Öffentlichkeit ab, von diesem Sachverhalt Kenntnis zu nehmen. Hintergrund ist:

Laut Aussage von Verkehrsminister Winfried Hermann in der Antwort zu Frage 6 in der Drucksache 15/7042 an den Landtagspräsidenten Herrn Wilfried Klenk vom 14.07.2015 (im Anhang) sei das Landratsamt Esslingen vom Regierungspräsidium Stuttgart zur besagten Messung beauftragt worden. Allerdings nennt Herr Hermann in seiner Antwort, abgesehen von einer offenbar durch das Landratsamt Esslingen gemessenen Standstreifenbreite von 2,50 m, keine zusätzlichen Informationen. Dies war der Anlass meiner Anfrage an das Landratsamt. Ich werde mich jetzt entsprechend Ihrer Empfehlung noch an das Regierungspräsidium Stuttgart wenden, und dort bezüglich dieser Messung nachfragen.

Aufgrund des besonderen Interesses der Öffentlichkeit bitte ich Sie um Ihr Einverständnis:
Wäre es für Sie in Ordnung, wenn ich Ihre Antwort in Verbindung mit meiner Anfrage (auf Wunsch natürlich auch unter Unkenntlichmachung Ihres Namens) veröffentlichen würde?

Kopie

Anhang 4b: Anfrage von Julian Sincu an das Landratsamt Esslingen bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 27.01.2016, Seite 2/3

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

_____

Julian Sincu
[redacted]

Phone:
Mobile:
E-Mail: [redacted]

Von: LRA Esslingen (Poststelle) <LRA@lra-es.de>
Gesendet: Donnerstag, 28. Januar 2016 08:11
An: Sincu, Julian
Betreff: WG: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrter Herr Sincu,

leider kann Ihnen der Landkreis Esslingen bei der Anfrage nicht weiterhelfen. Von uns wurden keinen Breitenmessungen am Standstreifen der B313 durchgeführt.
Gegebenenfalls kann Ihnen, das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4, Straßenwesen und Verkehr weiterhelfen. Das Regierungspräsidium ist für bauliche Maßnahme im Zuge der B313 verantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten König
Landratsamt Esslingen
Leiter Straßenbauamt
Landkreise Esslingen und Göppingen
Osianderstraße 6
73230 Kirchheim unter Teck

Tel: [redacted]
Fax:
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-esslingen.de

Von: Sincu, Julian [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 27. Januar 2016 14:02
An: LRA Esslingen (Poststelle)
Betreff: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe Kenntnis darüber erhalten, dass das Landratsamt Esslingen (höchstwahrscheinlich im Jahr 2014) mit der Messung der Breite des Standstreifens auf der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und

Kopie

Anhang 4c: Anfrage von Julian Sincu an das Landratsamt Esslingen bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 27.01.2016, Seite 3/3

WG: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt - Sincu, Julian 19.02.16, 00:13

Autobahnauffahrt beauftragt wurde. Hierzu hätte ich einige Rückfragen, die ich gerne an Sie direkt adressiere, mit der Bitte um vollständige und schriftliche Beantwortung per E-Mail:

- Wann erfolgte(n) die besagte(n) Messung(en) der Breite des Standstreifens?
- An welchen Stellen auf dem besagten Abschnitt wurde gemessen?
- Welche exakte Breite des Standstreifens wurde gemessen?
- Wie wurde die Breite des Standstreifens gemessen? Welche Werkzeuge bzw. Utensilien wurden hierfür eingesetzt?

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

_____

Julian Sincu
[redacted]

Phone:
Mobile:
E-Mail: [redacted]

Kopie

Anhang 5a: Anfrage (unbeantwortet, Stand 11.04.2016) von Julian Sincu an das Regierungspräsidium Stuttgart bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 28.01.2016, Seite 1/4

Nachfrage - Messung der Breite des Standstreifens Bundesstraße B313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt

Sincu, Julian

Do 28.01.2016 11:47

An [redacted]@rps.bwl.de <[redacted]@rps.bwl.de>;

1 Anlage

Kleine_Anfrage_Antwort MVI 7042 15-7042.pdf;

Sehr geehrter Herr Hollatz,

bezugnehmend auf den unten angehängten Schriftverkehr zwischen dem Landratsamt Esslingen und mir, würde ich mich gerne mit meiner Anfrage an Ihre Abteilung wenden.

Meine Anfrage betrifft eine Messung der Breite des Standstreifens auf einem Teilabschnitt der B 313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt. Herr Verkehrsminister Winfried Hermann hat in seiner Antwort zu Frage 6 in der Drucksache 15/7042 an den Landtagspräsidenten Herrn Wilfried Klenk vom 14.07.2015 (im Anhang) angegeben, das Regierungspräsidium Stuttgart habe das Landratsamt Esslingen mit der besagten Messung beauftragt. Mich interessieren die Einzelheiten zu dieser Messung, weshalb ich mich direkt an das Landratsamt Esslingen gewendet hatte. Aus unterstehender Antwort von Herrn König vom Landratsamt Esslingen ist jedoch zu entnehmen, dass das Landratsamt Esslingen die besagte Messung offenbar nie (zumindest nicht auf offiziellen Antrag) durchgeführt hat.

Nun bin ich etwas verwirrt, und hoffe, dass Sie mir mit meinem Anliegen weiterhelfen können.

Konkret interessiert mich, ergänzend zu der nun nahe liegenden Frage, wer denn die Messung tatsächlich durchgeführt hat, noch:

- Wann erfolgte die besagte Messung der Breite des Standstreifens auf der B313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt?
- An welcher Stelle auf dem besagten Abschnitt wurde gemessen?
- Welche exakte Breite des Standstreifens wurde gemessen? (Es ist anzunehmen, dass die Angabe "2,50 m" in der Drucksache 15/7042 ein gerundeter Wert ist)
- Wie wurde die Breite des Standstreifens gemessen? Welche Werkzeuge bzw. Utensilien wurden hierfür eingesetzt?

Haben Sie vielleicht nähere Informationen zu diesem Sachverhalt?

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

Anhang 5b: Anfrage (unbeantwortet, Stand 11.04.2016) von Julian Sincu an das Regierungspräsidium Stuttgart bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 28.01.2016, Seite 2/4

Julian Sincu
[redacted]

Phone:
Mobile:
E-Mail: [redacted]

Von: König Thorsten [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 28. Januar 2016 10:27
An: Sincu, Julian
Betreff: WG: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrter Herr Sincu,

vielen Dank für Ihre Information, die mir bisher nicht bekannt war.
Ich möchte nicht ausschließen, dass unsere Straßenmeisterei mit dem Maßband den Standstreifen an einer Stelle abgemessen hat und diese Information an das RP Stuttgart weitergeben hat. Dies hat dann die Straßenmeisterei im Rahmen unsere üblichen Betriebsaufgaben ohne Wissen der Hintergründe ausgeführt. Ein offizieller Auftrag dazu ist mir jedenfalls nicht bekannt und für eine einfache Überprüfung der Asphaltbreite eigentlich auch nicht notwendig.

Mit freundlichem Gruß

Thorsten König
Tel: [redacted]

Von: Sincu, Julian [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 28. Januar 2016 09:48
An: LRA Esslingen (Poststelle)
Betreff: AW: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrter Herr König,

haben Sie vielen Dank für die schnelle Beantwortung meiner Anfrage.

Aus Ihrer Antwort leite ich möglicherweise ein besonderes Interesse der Öffentlichkeit ab, von diesem Sachverhalt Kenntnis zu nehmen. Hintergrund ist:

Laut Aussage von Verkehrsminister Winfried Hermann in der Antwort zu Frage 6 in der Drucksache 15/7042 an den Landtagspräsidenten Herrn Wilfried Klenk vom 14.07.2015 (im Anhang) sei das Landratsamt Esslingen vom Regierungspräsidium Stuttgart zur besagten Messung beauftragt worden. Allerdings nennt Herr Hermann in seiner Antwort, abgesehen von einer offenbar durch das Landratsamt Esslingen gemessenen Standstreifenbreite von 2,50 m, keine zusätzlichen Informationen. Dies war der Anlass meiner Anfrage an das Landratsamt. Ich werde mich jetzt entsprechend Ihrer Empfehlung noch an das Regierungspräsidium Stuttgart wenden, und dort bezüglich dieser Messung nachfragen.

Aufgrund des besonderen Interesses der Öffentlichkeit bitte ich Sie um Ihr Einverständnis:
Wäre es für Sie in Ordnung, wenn ich Ihre Antwort in Verbindung mit meiner Anfrage (auf Wunsch natürlich auch unter Unkenntlichmachung Ihres Namens) veröffentlichen würde?

Kopie

Anhang 5c: Anfrage (unbeantwortet, Stand 11.04.2016) von Julian Sincu an das Regierungspräsidium Stuttgart bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 28.01.2016, Seite 3/4

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

Julian Sincu
[redacted]

Phone:
Mobile:
E-Mail: [redacted]

Von: LRA Esslingen (Poststelle) <LRA@lra-es.de>
Gesendet: Donnerstag, 28. Januar 2016 08:11
An: Sincu, Julian
Betreff: WG: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrter Herr Sincu,

leider kann Ihnen der Landkreis Esslingen bei der Anfrage nicht weiterhelfen. Von uns wurden keinen Breitenmessungen am Standstreifen der B313 durchgeführt.
Gegebenenfalls kann Ihnen, das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4, Straßenwesen und Verkehr weiterhelfen. Das Regierungspräsidium ist für bauliche Maßnahme im Zuge der B313 verantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten König
Landratsamt Esslingen
Leiter Straßenbauamt
Landkreise Esslingen und Göppingen
Osianderstraße 6
73230 Kirchheim unter Teck

Tel: [redacted]
Fax:
E-Mail: strassenbauamt@lra-es.de
www.landkreis-esslingen.de

Von: Sincu, Julian [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 27. Januar 2016 14:02
An: LRA Esslingen (Poststelle)
Betreff: Rückfrage - B313 Nürtingen - Autobahnauffahrt

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe Kenntnis darüber erhalten, dass das Landratsamt Esslingen (höchstwahrscheinlich im Jahr 2014) mit der Messung der Breite des Standstreifens auf der Bundesstraße B 313 zwischen Nürtingen und Autobahnauffahrt beauftragt wurde. Hierzu hätte ich einige Rückfragen, die ich gerne an Sie direkt

Kopie

Anhang 5d: Anfrage (unbeantwortet, Stand 11.04.2016) von Julian Sincu an das Regierungspräsidium Stuttgart bzgl. der Breitenmessung des Strandstreifens der B 313 vom 28.01.2016, Seite 4/4

adressiere, mit der Bitte um vollständige und schriftliche Beantwortung per E-Mail:

- Wann erfolgte(n) die besagte(n) Messung(en) der Breite des Standstreifens?
- An welchen Stellen auf dem besagten Abschnitt wurde gemessen?
- Welche exakte Breite des Standstreifens wurde gemessen?
- Wie wurde die Breite des Standstreifens gemessen? Welche Werkzeuge bzw. Utensilien wurden hierfür eingesetzt?

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

_____

Julian Sincu
[redacted]

Phone:
Mobile:
E-Mail: [redacted]

Kopie

Anhang 6: Fotobeweis, dass Lkw auf dem Standstreifen der B 313 problemlos nothalten können vom 09.10.2015

Kopie