

Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Wolfgang Meyer
Referat LA 14
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

29.09.2015/kie

Telefon +49 30 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

thomas.kiel@staedtetag.de

Per E-Mail: ref-la14@bmvi.bund.de

Bearbeitet von
Thomas Kiel

Aktenzeichen
66.06.13 D

Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Sehr geehrter Herr Meyer,

für die Übersendung des o.g. Entwurfs und der Gelegenheit zur Stellungnahme möchten wir Ihnen herzlich danken. Auf Anregung unserer Mitgliedstädte nehmen wir zum Entwurf wie folgt Stellung:

Allgemein

Aus unserer Sicht wurde mit dem vorliegenden Entwurf die Gelegenheit nicht genutzt, eine seit vielen Jahren diskutierte und mit Blick auf die angespannten finanziellen Ressourcen der Städte und Verkehrsunternehmen mit Straßenbahnverkehr zunehmend dringender gewordene Änderung der Gewichtungen zwischen straßenbündigem Bahnkörper sowie besonderem und unabhängigem Bahnkörper zu regeln. Die Bevorzugung bzw. einseitige Privilegierung der baulichen Herstellung des besonderen bzw. unabhängigen Bahnkörpers für Aus- und Neubau von Streckenanlagen der Straßenbahn stellt für viele innerstädtische Bereiche – gerade mit Blick auf die zunehmend im Fokus stehenden baulichen Erneuerungen von Bestandsstrecken in bebauten Quartieren und die sich aus oft beengten Platzverhältnissen ergebenden Konflikte – eine problematische Vorgabe für die planende Verwaltung aber auch die Verkehrsregelung dar.

Unter Einbeziehung der nach Stand der Technik umfänglichen Möglichkeiten der Bevorrechtigung der Straßenbahn sowie eine Freimachung und Freihaltung des Fahrwegs von behindernden anderen Fahrzeugen mit nicht-baulichen Maßnahmen – hier insbesondere mit Hilfe der signaltechnischen Herbeiführung der sog. „Pulkführerschaft“ für die Straßenbahn – wäre es vielerorts machbar, mit geringeren Kosten und vor allem mit stadtverträglich deutlich geringeren Flächenbedarfen neue Straßenbahnanlagen mit zeitgemäßer Gestaltung und Ausstattung in die vorhandenen Straßenräume einzuordnen.

Zur Ergänzung des § 45 Absatz 2 Satz 2 StVO

Die Anregung des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrsordnung (BLFA-StVO/OWi), die Anordnungsbefugnis von Sicherungsmaßnahmen der Bahnübergänge (BÜ) von Straßenbahnen auf unabhängigen Bahnkörpern in die Kompetenz der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Straßenbahnunternehmen zu überführen, lehnen wir ab (Ergänzung des § 45 Absatz 2 Satz 2 StVO).

Im städtischen Verkehr gibt es eine Vielzahl von Bahnübergängen im Zuge von unabhängigen Bahnkörpern, die nicht isoliert betrieben werden, sondern kombiniert sind mit Regelungen für den normalen Straßenverkehr (z.B. Signalanlagen für den Bahnübergang an unabhängigen Bahnkörpern kombiniert mit Signalen und Beschilderung für die Regelung parallel zur Gleisanlage verlaufender Geh- und Radwege, unabhängiger Bahnkörper in Mittellage der Straßenkreuzung etc.). Wenn die Anordnungsbefugnis bezüglich der Sicherungsmaßnahmen am BÜ auf die TAB übergehen würde, wären in solchen Fällen zwei separate Anordnungen notwendig – eine für die Sicherung des BÜ durch die TAB und eine zweite für die für sonstige Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde. Dabei beinhaltet die Sicherung eines BÜ im Wesentlichen Entscheidungen über das Verhalten der die Straßenbahn kreuzenden Verkehrsteilnehmer, also allen anderen Verkehrsteilnehmern außer der Straßenbahn. Die zu beachtenden Regelungen sind in der StVO und der VwV-StVO richtig verortet. Sie unterscheiden nicht zwischen besonderen und unabhängigen Bahnkörpern. Eine Gesamtanlage (Signalanlage, Beschilderung, Markierung) im städtischen Verkehrsraum sollte einheitlich nur von einer Stelle angeordnet werden. Die vorgeschlagene Vorgehensweise führt zu komplexen und aufwändigen Abstimmungsprozessen, weil die TAB nur Teilaspekte der Verkehrsregelung treffen kann und die Gesamtsituation der Verkehrsregelung dort nicht bekannt ist.

Es entspricht der ständigen Praxis die TAB bei Anordnung der Verkehrsbehörden zu beteiligen. Das ist in der VwV-StVO zu Zeichen 201 vorgeschrieben. Es bestehen keine Einwände eine zwingende Beteiligung bei Anordnungen in der BOStrab zu verankern. Im Übrigen ist aus der ständigen Praxis der Straßenverkehrsbehörden kein Fall bekannt, der die nun angemahnte „Harmonisierung“ rechtfertigen könnte. Die Verkehrsbehörden haben in jahrelanger Verantwortung die Sachkunde für die verkehrsrechtlich notwendigen Regelungen erworben und garantieren einheitliche verkehrsrechtliche Entscheidungen in gleichen Sachlagen. Eine Kompetenz, die sich die TAB erst erarbeiten müsste.

Hilfsweise wäre zu diskutieren, ob man zwischen klassischen Straßenbahnen und eisenbahnähnlichen Schnell- und U-Bahn-Trassen unterscheiden kann, sofern diese keine komplexen Verknüpfungen im Straßenverkehr aufweisen.

Zu § 5 BOStrab

Die Anordnungsbefugnis soll durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden und nicht durch die technische Aufsicht erfolgen. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass Fahren im öffentlichen Verkehrsraum Fahren auf Sicht und nicht Sicherung durch Zugsicherungsanlagen (Blocksignalisierung) bedeutet. Fahren auf Sicht unterliegt der StVO.

Zu § 16 BOStrab

Siehe oben zu § 45 Absatz 2 Satz 2 StVO. Die Übertragung an die TAB ist kritisch, wenn mehr als nur eine Gleisquerung gesichert werden muss. Die Sicherung der Querung Schiene/ trasse soll daher weiterhin in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde bleiben.

In der Praxis werden in den städtischen Raum integrierte besondere Bahnkörper in Abhängigkeit von der jeweiligen verkehrlichen und städtebaulichen Situation stark multifunktional genutzt. Das erfolgt nach BOStrab heute regelwidrig. Die Nutzung erfolgt hauptsächlich durch querende Fußgänger und Radfahrer, aber auch zum Überholen havariierter Fahrzeuge, für Rettungseinsätze oder ähnliches. Bezüglich des Unfallgeschehens sind die betroffenen Abschnitte unauffällig. Aufgrund der positiven Erfahrungen – teilweise über 20 Jahre – regen wir die zusätzliche Aufnahme und Legalisierung von sog. „multifunktionalen Gleisbereichen“ an. Ggf. sollte in diesen Bereichen die Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt werden, was bei üblichen innerstädtischen Haltestellenabständen kaum zu relevanten Fahrzeiterhöhungen führen wird. Im Ergebnis würde gerade für Fußgänger und Radfahrer die Trennwirkung der Verkehrsanlagen erheblich abgemildert.

Zu § 16 Abs. 4 letzter Satz in Verbindung mit § 20 Abs. 1 letzter Satz BOStrab: Diese Vorschrift greift in die Abwägungsfreiheiten der Straßenverkehrsbehörden ein. Die Steuerung des innerstädtischen Verkehrs macht eine Abwägung unter zahlreichen Belangen notwendig u.a. auch hinsichtlich der Belange des nicht motorisierten Verkehrs und der Verkehrssicherheit sowie der Reduzierung von Emissionen des motorisierten Verkehrs. Die Regelungen sind daher einseitig und schränken in unangemessener Weise die notwendige Abwägung ein. Beispielsweise sind hiervon dann auch Ein- und Ausrückfahrten sowie Betriebsfahrten betroffen, für die dieser Vorrang zumindest fragwürdig ist, wenn andere wichtige Belange hiervon nachteilig betroffen sind.

Zu § 20 BOStrab

Nach unseren Erfahrungen sind die aus dem Eisenbahnwesen übernommene Grenzwerte für die Notwendigkeit einer technischen Sicherung von BÜ überzogen. Vorbehaltlich ausreichender Sichtbeziehungen sind in stadttypischen Situationen auch bei ca. 1.000 Kfz/Tag keine Sicherheitsdefizite zu erwarten.

Zu § 20 Abs. 1: Die technische Sicherung mit der Farbfolge „Gelb-Rot“ führt zu unterschiedlichen Regelungsformen, so werden in verschiedenen Städten beispielsweise an Fußgängerquerungsstellen im Zuge von Lichtzeichenanlagen „Warnlichter“ (Springlichter) eingesetzt. Die Zulassung von Warnlichtern (Springlichtern) ist weiterhin anzustreben, um keinen Widerspruch zu erzeugen und zusätzliche Umrüstkosten zu verursachen, die keinen Sicherheitsgewinn versprechen.

Der vom Eisenbahnwesen übernommene Begriff der „Umlaufsperr“ sollte im Interesse der Barrierefreiheit und der Radfahrer relativiert werden. Hier bieten sich Lösungen analog der RAST 2006 bzw. der EÖR (Bild 146) an. Nach unseren Erfahrungen besteht an klassischen „Umlaufsperrn“ eher die Gefahr der Entstehung von Trampelpfaden. Außerdem werden die Nutzer bei der Bewältigung der „Schikane“ eher von der gewünschten Streckenbeobachtung abgelenkt.

In der Praxis sind „wilde“ Querungen mit verhältnismäßigen Mitteln kaum zu verhindern. Geringes Fußgängeraufkommen vorausgesetzt – werden an von alters her bekannten Querungen des besonderen Bahnkörpers, auch bei Querungen ohne beidseitige Inseln zwischen Kfz-Fahrbahnen und Bahnkörper, keine Auffälligkeiten festgestellt.

Zu Abs. 2 Satz 4: Die Sicherung der Gleisquerungen erfolgt gemäß § 37 StVO, während die technische Sicherung (Signalsicherung) gemäß DIN VDE 0832 erfolgt. Bei Bahnübergängen von Fuß- Radwegen, Straßen, Wegen und Plätzen mit „Fahren auf Sicht“ erfolgt die Sicherung gemäß StVO, durch eine Lichtsignalanlage.

Zu Abs. 5: Die Änderung wird von uns begrüßt. Sie legalisiert die bereits bestehende probeweise Verwendung dieser Signale an BÜ. Zur Klarstellung sollte eine Festlegung zum Verhalten bei Aus-

fall der Signalisierung getroffen werden. Da das eisenbahntypische Anhalten (analog BÜ 0) heutige Autofahrer eher verwirrt, hielten wir eine Geschwindigkeit von 10 bis 15 km/h unter Beachtung der Verkehrslage für angemessen.

In Zusammenhang mit der Aufstellung von Andreaskreuzen (Zeichen 201) als Rückfallebene für technische Ausfälle an Straßensignalanlagen (Zeichen 205 in Kombination mit Zusatzzeichen 1048-19 ist nach der VwV-StVO im Regelfall nicht statthaft) wären konkrete Festlegungen als Ermächtigung zur Aufrechterhaltung eines sicheren Straßenbahnbetriebs wünschenswert. Insbesondere die Einfahrt aus Nebenstraßen mit und ohne besonderen Bahnkörper ist bei starkem Verkehr auf übergeordneten Straßen sonst nicht möglich.

Zu § 21 Signalanlagen

Es wäre eine Öffnungsklausel für Teilsignalisierungen wünschenswert. Beispielsweise ist es bei der Einfahrt bzw. Ausfahrt aus Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen insbesondere in sehr kleinteiligen städtischen Strukturen wenig sinnvoll, alle Fußgängerbeziehungen zu signalisieren. Teilsignalisierungen sind in Mitgliedstädten seit Jahren ohne Sicherheitsprobleme mit den Signalbildern F 0 bis F 4 und entsprechender Streckenkenntnis des Fahrpersonals in Betrieb. Ggf. wäre auch hierfür die Anwendung des Signals F 5 oder eines neuen Signalbildes zur Klarstellung anzuraten.

Zu Abs. 4: Die Vorschrift ist zu streichen. Von Weichensteuerungen können Anforderungsimpulse an die Lichtsignalanlage zur Anforderung gesonderter Freigaben weitergeleitet werden. Eine Sicherung der Weichenlage ist in Lichtsignalanlagen nicht vorzusehen, da Weichen und Weichenlagen keine Steuerungskomponenten der StVO sind. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze würden zu erheblichen Mehrkosten bei der Erstellung von Lichtsignalanlagen führen. Die Regelungen für Lichtsignalanlagen sind hinreichend durch die technischen Anforderungen für die Lichtzeichenanlagen vorgegeben, so dass es keinen Anlass gibt, die Anforderungen zu erhöhen. Die erhöhten zu erwartenden technischen Anforderungen an die Sicherung der Fahrsignale und Rückbestätigung der Weichenlage werden absehbar die Kosten (wegen höherer Anforderungen und Reduzierung der Anzahl möglicher Lieferanten) und den Wettbewerb (wegen Reduzierung möglicher Lieferanten) nachteilig beeinflussen.

Zu § 31 BOStrab

„Angehobene Fahrbahnen“ und „angehobene Radwege“ sind seit Jahren anerkannter Stand der Technik und werden in den Mitgliedstädten erfolgreich angewendet. Dies sollte in § 31 reflektiert werden.

Zu Abs. 5 neu: Die Forderung nach mindestens 2 von Hundert als Querneigung lehnen wir ab. Sie stellt für uns deutliche Probleme dar. Der bisherige Standard mit 1 von Hundert wird bei überdachten Bahnsteigen von U-Bahnanlagen als ausreichend erachtet, denn am Gully wäre dann die Querneigung sogar noch höher und am Treppenantritt direkt am Bahnsteig aus unserer Sicht nicht machbar. Es sollte deshalb eine Regelneigung und keine Mindestneigung festgelegt werden. Zudem sollte die Neigung von überdachten und nicht überdachten Bahnsteigen differenziert werden. Ein Abgleich mit anderen Regelwerken (RAST 2006) wird angeregt (z.B. Breite der Bahnsteige).

Zu Abs. 3 und 8 (alt): Die ersatzlose Streichung der Abs. 3 („... sollen ohne Stufen erreichbar sein ...“) und 8 (... „muss mindestens eine Rampe ...“) erscheint nicht zielführend. Ggf. ist auf andere Regelwerke zu verweisen. Das Thema Barrierefreiheit erscheint nicht angemessen berücksichtigt.

Zu Abs. 10 (alt): Der Absatz sollte nicht gestrichen werden. Dieser Absatz war bisher die Grundlage für die Förderung von Fahrtreppen und Aufzügen. Durch den Entfall des Absatzes wird die Verhandlungsbasis gegenüber Zuwendungsgebern evtl. geschwächt.

Zu § 58 BOStrab

Sie oben die Ausführungen zu § 16.

Zu § 59 Abs. 1 Nr. 2 BOStrab

Die Einführung des Rauchverbots per Verordnung wird begrüßt. Wir regen zur Verdeutlichung des Geltungsumfangs an, hinter den Worten „... für den Aufenthalt ...“ auch das Beispiel „Fußgängerunterführungen“ zu ergänzen.

In Ergänzung unserer Ausführungen haben wir Ihnen die separat ausgefüllten Formblätter unserer Mitgliedstädte Frankfurt und Nürnberg beigelegt. Dem Formblatt der Stadt Frankfurt liegt eine weitere Gremienbefassung zu Grunde.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Kiel', written in a cursive style.

Thomas Kiel

Anlagen