

10.05.91

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung

A. Zielsetzung

Um den Ferienreiseverkehr auch nach der Vereinigung beider deutscher Staaten ordnungsgemäß im Interesse aller Verkehrsteilnehmer abwickeln zu können, ist eine Anpassung der Streckenverbote an die Gegebenheiten in den neuen Ländern erforderlich.

B. Lösung

Änderung der Ferienreiseverordnung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Bundesrat

Drucksache 286/91

10.05.91

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes

Bonn, den 10. Mai 1991

021 (323) - 921 02 - Fe 20/91

An den

Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Dritte Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.



Rudolf Seiters

Dritte Verordnung
zur Änderung der Ferienreiseverordnung

Vom

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) geändert worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2546), wird wie folgt geändert:

1. Die Aufzählung der Streckenverbote in § 1 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

- | | |
|----------|--|
| "A 1 | Von Autobahnkreuz Leverkusen-West über Wuppertal, Kamener Kreuz, Münster bis Anschlußstelle Wildeshausen-West und von Bremer Kreuz bis Anschlußstelle Rade, von Buchholzer Dreieck bis Horster Dreieck |
| A 2/E 30 | Von Autobahnkreuz Oberhausen bis Berlin (Abzweig Magdeburg/Autobahndreieck Werder) |
| A3 | Von Oberhausener Kreuz über Autobahndreieck Heumar bis Anschlußstelle Köln-Königsforst, von Mönchhof Dreieck über Frankfurter Kreuz bis Autobahnkreuz Nürnberg. |

- A 4/E 40 Autobahnkreuz Köln-West bis Autobahndreieck Heumar und vom Kirchheimer Dreieck bis Dresden (Abzweig Dresden/Autobahndreieck Dresden)
- A 5 Von Hattenbacher Dreieck über Frankfurt, Karlsruhe bis Anschlußstelle Offenburg
- A 6 Von Anschlußstelle Schwetzingen-Hockenheim bis Autobahnkreuz Weinsberg
- A 7 Von Anschlußstelle Tarp bis Anschlußstelle Hamburg-Schnelsen-Nord von Abzweig A 250 (Nördlich des Horster Dreiecks) über Horster Dreieck, Hannover, Kassel, Hattenbacher Dreieck, Autobahnkreuz Biebelried, Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und Autobahnkreuz Allgäu bis zum Anschluß an B 309.
- A 8 Von Autobahndreieck Karlsruhe bis Anschlußstelle München-West und von Anschlußstelle München-Ramersdorf bis Anschlußstelle Bad Reichenhall
- A 9/E 51 Berliner Ring (Abzweig Leipzig/Autobahndreieck Potsdam) bis Anschlußstelle München-Schwabing
- A 10 Berliner Ring
- A 13/E 55 Abzweig Lübbenau/Autobahndreieck Lübbenau bis Abzweig Dresden/Autobahndreieck Dresden

- A 13/E 36/ Autobahnkreuz Schönefeld bis Abzweig
E 55 Lübbenau/Autobahndreieck Lübbenau
- A 24/E 26 Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis Berliner
 Ring (Abzweig Rostock/Autobahndreieck
 Havelland)
- A 45 Von Anschlußstelle Dortmund-Süd über
 Westhofener Kreuz und Gambacher Kreuz bis
 Seligenstädter Dreieck
- A 61 Von Autobahnkreuz Meckenheim über Auto-
 bahnkreuz Koblenz bis Autobahndreieck
 Hockenheim
- A 81 Von Autobahnkreuz Weinsberg bis Autobahn-
 kreuz Herrenberg
- A 92 Von Autobahndreieck München-Feldmoching
 bis Anschlußstelle Oberschleißheim
- A 93 Von Autobahndreieck Inntal bis Anschluß-
 stelle Reischenhart
- A 99 Von Autobahndreieck München-Feldmoching
 über Autobahnkreuz München-Nord bis Auto-
 bahnkreuz München-Brunnthal
- A 215 Von Autobahndreieck Bordesheim bis An-
 schlußstelle Blumenthal
- A 831 Von Anschlußstelle Stuttgart-Vaihingen
 bis Autobahnkreuz Stuttgart
- A 980 Von Autobahnkreuz Allgäu bis Anschluß-
 stelle Waltenhofen

286/91

- 4 -

- A 995 Von Anschlußstelle Sauerlach bis Auto-
 bahnkreuz München-Brunnthal
- E 22 Stralsund bis Lübeck
- E 251 Greifswald bis Berlin"

2. § 3 Abs. 1 Nr. 1 wird gestrichen. Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden Nummern 1 bis 3.

3. In § 4 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Auf Antrag können bis zum 31. August 1995 bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden Fahrten von und nach Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie innerhalb dieser Länder von dem Verbot des § 1 Abs. 2 befreit werden, wenn nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. durch Einzelausnahmegenehmigung
für Transporte, die nachweislich einer Bescheinigung des Auftraggebers jeweils am Sonntag um 8.00 Uhr beim Empfänger sein müssen und deren Transportdauer länger als 8 Stunden betragen.
2. durch Dauerausnahmegenehmigung
für Transporte, die nachweislich einer Bescheinigung der örtlichen Industrie- und Handelskammer unumgänglich an einem Sonnabend im Verbotszeitraum befördert werden müssen.

Die Dauerausnahmegenehmigung wird längstens für einen Verbotszeitraum gemäß 1 Abs. 1 ausgestellt."

4. In § 4 Abs. 4 Satz 1 werden nach dem Wort "Ausnahmegenehmigung" die Worte "nach Absatz 1 oder 1a" eingefügt:

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung
in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 1 Abs. 2):

Um den Ferienreiseverkehr auch nach der Vereinigung beider deutscher Staaten ordnungsgemäß im Interesse aller Verkehrsteilnehmer abwickeln zu können, ist eine Anpassung der Streckenverbote an die Gegebenheiten in den neuen Ländern erforderlich.

Seit Vereinigung beider deutscher Staaten hat sich die Verkehrslage auf den im § 1 Abs. 2 der Ferienreiseverordnung bisher enthaltenen und den neu aufzunehmenden Strecken grundlegend gewandelt. Die Verkehrsbelastung hat sich nahezu verdreifacht, eine Vielzahl von langen Staus und ein drastisches Ansteigen der Unfallzahlen sind die Folge. Im Hinblick auf die kommende Reisesaison muß speziell an den Wochenenden mit Verkehrszahlen gerechnet werden, denen die genannten Autobahnen mit Sicherheit nicht gewachsen sein dürften. Eine Erweiterung der Verbotsstrecken der Ferienreiseverordnung ist daher unumgänglich.

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 1 alt):

Durch die Vereinigung beider deutscher Staaten sind die Regelungen in bezug auf die ehemalige DDR und Berlin-Ost gegenstandslos geworden.

Zu Nummer 3 (§ 4 Abs. 1a):

Unter Abwägung der Argumente, daß einerseits

- die Verkehrsinfrastrukturen, wie Straßenverhältnisse und Eisenbahnstrecken nach wie vor für die bisherige Regelung der Ferienreiseverordnung sprechen,

286/91

- die Kapazitäten der Infrastrukturen zur Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs bei weitem noch nicht vorhanden sind,
- wirtschaftliche Gründe in den neuen Ländern zur Zeit absoluten Vorrang haben müssen und
- eine Gleichsetzung der wirtschaftlichen Notwendigkeiten der alten und neuen Länder nicht vertretbar ist,

andererseits

- der Individualverkehr so stark zugenommen hat, daß am Wochenende zur Aufrechterhaltung des Wochenendverkehrs Einschränkungen notwendig sind,
- auch in den alten Ländern ein enormer Druck der Wirtschaft zur Freigabe des Sonnabendfahrverbots für Lkw über 7,5 t besteht,

wurden die Regelungen des Abs. 1a erforderlich.

Eine analoge Regelung ist auch für das Sonntagsfahrverbot gem. § 30 StVO vorgesehen.

Zu Nummer 4 (§ 4 Abs. 4):

Die Ergänzung ist erforderlich, da auch die Ausnahmegenehmigung nach Abs. 1a der Polizei auf Verlangen vorzuzeigen ist.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Verordnung nicht mit Kosten belastet. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

07.06.91

Beschluß

des Bundesrates

zur

Dritten Verordnung zur Änderung der Ferienreiseverordnung

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgenden Maßgaben zuzustimmen:

1. Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 1 ist

a) das Streckenverbot

"A 24/E 26 Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis Berliner Ring
(Abzweig Rostock/Autobahndreieck Havelland)"
zu streichen;

b) im Streckenverbot "E 22" das Wort

"Lübeck"
durch das Wort
"Selmsdorf"

zu ersetzen.

Begründung:

Zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern bestehen vier Straßenverbindungen mit den Grenzorten Lübeck-Schlutup (E 22), Ratzeburg-Mustin, Gudow (A 24) und Lauenburg. Wenn die beiden Hauptstrecken für den Lkw-Verkehr an Samstagen nicht zur Verfügung stehen, werden die beiden kleineren Verbindungen zusätzlich in nicht zumutbarer Weise belastet.

Ratzeburg-Mustin ist schon bisher ein Engpaß, der zu erheblichen Bürgerprotesten geführt hat; die Strecke Lauenburg ist gefahrenträchtig.

Demgegenüber kann die A 24 aufgrund ihrer relativ geringen Belastung auch samstags den ohnehin geringeren Lkw-Verkehr bewältigen; in Lübeck-Schlutup wird nach Öffnung der Umgehungsstraße das Hauptproblem gelöst sein, so daß eine zusätzliche Belastung des verbleibenden Engpasses Ratzeburg nicht zu vertreten ist.

In Anbetracht der relativ kurzen Entfernungen zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ist ferner zu berücksichtigen, daß beiderseits alle Orte auch nach Ablauf des Fahrverbots um 20.00 Uhr bis zum Beginn des Sonntagsfahrverbots um 0.00 Uhr erreicht werden können, so daß mit einer Ballung des Lkw-Verkehrs in den Abendstunden auf den Verbotsstrecken gerechnet werden muß.

2. Artikel 1 Nr. 3 und 4 (§ 4 Abs. 1a und 4)

In Artikel 1 sind die Nummern 3 und 4 zu streichen.

Begründung:

Die zunehmende Mobilität zeigt sich in der hohen Verkehrsbelastung zur Ferienzeit und an Sonn- und Feiertagen besonders deutlich. Staumeldungen sind an der Tagesordnung und schwere Unfälle insbesondere auf den überörtlichen Straßen nehmen zu. Die Verkehrsverbote für Lkw zur Ferienzeit und an Sonn- und Feiertagen gewinnen schon von daher für die Verkehrssicherheit immer größere Bedeutung. Es ist somit alles zu unterlassen, was diese Verbote aufweichen könnte. Eine spezielle Ausnahmeregelung in der Verordnung selbst aber läßt dies befürchten. Daß diese Befürchtung nicht ganz unbegründet ist, zeigt die vom BMV gegebene Begründung, wonach "auch in den alten Ländern ein enormer Druck der Wirtschaft zur Freigabe des Sonnabendfahrverbots für Lkw über 7,5 t besteht".

Die Notwendigkeit für eine solche Ausnahmeregelung ist umso weniger gegeben, als sowohl die Ferienreiseverordnung als auch das Sonntagsfahrverbot der Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit gibt, in dringenden Fällen Ausnahmen zu genehmigen, wenn eine Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln nicht möglich ist.

Da die bestehende Infrastruktur der Bahn in den neuen Ländern noch wenig Ausweichmöglichkeiten gibt, läßt diese allgemeine Ausnahmeregelung ausreichenden Handlungsspielraum, den Bedürfnissen in den neuen Ländern zu begegnen. Eine bundeseinheitliche Handhabung läßt sich schneller und flexibler durch Verwaltungsvorschriften oder Absprachen auf Bund/Länderebene erreichen.