



**Landkreis Potsdam-Mittelmark**

Der Landrat

Fachbereich:

Sicherheit, Ordnung und Verkehr

FD Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsüberwachung

Landratsamt Potsdam-Mittelmark · Postfach 1138 · 14801 Belzig

Herrn

Dr. John Banhart

Uhlenhorst 27

14532 Kleinmachnow

**Frau Vierke-Eichler**

Fachdienstleiterin

Besucheradresse: 14542 Werder/H.

Am Gutshof 1 - 7

Tel.: 03327/739235

Fax.: 03327/739260

E-Mail: heike.vierke-eichler@potsdam-mittelmark.de

Unser Zeichen

Ihr Zeichen

Datum 21.05.2008

**Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Kleinmachnow und der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark  
Ihr Schreiben vom 02.10.2007**

Sehr geehrter Herr Banhart,

Ihr vorgenanntes Schreiben wurde mir von Herrn Dr. Enneking zur Prüfung übergeben. Ich habe dies zum Anlass genommen, mich nochmals intensiv mit der von Ihnen geschilderten Problematik auseinanderzusetzen. Im Ergebnis teile ich Ihnen Folgendes mit:

Die von Ihnen geschilderte Situation mag auf den ersten Blick sehr unbefriedigend erscheinen. Ich konnte jedoch bei näherer Untersuchung des Sachverhaltes weder Unzulänglichkeiten noch eine oberflächliche bzw. willkürliche Bearbeitung feststellen. Daher möchte ich Ihnen zunächst den allgemeinen Ablauf eines Verwaltungsverfahrens bis zur Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung einschließlich der rechtlichen Grundlagen darlegen.

Zunächst sind die im Straßenverkehr zu beachtenden Grundsätze in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. Danach gilt beispielsweise innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, außerhalb geschlossener Ortschaften von 100 km/h. Abweichungen von den Grundsätzen sind nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen möglich. Dabei ist immer zu beachten, dass bei Missachtung der verpflichtenden Vorschriften (geregelt in der StVO, der VwV-StVO<sup>1</sup>, diversen Richtlinien) oder Ermessensfehlgebrauch bei der Anwendung die getroffene Regelung rechtswidrig und anfechtbar ist. Eventuell dadurch verursachte Schäden können im Wege der Amtshaftung geltend gemacht werden.

<sup>1</sup> Verwaltungsvorschrift-StVO

Prinzipielle Voraussetzung für Beschränkungen des öffentlichen Verkehrs ist eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt. Dabei ist immer das Verhältnismäßigkeitsgebot zu beachten. Weiterhin ist zu beachten, dass die Beschilderung zweckmäßig, rechtmäßig, verständlich sachgerecht und sichtbar zu erfolgen hat.

In Kenntnis der zu beachtenden Vorschriften habe ich mich nunmehr mit den von Ihnen konkret angesprochenen Problemen befasst. Dazu möchte ich Ihnen im Einzelnen die folgenden Informationen geben:

#### 1. Tempo 30 Zone

Am 24.05.2004 wurde seitens der Gemeinde Kleinmachnow die Anordnung einer Tempo-30-Zone entsprechend dem Verkehrskonzept der Gemeinde beantragt. Die Prüfung des Antrages erfolgte unter Berücksichtigung folgender rechtlicher Hintergründe (Auszug aus § 45 StVO):

„(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo-30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. ...“

Ergänzend hierzu führt die VwV-StVO aus, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorzunehmen ist, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt ist. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz sicherzustellen. Der Durchgangsverkehr muss von geringer Bedeutung sein.

Der eingereichte Antrag umfasste jedoch auch Straßen, die eben diese Anforderungen nicht erfüllten, sondern vielmehr als Hauptsammelstraße, Straßen mit erheblichem Durchgangsverkehr, Geh- und Radwegen usw. eingeordnet waren oder sind. Der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 27.10.2004 ist zu entnehmen, dass zu dieser Problematik am 30.09.2004 eine Abstimmung mit der Gemeinde stattfand. Es wurde ein überarbeiteter Verkehrszeichenplan eingereicht, welcher Grundlage für die Erteilung der verkehrsrechtlichen Anordnung war.

Mit Datum vom 22.11.2004 erhob die Gemeinde Kleinmachnow gegen diese Anordnung Widerspruch, welcher mit Schreiben vom 01.12.2004 begründet wurde. Im Rahmen der Widerspruchsprüfung fand am 17.01.2005 eine Beratung in der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow statt, zu welcher u. a. der Bürgermeister der Gemeinde anwesend war. In dieser Beratung wurde das Einvernehmen mit der Gemeinde hergestellt. Die Art der Einigung bezüglich der Tempo-30-Zonen spiegelt sich im Widerspruchsbescheid vom 10.02.2005 wider. Trotz des erzielten Einvernehmens erhob die Gemeinde Kleinmachnow am 15.03.2005 Klage, was insofern unverständlich ist, als dass die verkehrsrechtliche Anordnung in der Form des Widerspruchsbescheides bezüglich der Tempo-30-Zone den Abstimmungen zwischen unterer Straßenverkehrsbehörde und Gemeinde Kleinmachnow entsprach. Der von der unteren Straßenverkehrsbehörde gewählte Weg bis zur Bescheidung zeugt von hoher Sensibilität im Umgang mit den Antragstellern.

Über die Klage hat das Verwaltungsgericht Potsdam noch nicht entschieden.

## 2. Abschnittsweise Tempo 30

Wie bereits erläutert, bedarf es für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ganz konkreter Gründe. Ich möchte dennoch an dieser Stelle nochmals auf eine Stellungnahme des Oberbundesanzwaltes beim Bundesverwaltungsgericht zum Verfahren BVerwG 3 C 9.98 eingehen, welche sich auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung bezieht. Hier heißt es, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zwar aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung bestimmte Straßen oder Straßenstrecken beschränken dürfen, dies aber nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen darf. Vielmehr muss die Verkehrssituation vor Ort zwingend indiziert sein. Wörtlich heißt es in dieser Stellungnahme: „Dabei sind u.a. der Ausbauzustand der Straßenstrecke, die Fahrbahnbeschaffenheit, die Straßengeometrie, die Verkehrsdichte (einschließlich der Spitzenbelastung am Tag) und die Unfallbelastung zu berücksichtigen. Eine Einschätzungsprärogative steht der Straßenverkehrsbehörde insofern nicht zu. Die Verkehrsbeschränkung kann nicht auf allgemeine oder verallgemeinernde Gesichtspunkte, Einschätzungen oder Erkenntnisse abgestellt werden...“ Den vollständigen Text dieser Stellungnahme lege ich diesem Schreiben bei.

Die Bestimmungen des Ordnungsgebers sind also bindend für die Straßenverkehrsbehörden. Die von der unteren Straßenverkehrsbehörde als nicht erfüllte Voraussetzungen in der Bescheidung genannten Ablehnungsgründe, welche Sie in Ihrem Schreiben kritisieren (bestimmte Anzahl von Fußgängerquerungen, bestimmte Durchfahrt von KFZ, erhöhte Unfallzahlen überdurchschnittliche Geschwindigkeitsüberschreitung) müssen also zwingend vorliegen, um eine bestimmte Verkehrsbeschränkung anordnen zu können.

Im diesem Zusammenhang verweisen Sie auch auf ein Protokoll zu eine Beratung zwischen der unteren Straßenverkehrsbehörde und der Gemeinde Kleinmachnow am 27.10.2006. Als besonders empörend bezeichnen Sie die Aussage der Straßenverkehrsbehörde, dass eine Entscheidung über die Anordnung einer abschnittswisen Geschwindigkeitsreduzierung auf der Straße Meiereifeld zwischen den Einmündungen Im Kamp und Im Hagen nur möglich ist, wenn die Gemeinde die Klage gegen den Landkreis zurücknimmt. Sie bezeichnen diese Aussage sogar als Kuhhandel, was sich anhand der Aktenlage vollständig entkräften lässt.

Zunächst ist zweifelsfrei festgestellt worden, dass die Straße Meiereifeld nicht als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden kann. Beim Vorliegen der bereits genannten Voraussetzungen wäre jedoch die abschnittsweise Beschilderung möglich. Da der in Frage stehende Streckenabschnitt jedoch Bestandteil der Klage ist, es sich also um ein laufendes Verfahren handelt, über dessen Ausgang nicht mehr die untere Straßenverkehrsbehörde entscheidet, wurde angeregt, genau diese Straße aus der Klage auszuklammern. Die untere Straßenverkehrsbehörde hat auch gleichzeitig angeboten, zunächst eine Vorab-Prüfung durchzuführen und die tatsächliche Möglichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu prüfen. Damit sollte vermieden werden, dass der Bereich nicht mehr Bestandteil der Klage ist und dennoch keine von der Gemeinde als erforderlich angesehene Änderung vorgenommen wird. Das von Ihnen herangezogene Ergebnisprotokoll ging bei der unteren Straßenverkehrsbehörde am 16.11.2006 ein. Im Ergebnis der Nachbereitung der Beratung wurde am 05.12.2006 nochmals telefonisch die Begründung zur Beschilderung mit Zeichen 274-53 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) angefordert. Seitens der Gemeindeverwaltung wurde eine entsprechende Zuarbeit mit der Begründung verweigert, dass die Gemeindevertretung zunächst darüber befinden soll, ob dieser Punkte aus der Klage heraus genommen wird. Vorher wird man nicht tätig werden. Mit dieser Aussage besteht für die Straßenverkehrsbehörde keine Veranlassung, weitere Möglichkeiten zu prüfen.

Es handelte sich hier also nicht um einen „Kuhhandel“, sondern vielmehr um den Versuch, trotz der auch diesen Bereich umfassenden anhängigen Klage eine StVO-konforme Lösung zu finden, die dem Sicherheitsbedürfnis der Bürger gerecht wird.

### 3. Querungshilfen

Mit Bescheid vom 28.10.2004 wurde der Antrag auf Einrichtung von Fußgängerüberwegen zunächst abgelehnt. Begründet wurde dies zum Beispiel damit, dass bereits mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Schulwegsicherung Genüge getan ist. In der Ernst-Thälmann-Straße/Machaweg wurde bei Verkehrsbeobachtungen festgestellt, dass die kleineren Kinder stets in Begleitung von Erwachsenen die Straße queren. Im Bescheid wurde darauf hingewiesen, dass die Versagung der Fußgängerüberwege im Einvernehmen mit der Gemeinde getroffen wurde. Auf einer Beratung am 30.09.2004 wurde Einvernehmen erzielt. Es war daher davon auszugehen, dass die Bedenken der Straßenverkehrsbehörde, Fußgängerüberwege würden eine Sicherheit suggerieren, die effektiv nicht vorhanden ist, von der Gemeinde Kleinmachnow geteilt werden. Allerdings erhob die Gemeinde Kleinmachnow auch gegen diesen Bescheid Widerspruch. Im weiteren Verfahren wurden die Überwege angeordnet. Hier hat die Straßenverkehrsbehörde festgestellt, dass die Voraussetzungen dafür vorliegen. Die vorangegangene Ablehnung war Ergebnis der Abstimmung mit der Gemeinde. Ich sehe auch in dieser Verfahrensweise keine Anzeichen für eine Behinderung der Umsetzung der Beschlüsse der Gemeindevertretung. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass es zwischen der Gemeindevertretung und der Gemeindeverwaltung Unstimmigkeiten gibt.

Im folgenden Verlauf Ihres Schreibens nennen Sie weitere Fälle, in denen die Straßenverkehrsbehörde gegen die ortsansässigen Ordnungsbehörden handelt. Ich möchte nochmals ganz deutlich machen, dass der politische Wille des Verordnungsgebers in der StVO geregelt ist und nur unter bestimmten Voraussetzungen davon abgewichen werden darf. Der Beschluss einer Gemeindevertretung kann nicht dazu führen, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wird, die den Bestimmungen der Verordnungsgeber von Bund und Ländern widerspricht.

Auf eines der von Ihnen genannten Beispiele möchte ich näher eingehen. Es handelt sich dabei um den tödlichen Unfall auf der Kreisstraße bei Ferch. Sie äußern Ihr Unverständnis darüber, dass die Fachdienstleiterin der unteren Straßenverkehrsbehörde trotz des Unfalls bei „ihrer“ Anordnung bleibt. Grundsätzlich wird jede Anordnung im Auftrag des Landrates getroffen, der den Landkreis in der Außenwirkung rechtlich vertritt. Es handelt sich somit nicht um die Anordnung einer im Angestellten- oder Beamtenverhältnis zum Landkreis stehenden Person, sondern immer um die Anordnung einer Behörde, die dazu rechtlich legitimiert ist, wie einleitend beschrieben. Zunächst möchte ich richtig stellen, dass diese Anordnung zu einem viel früheren Zeitpunkt getroffen wurde, als der Unfall geschehen ist. Zu diesem Zeitpunkt war besagte Führungskraft noch nicht für die untere Straßenverkehrsbehörde zuständig. Sie können also davon ausgehen, dass die Prüfung der Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf weniger als 70 km/h in der Folge des Unfalls nochmals allumfassend und unabhängig von der ursprünglichen Anordnung erfolgte. Da sich die zu beteiligenden Anhörpartner außer der Gemeinde Schwielowsee alle gegen eine weitere Reduzierung aussprachen, wurden alternative Möglich-

keiten zur Gefahrenabwehr gesucht, welche sich zum Beispiel in der Anordnung von Kurvenleitmalen widerspiegeln. Unter Beachtung der besonderen Brisanz einer Entscheidung für diesen Streckenabschnitt in Folge des Verkehrsunfalls wurde zusätzlich in der Unfallkommission des Landkreises Potsdam-Mittelmark über die Problematik beraten. In diesem Fachgremium sind neben der unteren Straßenverkehrsbehörde die Schutzbereiche Potsdam und Brandenburg des Polizeipräsidiums Potsdam, die Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen, Kreisstraßenbetrieb) und des ADAC vertreten. Im Ergebnis dieser Beratung wurde der einstimmige Beschluss der Ablehnung einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung gefasst und entsprechend protokolliert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die untere Straßenverkehrsbehörde mit der Gemeinde Kleinmachnow – wie übrigens mit allen Ämtern und Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark der Sache dienend auf gesetzlicher Basis zusammenarbeitet. Diese Feststellung schließt fachlich begründete Meinungsverschiedenheiten durchaus ein, die ggf. gerichtlich zu klären sind. Allerdings ist die Straßenverkehrsbehörde nicht befugt, so genannte politische oder Gefälligkeitsentscheidungen zu treffen. Auch ist sie nicht als Vermittler zwischen Gemeinde und ihren politischen Vertretungen zu instrumentalisieren.

Für noch offene Fragen steht Ihnen Frau Vierke-Eichler gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag

  
Wilke

- Anlage: Stellungnahme des Oberbundesanwaltes  
Verkehrszeichen (Auszug)

**DER OBERBUNDESANWALT Beglaubigte Abschrift**  
beim Bundesverwaltungsgericht

**Gesch.-Z.: 6 R 110. 98**

Bei Antworten Geschäftszeiten bitte angeben

Der Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht  
Bundesallee 216 - 218, 10719 Berlin 08. Juli 1998

Bundesverwaltungsgericht  
3. Senat  
Hardenbergstraße 31

10623 Berlin

**Betr.:**

Verwaltungsstreitsache  
Horst Fuhse, 22926 Ahrensburg,  
gegen das Landesamt für Straßenbau  
und Straßenverkehr Schleswig-Holstein, 24106 Kiel  
wegen Straßenverkehrsrecht

Bezug: Ihr Schreiben vom 27. März 1998  
BVerwG 3 C 9.98 -

Ich beteilige mich an dem Verfahren.

In Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr äußere ich mich zu der für die Revisionszulassung maßgeblichen Frage, ob und inwieweit der Straßenverkehrsbehörde bei der auf § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG gestützten Entscheidung über eine zeitliche Ausdehnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung eine Einschätzungsprärogative zusteht und welche tatsächlichen Erhebungen über die Verkehrsdichte dabei zu berücksichtigen sind, wie folgt:

Der Verordnungsgeber hat mit der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) entschieden, auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen für Pkw sowie für andere Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t keine höchstzulässige Geschwindigkeit vorzuschreiben. Auf diesen Straßen gilt für die benannten Fahrzeuge nach der Autobahnrichtgeschwindigkeits-Verordnung eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Nach Maßgabe des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken und damit auch höchstzulässige Geschwindigkeiten für Pkw und Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t mittels Zeichen 274 StVO auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen anordnen. Eine solche Verkehrszeichenanordnung darf aber nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muß durch die Verkehrssituation vor Ort zwingend indiziert sein. Dabei sind u.a. der Ausbauzustand der Straßenstrecke, die Fahrbahnbeschaffenheit, die Straßengeometrie, die Verkehrsdichte (einschließlich der Spitzenbelastungen am Tag) und die Unfallbelastung zu berücksichtigen. Eine Einschätzungsprärogative steht der Straßenverkehrsbehörde insoweit nicht zu. Die Verkehrsbeschränkung kann nicht auf allgemeine oder verallgemeinernde Gesichtspunkte, Einschätzungen oder Erkenntnisse abgestellt werden - vielmehr hat die Straßenverkehrsbehörde einzelfallbezogen konkret festzustellen und zu begründen, daß die

beabsichtigte Verkehrsbeschränkung für eine bestimmte Straßenstrecke aus bestimmten Gründen zwingend erforderlich ist und andere, weniger beschränkende Maßnahmen die Sicherheit des Verkehrs nicht realisieren können. Dabei ist auch zu prüfen, ob die Maßnahme ganztägig oder nur für bestimmte Tages- oder Nachtzeiten zwingend notwendig ist. Das Prüfergebnis ist zu begründen. Allgemeine Überlegungen beispielsweise dergestalt, daß bei festgestellten Unfallzahlen und hoher Verkehrsdichte Geschwindigkeitsbeschränkungen erfahrungsgemäß Unfallreduzierungen zur Folge haben werden, reichen nicht aus.

Es war immer schon Voraussetzung für eine Verkehrsbeschränkung, daß sich diese aufgrund der besonderen Umstände als zwingend erforderlich aufdrängt und begründen läßt. Da dies nach Auffassung des Ordnungsgebers jedoch von den Straßenverkehrsbehörden nicht immer berücksichtigt worden ist, ist diese Grundvoraussetzung - deklaratorisch - in die StVO eingestellt worden.

Dies ist mit der Änderung der StVO durch die 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 (BGBl. I S. 2028), die am 1. September 1997 in Kraft getreten ist, erfolgt. Daß den Straßenverkehrsbehörden keine Einschätzungsprärogative zusteht, ist jetzt unmittelbar bindendes Recht geworden. Der neu in den § 45 StVO eingestellte Absatz 9 bestimmt, daß Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Solche Rechtsgüter, deren Gefährdung die Anordnung einer besonderen Beschränkung des fließenden Verkehrs rechtfertigen können, sind insbesondere die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Aus diesem Grunde darf die Straßenverkehrsbehörde in den fließenden Verkehr mit Verkehrsbeschränkungen nur dann eingreifen, wenn dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich ist, weil, wie § 45 Abs. 9 StVO verbindlich formuliert, die Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen (§ 45 Abs. 1 ff. StVO) genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Der Begriff "erheblich übersteigt" verlangt damit von der Straßenverkehrsbehörde, für ihre Anordnung streckenbezogen konkrete Gründe anzugeben, die die Anordnung als zwingend erforderlich charakterisieren. Allgemeine Erwägungen und Vermutungen - ein Beurteilungsspielraum - verbieten sich.

Grundlage für diese Rechtsänderung war für den Ordnungsgeber, daß gerade im fließenden Verkehr heute vielfach nicht zwingend gebotene Beschränkungen angeordnet werden, um den allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen. Das damit verfolgte Ziel, das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr durch Verkehrszeichenanordnungen - mit der dadurch beabsichtigten Verhaltenssteuerung der Kraftfahrer - abzumildern, unterfällt aber nicht dem Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde, sondern allein dem Willen des Ordnungsgebers. Dieser hat sich ausdrücklich, insbesondere auch durch die korrespondierende Neuformulierung des § 39 Abs. 1 StVO dafür ausgesprochen, daß Verkehrszeichenanordnungen nur noch auf Basis eines objektiv zwingenden Grundes vorgenommen werden dürfen. So bestimmt § 39 Abs. 1 StVO ausdrücklich, daß alle Verkehrsteilnehmer die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der StVO eigenverantwortlich zu beachten haben und Verkehrszeichenanordnungen ortsspezifisch nur dort getroffen werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Der Verkehrsteilnehmer hat seine Fahrgeschwindigkeit an den Grundsätzen des § 3 Abs. 1 StVO auszurichten. Nicht die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274, sondern die eigene Einsicht, mit seinem Fahrzeug am Straßenverkehr nur so schnell teilzunehmen, daß es jederzeit beherrschbar ist, ist vorrangig.

Die vorgenannten, die Verwaltung bindenden Bestimmungen des Ordnungsgebers erfordern, daß Verkehrszeichenanordnungen straßenstreckenbezogen konkret begründet sein müssen. Ist dies nicht möglich, darf eine Verkehrszeichenanordnung - gleich welcher Art - nicht erfolgen und bereits aufgestellte Verkehrszeichen müssen aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt werden. Einmal getroffene Verkehrsbeschränkungen müssen überdies in gewissen Zeitabständen auf das Fortbestehen des Anordnungsgrundes hin und bei konkretem Anlaß überprüft werden. Konkret gesagt darf die Straßenverkehrsbehörde deshalb beispielsweise die Verkehrszeichenanordnung nur mit der Unfallrate (also der Zahl der Unfälle



bezogen auf die auf einer bestimmten Strecke gemachten Fahrleistungen) im Vergleich mit der für eine vergleichbare Strecke ermittelten Rate begründen, wenn sich daraus eine Gefahrenlage ergibt, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Sie muß darüber hinaus auch prüfen, ob die von ihr beabsichtigte Maßnahme der Verkehrsbeschränkung im Vergleich zu den Rechten und Pflichten der Verkehrsteilnehmer aus einer eigenverantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr ein verhältnismäßiges Mittel ist, welches im Vergleich mit anderen Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit das am besten geeignete und die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer am wenigsten einschränkende darstellt.

Sind für die festgestellten Unfälle beispielsweise die Differenzgeschwindigkeiten zwischen überholenden Lkw und Pkw hauptsächlich, kommt anstelle einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw ein Lkw-Überholverbot als weniger eingreifendes Mittel in Betracht. Wenn sich die streckenbezogen festgestellten Unfälle im wesentlichen bei Geschwindigkeiten deutlich unterhalb der Richtgeschwindigkeit und nicht aufgrund von erheblich darüber liegenden Spitzengeschwindigkeiten ereignet haben, ist eine Höchstgeschwindigkeitsanordnung von z.B. 100 km/h ungeeignet. Sind - im Rahmen des haushaltmäßigen möglichen - bauliche Maßnahmen (z.B. Wechselverkehrszeichen, Streckenausbau) erforderlich, um den Verkehrssicherheitsdefiziten wirksam zu begegnen, sind diese vorzunehmen. Eine Geschwindigkeitsanordnung könnte allenfalls als "Übergangslösung" greifen.

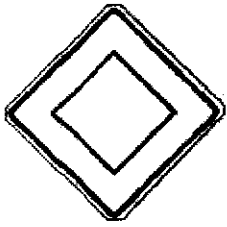
Die Straßenverkehrsbehörde ist nach alledem nicht nur gehalten, für den in Betracht kommenden Streckenabschnitt u.a. die Verkehrsdichte und die Unfallzahlen tatsächlich zu erheben; sie hat darüber hinaus für diesen Streckenabschnitt auch konkret darzulegen, daß die festgestellte Verkehrsdichte bezogen auf die Unfallrate ein Sicherheitsrisiko darstellt, welches das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr auch bei hohem Verkehrsaufkommen erheblich übersteigt und die beabsichtigte konkrete Geschwindigkeitsbeschränkung erfordert, um in geeigneter Weise die Unfallanzahl zu reduzieren. Bei der Geschwindigkeitsanordnung ist zusätzlich zu berücksichtigen, ob der Verkehrsablauf wirklich ganztägig eine Verkehrsbeschränkung erfordert. Ist Grundlage der Geschwindigkeitsanordnung ein erhöhtes Unfallaufkommen zu bestimmten Tageszeiten (beispielsweise während des Berufsverkehrs), kann dies nicht eine ganztägige, zeitlich undifferenzierte Anordnung rechtfertigen. Gerade die zeitliche Beschränkung von Geschwindigkeitsanordnungen ist nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43, zu Abschnitt III, zu Ziffer 15 ausdrücklich möglich und als weniger stark in die eigene Verantwortung des Kraftfahrers eingreifendes Mittel anzuordnen.

Im Auftrag gez.

(Frick)

---

Dieses Schreiben veröffentlichte Herr Horst Fuhse auf seiner Website. Es handelt sich um die **Stellungnahme des Oberbundesanwaltes beim Bundesverwaltungsgerichts zum Verfahren BVerwG 3 C 9.98** in der Tempo100-Sache gegen das Landesamt für Straßenbau und Straßenverkehr Schleswig-Holstein.



**Zeichen 306  
Vorfahrtsstraße**



**Zeichen 295  
Fahrstreifenbegrenzung  
und  
Fahrbahnbegrenzung**



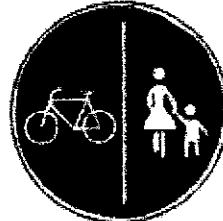
**Zeichen 340 Leitlinie**



**Zeichen 237 Radfahrer**



**Zeichen 240  
gemeinsamer Fuß- und  
Radweg**



**Zeichen 241 Getrennter  
Fuß- und Radweg**



**Zeichen 274 Zulässige  
Höchstgeschwindigkeit**