Landratsamt Mühldorf a. Inn

Landratsamt Mühldorf a. Inn Postfach 1474 84446 Mühldorf a. Inn

Eva Guse

Nur per E-Mail

eva_guse@yahoo.de

Mühldorf a. Inn,
26.07.2021

[redacted]

Geschwindigkeitsbeschränkungen vor bestimmten Einrichtungen

Sehr geehrte Frau Guse,

vielen Dank für Ihre Mail vom 25.05.2021, in der Sie die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Bahnhofs- wie auch in der Hörberinger Straße in Neumarkt St. Veit anregen. Herr Landrat Heimerl hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Wir haben insbesondere die von Ihnen übermittelten Rechtsauffassungen einer vertieften Prüfung unterzogen und hierzu auch Stellungnahmen der Regierung von Oberbayern sowie des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration eingeholt. Die hierdurch entstandene Verzögerung in der Beantwortung bitte ich zu entschuldigen.

Inhaltlich können wir Ihnen folgendes mitteilen:

1. Rechtslage „Automatismus“ der Anordnung

Entgegen der von Ihnen vorgebrachten Ansicht kann kein Automatismus hinsichtlich der Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (§ 45 Abs. 1, 9 Sätze 1, 3 und 4 Nr. 6 StVO) angenommen werden. Eine Einzelfallprüfung und -abwägung ist nach wie vor erforderlich. Es wurde im neugeschaffenen § 45 Abs. 9

Töginger Str. 18
84453 Mühldorf a. Inn

Telefon (08631)699-0
Telefax (08631)699-699

Besuchszeiten
Mo.-Do. 08.00-12.00 Uhr
13.00-16.00 Uhr
Fr. 08.00-13.00 Uhr
Terminvereinbarung auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich

Bankverbindung:
Sparkasse Altötting-Mühldorf
IBAN:
DE46711510200000000224
BIC: BYLADEM1MDF

poststelle@lra-mue.de
www.lra-mue.de
www.facebook.com/landkreismuehldorf

Satz 4 Nr. 6 StVO in den dort genannten Fällen die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs lediglich abgesenkt.

Dies findet sich in verschiedenen Aspekten wieder. Zum einen schließt § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO schon rein vom Gesetzeswortlaut lediglich die Anwendung des Satzes 3 aus. Demnach bedarf es insbesondere für die Anordnungen von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs keiner Gefahrenlage auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (qualifizierte Gefahrenlage). Nicht davon betroffen ist die Vorgabe des Satzes 1, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (konkrete Gefahrenlage). Dies ist ausschließlich durch die gesonderte Betrachtung eines jeden Falles im Einzelnen feststellbar.

Zum anderen besagt auch die VwV-StVO zu § 45 Abs. 9 nichts Gegenteiliges und bekräftigt sogar die Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung durch den Verweis auf Nummer I zu den §§ 39 bis 43 der VwV-StVO, wonach Verkehrszeichen nur dort angebracht werden dürfen, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf demnach in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden.

Auch die VwV-StVO zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit), XI. stellt unseres Erachtens hierzu grundsätzlich keinen Widerspruch dar. Zwar ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen, in der Vorschrift genannten Einrichtungen „in der Regel“ (d.h. nicht ohne Ausnahme) auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Diese sind:

- direkter Zugang der Einrichtung zur betroffenen Straße oder
- Vorhandensein von starkem Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) im Nahbereich der Einrichtungen.

Die genannten Voraussetzungen deuten damit auf das Vorliegen der weiterhin nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO erforderlichen konkreten Gefahrenlage hin.

Selbst bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ist jedoch nicht zwangsläufig – also nicht in jedem Fall – eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. Des Weiteren spricht die Vorschrift von einer „Gesamtabwägung" im Zuge der Prüfung einer möglichen Ausnahme, in welcher dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen einzubeziehen sind. Zudem ist die streckenbezogene Anordnung zu begrenzen (hinsichtlich Unmittelbarkeit, Länge, ggf. Fahrtrichtung und Zeitraum). Auch hier kann nicht von einem Automatismus im Sinne einer Anordnung in jedem Fall bzw. ohne Einzelfallprüfung die Rede sein, sondern es ist bei Gesamtbetrachtung von einer Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung auszugehen.

Ebenfalls ist der für die Auslegung der Vorschrift notwendigen Gesetzesbegründung, die in der BR-Drs. 332/16 vom 15.06.16, S. 13f. einzusehen ist, klar zu entnehmen, dass § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO „unberührt" bleibt, „weiterhin eine Einzelfallprüfung erforderlich" sein soll und ein Automatismus der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nicht gewollt bzw. damit „verbunden" ist.

Bekräftigt wird diese Auslegung bspw. durch das Urteil des VG München vom 28.10.2020 – M 23 K 20.2826. In dem dort gelagerten Fall betreffend die Auslegung der Vorschrift des § 45 Abs. 1 und 9 StVO wurden o.g. Ausführungen im Wesentlichen bestätigt.

2. <u>Konkreter Sachverhalt</u>

Die von Ihnen angesprochene Thematik wurde in den letzten Jahren bereits mehrmals in unterschiedlichen Varianten erörtert. Nach unserem Kenntnisstand

kommt eine Subsumtion der Bahnhofsstraße unter VwV-StVO zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) von vornherein mangels Vorhandensein einer der genannten Einrichtungen nicht in Frage. Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs erfordert daher eine qualifizierte Gefahrenlage wie vorstehend dargestellt.

Eine Anwendung auf die Hörberinger Straße ist ebenfalls fraglich. Hier befindet sich zwar neben der Grundschule (Schulstraße 6) auch das Pflegeheim St. Josef (Hörberinger Straße 9). Jedoch hat Schule ihren Haupteingang nicht in der Hörberinger Straße, sondern in der Schulstraße bzw. in der Wintermeierstraße. In der Wintermeierstraße befinden sich auch ausreichend Parkplätze vor der Schule. An der Hörberinger Straße befindet sich lediglich ein Nebeneingang des Schulgebäudes, der zu einem Fahrradabstellplatz führt. Der Haupteingang des Pflegeheims ist über einen kurzen Weg vom Gehweg aus zu erreichen, der mittels Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist. Der Innenhof mit Nebengebäuden auf der Nordseite sowie die Parkplätze und die Kapelle im Westen liegen auf dem Grundstück und erfordern keine Überquerung der Hörberinger Straße. Das Pflegeheim ist wie alle anliegenden Gebäude deutlich gegenüber der Fahrbahn zurückgesetzt, an welcher ein Fußweg bzw. Radweg verläuft. Die vorstehend erläuterte Absenkung der Anordnungsschwelle gilt jedoch nur in Fällen eines unmittelbaren Zugangs zur Straße von den genannten Einrichtungen aus. Hierzu wird auf BR-Drs. 332/16 vom 15.06.16, S. 13 verwiesen: „Nicht zum Tragen kann die Absenkung der Anordnungshürde jedoch für solche Einrichtungen kommen, die nicht mit unmittelbaren Zugang zur Hauptverkehrsstraße ausgestattet sind, sondern sich auf einem abseits gelegenen Gelände befinden“.

Selbst wenn man von der prinzipiellen Anwendbarkeit der Absenkung der Anordnungsschwelle für die Hörberinger Straße ausginge, wäre wie dargestellt auch auch hier eine Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse erforderlich.

Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit sind bei der Beurteilung durch die Straßenverkehrsbehörde im Benehmen mit der Straßenbaubehörde und der Polizei auch alle weiteren relevanten Belange und Interessen, wie z. B. die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die Funktion und Bedeutung der betroffenen Straße oder

zu erwartende Auswirkungen auf den ÖPNV zu berücksichtigen. Zudem müssen in die Gesamtabwägung auch die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einbezogen werden.

Es wurden wiederholt Verkehrszählungen mit Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die letzte Verkehrsmessung fand im Mai 2021 statt. Erfasst waren hierbei auch die Bahnhofstraße und die Hörberinger Straße. Auf der Bahnhofstraße (Höhe Bahnhof) wurde ein tägliches durchschnittliches Fahrzeugaufkommen von ca. 5175 Fahrzeugen gemessen. 85 % der Verkehrsteilnehmer fahren hier eine Geschwindigkeit von 51 km/h oder langsamer. In der Hörberinger Straße wurde ein Verkehrsaufkommen von ca. 3951 Fahrzeugen gemessen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten betragen hier bei 85 % der Verkehrsteilnehmer 43,6 km/h oder weniger.

Das hohe Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße ist wohl auch dem Bahnhof und den dort ansässigen Firmen geschuldet. Dies ergibt sich schon aus den unterschiedlichen Verkehrszahlen der Bahnhofstraße und der Hörberinger Straße.

Ein signifikantes Unfallaufkommen in der Bahnhofstraße ist lt. Auskunft der Polizei nicht bekannt. Ebenso gibt es auch keine geschwindigkeitsbedingten Unfälle in der Hörberinger Straße.

Nach all unseren Recherchen müssen wir daher davon ausgehen, dass weder in der Hörberinger Straße noch in der Bahnhofsstraße eine besondere Gefahrenlage vorliegt.

Die Anwendbarkeit der Absenkung der Anordnungsschwelle für die Hörberinger Straße angenommen, womit eine besondere Gefahrenlage nicht erforderlich wäre, kommen wir im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu dem Ergebnis, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen dennoch nicht angezeigt sind.

Es fanden bereits wiederholte Ortsbesichtigung durch die Polizeiinspektion Mühldorf a. Inn, dem Landratsamt Mühldorf a. Inn und das Staatliche Bauamt Rosenheim statt.

Als Ergebnis war festzuhalten, dass die Schule ebenso wie das Pflegeheim über keinen unmittelbaren Zugang zur Straße verfügen, wie bereits ausgeführt wurde. Dies ist auch im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu berücksichtigen.

In unmittelbarer Nähe der Schule bzw. des Fahrradabstellplatzes befindet sich eine Lichtsignalanlage (Höhe Hörberinger Straße 18A) zur gefahrlosen Überquerung der Staatsstraße. Beidseitig der Straße verläuft ein Gehweg in Hochbordausführung. In beiden Richtungen weisen Zeichen 136 mit Zusatzzeichen „Schule“ auf Kinder hin. In Fahrtrichtung Hörbering sogar beidseitig. Der Straßenverlauf ist übersichtlich.

Die Querungsmöglichkeit durch die Lichtsignalanlage ist auch von den Bewohnern und Angehörigen des Pflegeheims St. Josef erreichbar. Insgesamt ergibt sich durch die oben dargestellte bauliche Situation ein großzügiger und übersichtlicher Straßenquerschnitt.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist zudem zu berücksichtigen, dass es sich bei den in Rede stehenden Straßen um Staatsstraßen handelt. Diese bilden innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt, Art. 3 BayStrWG. Insbesondere sind sie für ein zügiges Fortkommen im Straßenverkehr ausgelegt, was ein Ausweichen in das Wohnumfeld minimieren soll. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde die Funktion erheblich stören.

Nach intensiver Abwägung aller Gründe kam das Verkehrsgremium daher zu dem Ergebnis, dass die Gesamtsituation übersichtlich und mit der Lichtsignalanlage auch ausreichend gesichert ist, so dass derzeit kein Handlungsbedarf angezeigt ist.

Wir bedauern, Ihnen keine günstigere Mitteilung geben zu können, hoffen trotzdem auf Ihr Verständnis und stehen selbstverständlich für evtl. Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.