



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
80524 München

KOPIE

Per E-Mail
Regierungen
Landratsämter
Kreisfreie Städte
Große Kreisstädte

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen
IC4-3612.032-123

Beschäftigter

München
02.08.2017

Telefonat, Fax

Zimmer

E-Mail

**Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO);
Erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vor Schulen und
ähnlichen Einrichtungen
[Erstes Änderungsschreiben zum IMS vom 18.05.2017]¹**

Anlage

Erste Verordnung zur Änderung der StVO (BGBl. I S. 2848)
Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der StVO (aus BR Drs. 332/16)
Änderung der VwV-StVO zu § 41 StVO (aus BR Drs. 85/17)
[Auf eine erneute Übersendung der Anlagen wird verzichtet]

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom
30.11.2016 (BGBl. I 2016 S. 2848) wurde die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
geändert. Diese Änderungen traten am 14.12.2016 in Kraft. Die Änderung der
zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO) ist am 29.05.2017 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt ge-
geben worden (<https://www.bundesanzeiger.de>) und trat am 30.05.2017 in Kraft.

¹ Änderungen zur Textfassung des IMS vom 18.05.2017 sind in roter Farbe gedruckt.

Bezüglich § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO geben wir folgende Hinweise:

Durch die vorgenommene Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde für die nun in § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO genannten Fälle die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt. Damit wird u. a. die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern erleichtert (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Dies stellt ein Novum dar. Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt.

Damit hat der Bundesverordnungsgeber auch eine zentrale Forderung des Bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ umgesetzt.

Durch die Einbeziehung von allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen wird der besonderen Bedeutung des Schutzes der Kinder auf dem Schulweg Rechnung getragen. Diese verfügen bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung nicht über ein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein. Sie schätzen Geschwindigkeiten vielfach nicht zutreffend ein. Eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus kann hier hilfreich sein.

Neben Maßnahmen der Verkehrserziehung und der Überwachung des Verkehrs tragen auch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Steigerung der Schulwegsicherung bei. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind hierbei als eine von mehreren Säulen zu verstehen, welche die Schulwegsicherheit tragen. Erfolgreiche Schulwegsicherung zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass sich alle Maßnahmenfelder in ihrer Wirkung gegenseitig ergänzen.

Als Hilfestellung bei der Anwendung des neuen § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO können die Ausführungen der amtlichen Begründung und die vom Bundesrat bestätigte (jedoch derzeit vom BMVI noch nicht bekannt gemachte) Formulierung einer neuen Randnummer 13 zur VwV-StVO zu § 41 StVO herangezogen werden. Beide Unterlagen liegen diesem Schreiben bei.

Ergänzend bitten wir folgende Hinweise zu beachten:

1. Regelungsinhalt und Grundsatz der Einzelfallentscheidung

Die Möglichkeit der erleichterten Anordnung für Beschränkungen des fließenden Verkehrs vor den genannten Einrichtungen stellt eine zusätzliche und wichtige neue Möglichkeit dar, unter Verkehrssicherheitsaspekten besonders schützenswerte Bereiche im Einzelfall sicherer zu machen.

Ein Automatismus, dass vor den genannten Einrichtungen fortan stets Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen sind, ist mit der Änderung der Vorschrift nicht verbunden (vgl. Bundesrat Drucksache 332/16 vom 15.06.16, Seite 14 oben). Die Regelung setzt eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse voraus.

Der Nachweis besonderer örtlicher Verhältnisse, die eine Gefahrenlage bedingen, die das im Straßenverkehr allgemein anzutreffende Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO), muss für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht mehr geführt werden. Die allgemeine Hürde des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände erforderlich ist, bleibt von der Neuregelung jedoch unberührt.

Damit ist von den Straßenverkehrsbehörden weiterhin im Einzelfall zunächst zu prüfen, ob die sachlichen Voraussetzungen für eine Anordnung erfüllt sind. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei zu beachten. 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. Zu prüfen ist auch, ob die erforderliche Steigerung der Verkehrssicherheit auch mit den Verkehr weniger einschränkenden, z. B. baulichen Maßnahmen ebenso erreicht werden kann. Erweisen sich entsprechend ergriffene Maßnahmen als nicht ausreichend, schließen diese eine ergänzende Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO) nicht aus.

Im Falle einer Anordnung ist die zeitliche und räumliche Ausdehnung auf erforderliches Maß zu beschränken. Dies dient auch dazu, die Einsichtigkeit der Beschränkung und Akzeptanz der Anordnung bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen.

Hierfür sind Anordnungen zeitlich auf Öffnungszeiten der jeweils betroffenen Einrichtung, soweit solche festgelegt wurden, abzustimmen. Siehe hierzu folgend unter 3.

2. Betroffene Einrichtungen – Begriffsbestimmung

2.1 Kindergärten, Kindertagesstätten

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 2 Abs. 1 des Bayerischen Gesetzes zur Bildung, Erziehung und Betreuung von Kindern in Kindergärten, anderen Kindertageseinrichtungen und in Tagespflege (Bayerisches Kinderbildungs- und -betreuungsgesetz – BayKiBiG) zugrunde gelegt werden, wonach in Bayern die Kinderkrippen, Kindergärten, Horte und Häuser für Kinder die bestehenden Kindertageseinrichtungen darstellen.

Träger von Kindertageseinrichtungen können kommunale (z. B. Gemeinden), freigemeinnützige (sonstige juristische Personen des öffentlichen und solche des privaten Rechts, deren Tätigkeit nicht auf Gewinnerzielung gerichtet ist) und sonstige Träger (insbesondere Elterninitiativen, privatwirtschaftliche Initiativen, nichtrechtsfähige Vereine und natürliche Personen) sein (vgl. Art. 3 BayKiBiG).

2.2 Allgemein-bildende Schulen

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel das Bayerische Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG) zugrunde gelegt werden. Hiernach kommen als allgemein-bildende Schulen die Grundschulen, Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien in Betracht (vgl. Art. 7 bis 9 BayEUG). Schulen des Zweiten Bildungsweges (vgl. 10 BayEUG), die von Berufstätigen bzw. Erwachsenen besucht werden, sind von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO nicht erfasst.

Öffentliche und private Schulen (Art. 3 BayEUG) werden gleich behandelt.

Von den allgemein-bildenden Schulen sind berufliche Schulen zu unterscheiden (Art. 6 Abs. 2 BayEUG), die von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO grundsätzlich nicht erfasst werden.

Einen Sonderfall stellen hierbei die Wirtschaftsschulen dar, welche nach der Systematik des BayEUG zu den beruflichen Schulen zählen. Die Wirtschaftsschule umfasst die Jahrgangsstufen 7 bis 11. Der Wirtschaftsschulabschluss ist ein mittlerer Schulabschluss bzw. ein erfolgreicher bzw. qualifizierender Abschluss der Mittelschule, also gleichwertig mit den Abschlüssen an den Real- und Mittelschulen (= allgemeinbildende Schulen). Vor diesem Hintergrund sind Wirtschaftsschulen im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO wie allgemein bildende Schulen zu behandeln.

2.3 Förderschulen

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 19 Abs. 1 BayEUG zugrunde gelegt werden, wonach Förderschulen Kinder und Jugendliche diagnostizieren, erziehen, unterrichten, beraten und fördern, die der sonderpädagogischen Förderung bedürfen und deswegen an einer allgemeinen Schule (allgemein-bildende oder berufliche Schule) nicht oder nicht ausreichend gefördert und unterrichtet werden können.

2.4 Alten- und Pflegeheime

Als Grundlage für die Festlegung kann in der Regel Art. 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Pflege-, Betreuungs- und Wohnqualität im Alter und bei Behinderung (Pflege- und Wohnqualitätsgesetz – PflWoqG) zugrunde gelegt werden, in welchem entsprechende stationäre Einrichtungen beschrieben werden.

2.5 Krankenhäuser

Als Grundlage für die Festlegung kann Art. 2 Bayerisches Krankenhausgesetz (BayKrG) zugrunde gelegt werden. Danach sind alle Krankenhäuser im Freistaat Bayern erfasst, die nach dem Krankenhausfinanzierungsgesetz (KHG) förderfähig sind. Dies können auch private Krankenhäuser sein. Ambulante Einrichtungen fallen nicht darunter.

3. Länge, Positionierung und Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Die Anordnung eines abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs kommt in Betracht, wenn die betreffende Einrichtung über einen direkten Zugang zur Straße verfügt oder im Nahbereich der Einrichtung Ziel- oder Quellverkehr mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Umleitungs- und Verdrängungseffekte in Wohngebiete sind zu vermeiden.

Die Festlegung der Länge, Positionierung und Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs erfolgt unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse.

3.1 Länge des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist regelmäßig auf insgesamt höchstens 300 m Länge je Fahrtrichtung zu begrenzen. Die einzelnen Fahrt-

richtungen müssen innerhalb dieses Rahmens nicht gleich behandelt werden, wenn hierdurch ein Zugewinn an Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

Eine geringfügige Ausdehnung des Bereichs über eine Gesamtlänge je Fahrtrichtung von 300 m hinaus ist ausnahmsweise in besonders gelagerten Einzelfällen (z. B. Größe der Einrichtung, Harmonisierung zum nächstgelegenen Kreuzungsbereich, Steigungsstrecken) denkbar. Grundsätzlich sind durch die Anordnung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs in dessen Randbereichen ausgelöste neue Regelungsbedürfnisse gesondert und nicht über § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO zu betrachten.

3.2 Positionierung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Grundsätzlich ist der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich so zu positionieren, dass sich dieser, gemessen von der Mitte des am stärksten mit Fußgängerverkehr frequentierten Zugangs der Einrichtung zur Hauptverkehrsstraße, in jede Richtung über jeweils höchstens je 150 Meter erstreckt.

Zur Vermeidung der Schaffung neuer Gefahrenstellen in den Randbereichen des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs kann es geboten sein, von der Ausrichtung des Bereichs an der Mitte des Haupteingangs abzuweichen. Die Abweichung soll unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 100 Meter jedoch nicht überschreiten. Die Länge des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung (3.1) wird durch eine geänderte Positionierung nicht verändert.

3.3 Beschilderung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

Um bei den am Straßenverkehr Teilnehmenden die Akzeptanz für die nunmehr möglichen neuen abgesenkten Geschwindigkeitsbereich zu erhöhen, hat der Bundesrat die Möglichkeit geschaffen, bei der Anordnung dieser Tempolimits vor den sozialen Einrichtungen den Grund für diese Beschränkung durch entsprechende Zusatzzeichen zu verdeutlichen. Hierzu wurden die folgenden abgebildeten neuen Zusatzzeichen 1012-50 bis 1012-53 in den Teil 7 des Verkehrszeichenkatalogs aufgenommen:



Zeichen 1012-50



Zeichen 1012-52



Zeichen 1012-51



Zeichen 1012-53

3.3.1 Beschilderungsvariante 1

Diese neuen Zusatzzeichen eröffnen die Möglichkeit einer Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung durch die Kombination der Zeichen 101, des jeweiligen Zusatzzeichens 1012-50/51/52/53 und Zeichen 274-30,

z. B. vor einer Schule



Einer Aufhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zeichen 278-30 bedarf es in dieser Konstellation nicht.

Diese Beschilderungsvariante ist nur möglich, wenn das Bestehen und die Lage der entsprechenden Einrichtung an der Hauptverkehrsstraße auch für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer leicht erkennbar sind.

3.3.2 Beschilderungsvariante 2

Kommt zuvor beschriebene Variante nicht in Betracht, kann die Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs mittels Zeichen 274-30, die Beschilderung des Endes mittels Zeichen 278-30 oder alternativ Zeichen 274-50 erfolgen.

3.3.3 Zeitliche Befristung

Für die zeitliche Abstimmung der Anordnungen auf die Öffnungszeiten der jeweils betroffenen Einrichtung, ist jeweils zusätzlich Zeichen 1042-33 zu verwenden.

Für die zeitliche Befristung ist bei Schulen auf die Öffnungszeiten zur Gewährleistung des durch die jeweilige Schulart bestimmten Schulbetriebs abzustellen. Die Nutzung von Räumen einer Schule nach Schulschluss z. B. durch Vereine oder eine Volkshochschule fällt hierunter nicht.

Eine vorübergehende Aufhebung der Beschilderung (z. B. durch Wegklappen) während der Ferienzeiten ist zu erwägen.

Mit freundlichen Grüßen

