

Informationen

zu verkehrsrechtlichen Anträgen auf Beschränkungen des Straßenverkehrs

- hier am Beispiel der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h

Die unteren Straßenverkehrsbehörden allgemein sind gemäß den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Ausführung der StVO sachlich zuständig und haben ihre Entscheidungen im pflichtgemäßen Ermessen zu treffen. Dabei ist die Behörde in der Ausübung ihres Ermessens nicht frei, sondern kann nur in einem vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen Rahmen des sogenannten übertragenen Wirkungskreises agieren.

Verkehrsregelnde und/oder den Verkehr beschränkende Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 StVO sind grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmerarten, wie Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Kraftverkehr, zu gewährleisten.

Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber festgelegt hat, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist.

Bürger oder Bürgervertretungen können hier nicht mitentscheiden, sie können jedoch verkehrsrechtliche Maßnahmen beantragen, Empfehlungen geben oder z. B. mit Beschlüssen durch den Stadtrat planerische Grundlagen liefern.

Insbesondere die Beschränkung der in der StVO festgelegten zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h innerhalb von geschlossenen Ortschaften bedarf nicht nur einer genauen Untersuchung der für die Begrenzung vorgelegten Gründe, sondern zusätzlich einer flächendeckenden Verkehrsplanung der Stadt, in der das Hauptstraßennetz festgeschrieben ist. Die Planungen haben ein leistungsfähiges, den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Insbesondere Bundes- und Landesstraßen, aber auch Kreisstraßen und Straßen mit einer Sammelfunktion sind in diesem Hauptstraßennetz verankert.

Auch eine sogenannte 30-Zone darf sich **nicht** auf Vorfahrtsstraßen erstrecken. Die Vorfahrtsstraßen heben sich meist deutlich von den übrigen Straßen in einem Ortsteil ab, welche größtenteils schmaler oder weniger ausgebaut sind. Damit wird dem Verkehrsteilnehmer schon optisch vermittelt, dass er sich auf einer Hauptstraße mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befindet. Angrenzend an die Hauptstraßen wurden, wo die gesetzlichen Voraussetzungen vorlagen, durch die Straßenverkehrsbehörde die Straßen in den Wohngebieten bereits überwiegend in Zone 30-Bereiche umgewandelt.

Ansonsten sind Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs durch die Straßenverkehrsbehörden nur erlaubt, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung **erheblich** übersteigt.

Bei Anträgen auf Geschwindigkeitsbegrenzungen hört die untere Straßenverkehrsbehörde

- den jeweiligen Baulastträger (z.B. das Tiefbauamt Stadt, die Landesstraßenbaubehörde etc.) bezüglich des Zustandes der Straße,
- das Amt für Umwelt- und Naturschutz hinsichtlich der Lärmbelastung auf der Grundlage der Verkehrsbelegung und
- die Polizei hinsichtlich des Unfallgeschehens

an, ob die o. g. Gefahrenlage besteht und sie hier zwingend tätig werden muss.

Auch trotz unbestritten positiver Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die Verkehrslärmbelastung im betreffenden Straßenabschnitt, sind im jeweiligen Einzelfall alle Vor- und Nachteile der Anordnung einer solchen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit gegeneinander abzuwägen.

Kommt die untere Straßenverkehrsbehörde nach Abwägung aller Belange zu dem Schluss, dass eine tatsächliche Gefahrenlage besteht, ist - abhängig von der Straßenkategorie - das Einvernehmen mit der oberen Straßenverkehrsbehörde über die Herabsetzung der Geschwindigkeit herzustellen.