



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Verkehrssicherheitsaspekte bei Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden

Kleine Anfrage - **KA 6/8003**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

In Sachsen-Anhalt verunglücken Jahr für Jahr Menschen im Straßenverkehr. Dabei verunglücken gemessen am Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen überdurchschnittlich viele Kinder. Eine hohe Unfallgefahr besteht aber auch für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger auf dem Fahrrad. Allein im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wurden 2013 bereits drei Radfahrer durch Lkw getötet.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. In wie vielen Fällen hat die obere oder untere Straßenverkehrsbehörde Anordnungen von Verkehrsschildern in Sachsen-Anhalt aufgehoben, verändert oder durch ihre fachlichen Hinweise die lokalen Behörden zu einer Änderung ihrer Anordnung bewogen? Bitte jeweils für die Jahre 2011 und 2012 und differenziert nach oberer und unterer Verkehrsbehörden angeben.**

Die unteren Verkehrsbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte haben bezüglich der statistischen Angaben zu den Fragen 1, 2, 5 und 6 die möglichen Erhebungen zugearbeitet. Angaben zur Anzahl der Hinweise an die örtlichen Verkehrsbehörden bei den Gemeinden sind nicht erhoben worden, da dazu keine Statistik geführt wird. Generell lässt sich jedoch feststellen, dass die Mehrzahl der Anordnungen der örtlichen Gemeinden aufgrund der engen Zusammenarbeit mit fachlicher Unterstützung und Hinweisen der unteren Verkehrsbehörden erlassen werden.

Im Jahr 2011 wurden 1.226 verkehrsrechtliche Anordnungen durch die unteren Verkehrsbehörden erlassen, die eine Aufhebung oder Veränderung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelung zur Folge hatten. Davon ergingen 16 Anordnungen aufgrund von fachaufsichtlichen Hinweisen durch die obere Straßenverkehrsbehörde des Landesverwaltungsamtes.

Im Jahr 2012 wurden 1.589 verkehrsrechtliche Anordnungen durch die unteren Verkehrsbehörden erlassen, die eine Aufhebung oder Veränderung der bestehenden verkehrsrechtlichen Regelung zur Folge hatten. Davon ergingen 54 Anordnungen aufgrund von fachaufsichtlichen Hinweisen durch die obere Straßenverkehrsbehörde des Landesverwaltungsamtes.

2. In wie vielen Fällen bezogen sich Entscheidungen aus 1. auf Geschwindigkeitsbeschränkungen? Bitte für die Jahre 2011 und 2012 sowie differenziert nach vorher und nachher angeordneten Geschwindigkeiten sowie innerorts und außerorts angeben.

Von den o. g. Anordnungen des Jahres 2011 bezogen sich 159 (49 innerorts, 110 außerorts) auf Geschwindigkeitsbeschränkungen. Davon wurden in 109 Fällen Geschwindigkeitsbeschränkungen neu angeordnet (27 innerorts, 82 außerorts). Mit der Mehrzahl dieser Anordnungen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h und außerorts von 100 km/h auf 70 km/h gesenkt.

In 50 Fällen wurden bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben (22 innerorts, 28 außerorts). Die Mehrzahl dieser Anordnungen führte zur Entfernung der regelnden Verkehrszeichen, so dass die allgemein gültigen Vorgaben des § 3 Abs. 3 StVO wieder gelten. In 6 Fällen ergingen hierzu Hinweise der oberen Verkehrsbehörde (4 innerorts, 2 außerorts).

Von den o. g. Anordnungen des Jahres 2012 bezogen sich 190 (51 innerorts, 139 außerorts) auf Geschwindigkeitsbeschränkungen. Davon wurden in 156 Fällen Geschwindigkeitsbeschränkungen neu angeordnet (38 innerorts, 118 außerorts). Mit der Mehrzahl dieser Anordnungen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h und außerorts von 100 km/h auf 70 km/h gesenkt.

In 34 Fällen wurden bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben (13 innerorts, 21 außerorts). Die Mehrzahl dieser Anordnungen führte zur Entfernung der regelnden Verkehrszeichen, so dass die allgemein gültigen Vorgaben des § 3 Abs. 3 StVO (50 km/h innerorts, 100 km/h außerorts) wieder gelten. In 10 Fällen ergingen hierzu Hinweise der oberen Verkehrsbehörde (8 innerorts, 2 außerorts).

3. Ist es zutreffend, dass die obere Landesverkehrsbehörde vor Kindertageseinrichtungen und Schulen sowie vor Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die zu Kindertageseinrichtungen und Schulen gehören, grundsätzlich eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts auf 30 km/h und außerorts auf 70 km/h oder weniger als geeignete Lösung ansieht? Wenn nein, welche fachlichen Gründe sprechen dagegen, wegen

des Verkehrsverhaltens von Kindern grundsätzlich von einer erhöhten Gefahrenlage auszugehen?

Nein. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor Kindertageseinrichtungen und Schulen sowie vor Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die zu Kindertageseinrichtungen und Schulen gehören, auf 30 km/h innerorts und 70 km/h außerorts ist nur dann anzustreben, wenn zwingende Gründe für verkehrsrechtliche Maßnahmen vorliegen und stärker sichernde bauliche Maßnahmen wie insbesondere Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Sperrketten oder Mittelinseln nicht möglich, unverhältnismäßig, ungeeignet oder allein nicht ausreichend sind, ein sicheres Überqueren der Fahrbahn für Kinder zu ermöglichen. Insofern sind bei jeder Entscheidung gemäß §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 9 StVO die Besonderheiten des Einzelfalls zu berücksichtigen. Die entsprechenden Regelungen im sogenannten „Schulwegerlass“ (Gem. RdErl. des MWV, MI und MK vom 04.12.1996) werden dabei unterstützend angewendet.

- 4. Ist es zutreffend, dass die obere Landesverkehrsbehörde auf Außerortsstraßen, die weder einen begleitenden Fuß- und Radweg noch eine alternative Wegeführung aufweisen, die Anordnung von Tempo 70 km/h als geeignete Lösung ansieht? Wenn nein, welche fachlichen Gründe sprechen dagegen, hier eine erhöhte Gefährdung von zu Fuß und mit dem Rad mobilen Verkehrs-Teilnehmerinnen und -Teilnehmern anzunehmen?**

Nein. § 45 Abs. 1 StVO setzt in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist. Solche besonderen örtlichen Verhältnisse können u. a. in der Streckenführung, dem Fahrbahnzustand, den Sichtverhältnissen, der Verkehrsbelastung sowie den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Ob die jeweiligen örtlichen Verhältnisse eine Gefahr begründen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt, hat die Straßenverkehrsbehörde im konkreten Einzelfall zu prüfen.

Die generelle Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Vielzahl von Außerortsstraßen, die bestimmte gemeinsame Merkmale aufweisen, würde die gebotene Einzelfallprüfung anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse umgehen und damit den Regelungen der StVO zuwiderlaufen.

Im Übrigen war dem Ordnungsgeber bei der Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO) bekannt, dass an der weit überwiegenden Mehrzahl der Straßen im Außerortsbereich keine Fuß- und Radwege vorhanden sind. Dennoch hat er offensichtlich keine Notwendigkeit für eine generelle Anordnung von 70 km/h für diese Fälle gesehen.

- 5. In wie vielen Fällen bezogen sich Entscheidungen aus 1. auf die Gebotszeichen 237, 240 und 241? Bitte für die Jahre 2011 und 2012 sowie innerorts und außerorts sowie nach den vorher und den nachher angeordneten Geboten differenzieren.**

Von den im Jahr 2011 ergangenen Anordnungen (Einfach- und Mehrfachanordnungen) bezogen sich 35 auf die Gebotszeichen 237, 240 und 241

	Zeichen 237		Zeichen 240		Zeichen 241	
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Aufhebung	3		14		12	
Anordnung	2	1		2		

Von den im Jahr 2012 ergangenen Anordnungen (Einfach- und Mehrfachanordnungen) bezogen sich 137 auf die Gebotszeichen 237, 240 und 241.

	Zeichen 237		Zeichen 240		Zeichen 241	
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Aufhebung	44	1	10	3	48	
Anordnung	2		37	5		

6. In wie vielen Fällen bezogen sich Entscheidungen aus 1 auf die Verbotsschilder 250 bis 256? Bitte für die Jahre 2011 und 2012, innerorts und außerorts, sowie der nach den vorher und nachher angeordneten Verboten differenzieren.

In 30 Fällen bezogen sich verkehrsrechtliche Anordnungen im Jahr 2011 auf die Verbotsschilder 250 bis 256.

Zeichen 250		Zeichen 251	Zeichen 253		Zeichen 254, 255, 256
innerorts	außerorts		innerorts	außerorts	
1 x von Z 267 zu Z 250	13 x aufgehoben 8 x angeordnet 5 x von Z 250 zu Z 260	-	1 x von Z 253 zu Z 262 1 x von Z 262 zu Z 253	1 x angeordnet	-

In 18 Fällen bezogen sich verkehrsrechtliche Anordnungen im Jahr 2012 auf die Verbotsschilder 250 bis 256.

Zeichen 250		Zeichen 251, 254, 256	Zeichen 253		Zeichen 255
innerorts	außerorts		innerorts	außerorts	innerorts
4 x aufgehoben	12 x angeordnet	-		1 x angeordnet	1 x angeordnet

7. Ist der Landesregierung bekannt, dass eine Vielzahl von Wegen im ländlichen Raum mit dem Verbotsschilder 250 und dem Zusatz „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ gekennzeichnet sind, der Zusatz „Radfahrer frei“ jedoch fehlt? Geht diese Praxis der Einschränkung des Radverkehrs auf das Schieben des Fahrrads auf eine Zweckbindung von Fördermitteln des

Landes zurück? Sind Verwaltungsanweisungen des Landes zur Handhabung dieses Verkehrszeichens existent oder in Planung?

Das Zeichen 250 StVO dient der Verkehrsbeschränkung auf Straßen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Es hat deshalb weder den Zweck, das nach § 4 Abs. 1 Satz 1 des Feld- und Forstordnungsgesetzes (FFOG) ohnehin verbotene Fahren in Feld und Wald mit Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Straßen zu untersagen, noch eine Sperrung nach § 12 Abs. 1 FFOG anzuordnen. Da aber zahlreiche Feld- und Waldwege, unter anderem wegen des guten Ausbauzustandes, vom Verkehrsteilnehmer als tatsächlich-öffentliche Straßen im Sinne der StVO angesehen werden können, wurde im gemeinsamen Runderlass des MLV und MLU vom 9. 7. 2010 (MBI. LSA 2010, S. 504) festgelegt, dass in diesen Fällen die Straßenverkehrsbehörde eine Beschilderung mit Verkehrszeichen 250, 251, 253, 255 oder 260, erforderlichenfalls mit Zusatzzeichen zur Freigabe für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, anordnen kann.

Wie viele Feld- und Waldwege mit Zeichen 250 StVO beschildert wurden, ist hier nicht bekannt.

Die Vergabe von Fördermitteln für den Ausbau und die Beschilderung landwirtschaftlich genutzter Wege erfolgt lediglich mit der Maßgabe, dass der landwirtschaftliche (ggf. auch der forstwirtschaftliche) Verkehr durch die Beschilderung freigegeben wird. Eine Beschränkung des Radverkehrs ist keine Fördervoraussetzung.

8. Bei Vorliegen welcher Gründe hält es die Landesregierung für gerechtfertigt, das Befahren von Wegen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen freizugeben, das Befahren mit Fahrrädern jedoch nicht?

Das Befahren von Feldwegen mit Fahrrädern ist nach § 4 Abs. 2 FFOG grundsätzlich erlaubt. Deshalb wird dort, wo sich eine Beschilderung dieser Wege nach der StVO erforderlich macht (siehe Antwort zu Frage 7), in der Regel Zeichen 260 StVO mit Zusatzzeichen 1026-36 „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ zur Anwendung kommen.

Eine Sperrung von Feldwegen auch für Fahrräder kann durch die Gemeinden, die Forstbehörden, die unteren Naturschutzbehörden oder durch den Nutzungsberechtigten aus den in § 12 Abs. 1 und 4 FFOG genannten Gründen erfolgen. Sofern die Sperrung durch eine Beschilderung nach StVO verdeutlicht werden soll, kommt die Anordnung des Zeichens 250, erforderlichenfalls mit Zusatzzeichen, in Betracht.