



HESSISCHER LANDTAG

13. 01. 2010

Kleine Anfrage

**der Abg. Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 19.11.2009**

**betreffend Aufhebungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen
in Ortsdurchfahrten**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat Regierungspräsidien sowie die nachgeordneten Fachaufsichtsbehörden aufgefordert, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 50 km/h innerorts zu überprüfen. Presseberichten zufolge sollen nun auf der Ortsdurchfahrt von Eschenstruth die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h aufgehoben werden, ebenso auf der Leipziger Straße in Helsa und auf der Dorfstraße in St. Ottilien.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Auf welchen Ortsdurchfahrten wurden im laufenden Jahr 2009 Überprüfungen von bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgenommen?
- Frage 2. Auf welchen Ortsdurchfahrten wurden bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgehoben bzw. sollen aufgehoben werden?
- Frage 3. Auf welchen Ortsdurchfahrten wurde die bestehende Regelung beibehalten?
- Frage 4. Auf welchen Ortsdurchfahrten wurden im laufenden Jahr neue Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 4 gemeinsam beantwortet.

Bereits 1998 wurde die straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeit für die Gemeinde- und Kreisstraßen, in größeren Gemeinden auch für die Landesstraßen, auf die Bürgermeister übertragen. So wird im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sichergestellt, dass die damit verbundenen Entscheidungen - im Rahmen des geltenden Rechts - so bürgernah wie möglich getroffen werden. Um nicht im Gegenzug die Bürokratie durch ein umfangreiches Berichtswesen übermäßig auszudehnen, wurde auf die Einführung einer Berichtspflicht über straßenverkehrsbehördliche Anordnungen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen verzichtet. Die in den Fragen 1 bis 4 abgefragten Informationen liegen der Landesregierung deshalb nicht vor.

- Frage 5. Welche Vorteile für die Verkehrssicherheit verspricht sich die Landesregierung von der Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Ortsdurchfahrten?

Maßgeblich für die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden sind die Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der hierzu von der Bundesregierung erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). In der StVO ist u.a. festgelegt, dass abgesehen von der Anordnung von Tempo-30-Zonen, Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen oder von Maßnahmen bei Überschreitung der Konzentrationswerte der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verbote und Beschränkungen insbesondere des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der von der StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Angesichts der allen

Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der StVO eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Bei Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen bedeutet dies an bestehenden Straßen in der Regel, dass ein Unfallgeschehen gegeben sein muss, das erheblich über dem vergleichbarer Straßenabschnitte liegt. Zudem muss eine Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet sein, diese Unfälle künftig zu verhüten, und es dürfen im Sinne des Gebots der Verhältnismäßigkeit keine mildereren Mittel zur Verfügung stehen, die den gleichen Zweck erfüllen würden.

Damit für bestimmte, klar abgrenzbare Fälle der Nachweis über die Erfüllung dieser Voraussetzungen und damit letztlich die räumlich und ggf. auch zeitlich eingegrenzte Anordnung von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 50 km/h erleichtert wird, hatte das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bereits Anfang der Neunzigerjahre einen Erlass herausgegeben, der diese Fälle definierte. Bei diesen Fällen handelte es sich im Wesentlichen um die Bereiche unmittelbar vor Kindergärten oder Grundschulen, die ihren Zugang zu einer Hauptverkehrsstraße hin haben, sowie um Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen mit zu schmalen Gehwegen, bei denen die Fußgänger regelmäßig gezwungen sind, auf die Fahrbahn auszuweichen, oder mit zu schmaler Fahrbahn, bei der die Fahrzeuge z.B. im Begegnungsverkehr regelmäßig auf die Gehwege ausweichen müssen. Da dieser Erlass zwischenzeitlich ungültig geworden und zudem wegen zahlreicher zwischenzeitlich vorgenommener Änderungen der StVO auch nicht mehr aktuell war, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung im August dieses Jahres die Regierungspräsidien über den Umgang mit den in diesem Erlass sowie der StVO und VwV-StVO niedergelegten Grundsätzen informiert. In diesem Zusammenhang wurde auch darum gebeten, bestehende örtliche Anordnungen zu überprüfen. Dies ist jedoch an sich eine Selbstverständlichkeit, die für alle verkehrsbehördlichen Anordnungen gilt, da sich im Lauf der Zeit die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen ändern bzw. sie entfallen können. Spätestens im Rahmen der sogenannten Verkehrsschauen, die die Straßenverkehrsbehörden in regelmäßigen Abständen durchführen müssen, sind alle Verkehrszeichen auf ihre noch gegebene zwingende Notwendigkeit zu überprüfen.

Die eingangs genannten Anordnungsvoraussetzungen der StVO haben einen hohen Stellenwert und nehmen eine wichtige Funktion bei der Verfolgung des Ziels ein, die Verkehrssicherheit nachhaltig dadurch zu verbessern, dass die Bedeutung eigenverantwortlichen Handelns aller im Straßenverkehr (wieder) gestärkt wird. Dies ist auch die Motivation der StVO-Novelle "Bessere Beschilderung - so wenig Verkehrszeichen wie möglich, so viel wie nötig!", die am 1. September dieses Jahres in Kraft getreten ist. Mit der Novelle wird die Eigenverantwortung des Verkehrsteilnehmers erheblich gestärkt. Je weniger Verkehrszeichen anzutreffen sind, desto mehr muss sich der Verkehrsteilnehmer auf die allgemeinen Verhaltensregeln besinnen und verlassen. Dies gilt besonders für die Wahl der Fahrgeschwindigkeit.

Die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Regeln ist in einem im Wesentlichen selbstorganisierenden System wie dem Straßenverkehr essenziell für dessen sicheres Funktionieren. Sie können nicht ersetzt werden durch flächendeckend beschilderte Verhaltensvorgaben. Die Verkehrsteilnehmer müssen sich ihrer Verantwortung in jeder sich ihnen darbietenden Situation stets bewusst sein. Sie dürfen nicht das Gefühl vermittelt bekommen, sich immer und überall auf irgendwelche beschilderten Vorgaben verlassen zu können - Vorgaben, die naturgemäß ohnehin nicht in der Lage sind, alle in der jeweiligen Örtlichkeit denkbaren Situationen abzudecken. Noch weniger dürfen sie das Gefühl bekommen, dass solche Beschilderungen - wenn sie denn vorhanden sind - nicht ernst zu nehmen sind, weil sie quasi "an jeder Straßenecke" zu finden sind.

Ihre anerkannt sicherheitsfördernde Wirkung können örtlich beschilderte Geschwindigkeitsbeschränkungen nur entfalten, wenn ihre Anwendung den Ausnahmefall darstellt und auf Gefahrensituationen beschränkt ist, die erheblich über das übliche Maß hinausgehen.