



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung
und Verkehr

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Postfach 3653 • 39011 Magdeburg

Per E-Mail

Landesverwaltungsamt, Referat 307 -
obere Straßenverkehrsbehörde
Landkreise und kreisfreie Städte – untere
Straßenverkehrsbehörden
Gemeinden als örtliche Straßenverkehrs-
behörden

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Änderung der VwV-StVO; Erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vor Kin- dergärten, Schulen und anderen sozialen Einrichtungen an innerört- lichen Hauptverkehrsstraßen

Anlagen

- Erste Verordnung zur Änderung der StVO (BGBl. 2016 I S. 2848)
- Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der StVO (aus BR-Drs. 332/16)
- Änderung der VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 274 nebst Begründung (aus BR Drs. 85/17)
- VzKat (Auszug)

Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I 2016 S. 2848) wurde die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) u. a. bezüglich § 45 Abs. 9 geändert. Diese Änderung trat am 14. Dezember 2016 in Kraft. Die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist am 29. Mai 2017 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gegeben worden (<https://www.bundesanzeiger.de>) und trat am 30. Mai 2017 in Kraft.

Zur Rechtsanwendung für verkehrsbehördliche Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO werden hierzu die folgenden Hinweise gegeben.

Durch die Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde für die nun in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO genannten Fälle die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt. Damit wird die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Zu- und Abgangsbereich

Magdeburg,  Okt. 2017

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht:

Mein Zeichen/Meine Nachricht:

35.2 - 30000

Bearbeitet von: Herrn Baum

Tel.: (0391) 567 - 3508

Fax: (0391) 567 - 7558

E-Mail Adresse:

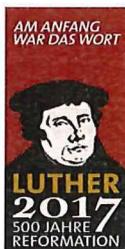
michael.baum@mlv.sachsen-
anhalt.de

Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Tel.: (0391) 567 - 01
Fax: (0391) 567 - 75 10

E-Mail:
poststelle@mlv.sachsen-
anhalt.de
Internet:
[http://www.mlv.sachsen-
anhalt.de](http://www.mlv.sachsen-anhalt.de)

Verkehrsbindung:
Straßenbahn Linie 4
- Richtung: Herrenkrug,
Haltestelle: Turmschanzenstraße



SACHSEN-ANHALT.
URSPRUNGSLAND
DER REFORMATION

www.luther-erleben.de

Landeshauptkasse
Sachsen-Anhalt
Deutsche Bundesbank
BIC MARKDEF1810
IBAN
DE21 8100 0000 0081 0015 00

von an diesen Straßen gelegenen Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen (analog auch von stationären Behinderteneinrichtungen) sowie von Krankenhäusern erleichtert (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Dies stellt eine Regeländerung bezüglich der bisherigen dem Grunde nach straßenrechtlich begründeten Bevorrechtigung des weiträumigen Verkehrs (Verkehrsnetzgedanke) dar. Hauptverkehrsstraßen [innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)] sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr. Eine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen ist nach wie vor unzulässig. Zu den Auswirkungen der Regeländerungen im Einzelnen verweise ich auf Nr. 1.

Mit der Änderung der StVO zur streckenbezogen erleichterten Anordnung von 30 km/h vor den genannten Einrichtungen verfolgt der Bundesverordnungsgeber das Ziel, die Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle im fließenden Verkehr zu senken. Dies trägt den Forderungen der „Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes 2011-2020“ Rechnung, welche sich auch im VMK-Beschluss der Länder vom 14./15. April 2016 manifestieren. Ebenso ist das vom Landeskabinett am 22. August 2017 verabschiedete „Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021“ auf Maßnahmen orientiert, die schwächere am Straßenverkehr Teilnehmende wie Kinder, Jugendliche und Senioren besser schützen.

Durch die Einbeziehung von allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen wird der besonderen Bedeutung des Schutzes der Kinder und Jugendlichen auf dem Schulweg - hier im Hinblick auf den unmittelbaren Schulzugangsbereich - 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 insbesondere auch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Steigerung der Schulwegsicherheit bei. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind hierbei als eine von mehreren Säulen zu verstehen, welche die Schulwegsicherheit tragen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können jedoch zwingend vorzunehmende bauliche Maßnahmen nicht ersetzen. Insoweit wird auch auf den Landeserlass zur Schul- und Spielwegsicherung im Land Sachsen-Anhalt vom 04. Dezember 1996 (MBI. LSA. 1997, 575) verwiesen.

Als Hilfestellung bei der Anwendung des neuen § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO sind sowohl die Ausführungen der amtlichen Begründung des Verordnungsentwurfs (BR-Drs. 332/16, vgl. auch VkBli. 2017, S. 231) als auch der Wortlaut der neuen Randnummer 13 zur VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 274 (BR-Drs. 85/17, vgl. VkBli. 2017, S. 565) heranzuziehen. Beide Drucksachen liegen auszugsweise diesem Schreiben bei.

Ergänzend bitte ich folgende Hinweise zu beachten:

1. Regelungsinhalt und Voraussetzungen der Einzelfallentscheidung

Die erleichterte Anordnung einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung des fließenden Verkehrs auf 30 km/h vor den genannten Einrichtungen stellt eine zusätzliche und wichtige neue Möglichkeit dar, unter Verkehrssicherheitsaspekten besonders schützenswerte Straßenabschnitte im Einzelfall sicherer zu gestalten.

Ein Automatismus, dass vor den genannten Einrichtungen fortan stets Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen sind, ist mit der Rechtsänderung in der StVO nicht verbunden (vgl. BR-Drs. 332/16, 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 nach Satz 4 Nr. 6 dieser Vorschrift nicht mehr geführt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf

den vor der Rechtsänderung regelmäßig zu führenden Nachweis, dass es sich bei dem zu prüfenden Streckenabschnitt um eine Unfallhäufungsstelle handelt (vgl. BR-Drs. 332/16, Seite 10 Mitte). Insoweit wird der vorbeugende Charakter einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Nahbereich der sozialen Einrichtungen zur Vermeidung von Unfällen mit Beteiligung der dort zu schützenden schwächeren am Straßenverkehr Teilnehmenden vermutet.

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. Es muss weiterhin für den Einzelfall der Nachweis geführt werden, dass die Regelvermutung, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn hervorbringt, wegen der besonderen Umstände vor Ort nicht widerlegt ist. Diese Umstände können z. B. vorhandene besondere bauliche Vorkehrungen wie baulich zusätzlich gesicherte Fußgängerlichtsignalanlagen im unmittelbarem Zu- und Abgangsbereich zur und von der sozialen Einrichtung, besondere bauliche Anlagen wie Absperrketten oder besondere Zu- und Abgangswege sein. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist 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 straßenbezogenen Interessen zu berücksichtigen. Insbesondere sind dabei folgende Kriterien zu prüfen und im Hinblick auf die o. g. Regelvermutung zu gewichten:

- Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße
- Aufrechterhaltung der verkehrlichen Funktion und Bedeutung der Straße
- Berücksichtigung der zu erwartenden Auswirkungen auf den ÖPNV (Dabei sind insbesondere die Verlässlichkeit bei kurzen ÖPNV-Takten entscheidungserheblich.)
- Berücksichtigung ungewollter Verdrängungseffekte des Fahrzeugverkehrs (z. B. in Wohngebiete)
- Prüfung, ob die erforderliche Steigerung der Verkehrssicherheit auch mit den Verkehr weniger einschränkenden, insbesondere kurzfristig möglichen baulichen Maßnahmen ebenso erreicht werden kann
- Soweit die vorgenannten baulichen Maßnahmen sich als nicht ausreichend erweisen, ist eine ergänzende Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht ausgeschlossen.
- Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen unverhältnismäßig ist. Hier kommen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in besonderer Weise bauliche Maßnahmen in Betracht.
- Im Falle einer entsprechenden Anordnung ist die zeitliche und räumliche Ausdehnung auf das erforderliche Maß zu beschränken. Dies dient auch dazu, die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung bei den am Verkehr Teilnehmenden zu erhöhen. Hierfür sind Anordnungen zeitlich auf Öffnungszeiten der jeweils betroffenen Einrichtung, soweit solche festgelegt wurden, abzustimmen. Siehe hierzu Näheres unter Nr. 3.

2. Betroffene Einrichtungen – Begriffsbestimmung

2.1 Kindertagesstätten (§ 4 Abs. 1 KiFöG)

Als Grundlage für die Festlegung gilt in der Regel das Kinderförderungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (KiFöG). Kindertagesstätten sind demnach Tageseinrichtungen im Sinne von § 4 Abs. 1 KiFöG.

2.2 Allgemeinbildende Schulen (§§ 4 bis 6 SchulG LSA)

Als Grundlage für die Festlegung gilt in der Regel das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA). Nach den §§ 4 bis 6 SchulG LSA kommen als allgemeinbildende Schulen die Grundschulen, Sekundarschulen, Gesamtschulen, Gemeinschaftsschulen und Gymnasien in Betracht. Der Schutzstatus an Grundschulen ist naturgemäß besonders hoch. Schulen in freier Trägerschaft nach den §§ 14 ff. SchulG LSA sind den öffentlichen allgemeinbildenden Schulen gleichgestellt.

Schulen des Zweiten Bildungsweges (vgl. § 7 SchulG LSA), die von Erwachsenen besucht werden, sind von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO nicht erfasst. Von den allgemeinbildenden Schulen sind berufsbildende Schulen zu unterscheiden (vgl. § 9 SchulG LSA), die von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO grundsätzlich nicht erfasst werden.

2.3 Förderschulen und Förderzentren (§ 8 bzw. § 8a SchulG LSA)

Als Grundlage für die Festlegung gelten in der Regel die §§ 8 und 8a SchulG LSA. Förderschulen sowie Förderzentren sind als Schulen mit sonderpädagogischem Förderbedarf den allgemeinbildenden Schulen gleichgestellt. Dabei ist von einem besonderen Schutzstatus der Schülerinnen und Schüler dieser Schulen auszugehen.

2.4 Alten- und Pflegeheime sowie Behinderteneinrichtungen (§ 3 WTG LSA)

Als Grundlage für die Festlegung gilt in der Regel § 3 des Gesetzes über Wohnformen und Teilhabe des Landes Sachsen-Anhalt (WTG LSA). Dort werden die entsprechenden stationären Einrichtungen für ältere, pflegebedürftige und behinderte Menschen beschrieben. Aufgrund derselben Gefährdungslage sind stationäre Behinderteneinrichtungen den Alten- und Pflegeheimen gleichgestellt.

2.5 Krankenhäuser (§ 1 Abs. 1 KHG)

Als Grundlage für die Festlegung gilt in der Regel § 1 Abs. 1 des Krankenhausgesetzes Sachsen-Anhalt (KHG LSA). Danach sind alle Krankenhäuser in Sachsen-Anhalt erfasst, die nach § 2 Nr. 1 des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (KHG) förderfähig sind. Dies sind Krankenhäuser in der Trägerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte und in Trägerschaft Privater.

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 zu Fuß Gehende, Pulkbildung durch Rad- und Fußgängerverkehr) besteht. Hierbei kommt es im jeweiligen Einzelfall darauf an, ob sich Zu- und Abgangsverkehre zur und von der Einrichtung unmittelbar auf die Straße auswirken. 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 zur Vermeidung von unnötigen Stauerscheinungen in der Regel auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu beschränken. Die einzelnen Fahrtrichtungen müssen innerhalb dieses Rahmens nicht zwangsläufig 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, Steigungstrecken) möglich. Grundsätzlich sind durch die Anordnung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs in dessen Randbereichen ausgelöste neue Regelungsbedürfnisse gesondert und nicht nach dem Maßstab des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO zu betrachten.

3.2 Positionierung des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs

In der Regel ist der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich so zu positionieren, dass sich dieser, gemessen von der Mitte des am stärksten mit Fußgängerverkehr frequentierten Zu- und Abgangs der Einrichtung zur Hauptverkehrsstraße, in jede Richtung über jeweils höchstens je 150 m 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 Hauptein- und ausgangs abzuweichen. Die Abweichung soll unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 100 m jedoch nicht überschreiten. Die Länge des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung (vgl. Nr. 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 Geschwindigkeitsbereiche zu erhöhen, wurde auf Initiative des Bundesrats 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 neuen Zusatzzeichen 1012-50 (Schule), -51 (Kindergarten), -52 (Altenheim) und -53 (Krankenhaus) in den Teil 7 des Verkehrszeichenkatalogs aufgenommen (vgl. Anlage). Ferner ist auf das neue Zusatzzeichen 1042-53 (werktags-tageszeitliche Befristung-Schulweg) hinzuweisen.

3.3.1 Beschilierungsvariante 1

Die Zusatzzeichen 1012-50...-53 eröffnen die Möglichkeit einer Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs je Fahrtrichtung durch die Kombination des Zeichens 101 (oben) mit dem jeweiligen Zusatzzeichen 1012-50...-53 sowie dem Zeichen 274-30 (unten) mit dem Zusatzzeichen Zeichen 1042-33 (Befristung).

Einer Aufhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zeichen 274-50 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 ohne weiteres leicht erkennbar sind.

3.3.2 Beschilierungsvariante 2 (Erweiterung der Variante 1)

Kommt die unter Nr. 3.3.1 beschriebene Variante im Hinblick auf das Zeichen 274-30 nicht in Betracht, kann die Beschilderung des Beginns des abgesenkten Geschwindigkeitsbereichs mittels Zeichen 274-30, die Beschilderung des Endes mittels Zeichen 274-50 erfolgen.

3.3.3 Zeitliche Befristung

Für die zeitliche Abstimmung der verkehrsbehördlichen Anordnungen auf die Öffnungszeiten oder auf die Zeiten mit erhöhtem Zu- und Abgang der jeweils betroffenen sozialen Einrichtung ist jeweils zusätzlich das Zeichen 1042-33 (siehe Nr. 3.3.1) zu verwenden. Für die zeitliche Befristung ist bei Schulen auf die Öffnungszeiten zur Gewährleistung des durch die jeweilige Schulart bestimmten unmittelbaren Schulbetriebs abzustellen.

Die Nutzung von Räumen der Schulen nach Schulschluss nur für mittelbar schulbezogene (z. B. für Elternabende) oder nichtschulische (z. B. durch Vereine oder Volkshochschulen) Zwecke fällt hierunter nicht.

Eine vorübergehende Aufhebung der Beschilderung (z. B. durch Wegklappen) während der Ferienzeiten ist im Hinblick auf die Auswirkungen für die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrzeugverkehrs im Einzelfall gesondert zu prüfen.

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Baum', written in a cursive style.

Baum