

zum ULV-Ausschuss am 29.11.2021, TOP 9

Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstermin veröffentlichen.

Landkreis Ebersberg

Ebersberg, 18.11.2021

Az.

Zuständig: Andreas Wenzel, ☎ 823-154

Vorgesehene Beratungsreihenfolge

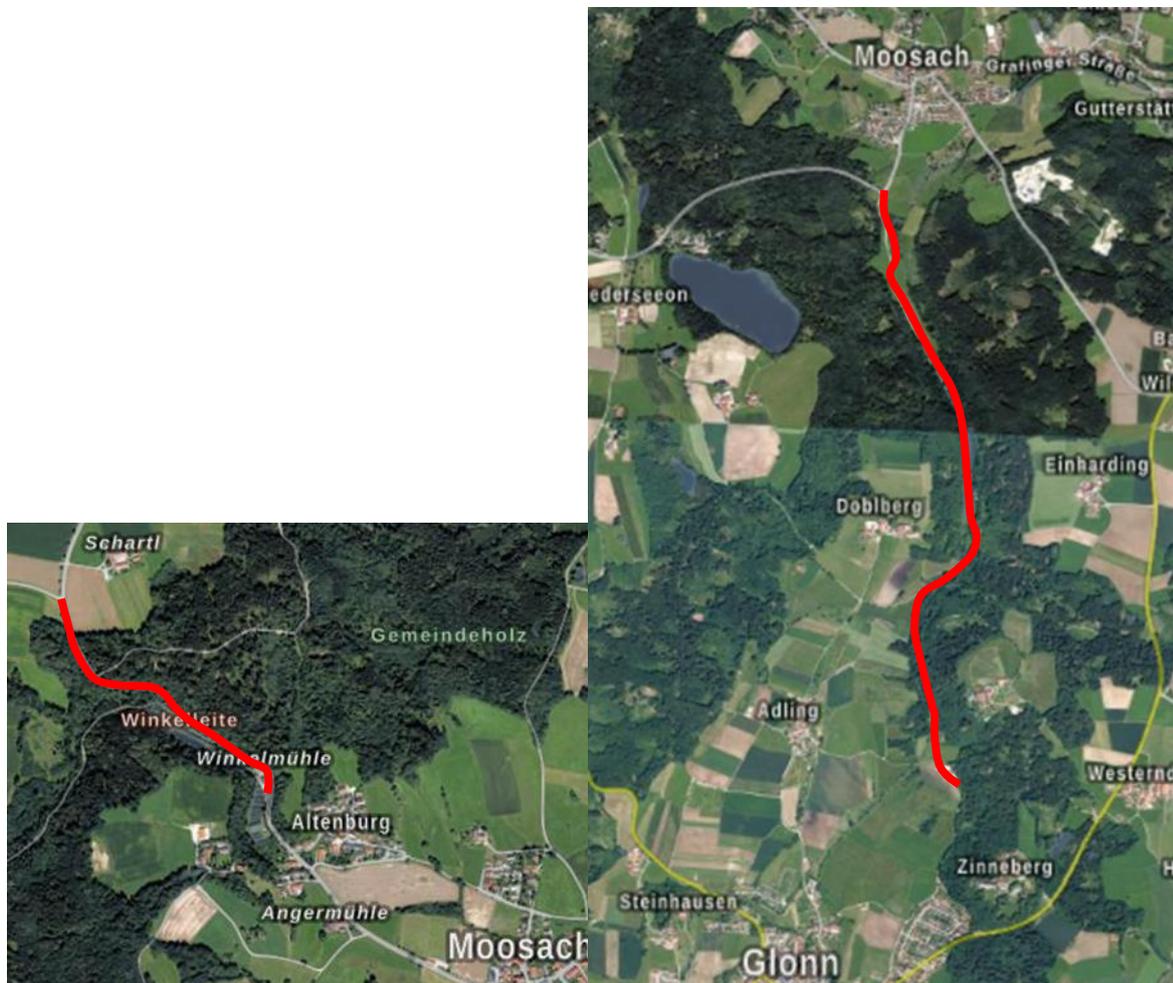
ULV-Ausschuss am 29.11.2021, Ö

Petition "Schutz für Bevölkerung und Erholungssuchende: Tempo 30 südlich und nordwestlich von Moosach!"; Frauen für Moosach e. V.

Sitzungsvorlage 2021/0503

I. Sachverhalt:

Die Frauen für Moosach e. V. haben Herrn Landrat Niedergesäß die Petition „Schutz für Bevölkerung und Erholungssuchende: Tempo 30 südlich und nordwestlich von Moosach!“ überreicht. Nachfolgend ist die rechtliche Betrachtung für die beiden Rechtsbereiche Kommunalrecht und Straßenverkehrsrecht dargestellt. *Bilder: BayerAtlas*



Kommunalrecht

Die Petition ist in den Verfassungen (Art. 17 Grundgesetz und Art. 115 Bayerische Verfassung) verbrieftes Recht, sich mit Bitten oder Beschwerden an zuständige Stellen der Volksvertretung zu wenden. Das Recht beinhaltet, dass sich die zuständigen Stellen damit auseinandersetzen müssen und Anfragende eine Antwort erhalten.

Das Landratsamt nimmt als Behörde der öffentlichen Verwaltung Aufgaben des Landkreises im eigenen und übertragenen Wirkungsbereich wahr (Art. 4 LKrO) aber auch Staatsaufgaben (Art. 4 Abs. 1 und Art. 37 Abs. 6 LKrO). Der Vollzug des Straßenverkehrsrechts und die Funktion der Unteren Verkehrsbehörde stellt insofern eine Staatsaufgabe dar, die vom „staatlichen Landratsamt“ ausgeführt wird. Dem Kreistag obliegt die Zuständigkeit für kreiseigene Angelegenheiten, nicht jedoch die Entscheidung im staatlichen Aufgabenbereich (Art. 37 Abs. 1 und 2 LKrO, Widmann/Grasser/Gaß BayLKrO Art. 37 Rn. 5).

Gleichwohl stellt die Petition der knapp 800 Landkreisbürgerinnen und Landkreisbürger ein Anliegen dar, über das der Kreistag debattieren kann, ohne eine Entscheidung in der Sache zu treffen.

Straßenverkehrsrecht

Folgende Verkehrszeichen sind bereits angeordnet:

EBE 12, nordwestlich von Moosach

- Verbot über 3,5 t
- Doppelkurve
- Gefälle
- Rutschgefahr bei Nässe, unbefestigter Straßenrand, unebene Fahrbahn, Steinschlag

St. 2351, südlich von Moosach

- Verbot über 3,5 t
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h

Für die rechtliche Beurteilung spielen die o. a. Überlegungen allerdings keine Rolle. Hier sind nach den gesetzlichen Vorgaben andere Kriterien, insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, für die Beurteilung heranzuziehen. Nachfolgende Vorschriften bilden den rechtlichen Rahmen.

Allgemeine Rücksichtnahme, § 1 StVO

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert grundsätzlich von jedem Teilnehmenden ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 1 StVO). Literatur und Rechtsprechung kennen hier u. a. den Begriff des defensiven Fahrens (Bumann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß StVO § 1 Rn.28). Defensives Verhalten bedeutet, weitestgehend auf das Vertrauen in richtiges Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu verzichten, so dass die Rechtsposition nicht voll ausgenutzt wird, sondern aus Sicherheitsgründen eine über die gesetzlich gebotene hinausgehende Sorgfalt, ein „Übersoll“ an Vorsicht, walten zu lassen. In einem anderen Sinne gilt aber der Grundsatz des defensiven Fahrens auch in der Rspr.:

Wenn ein Verkehrsteilnehmer sich einer rechtlich unklaren Lage gegenüber sieht, so muss er von der möglichen Bedeutung ausgehen, die ihm im Einzelfall die höhere Sorgfalt abverlangt oder ihn zum Zurückstehen verpflichtet (OLG Köln SVR 2011, 141 – verengte Fahrbahn). Ebenso muss er bei Schätzungen der Geschwindigkeiten oder Entfernungen die ungünstigsten Werte seinem Verhalten zugrunde legen. Fehlschätzungen, z. B. beim Überholen, gehen zu seinen Lasten (OLG Koblenz VRR 2011, 42).

Auf die Situation in Moosach bezogen, bedeutet dies, dass in jedem Fall Verkehrsteilnehmende auf dieser Strecke aufgrund der unübersichtlichen Situation und der engen Fahrbahn ohnehin mit reduzierter und den Gegebenheiten (enge und kurvige Straße, schlechte Sicht,...) angepasster Geschwindigkeit fahren müssen.

Geschwindigkeit, § 3 StVO

Die wichtigste Regel für die Fahrgeschwindigkeit lautet: Jeder Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Die Regel des Fahrens „auf Sicht“ oder „auf Sichtweite“, vom BGH eine „goldene Regel“ des Verkehrs genannt (BGHSt 16, 145 (151)), gilt ausnahmslos auf allen Straßen (Fernstraßen s. OLG Celle VersR 1974, 1087; OLG Frankfurt a. M. NZV 1990, 154; Autobahnen s. BGHZ VRS 67, 195; OLG Braunschweig NZV 2002, 176; OLG Bamberg NZV 2000, 49; OLG Hamm NZV 1989, 234; und innerorts: KG VRS 90, 262), für alle Fahrzeugarten, bei Tag, Dunkelheit und unter allen Witterungsverhältnissen (BGHSt 16, 145 und VRS 67, 195). Sie zeigt die allgemeine höchstens zulässige Geschwindigkeit an.

Der Fahrzeugführer muss immer mit Hindernissen auf dem nicht einsehbaren Teil seiner Fahrbahn rechnen (BGH VRS 6, 296; 35, 117). Ist die Sicht auf einen Teil der Fahrbahn beschränkt, muss er mit der für ihn ungünstigsten Möglichkeit des Straßenverlaufs rechnen (BayObLG 58, 197 = DAR 1958, 338).

In einer unübersichtlichen Rechtskurve reicht die Sicht nur bis zu dem am meisten rechts gelegenen Teil der Fahrbahn. Dabei kommt es immer auf die wirklich befahrene Spur an. Deshalb verstößt nicht gegen § 3 Abs. 1, sondern nur gegen § 2 Abs. 2, wer vorschriftswidrig eine unübersichtliche Rechtskurve auf der linken Fahrbahnseite befährt, wenn er links eine ausreichende Sichtweite auf der Fahrbahn hat, während bei Einhaltung der äußersten rechten Seite die Sichtweite im Verhältnis zur Geschwindigkeit zu gering wäre.

Der Fahrer muss so fahren, dass er innerhalb der Sichtweite verkehrsgerecht, dh ohne eine – nie ungefährliche – Vollbremsung anhalten kann (BGH VRS 32, 209; 23, 375; OLG Hamm VersR 1982, 171). Fahren auf Sichtweite bedeutet, dass der Fahrer in der Lage sein muss, vor einem Hindernis, das sich bereits auf der Straße befindet, innerhalb der übersehbaren Strecke anzuhalten (BGH NJW 1985, 1950; NJW-RR 1987, 1235). Er darf insoweit nicht darauf vertrauen, dass ein vorausfahrender Kfz-Führer rechtzeitig ein auf der Fahrbahn befindliches Hindernis erkennt und darauf verkehrsrichtig reagiert (OLG Bamberg NZV 2000, 49; vgl. auch BGH NJW 1987, 1075).

Da die zulässige Geschwindigkeit von der Sichtweite abhängt, ergibt sich von selbst, dass sie um so geringer sein muss, je kürzer die Sichtstrecke ist. Eine Strecke ist nicht übersehbar, wenn der Fahrzeugführer den Verkehrsablauf wegen ungenügenden Überblicks über die

Fahrbahn nicht vollständig überblicken, deshalb Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig bemerken und ihnen nicht sicher begegnen kann.

Auch in Wäldern und entlang von Zäunen und Hecken darf im Allgemeinen so schnell gefahren werden, wie es die Sicht auf die Fahrbahn selbst erlaubt. Ob vor Straßenkreuzungen und -einmündungen die Geschwindigkeit herabgesetzt werden muss, richtet sich danach, inwieweit nach den Grundsätzen des Vorfahrtsrechts ein Verkehrsteilnehmer auf die Beachtung seiner Vorfahrt vertrauen darf; eine allgemeine Herabsetzung der Geschwindigkeit des Vorfahrtberechtigten vor einer unübersichtlichen Straßeneinmündung wird nicht verlangt (vgl. BGHSt 7, 118).

Erforderlichkeit von Verkehrszeichen, § 45 Abs. 9 StVO

Die konsequente Fortsetzung der Regelungen der § 1 und § 3 StVO finden sich in § 45 Abs. 9 StVO.

Nach der Grundregelung des Abs. 9 S. 1 sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Das BVerwG zieht zur Auslegung dieser Regelung die Gesetzesbegründung des Bundesrates heran, nach der die zuständigen Behörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen (und Verkehrseinrichtungen) restriktiv verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen prüfen sollen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen (und Verkehrseinrichtungen) deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (BVerwG NVwZ-RR 2018, 12 Rn. 6 unter Hinweis auf BR-Drs. 374/97, 8). Entgegen der sehr eng wirkenden Formulierung „zwingend erforderlich“ sind die Anforderungen des Abs. 9 S. 1 also bereits dann erfüllt, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung (vgl. Anmerkungen zu § 1 weiter oben) für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

§ 45 verwendet, obwohl es sich um eine Norm des Gefahrenabwehrrechts handelt, den Begriff der Gefahr selbst nicht, sondern spricht unspezifisch weiter gefasst von „Gründen“. Deswegen ungeachtet setzt der Erlass einer Anordnung gem. § 45 Abs. 1 S. 1 nach der Rechtsprechung unausgesprochen das Vorliegen einer konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus (BVerwGE 59, 221 (225); BVerwG NZV 1996, 86 (87)). Die Straßenverkehrsbehörden dürfen § 45 daher nur dann anwenden, wenn sie das Vorliegen einer in den Tatbestand hineinzuinterpretierenden konkreten Gefahr festgestellt haben. Zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist (BVerwGE 59, 221 (225); BVerwG NZV 1996, 86 (87)). Es genügt vielmehr die Feststellung durch die Straßenverkehrsbehörde, dass die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, es könnten – möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände – irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten (BVerwGE 59, 221 (225); BVerwG NZV 1996, 86 (87)). Nach den allgemeinen gefahrenabwehrrechtlichen Grundsätzen muss sich dafür nicht bereits ein Schadensfall realisiert haben (OVG Hamburg NVwZ-RR 2007, 496).

Abs. 9 S. 3 greift nur bei Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs ein und ist daher die speziellere Regelung gegenüber dem Satz 1.

Zu beachten ist von vornherein, dass nach dem praktisch wichtigen Abs. 9 S. 3 Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (grundlegend dazu: BVerwGE 138, 21 Rn. 23 ff.; BVerwGE 138). § 45 Abs. 9 S. 3 modifiziert in der Sache den Gefahrenbegriff des § 45 Abs. 1 S. 1 für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs in zweierlei Hinsicht (BVerwGE 138, 21 Rn. 24; BVerwGE 138, 159 Rn. 25; OVG Koblenz BeckRS 2016, 51816 Rn. 22): Zum Ersten setzt er eine Gefahrenlage voraus, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist. Zum Zweiten muss diese Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter wie insbes. Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum erheblich übersteigen. Besondere örtliche Verhältnisse i.S.v. § 45 Abs. 9 S. 3 können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbes. in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (zB Nebel, Schnee und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (BVerwGE 138, 21 Rn. 26; 138, 159 Rn. 26). Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist nicht erst dann anzunehmen, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von einem Eingreifen ab (BVerwGE 138, 21). Die Vorschrift setzt nach der Rechtsprechung des BVerwG lediglich – aber immerhin – eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus (BVerwGE 138, 21). Ob eine solche qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des Abs. 9 S. 3 besteht, ist von der Straßenverkehrsbehörde aufgrund einer Prognose festzustellen.

Zwei Wesentliche Aspekte sind daher in diesem Zusammenhang entscheidend: Die Gefahrenlage und die daraus resultierenden Unfallzahlen.

Erkenntnisse über Unfälle, auch mit Bezug auf Geschwindigkeit, liegen der Unteren Straßenverkehrsbehörde und auch der Polizei nur wenige vor. Eine Anordnung nach § 45 Abs. 9 StVO scheidet aus diesem Grund aus. Eine Behandlung in der Unfallkommission (Gremium aus Unterer Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Staatlichem Bauamt) ist dennoch angedacht, da die Strecke ein Unfallschwerpunkt war. In den Jahren 2018 bis 2020 bzw. 2021 ereigneten sich, wie aus den Stellungnahmen der Fachbehörden hervorgeht, drei (nordwestlich von Moosach) bzw. vier (südlich von Moosach) Unfälle mit Geschwindigkeitsbezug, wohlgemerkt im Dreijahreszeitraum, nicht pro Jahr.

Die Anordnung von Tempo 30 auf einer klassifizierten Straße außer Orts ist nach den geltenden Regelungen (§ 45 Abs. 1c StVO: Tempo 30 nur innerorts zulässig) gar nicht möglich und eine entsprechende Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde (Regierung von Oberbayern). Eine derartige Beschränkung für die gesamte Strecke wäre allerdings unverhältnismäßig und eine Beschränkung auf 60 km/h birgt eine trügerische Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer. Hier würde suggeriert, dass die Strecke mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren werden könne, was jedoch an einigen Stellen zu schnell wäre.

Der BayVGH hat mit Beschluss vom 28.12.2020 (11 ZB 20.2176, Fundstelle 18/2021) klargestellt, dass die Anordnung von Verkehrszeichen durch die zuständige Behörde nachgewiesen werden muss:

„Ordnet die Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen an, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind und muss daher die zugrundeliegenden Umstände ermitteln, dokumentieren und aktenkundig machen.“

Abschließend bleibt noch anzumerken, dass eine künftige Umwidmung der Straße in Form einer Herabstufung zur Gemeindestraße in Rede steht, es hierüber aber noch keine Beschlüsse bzw. konkrete Beratungsergebnisse gibt. Zuständig für Geschwindigkeitsbeschränkungen wäre dann die Gemeinde Moosach, allerdings auch im Rahmen der geltenden rechtlichen Vorgaben.

Stellungnahmen der Fachbehörden

Polizei

Geschwindigkeitsmessungen im genannten Bereich gibt es bislang nicht, da ein Fahren mit den erlaubten 100 km/h durch diesen Streckenabschnitt unmöglich ist. Ebenso gibt § 3 StVO auch vor, dass die Geschwindigkeit den örtlichen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse anzupassen ist.

Außerdem wird bereits durch Gefahrenbeschilderung ausreichend auf die besonderen Verhältnisse in diesem Streckenabschnitt hingewiesen (Z.105, Z.108, Z.112 und Z.114).

Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung erscheint aus Sicht der Polizei deshalb nicht erforderlich.

Staatliches Bauamt Rosenheim

Zusammenfassend ist sowohl für die EBE 12 wie auch für die St 2351 festzustellen, dass das Staatliche Bauamt Rosenheim keine rechtlich haltbare Begründung sieht, die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv
- ja, negativ
- nein

Auswirkung auf den Haushalt:

Keine

II. Beschlussvorschlag:

Dem ULV-Ausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

Die Petition „Schutz für Bevölkerung und Erholungssuchende: Tempo 30 südlich und nordwestlich von Moosach!“ wird zur Kenntnis genommen. Da es sich um eine Aufgabe des staatlichen Landratsamtes handelt, trifft der Kreistag keine Entscheidung, nimmt aber zur Kenntnis, dass in der Bevölkerung Besorgnis hinsichtlich der engen und unübersichtlichen Strecke besteht. Die Betrachtung der rechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende Regelung zeigt jedoch nach den Ausführungen der Verwaltung, dass die gewünschten Anordnungen rechtlich nicht ohne weiteres getroffen werden können. Der Kreistag setzt sein Vertrauen in die Unfallkommission, die im Rahmen der gesetzlichen Spielräume die bestmögliche Lösung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf diesen Strecken und im übrigen Landkreis umsetzen soll.

gez.

Andreas Wenzel