Für die Kreisverwaltung beantwortet der Dezernent Herr Abrecht die Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ja, die Ergebnisse werden dem Landrat jährlich im Rahmen der Zuarbeit zum Tätigkeitsbericht übermittelt.

	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2005
eingeleitete Bußgeldverfahren	3.562	2.706
davon - stationär - mobil - allgemeine Verkehrsordnungswidrigkeiten	 2.579 841 142	 1.999 520 187
eingeleitete Verwarngeldverfahren	22.043	18.573
davon - stationär - mobil - allgemeine Verkehrsordnungswidrigkeiten	 16.319 5.668 56	 14.349 3.936 288
Bußgeldverfahren aus Verwarngeldverfügungen	1.008	818
davon - stationär - mobil	 745 263	 632 186
Gesamtanzahl Verfahren	26.613	22.097

Frage 2:

Die Ergebnisse aus der o. g. Berichterstattung erhalten die Abgeordneten als Informationsvorlage in der öffentlichen Sitzung des KT. Eine Auflistung der Ergebnisse nach Städten und Gemeinden ist bisher nicht gewünscht worden, kann aber künftig als Anlage an die Jahres-BE mitgeliefert werden.
Die Kontrollen werden auszugsweise in der Presse veröffentlicht und stehen somit allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung.

Frage 3 und Frage 4:

Ergebnisse sind immer abhängig von äußeren Umständen. Wie in einer durchgeführten Organisationsuntersuchung 1999 festgestellt, „sind hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberwachung ... durch das Gesetz keine Standards vorgeschrieben. Sie wären also theoretisch mit doppelt so hoher Intensität durchführbar, genauso aber auch um die Hälfte reduzierbar.“ Der Einsatz ist also personalabhängig und abhängig von der Ausstattung.

Der Landkreis Teltow-Fläming orientiert sich klar am Runderlass des MI vom 15.09.1996.
66 % aller von der Kreisverwaltung TF eingerichteten Messstellen dienten 2005 der Schul- und Spielwegsicherung. Hier sind i. d. R. die Zeiten für die Messungen von 6:00-17:00 Uhr vorgegeben.
11 % der mobilen Standorte befinden sich an Unfallschwerpunkten/Unfallhäufungslinien/-stellen, 19 % an Stellen mit besonderer Gefährdung und 4 % dienen der Kontrolle der Geschwindigkeit in schützenswerten Bereichen (Altenheim, Krankenhaus u. s. w.).

Besonders auffällige Standorte sind mit einer stationären (und somit mit einer 24-Stunden-Überwachung)ausgestattet.

Frage 5:

Nein.
Das Thema ist ausführlich mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung behandelt worden. Die Straßenbaubehörden hat im Falle der Straßenschäden den Nachweis zu erbringen, dass eine von ihr vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung
z. B. 30 km/h, als maximale Geschwindigkeit die geforderte Verkehrssicherheit gewährleistet. Dieser Nachweis wurde bisher in keinem Fall gegeben. Würde die Verkehrsbehörde trotzdem eine Reduzierung anordnen, würde sie für einen Schadensfall in die Haftung genommen werden. Das Rundschreiben 10/2002 führt dazu unter Punkt 4 Näheres aus (siehe Anlage).

Frage 6:

Generell kommt eine solche Regelung nur in Betracht, wenn diese auf der Rechtsgrundlage der StVO begründet ist. Die Straßenverkehrsbehörde ist für die Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs, nicht für eine Einschränkung des Verkehrs, verantwortlich. Tut sie es dennoch, muss die Entscheidung gegenüber dem Betroffenen (Fahrzeugführer) rechtlich begründet sein.

Nur im Rahmen des Lärmschutzes wurden Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen erteilt, wenn die Grenzwerte überschritten sind. Diese sind unabhängig von der Klassifizierung der Straße.

Beispiele sind

B 102 Jüterbog Schlossstrasse	30 km/h für Lkw in der Nacht
B 101 Luckenwalde, Zinnaer Straße	30 km/h für Lkw

Es gab vor Jahren bereits Anträge an das Bundesministerium zur Prüfung, ob die StVO dahingehend geändert werden sollte, dass Ortslagen generell auf 30 km/h herabgesetzt werden können. Dem kam der BMV nicht nach, lockerte aber die Bedingungen für die Einrichtung von Tempo 30–Zonen.

Zweiter Fakt ist, dass eine Durchsetzung solcher Maßnahmen gesichert sein muss. Rechtssicherheit ist dafür Voraussetzung, da sonst jeder "geblitzte" Fahrzeugführer die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgreich anfechten könnte, wenn sie nicht eindeutig begründet ist. Allein die Feststellung, dass der Verkehr stört, ist dafür nicht ausreichend.

Anlage

MSWV
Referat 55

An alle BSBÄ
und das BABA

06. August 2002
Herr Riek
0331/866-8453
55.3-7131/45

nachrichtlich:

An die unteren Straßenverkehrsbehörden
des Landes Brandenburg

LBVS - Abt. 3 -

Referat 50
Referat 53
Referat 54

Rundschreiben Nr. 10/2002

Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
hier: Anordnungsbefugnis der Straßenbaubehörden zum Aufstellen von Verkehrszeichen/-einrichtungen

Sachlich zuständig zur Ausführung der StVO und damit zur Anordnung zum Aufstellen/Entfernen von Verkehrszeichen/-einrichtungen sind - soweit in der StVO nichts anderes bestimmt ist - zunächst die Straßenverkehrsbehörden (§ 44 Abs. 1 StVO). Dies sind in der Regel die unteren Verwaltungsbehörden, denen durch Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen sind. Nach der Straßenverkehrsrechtszuständigkeitsverordnung (StVRZV) des Landes Brandenburg i. d. F. vom 01.06.2001 sind untere Straßenverkehrsbehörden die Landkreise, kreisfreien Städte, Großen kreisangehörigen Städte und für den Bereich der Bundesautobahnen das Brandenburgische Autobahnamt.
Besondere Zuständigkeiten/Ermächtigungen der Straßenbaubehörden zum Anordnen/Aufstellen von Verkehrszeichen/-einrichtungen sind im § 45 Abs. 2 und Abs. 3 StVO geregelt.

Nach § 45 Abs. 2 StVO können die Straßenbaubehörden Verkehrsverbote/-beschränkungen - vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden - zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, anordnen. Baumaßnahmen auf Vorfahrtsstraßen oder gekennzeichneten Verkehrsumleitungsstrecken, durch welche die Fahrbahn eingeengt wird, bedürfen nach § 45 Abs. 7 StVO der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde. Hiervon ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaßnahmen.
Mindestens zwei Wochen vor Durchführung der angeordneten Maßnahmen ist die Straßenverkehrsbehörde zu verständigen, die die Polizei zu unterrichten hat. Weiterhin muss die Straßenbaubehörde bei Beschränkungen / Verboten von mehr als drei Monaten die Entscheidung

der Straßenverkehrsbehörden über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einholen (Nummer I VwV zu § 45 Abs. 2 - Satz 1 - StVO, Rn. 46).

Verkehrsbeschränkungen/-verbote, die die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße erlassen hat, darf die Straßenverkehrsbehörde nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde aufheben oder einschränken (Nummer II VwV zu § 45 Abs. 2 - Satz 1 - StVO, Rn. 48). Diese Zustimmung wird im Land Brandenburg ausschließlich durch das MSWV - Referat 55 erteilt.

Weiterhin können die Straßenbaubehörden nach § 45 Abs. 3 - Satz 3 - StVO - vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden - Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird. Diese Ermächtigung gilt ausdrücklich nur für Gefahrzeichen, nicht aber für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen/-verboten. Von der Anbringung dieser Gefahrzeichen sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei unverzüglich von der Straßenbaubehörde zu unterrichten (Nummer VI VwV zu § 45 Abs. 3 StVO, Rn. 61).

Nach § 45 Abs. 4 StVO dürfen die berechtigten Behörden den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und -einrichtungen regeln und lenken. Es dürfen nur die in die StVO abgebildeten Verkehrszeichen/-einrichtungen verwendet werden oder solche, die das BMVBW nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zulässt (Nummer III 1 VwV zu den §§ 39 - 43 StVO, Rn. 6). Dies gilt auch für die Verwendung von Zusatzschildern (Nummer III 17, Buchstabe a VwV zu den §§ 39 - 43 StVO, Rn. 46). Andere Zusatzschilder bedürfen der Zustimmung des MSWV - Referat 55 -.

Allgemeine / ergänzende Bearbeitungshinweise:

1. Arbeitsstellen

a) Hinsichtlich der Verfahrensweise beim Erteilen sogenannter „Jahresanordnungen“ wird auf die Ausführungen in einem Schreiben des MSWV - 55.3 - 7131/45 - vom 18.10.1996 verwiesen. Nach Auffassung des MSWV - Referat 55 - können „Jahresanordnungen“ für Arbeitsstellen mit einer LZA-Regelung nicht erteilt werden, da die Signallagepläne und -zeitenpläne Bestandteile der verkehrsrechtlichen Anordnung sein müssen (siehe auch RSA - Teil A 1.4 (2) j -). Dies wäre aber nur im Rahmen einer Einzelanordnung gewährleistet.

b) Unter Straßenbauarbeiten im Sinne des § 45 Abs. 2 StVO sind alle Arbeiten zu verstehen, die im Zusammenhang mit dem Neubau, Umbau und der Unterhaltung der Straßen (Fahrbahnen mit Bankette, Gehwege, Sonderwege, Parkplätze) stehen, einschließlich Rohrverlegungsarbeiten, die im Auftrag des Straßenbaulastträgers durchgeführt werden (Regenwasserkanäle).
Hierzu gehören weiterhin alle Arbeiten, die sich für den Straßenbaulastträger aus der Verkehrssicherungspflicht (z. B. Baumbeschnitt, Säuberung / Erneuerung von Verkehrszeichen / -einrichtungen, Einbau von Schutzplanken, Revisionsarbeiten an LZA, Fahrbahnmarkierungsarbeiten usw.) ergeben. Da eine abschließende Aufzählung nicht möglich ist, kann in Zweifelsfällen beim MSWV - Referat 55 - nachgefragt werden, ob eine bestimmte „Arbeit“ noch unter den Begriff „Straßenbauarbeiten“ im Sinne des § 45 Abs. 2 StVO fällt.

c) Die Einrichtung von Tagesbaustellen durch die BSBÄ anlässlich von Brückenprüfungen, die vom LBVS durchgeführt werden, sind der „laufenden“ Straßenunterhaltung zuzuordnen, d. h., die vom § 45 Abs. 7 StVO geforderte Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde bei Vorfahrtsstraßen oder Umleitungsstrecken ist nicht erforderlich. Das Recht der Straßenverkehrsbehörden aus § 45 Abs. 2 StVO zur Anordnung anderer Maßnahmen bleibt hiervon aber unberührt.

2. Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße:

Bei der Zustandsgefährdung handelt es sich um vorläufige Maßnahmen, bis die Straße wieder verkehrssicher ist. Sie besteht, wenn Bauzustand und Oberflächen- oder Unterbaubeschaffenheit der Straße den Verkehr beeinträchtigen oder bei Weiterbenutzung außergewöhnliche Schäden befürchten lassen. Zum Beispiel können / dürfen die Straßenbaubehörden bei Frostaufbrüchen oder Fahrbahnschäden anderer Art Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gewichtsbeschränkungen anordnen, Straßenabschnitte sperren und den Verkehr oder einzelne Verkehrsarten (z. B. Lkw-Verkehr) umleiten.

3. Verhütung von außerordentlichen Schäden an Brücken:

   Auch die Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen/-verboten zum vorübergehenden Schutz von Brückenbauwerken dient der Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße (hier: Brücke). Die entsprechenden Anordnungen hierfür an Brücken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen sind von den BSBÄ als Straßenbaubehörde nach § 45 Abs. 2 StVO zu fertigen. Hierbei zu unterscheiden ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Brückenbereichen auf Grund fehlender bzw. nicht ausreichender Absturzsicherungen, die auf Antrag der Straßenbaubehörden ausschließlich durch die Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden.

4. Aufstellen von Verkehrszeichen bei Straßenschäden, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird:

   Bei der Anordnung von Verkehrszeichen auf Grund von Straßenschäden ergibt sich nach Auffassung des MSWV - Referat 55 - in der Regel keine Notwendigkeit im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht - insbesondere innerorts - zusätzlich zum Gefahrzeichen mit Zusatzschild „Straßenschäden“ (Z. 101 mit Z. 1006-34 StVO) eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen, da jeder Fahrzeugführer gemäß § 3 Abs. 1 StVO (allgemeine Verhaltensvorschrift) seine Geschwindigkeit u.a. auch den Straßenverhältnissen anzupassen hat.
   Sollten solche Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Regel werden, besteht nicht nur die Gefahr eines „Schilderwaldes“, der den Fahrzeugführer in seiner Aufnahmefähigkeit überfordert; wesentlich schwerwiegender ist auch die mangelnde Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen an tatsächlichen Gefahrenstellen (z. B. Schulwegsicherung).
   Daneben wird auch auf die Vorschrift des § 39 Abs. 1 StVO verwiesen, wonach örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Unterstützt wird diese Festlegung noch durch § 45 Abs. 9 StVO, wonach insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dort angeordnet werden dürfen, wo auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der im § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
   Die vorstehenden Ausführungen gelten auch für das Aufstellen von Verkehrszeichen auf Grund einer mangelnden Fahrbahngriffigkeit. Auch in diesen Fällen erfolgt einzelbezogen die Beschilderung von unfall- und griffigkeitsauffälligen Strecken mit Z. 114 StVO - ggf. mit Z. 1001-..... StVO - durch die BSBÄ auf der Grundlage des § 45 Abs. 3 StVO. Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers ist ein Verzicht auf diese Beschilderung in unfallauffälligen Bereichen nicht zulässig.
   Sofern im Einzelfall - nach eingehender Prüfung - das Z. 114 StVO als Warnung nicht ausreicht, kann Z. 274 StVO mit Z. 1052-36 StVO aufgestellt werden (siehe Nummer VIII VwV zu Z. 274 StVO, Rn. 33). Für die Anordnung dieser Geschwindigkeitsbeschränkungen wäre aber die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

Dieses Rundschreiben ersetzt die bisherigen Festlegungen/Bearbeitungshinweise des MSWV - Referat 55 - zur Anordnungsbefugnis der Straßenbaubehörden in den Protokollen der StVO-Dienstbesprechungen.

Abschließend weise ich aus aktuellem Anlass ausdrücklich darauf hin, dass beim beabsichtigten Aufstellen von nichtamtlichen Hinweisschildern im Zusammenhang mit Aktionen zur

Unfallverhütung (Verkehrssicherheitsaktionen) eine vorherige Beteiligung / Unterrichtung des MSWV - Referat 55 - unbedingt erforderlich ist.

Im Auftrag

Lange