

Einrichtung, Anordnung und Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereichs**Vermerk**

Die Einrichtung, d.h. die bauliche Planung und Umsetzung einer Verkehrsfläche liegt in der Planungsbefugnis der Kommunen. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist eine durchweg städteplanerische Entscheidung (vgl. auch Steiner NVwZ 1984, 201), deren städtebaulich motivierte Befugnistatbestände die Kommune zu treffen hat.

Bei der städtebaulichen Planung und baulichen Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs hat sich die Kommune in tatsächlicher Hinsicht an den Voraussetzungen für eine derartige Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde zu orientieren (VGH Baden Württemberg, Urteil 3 S 111)/04 vom 22.03.2006).

Die Entscheidung einer Kommune über die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs führt nicht automatisch zu einer Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde über die Kennzeichnung dieser Verkehrsfläche mit den Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 (325/326 alt) gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 3 Alt. 2 StVO.

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt zwingend voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben (VG Mainz, Beschluss vom 19.08.2009 – 3 L 660/09.Mz, 3 L 660/09).

Voraussetzung für die Anordnung der Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist die Anordnung der nötigen Beschränkungen für diese Verkehrsfläche.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken.

Die Ermächtigungsnorm des § 45 StVO Abs.1 Satz 1 StVO ist grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 45 Abs. 1 StVO umfasst nicht nur die Grundrechte wie körperliche Unversehrtheit und Eigentum. Dazu gehört auch im Vorfeld der Grundrechte der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigt (BVerG, Urteil vom 13.12.1979 – 7 C 46.78). Somit muss aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs die Beschränkung der Verkehrsfläche hinsichtlich der Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) und des ruhenden Verkehrs (Parkverbot) im Rahmen der Verhältnismäßigkeit erforderlich sein.

Von der geplanten, bzw. umzubauenden Verkehrsfläche müssten somit Gefahren ausgehen, die die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beeinträchtigen und die nur durch die Anord-

nung der vorgenannten Beschränkungen - Schrittgeschwindigkeit und (eingeschränktes) Parken – ausgeräumt werden können.

Die Anordnung der Kennzeichnung der beschränkten Verkehrsfläche und Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich richtet sich nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 Alt. 2 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen treffen.

Nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO ordnen die Straßenverkehrsbehörden die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Diese Beteiligung der Gemeinden bei der Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen trägt deren Planungsbefugnissen Rechnung (BVerGE 107, 38).

Vor einer Anordnung der Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereiches nach § 45 Abs. 1b Nr. 3 Alt. 2 StVO haben die Straßenverkehrsbehörden demnach folgendes zu prüfen:

Gibt es für die in Rede stehende Verkehrsfläche die Notwendigkeit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Parkfläche aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs und

hat die in Betracht kommende Verkehrsfläche, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion.

Aufgrund der nur zulässigen Schrittgeschwindigkeit für Fahrzeuge aller Art – auch Fahrräder – sollte die Verkehrsfläche überschaubar sei. Erfahrungsgemäß fällt es den motorisierten Verkehrsteilnehmern schwer, die Schrittgeschwindigkeit über eine längere Strecke beizubehalten. Selbst bei Standgas im ersten Gang wird bei vielen Kraftfahrzeugen eine höhere Geschwindigkeit erreicht.

(Walter)