



Kurzgutachten: Zulässigkeit von T 30-Zonen in Neumarkt-St. Veit

Rechtliche Stellungnahme zur Verkehrsberuhigung von
Wohnstraßen zwischen Bahnhofstraße und Birkenstraße

Erstellt von

Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt
re|Rechtsanwälte PartGmbB

im Auftrag von

Eva und Dr. Christian Guse
Rechtsanwälte
84494 Neumarkt-St.Veit

14. März 2025

I. Sachverhalt

In der gut 6.500 Einwohner starken Stadt Neumarkt-Sankt Veit gibt es zwischen der Bahnhofsstraße, die als Teilabschnitt der Staatsstraße 2086 dem überörtlichen Verkehr zuzuordnen ist und der Birkenstraße, einer innerörtlichen Sammelstraße, mehrere, meist parallel verlaufende Straßen mit überwiegender Wohnfunktion. Diese Straßen, namentlich die Einmayrstraße, die Peter-Hans-Straße und Am Ackermann-Gütl, sind im Bestand relativ schmal (ca. 6 m über alles) und zumeist ohne separate oder durchgehende Gehwege ausgeführt. In den Straßen befinden sich weder Lichtzeichenanlagen, noch Fußgängerüberwege, noch ist eine Vorfahrtsstraße als solche ausgewiesen. Straßenmarkierungen wie Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Leitlinien (Zeichen 340) finden sich nicht, ebenso wenig benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237).

Neben der Wohnbebauung befinden sich in diesen Straßen einige Gewerbebetriebe für den örtlichen Bedarf, z.B. eine Glaserei, ein Getränkehandel, Gastronomiebedarf oder ein Autohandel. Diese sind, wie es für Kleinstädte typisch ist, nicht in einem separaten, reinen Gewerbegebiet, sondern im Mischgebiet integriert angesiedelt. Von Größe und Anzahl sind diese jedoch nicht so dominierend, dass die Wohnnutzung dahinter zurücktritt.

Der Verkehr in den Straßen beschränkt sich im Wesentlichen auf den Quell- und Zielverkehr der wenigen Gewerbebetriebe und der Wohnhäuser. Der Durchgangsverkehr sowie der überwiegende Lastkraftverkehr ist ganz überwiegend auf die Vorfahrtstraßen, die das Gebiet umgrenzen, die Bahnhofsstraße, die Birkenstraße sowie den parallel zur Einmayrstraße verlaufenden Stadtplatz beschränkt. Ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz ist damit sichergestellt. Auch den Bedürfnissen der Erschließung durch Rettungswesen, Katastrophenschutz und Feuerwehr wird durch diese übergeordneten Straßen Rechnung getragen. In den genannten Straßen findet auch kein Linienbusverkehr statt.

II. Rechtliche Beurteilung der Einrichtung von Tempo 30-Zonen

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Einrichtung von Tempo 30-Zonen in den genannten Straßen, der Einmayrstraße, der Peter-Hans-Straße und Am Ackermann-Gütl, auf

re| Rechtsanwälte PartG :: Dr. Miriam Vollmer, Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verwaltungsrecht :: Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt :: Dr. Christian Dümke, Rechtsanwalt :: Dirk Buchsteiner, Rechtsanwalt :: Friederike Pfeifer*, Rechtsanwältin :: Sitz Berlin :: Amtsgericht Charlottenburg PR 1456 B
* Angestellte Anwältin

jeden Fall rechtlich zulässig und allem Anschein nach auch geboten. Denn aufgrund der Enge der Straßen, der Unübersichtlichkeit durch parkende Fahrzeuge sowie der Abwesenheit von verkehrsberuhigenden Bauten und mangels Sonderwegen für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich erhebliche Gefahren, die es nicht zulassen, dass mit einer Geschwindigkeit über 30 km/h gefahren wird.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30-Zonen sind im Übrigen nach aktueller Rechtslage auch sämtlich gegeben. Daran wird sich auch durch die Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO nichts ändern. Denn die Änderungen der StVO, die darin konkretisiert werden, beziehen sich auf streckenbezogenen Tempo 30 Anordnungen. Die Stoßrichtung der letzten Reform war jedoch, den Kommunen größere Spielräume bei Anordnung von Tempo 30 an die Hand zu geben, so dass jedenfalls keine Verschlechterung der Möglichkeiten zu erwarten ist.

Nach geltendem Recht gibt es in den genannten Straßen keine Gegebenheiten oder Verkehrseinschränkungen, die eine Tempo 30-Zone ausschließen würden, insbesondere:

- Es sind weder Straßen des überörtlichen Verkehrs noch Teil des innerstädtischen Vorfahrtsstraßennetzes gemäß § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO; sie erfüllen insbesondere keine herausgehobene Funktion für den Linienbusverkehr, Rettungs- und Einsatzwagen oder den Logistikverkehr
- Die Straßen sind vom Erscheinungsbild gemäß § 45 Abs. 1c Satz 2 – 4 StVO für Tempo 30-Zonen geeignet. Es sind nämlich weder Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) betroffen. Es gibt in den Straßen auch keine mit Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237). An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone gilt grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“).
- In den genannten Straßen ist der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung und eine Anordnung von Tempo 30-Zonen dient vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer: Es handelt sich bei den Straßen insbesondere nicht um Gewerbe- oder Industriegebiete (vgl. VwV-StVO, Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Rn. 38), sondern um Mischgebiete mit überwiegender Wohnbebauung. Nur reine Gewerbegebiete sind von Tempo 30-Zonen ausgeschlossen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.09.2017 - 3 B 50.16, NVwZ-RR 2018, 12, unter

Wiedergabe der Entscheidung des VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22.06.2016 - 5 S 515/14, <https://openjur.de/u/897759.html>, Rn. 48; weiterhin Niedersächsisches OVG, Urteil vom 18.07.2006 - 12 LC 270/04, NJW 2007, 1609, <https://openjur.de/u/202087.html>, Rn. 32).

III. Zusammenfassung und Empfehlung

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und dem geltenden Recht steht in den genannten Querstraßen zwischen Bahnhof- und Birkenstraße einer Anordnung von Tempo 30-Zonen nichts entgegen. Aufgrund der Enge der Straßen ohne separate, durchgehende Gehwege erscheinen eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen im Gegenteil dringend erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.



Olaf Dilling
Rechtsanwalt

Toronto/Berlin, 14.03.2025