

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat



[Landratsamt – Am Biotop 12 – 15344 Strausberg]

AfD Fraktion im Kreistag
Märkisch-Oderland
Falk Janke
Fraktionsvorsitzender

L

]

Fachbereich: III
Amt: Straßenverkehrsamt
Fachdienst: Amtsleiter
Postanschrift: 15344 Strausberg, Klosterstraße 14
Besucheranschrift: 15344 Strausberg, Am Biotop 12
Auskunft erteilt: Maurice Birnbaum
Durchwahl: 03346 850 - 7171
Telefax: 03346 850 - 8109
E-Mail*: strassenverkehrsamt@landkreismol.de
Internet: www.maerkisch-oderland.de
AZ: ...
(bitte im Schriftverkehr angeben)

Strausberg, 14.09.2026

Anfrage zur verkehrsrechtlichen Situation in der Lessingstraße in Petershagen

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Weiß,
sehr geehrter Herr Abgeordneter Pardeik,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete der AfD Fraktion im Kreistag Märkisch-Oderland,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. a. Welche straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und sonstigen rechtlichen Vorgaben sind für die Prüfung einer möglichen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Lessingstraße maßgeblich?

Maßgebliche Rechtsgrundlage ist insbesondere § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken unter anderem aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.

Beschränkungen des fließenden Verkehrs unterliegen dabei besonderen gesetzlichen Anforderungen. Die Straßenverkehrsbehörde hat die konkreten örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse zu prüfen und die unterschiedlichen Belange gegeneinander abzuwägen.

Hierzu gehören insbesondere die Verkehrssicherheit, der Schutz der Anwohner, die tatsächliche Verkehrs- und Lärmbelastung sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ein Anspruch auf Tempo 30 besteht daher nicht allein aufgrund eines entsprechenden Antrages. Umgekehrt ist Tempo 30 auch auf einer Vorfahrtstraße nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sofern die jeweiligen gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Im vorliegenden Fall wurden neben dem Unfallgeschehen insbesondere die tatsächliche Verkehrsbelastung, das Geschwindigkeitsniveau und die Lärmbelastung untersucht.

- b. Welcher Beurteilungs- beziehungsweise Ermessensspielraum steht der Straßenverkehrsbehörde hierbei zu und in welchen Fällen ist dieser durch die gesetzlichen Vorgaben eingeschränkt oder gegebenenfalls auf Null reduziert, sodass der Behörde keine rechtlich zulässige Entscheidungsalternative verbleibt?

siehe Ausführungen unter Punkt 5. (Lärm)

* Die angegebene Email-Adresse dient nur für den einfachen Schriftverkehr. Sie dient nicht zur Übermittlung rechtsverbindlicher Erklärungen und Anträge, die nach geltendem Recht der Schriftform bedürfen! Weitere Hinweise zum elektronischen Rechtsverkehr finden Sie unter <https://www.maerkisch-oderland.de/kontakt>.



Allgemeine

Öffnungszeiten:

Di. 9-12; 13-18 Uhr

Fr. 9-12 Uhr

Bankverbindung: Sparkasse Märkisch-Oderland

IBAN: DE04 1705 4040 0020 0671 19

BIC: WELADED1MOL

Steuer-Nr.: 064/149/04295

USt-ID-Nr.: DE155877679

Leitweg-ID: 12-12992262157863-49



2. Welche rechtliche und tatsächliche Bedeutung hat die Einordnung der Lessingstraße als Bestandteil des innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes für die Möglichkeit, dort Tempo 30 anzuordnen?

Die Lessingstraße gehört zum innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf. Sie schließt im Süden an die Eggersdorfer Straße an, führt im Norden zur Rückertstraße und übernimmt im weiteren Verlauf eine Verbindungsfunktion in Richtung Bruchmühle. Im südlichen Bereich befinden sich zudem der Bahnhof, ein Einzelhandelsstandort sowie eine Kindertagesstätte.

Die Lessingstraße hat damit neben der Erschließung der angrenzenden Grundstücke eine weitergehende Verkehrs- und Verbindungsfunktion.

Die Eigenschaft als Vorfahrtstraße schließt eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht grundsätzlich aus.

Dafür müssen jedoch die gesetzlichen Voraussetzungen im jeweiligen Straßenabschnitt erfüllt sein.

Davon zu unterscheiden ist eine Tempo-30-Zone.

Entsprechend Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer *flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde* vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

Die Lessingstraße gehört zum Vorfahrtstraßennetz der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf. Abseits davon sind Tempo-30-Zonen eingerichtet.

3. Welche Voraussetzungen müssen jeweils erfüllt sein, um auf einer solchen Straße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beziehungsweise eine Einbeziehung in eine Tempo 30 Zone anordnen zu können?

Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h kann insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes oder im unmittelbaren Bereich besonders schutzbedürftiger Einrichtungen angeordnet werden.

In der Lessingstraße besteht bereits im Bereich einer Kindertagesstätte, etwa 70 m südlich des Grundstücks des Antragstellers, eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Diese beruht auf dem besonderen Schutzbedürfnis im unmittelbaren Bereich der Einrichtung.

Hieraus ergibt sich jedoch nicht automatisch ein Anspruch auf eine Ausdehnung von Tempo 30 auf weitere Teile der Lessingstraße. Für diese Abschnitte müssen die jeweiligen gesetzlichen Voraussetzungen eigenständig erfüllt sein.

Eine Tempo-30-Zone ist hiervon rechtlich zu unterscheiden. Da die Lessingstraße zum innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz gehört, kommt ihre Einbeziehung in eine bestehende Tempo-30-Zone nicht in Betracht.

4. Welche Bedeutung kommt hierbei dem Unfallgeschehen zu und nach welchen Kriterien wird bewertet, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich oder rechtlich zulässig ist?

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit ist insbesondere zu prüfen, ob aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht.

Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

Demzufolge wird das im Anhörverfahren durch zuständige Polizeidienststelle gemeldete Unfallgeschehen (in der Regel für den Zeitraum der jeweils vergangenen drei Jahre) dahingehend ausgewertet.

Es bleiben im Allgemeinen Unfälle mit ruhendem Verkehr unberücksichtigt.

Auch erfolgt eine Prüfung der Unfalldaten hinsichtlich örtliche Häufung und Art.

Sofern es Auffälligkeiten gibt, ist dies im Übrigen auch im Rahmen der Arbeit der Unfallkommission zu bewerten.

Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden.

Im betreffenden Fall wurde das polizeilich erfasste Unfallgeschehen der vergangenen drei Jahre ausgewertet. Für den maßgeblichen Bereich der Lessingstraße ergab sich keine auffällige Unfalllage, aus der die Notwendigkeit einer generellen Reduzierung auf 30 km/h abzuleiten wäre.

Ergänzend wurden im Rahmen der aktuellen Verkehrszählung auch die gefahrenen Geschwindigkeiten erfasst. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 40 km/h, die V85-Geschwindigkeit 50 km/h. Damit fuhren 85 % der erfassten Fahrzeuge mit höchstens 50 km/h.

Die Messung lässt somit kein generell auffälliges Geschwindigkeitsniveau erkennen. Einzelne Geschwindigkeitsüberschreitungen sind gegebenenfalls Gegenstand der Verkehrsüberwachung, begründen für sich allein jedoch keine generelle Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

5. Welche Voraussetzungen gelten für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes, welche Bedeutung hat dabei die angekündigte Lärmberechnung und wie ist der derzeitige Stand dieser Prüfung?

Für den Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes sind zunächst Lärmberechnungen nach den RLS-90 ausschlaggebend. Dies ergibt sich durch den Verweis der Verwaltungsvorschrift zur StVO auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV (Rn. 12 zu Zeichen 274 VwV-StVO), welche die RLS-90 als maßgebend festschreiben (Nummer 2.2). Die Straßenverkehrsbehörde hat dann eine ermessensfehlerfreie Entscheidung zu treffen, ob sie verkehrsrechtliche Anordnungen zur Verringerung des Verkehrslärms ergreifen muss (Entscheidungsermessen). Dabei sind die Interessen der Antragsstellenden sowie die der Verkehrsteilnehmenden an der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gegenüber zu stellen. Ab den Werten aus Nummer 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV verdichtet sich das Entscheidungsermessen der Behörde zunehmend (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76/84). Gerade in Wohngebieten ist dann außerhalb von besonders gelagerten Einzelfällen lediglich noch über die Maßnahme selbst zu entscheiden (Auswahlermessen).

Die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme muss verhältnismäßig, also geeignet, erforderlich und angemessen, sein. Nach dem legitimen Zweck des Schutzes der Anwohner vor übermäßigem Verkehrslärm und den damit verbundenen gesundheitlichen Risiken und Einschränkungen sind die Maßnahmen auf ihre Eignung zu überprüfen. Hierzu verhält sich Nummer 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV: Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeits-reduzierung) soll der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) abgesenkt werden, wobei ab einer Differenz von 2,1 dB(A) aufgerundet wird. Dabei können je nach Einzelfall die Maßnahmen auch auf eine Tageszeit begrenzt werden. Sodann ist bei der Erforderlichkeit zu überprüfen, welche der verbleibenden Maßnahmen den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr bedeutet (Nummer 3). In der abschließenden Überprüfung der Angemessenheit sind die konkreten Maßnahmen im Lichte der Interessen des Betroffenen am Lärmschutz mit denen der Verkehrsteilnehmenden an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bewerten. Dabei ist vor allem das Erfordernis aus § 45 Abs. 9 StVO zu beachten, aus dem eine zurückhaltende Handhabung für die Anordnung von Verkehrszeichen resultiert.

Ein Einschreiten durch verkehrsregelnde Maßnahmen ist nach vorgenannten Maßgaben bei den Werten 70 dB/tags bzw. 60 dB/nachts für Wohngebiete erforderlich.

Aufgrund der im Verfahren erhobenen Einwände wurde die Verkehrsbelastung der Lessingstraße nochmals aktuell ermittelt. Hierzu erfolgte vom 31.08.2026 bis zum 10.09.2026 eine Verkehrszählung in beiden Fahrtrichtungen.

Insgesamt wurden 24.109 Fahrzeuge erfasst. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 2.441 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil betrug 6,34 %.

Auf Grundlage dieser aktuellen Daten wurde die Lärmbelastung nach RLS-90 neu berechnet. Dabei wurden unter anderem die tatsächliche Verkehrsmenge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Straßenoberfläche sowie der Abstand von 12,3 m zur Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens berücksichtigt.

Für den maßgeblichen Immissionsort Lessingstraße 77 ergeben sich Beurteilungspegel von 61,6 dB(A) tags und 51,4 dB(A) nachts.

Die für besonders hohe Lärmbelastungen bedeutsamen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten.

Im Ergebnis der Berechnungen wurde mit der Versagung vom 27.07.2026 bzw. dem Widerspruchsbescheid vom 10.09.2026 der Vorgang abschließend bearbeitet.

6. Welche weiteren Verfahrensschritte und Stellungnahmen sind vor einer abschließenden Entscheidung erforderlich und wann ist nach gegenwärtigem Stand ungefähr mit dem Abschluss der Prüfung zu rechnen?

Mit Bescheid vom 27.07.2026 wurde der Antrag auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgelehnt.

Hiergegen wurde Widerspruch eingelegt. Im Widerspruchsverfahren wurden die vorgebrachten Einwände nochmals umfassend geprüft. Insbesondere wurde die zunächst angenommene Verkehrsmenge durch eine aktuelle Verkehrszählung überprüft und anschließend auf Grundlage der tatsächlich ermittelten 2.441 Kfz/24 h eine neue Lärmberechnung durchgeführt.

Auch diese ergänzende Prüfung führte zu keinem anderen Ergebnis. Die maßgeblichen Beurteilungspegel liegen bei 61,6 dB(A) tags und 51,4 dB(A) nachts.

Der Widerspruch wurde daher mit Widerspruchsbescheid vom 10.09.2026 zurückgewiesen.

Die erforderliche straßenverkehrsrechtliche Prüfung ist damit auf Behördenseite abgeschlossen. Gegen den Widerspruchsbescheid steht den Betroffenen der Verwaltungsrechtsweg offen.

Mit freundlichen Grüßen



G. Schmidt
Landrat