

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Caroline Lücke +49 202 563 5416 +49 202 563 4725 caroline.luecke@stadt.wuppertal.de
	Datum:	23.04.2021
	Drucks.-Nr.:	VO/0623/21 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
20.05.2021	BV Uellendahl-Katernberg	Entgegennahme o. B.
Voraussetzungen zur Einrichtung einer Temporeduzierung auf 30 km/h		

Grund der Vorlage

Anfrage der Bezirksvertretung

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zu den rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen zur Einrichtung einer Temporeduzierung auf 30 km/h zur Kenntnis.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

In der Sitzung am 11.03.2021 erbat die Bezirksvertretung im Rahmen einer Grundsatzdiskussion eine Vorlage, in welcher die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Temporeduzierung auf 30 km/h umfassend aufgearbeitet werden (TOP 3 der Sitzungsniederschrift).

In Deutschland gilt innerorts grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge von 50 km/h. Dies ergibt sich aus § 3 Absatz 3 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Straßenverkehrsbehörden haben die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten zu beschränken. Dies kann z.B. aus Gründen der Verkehrssicherheit geschehen oder um die Anwohner vor Lärm und Abgasen zu schützen. Liegen entsprechende lokale Gegebenheiten vor, kann statt 50 km/h ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet werden.

Die rechtliche Grundlage hierfür ist § 45 der StVO.

Entscheidend dabei ist, dass für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer ein konkreter Grund vorliegen muss.

Für Tempo 30 gibt es dabei zwei wesentliche Möglichkeiten, die einen unterschiedlichen Charakter und unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen aufweisen:

1. Tempo 30-Zonen

Ziel von Tempo 30-Zonen ist es, vorrangig in Wohngebieten eine Verkehrsberuhigung zum Schutz der Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll 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) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen (vgl. VwV-StVO, Rd.-Nr. 37 zu § 45).

Mit der Vorschrift des § 39 Absatz 1a StVO wurde sogar der ausdrückliche Hinweis festgehalten, dass innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) jederzeit mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen zu rechnen ist.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Zone sind in § 45 Absatz 1c StVO geregelt.

Hiernach ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen an.

Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Sie darf nur Straßen ohne 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) umfassen. Für ältere Lichtzeichenanlagen besteht jedoch Bestandsschutz.

An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 StVO ("rechts vor links") gelten. Nach der VwV-StVO kann abweichend von der Grundregel auch Zeichen 301 StVO (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung) angeordnet werden, wenn die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern.

Im Ergebnis kommt die Einrichtung von Tempo 30-Zonen damit in erster Linie in weniger befahrenen Verkehrsnebenstraßen (i.d.R. Wohn- und Anliegerstraßen) in Frage.

Der Beginn einer Tempo 30-Zone wird mit Zeichen 274.1 StVO, das Ende mit Zeichen 274.2 StVO gekennzeichnet. Aufgrund des Zonencharakters ist eine zusätzliche Beschilderung innerhalb der Zone weder notwendig noch zulässig. Zur Verdeutlichung können Markierungen durch entsprechende Piktogramme erfolgen.

2. Tempo 30-Strecken

Hierunter versteht man die Beschränkung eines einzelnen Straßen- oder Streckenabschnittes auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf einer Hauptverkehrs- oder Vorfahrtsstraßen unterliegt wesentlich strengeren Voraussetzungen.

Nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs - unabhängig von z.B. Tempo 30-Zonen (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 StVO) - nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht.

Nach der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit) sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss vorrangig zunächst die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.

Die Wuppertaler Unfallkommission überwacht die Unfallsituation im Wuppertaler Stadtgebiet. Ein Unfallschwerpunkt im Stadtbezirk Uellendahl-Katernberg liegt erfreulicherweise aktuell nicht vor.

Aufgrund der Novellierung der StVO zum 30.11.2016 dürfen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO unabhängig von einer besonderen Gefahrenlage nun auch innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, angeordnet werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen der StVO und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift vorliegen.

Die Aufzählung der im Rahmen dieser Ermächtigungsgrundlage genannten schützenswerten Einrichtungen ist abschließend.

Nähere Vorgaben werden durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) festgelegt.

- Demnach muss die Einrichtung über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtung ein starker Ziel- und Quellverkehr mit kritischen Begleiterscheinungen wie Bring- und Abholverkehr sowie erhöhter Parkraumsuchverkehr vorhanden sein.
- Die Absenkung der Geschwindigkeit muss streckenbezogen erfolgen. Dabei darf die Strecke eine Länge von höchstens 300 m nicht überschreiten. Befinden sich mehrere schützenswerte Einrichtungen im Verlauf einer Straße, so kann die Tempo 30-Strecke auch länger als 300 m festgesetzt werden. Die Länge der Tempo 30-Strecke kann in beiden Fahrtrichtungen unterschiedlich festgesetzt werden.
- Zudem ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf die Öffnungszeiten der jeweiligen Einrichtung zu beschränken.
- Die Verwaltungsvorschrift nennt zudem Ausnahmefälle bei denen auf eine Geschwindigkeitsreduzierung verzichtet werden kann, obwohl alle gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Von einer Absenkung kann abgesehen werden, soweit negative Auswirkungen auf den ÖPNV oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist.

Die Bestimmung des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO, wonach ein Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden kann, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist, ist jedoch unabhängig davon weiter zu beachten. Es ist somit bei jeder Einrichtung eine Einzelfallprüfung erforderlich. Im Rahmen der Einzelfallprüfung sind sämtliche Interessen zu berücksichtigen. Gegeneinander abzuwägen ist daher insbesondere der zusätzliche Sicher-

heitsgewinn auf der einen Seite sowie die Sicherstellung der verkehrlichen Funktion des Hauptverkehrsstraßennetzes auf der anderen Seite.

Die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgt durch das Verkehrszeichen 274-30 StVO und wird durch das Zeichen 278-30 StVO wieder aufgehoben. Zeichen 278 besagt, dass lediglich die örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben ist, nicht aber die für geschlossene Ortschaften geltende generelle Geschwindigkeitsbeschränkung; letztere wird durch die Ortstafel (Zeichen 311) aufgehoben. Alternativ kann die Geschwindigkeitsstreckenbegrenzung auch mit Angabe einer Streckenlänge gemäß Zusatzzeichen 1001-30 StVO ("auf ... m") versehen sein und bedarf dann keiner separaten Aufhebung. Das Tempolimit endet zudem durch das Verlassen der entsprechenden Straße oder durch eine andere Geschwindigkeitsbeschränkung. Eine Einmündung oder Kreuzung stellt kein automatisches Ende eines Tempolimits dar. Um einbiegenden Kraftfahrern die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung anzuzeigen, wird diese jedoch in der Regel hinter Kreuzungen bzw. Einmündungen wiederholt (vgl. Verwaltungsvorschrift - VwV-StVO - zu den Zeichen 274, 276 und 277).

Abschließend bleibt anzumerken, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h oder geringer auf Wuppertaler Wohn- und Anliegerstraßen mit einem Anteil von ca. 78 % bereits einen erheblichen Anteil am gesamten Streckennetz erreicht haben. Im Vergleich zu allen Wohn- und Anliegerstraßen (Nebenstraßen) liegt der Anteil sogar bei ca. 96 %. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen verteilen sich auf großflächige Zonen und Straßenstrecken. Zur Berücksichtigung eines geordneten Verkehrsflusses, von Sicherheitsfragen und Lärm- und Klimazielen werden ständig weitere Straßen in Bezug auf weiterführende verkehrslenkenden Maßnahmen begutachtet und geprüft. Hierbei sind stets auch die Straßenbaubehörde und die Polizei zwingend zu beteiligen (VwV zu § 45 StVO).

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt