

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Dornberg	17.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	17.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	17.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	17.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	17.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	24.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	24.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	24.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	24.03.2022	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	24.03.2022	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.03.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Darstellung Rechtsgrundlagen Geschwindigkeitsbeschränkungen

Betroffene Produktgruppe
11.02.07.01

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Mitte, 17.06.2021, TOP 4.1, Drucksachennummer: 1808/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 21.09.2021, TOP 8, Drucksachennummer: 2294/2020-2025

Sachverhalt:

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet verschiedene Möglichkeiten Tempo 30 innerhalb von geschlossenen Ortschaften anzuordnen. Dabei unterscheidet die StVO zwischen der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Tempo 30-Zone.

Allgemein gilt innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In begründeten Fällen kann nach § 45 StVO eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet werden. In der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) werden die Voraussetzungen konkretisiert.

Nach einer rechtlichen Einzelfallprüfung kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet werden:

- vor schutzwürdigen Einrichtungen,
- aufgrund von Lärmschutz und Luftschadstoffen oder
- aufgrund von Gefahrenlagen.

Des Weiteren gibt es die Möglichkeit Tempo 30-Zonen einzurichten.

Geschwindigkeitsbeschränkung vor schutzwürdigen Einrichtungen

Innerhalb geschlossener Ortschaften gelten vor schutzwürdigen Einrichtungen erleichterte Anordnungsvoraussetzungen für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Voraussetzung ist, dass die schutzwürdige Einrichtung (z. B. Kindergarten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser) über einen direkten Zugang zur Straße verfügt oder in dem Nahbereich die klassischen Begleiterscheinungen wie z. B. bei Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern vorliegt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen möglich.

Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden. Beispiele hierfür sind etwaige negative Auswirkung auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder die Befürchtung einer drohenden Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch verkehrliche Maßnahmen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Wenn im Ergebnis eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet wird, ist diese streckenbezogen auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen und zeitlich (Öffnungszeiten der jeweiligen Einrichtung) einzuschränken. Mit Inkrafttreten der neuen VwV-StVO im November 2021 gibt es die Möglichkeit, zwei beschränkte Streckenabschnitten zu verbinden. Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt von bis zu 300 Meter, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden Streckenabschnitten in Betracht. Dieses soll die Verkehrssicherheit fördern und zur Verringerung von verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastungen beitragen.

Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärmschutz und Luftschadstoffen

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Wenn Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist, prüft die Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen. Orientierungswerte für eine Lärmbeeinträchtigung sind nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV z. B. 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet.

Zu den vorrangigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gehört hier die Prüfung einer Verbesserung der Verkehrlenkung sowie der Lichtzeichenregelung. Als weitere Maßnahmen können auch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote in Betracht kommen. Es ist aber stets die Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aufgrund von Luftschadstoffen können nur auf Anweisung der zuständigen Behörde für den Immissionsschutz erfolgen.

Bevor eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärmschutz oder Luftschadstoffen angeordnet wird, ist stets zu prüfen, ob es weniger einschränkende Maßnahmen für den Straßenverkehr gibt. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Gefahrenlagen

Geschwindigkeitsbeschränkungen für den fließenden Verkehr setzen eine qualifizierte konkrete Gefahrenlage voraus. Diese muss erstens auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen sein und zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter des Einzelnen oder der Allgemeinheit erheblich übersteigen. Besondere örtliche Verhältnisse können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z. B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Für die Beurteilung ist ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung.

Für die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Gefahrenlagen ist immer eine rechtliche Einzelfallprüfung notwendig. Es erfolgt eine ausführliche Analyse des Streckenabschnittes mit anschließender Prüfung, ob eine qualifizierte konkrete Gefahr vorliegt. Dies erfolgt immer für den betreffenden Straßenabschnitt und kann nicht auf weitere Straßen übertragen werden.

Einrichtung Tempo 30-Zone

In der StVO ist geregelt, dass die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen anordnen kann.

Mit einer Tempo 30-Zone ist immer dann zu rechnen, wenn es sich innerhalb geschlossener Ortschaft nicht um klassifizierte Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder um Vorfahrtsstraßen handelt. Tempo 30-Zonen dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer und kommen daher in Gewerbe- oder Industriegebieten grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach der VwV-StVO soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (z. B. Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Außerhalb von Vorfahrtsstraßen / des Vorfahrtstraßennetzes ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone dem Grunde nach möglich.

Grundsätzlich gilt in der Tempo 30-Zone an Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“. Abweichend davon kann in Tempo 30-Zonen eine Vorfahrt angeordnet werden, wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern.

In Tempo 30-Zonen geht man grundsätzlich davon aus, dass durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h keine weiteren Schutzmaßnahmen notwendig sind. Das heißt, Tempo 30-Zonen dürfen

- keine mit Lichtzeichenanlagen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen,
- keine Fahrstreifenbegrenzungen,
- keine Leitlinien und
- keine benutzungspflichtigen Radwege umfassen.

In der Stadt Bielefeld ist eine Vielzahl von Tempo 30-Zonen eingerichtet ist (siehe Anlage 1). Der Schutz der Zufußgehenden und Fahrradfahrenden wird hier insbesondere berücksichtigt und bietet ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass in Bielefeld bereits erfolgreich das Einrichten von Tempo 30-Zonen umgesetzt wurde. Die StVO bietet zurzeit keine Möglichkeit flächendeckend innerorts Tempo 30 einzuführen. Nach einer rechtlichen Einzelfallprüfung kann jedoch streckenbezogen eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden. Dieses gilt auch für weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts als auch außerorts die vom Status Quo abweichen sollen.

Als Beispiel für eine Prüfung zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone oder einer Beschränkung auf Tempo 30 wird auf die Mitteilung zur öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 08.12.2020 zur Prüfung in der Wertherstraße zwischen Moltkestraße und Victor-Gollancz-Straße (Anfrage der SPD, Drucks.-Nr. 0152/2020-2025) verwiesen. Aufgrund des Prüfergebnisses ist ersichtlich, dass eine Grundlage zur Anordnung gemäß StVO nicht vorhanden ist und somit bspw. kein Verkehrsversuch eingerichtet werden kann.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.