

Tempo 30 - Zonen

nach Einführung der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13.12.2000 (BGBl I S. 1690); VkBf 2001 S. 6

Einschlägige Vorschriften:

§ 45 StVO

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde 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. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen - Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

Außerdem: § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Anwohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen, geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Das Erfordernis des Einvernehmens ist schon in den §§ 45 Abs. 1c und 1d StVO enthalten. Mit der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die bisher unter § 45 Abs. 1 b Nr. 3 StVO (dort eingefügt mit ÄndVStrV vom 09.11.1989) enthaltene Ermächtigungsgrundlage gestrichen. Der Verbleib des Einvernehmensvorbehaltes in Satz 2 dürfte ein redaktionelles Versehen sein.

§ 39 Abs. 1a StVO

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

§ 45 Abs. 9 Satz StVO

Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine

Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

VwV zu § 45 StVO

XI. Tempo 30-Zonen

1. 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.

2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:

a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.

b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.

c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.

4. Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu den Zeichen 274.1 und 274.2.

5. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.

6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.

§ 41 Nr. 7 StVO

Z. 274.1

Z. 274.2



Beginn

Ende

der Tempo-30-Zone

Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende der Tempo-30-Zone. Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, angeordnet sein. Es ist verboten, innerhalb der Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben.

VwV-StVO

Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung

1. Am Anfang einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, daß es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in die Zone wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, daß das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird, so daß es z. B. nach dem Einbiegen in die Zone deutlich wahrgenommen wird.

2. Das Ende der Zone ist durch Zeichen 274.2 zu kennzeichnen. Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325) übergeht.

Schlagwortverzeichnis:

Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Zonengeschwindigkeits - V	Bespr.StMI 1985 I, S. 8
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Erfahrungsaustausch	Bespr.StMI 1985 II, S. 11

Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Beschilderung von Nahtstellen zu verkehrsberuhigten Bereichen	Bespr.StMI 1986, S. 15
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Vorfahrtregelung „Rechts - vor Links“	Bespr.StMI 1986, S. 16
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Erfahrungsaustausch	Bespr.StMI 1986, S. 8
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Verkehrsberuhigung, Erfahrungsaustausch	Bespr.StMI 1987, S. 10
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	30 km/h - Beschränkung aus Gründen der Verkehrsberuhigung	Bespr.StMI 1988, S. 38
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Nachfolgeregelung der Zonengeschwindigkeitsverordnung	Bespr.StMI 1989, S. 6
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Bauliche Umgestaltung von Tempo - 30 - Zonen	Bespr.StMI 1990, S. 24
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Aufstellen von Blumenkübeln	Bespr.StMI 1992, S. 35
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Markierung des Piktogramms 2302 in Tempo 30 - Zonen	Bespr.StMI 1994 II, S. 35 f
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Markierung von Wartelinien in Tempo 30 - Zonen	Bespr.StMI 1994 II, S. 37 f
§ 3 StVO	Tempo 30	Kennzeichnung von Tempo 30 - Zonen und Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden, BVerwG, Urteil vom 20.4.1994	Bespr.StMI 1994 II, S. 44
Z. 274 StVO	Tempo 30	Tempo 30 innerorts	Bespr.StMI 1998 II, S. 5
Z. 274.1 StVO	Tempo-30-Zone	Anforderungen an Tempo-30-Zonen (Checkliste)	Bespr.StMI 1998, S. 34
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen	NZV 1994 S. 493 BVerwG v. 20.4.1994
Z. 274.1 StVO	Tempo 30	Mehr Tempo 30 in Städten und Gemeinden, Aufsatz von Ministerialrätin Christine Kramer	VD 01/01, S. 1 ff.
Z. 274.1 StVO	Tempo-30-Zone	Anforderungen an den Kraftfahrer in einer Tempo-30-Zone	VD 03/2001, S. 49 ff.

Auswahl der Gebiete:

- innerhalb geschlossener Ortschaften !
- insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf
In Industrie- und Gewerbegebieten grundsätzlich nicht !!!

- **flächenhafte Verkehrsplanung ! Dabei muss auch das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz (Z. 306 StVO) festgelegt werden.** *Es ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Z. 306 StVO) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Dem Verweis auf Verkehrssicherheit sollte vor allem durch Einhaltung der VwV zu § 8 StVO Rechnung getragen werden.*
- **keine Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch weitere Vorfahrtsstraßen (Z. 306 StVO). Durchgangsverkehr darf in Tempo 30 Zonen nur von geringer Bedeutung sein.** *Hier läßt sich ableiten, dass Straßen des höherrangigen Netzes Vorfahrtsstraßen sind und auch dass sich ein Vorfahrtsstraßennetz in der Regel nicht diese Straßenklassen beschränken darf*
- **Einheitliches Erscheinungsbild:**
 - a, *Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls eingeengt werden durch Markierung von Senkrecht - oder Schrägparkständen, wo nötig durch Sperrflächen (Z. 298) am Fahrbahnrand*
 - b, *Grundregel „rechts vor links“*
Ausnahme:
die Verkehrssicherheit wegen der Gestaltung der Kreuzung oder der Einmündung
oder
die Belange des Buslinienverkehrs erfordern es
- dann Z. 301
 - c, *Aufbringung von „30“ auf der Fahrbahn in großen Zonen und dort wo Z. 301 angeordnet ist*

Die bisher - in der Rechtsprechung als subjektives Recht anerkannt - bestehende Forderung nach einem Zonenbewußtsein ist entfallen. Statt dessen wurde in § 39 Abs. 1a StVO als Gegenstück zu § 45 Abs. 1c StVO festgelegt, dass ein Kraftfahrer abseits der Vorfahrtsstraßen mit Tempo 30 Zonen (nicht aber mit geschwindigkeitsbeschränkten Bereichen unter 30 km/h) rechnen muss. Ein Individualanspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung einer Tempo 30-Zone dürfte so kaum mehr bestehen.

Tempo 30 - Zonen sind keine Massnahmen, die sich gegen die Funktion eines Straßenzuges richten dürfen. Eine Straße mit Durchgangsverkehr kann nicht in eine Tempo 30 - Zone einbezogen werden.

Die Erfahrung zeigt, dass - wenn man den verständlichen Drängen der Anwohnerinnen und Anwohner an Verkehrsstraßen nachgibt - allein durch eine verkehrsregelnde Massnahme das Problem nicht beseitigt ist.

Meist folgen Wünsche nach regelmäßigen - meist kommunaler oder teil privatisierter - Geschwindigkeitsüberwachung, nichtamtlichen und amtlichen Warnschilder, Einbauten, Schikanen, Blumenkästen und, und, und ... All dies wird den Charakter und die Funktion der Straße nicht ändern.

Am Ende erhalten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer Strafzettel für verbotswidriges Verhalten, obwohl ihre Fahrweise angepasst war, während die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörden, die Gemeinderäte und der Bürgermeister oder die Bürgermeisterin für die rechtswidrige Anordnung keine Folgen zu erwarten haben.

Wem wundert da noch, dass sich Bürgerinnen und Bürger, von Kommunalpolitikern oft wortreich beklagt, nicht mehr an Recht und Gesetz halten, wenn die verantwortlichen Entscheidungsträger ihre Hausaufgaben nicht machen und die Strafarbeit dafür andere aufgebrummt bekommen.

Unzulässig sind Tempo 30 Zonen in Straßen:

- * mit Lichtzeichen geregelten Kreuzungen oder Einmündungen**
Abweichend davon bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30 Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.
§ 45 Abs. 1 c StVO spricht nur Lichtzeichen geregelte Kreuzungen und Einmündungen an. Isoliert stehende Fußgängerlichtzeichenanlagen werden nicht angesprochen.

Dagegen sind nach der VwV zu § 45 StVO, XI Nr. 6 in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen nur Lichtzeichenanlagen zum Schutze des Fußgängerverkehrs zulässig. Dies können danach sowohl Fußgängerlichtzeichenanlagen, als auch Lichtzeichenanlagen an Einmündungen und Kreuzungen sein, die vorrangig den Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Für die LSA an Kreuzung oder Einmündung wird eine Einzelfallprüfung gefordert, bei den Fußgängerlichtzeichenanlagen wird der schutzzweck für den Fussgänger unterstellt.

Zulässig bleibt wohl eine Engstellensignalisierung (nach Anhang G zur RiLSA). Am genannten Stichtag muss die Tempo 30-Zone Bestand gehabt haben. Neue Tempo 30 Zonen dürfen keine LSA umfassen, auch wenn die Ampel bereits vor dem 1.11.2000 angeordnet wurden.

*** mit Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295)**

Angesprochen wird Z. 295 StVO in Form der durchgehenden Mittellinie, nicht als Fahrbahnrandmarkierung.

*** mit Leitlinien (Zeichen 340)**

Sowohl die Leitlinie als auch die Warnlinie sind unzulässig.

Z. 295 und Z. 340 StVO erwecken beim Kraftfahrer den Eindruck einer durchgehenden bevorrechtigten Straße.

*** mit benutzungspflichtigen Radwegen (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237)**

Auf begleitende Radwege im Zuge von Straßen mit der Regelung „Rechts-vor-Links“ sollte unabhängig von der gesetzlichen Regelung wegen der komplizierten Vorfahrtlage an den Einmündungen generell verzichtet werden.

Unzulässig sind nur die benutzungspflichtigen Radwege.

Bei Führung über Einmündungen und Kreuzungen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit auch auf Radwege mit Benutzungsrecht (Z. 239 mit ZZ. 1022-10 StVO) oder andere Radwege im Sinne des § 2 Abs. 4 Satz 3 StVO verzichtet werden.

Aus der Formulierung Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen kann man ableiten, dass nur Radwege entlang von Straßen unzulässig sind. Isoliert geführte Sonderwege mit Z. 237, 240 und 241 StVO sind von der Regelung nicht betroffen.

Unzulässig sind außerdem:

Zonengeschwindigkeit über 30 km/h (etwa Tempo 40 - Zonen)

Besondere Gefahrenlage:

Die Anordnung einer Tempo 30 -Zone nach Absatz 1 c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1 d ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs. Aus gutem Grund hat der Ordnungsgeber den Straßenverkehrsbehörden hier nicht aufgegeben, vorher eine Gefahrenlage aufgrund

der besonderen örtlichen Verhältnisse festzustellen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Bisher wurde eine Zonen - Geschwindigkeitsbeschränkung als eine Bündelung einzelner verkehrsrechtlicher Anordnungen eines Z. 274 StVO angesehen. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (Gründe der Sicherheit und Ordnung) mussten in jedem der von der Zone umfassten Straßenzüge gegeben sein. Dies wurde schon in der Vergangenheit kaum beachtet, um die bestehenden Tempo 30 - Zonen weitgehend zu legalisieren, wurde einerseits eine eigene Ermächtigungsgrundlage in § 45 Abs. 1c StVO geschaffen und andererseits § 45 Abs. 9 StVO (Schilderwald-Paragraph) ausgeschlossen. Der Nachweis einer durchgreifenden Verbesserung der Verkehrssicherheit ist den Befürwortern von Tempo 30-Zonen meines Erachtens bisher nicht gelungen.

Zur Verkehrssicherheit in Tempo 30 - Zonen:

siehe auch auf der Internetseite des Bayerischen Staatsministerium des Innern:

http://www.stmi.bayern.de/infothek/kinder_strassenverkehr/

Einvernehmen:

Das in den § 45 Abs. 1c StVO und § 45 Abs. 1d StVO vorgesehene Einvernehmen der Gemeinde ist in Bayern ohne Bedeutung. Die Gemeinden sind auf den für eine Tempo 30 - Regelung in Frage kommenden Straßen ohnehin örtliche Straßenverkehrs- und baubehörden.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass ursprünglich ein Antragrecht der Gemeinde in der StVO vorgesehen war. Übrig geblieben ist die VwV zu § 45 StVO, XI, Nr. 5.