Kompetenznetz
KLIMA MOBIL

Handreichung innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen

nvbw
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung **3**

2. Anordnungsgründe für innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen **4**

2.1 Verkehrssicherheit 5
2.1.1 Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage 5
2.1.2 Im Umfeld sensibler Einrichtungen 6

2.2 Schutz vor Lärm und Abgasen 7
2.2.1 Lärmschutz allgemein 7
2.2.2 Lärmschutz im Rahmen von Lärmaktionsplänen 8
2.2.3 Luftreinhaltung 8

2.3 Tempo 30-Zonen 9

2.4 Verkehrsberuhigte Bereiche/Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche 10

2.5 Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung 11

2.6 Anordnungen im Rahmen der Erprobung von Maßnahmen 12

2.7 Sensible Erholungsbereiche 12

3. Vorgehen und Übersicht **13**

3.1 Initiative 13

3.2 Ablaufplan 14

1. Einführung

Das Ministerium für Verkehr unterstützt ausdrücklich die Bemühungen der Kommunen, eine nachhaltige Mobilität vor Ort zu ermöglichen. Dazu gehört die Erleichterung der Anpassung der zulässigen innerörtlichen Geschwindigkeiten an die lokalen Begebenheiten durch die örtlichen Behörden und zuständigen Verwaltungseinheiten.

Die negativen Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hängen direkt mit den gefahrenen Geschwindigkeiten zusammen. Neben einer deutlichen Reduktion des Lärms[1] und der Emission von Luftschadstoffen, geht eine niedrigere Geschwindigkeit auch mit einer signifikanten Erhöhung der Verkehrssicherheit einher[2]. Ein erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden kann außerdem die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und so zu einem verstärkten Umsteigen auf selbstaktive Mobilitätsformen wie dem Fahrrad führen.[3]

Mit dieser Handreichung wird den interessierten Kommunen und engagierten Bürger:innen im Land eine kompakte Übersicht über die verschiedenen Anordnungsgründe für Geschwindigkeitsreduzierungen innerorts zur Verfügung gestellt. Die verschiedenen Ansätze können zur Begründung der Maßnahme kombiniert werden. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung selbst kann allerdings nur auf einer rechtlichen Grundlage fußen, weshalb stets ein für die lokalen Begebenheiten passender Anordnungsgrund gegeben sein muss. Zu beachten sind an dieser Stelle mögliche Auswirkungen durch die Anordnung von innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf andere Belange. Dazu gehören die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Interessen von Anwohner:innen. Verlängern sich beispielsweise Reisezeiten des ÖPNV, sollten daher auch stets Möglichkeiten der Busbeschleunigung geprüft und ausgeschöpft werden.[4] Bei den im Folgenden dargestellten Maßnahmen handelt es sich um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, für die immer die jeweiligen unteren beziehungsweise örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig sind. Diese sind daher erster Ansprechpartner für konkrete Anordnungsfragen; es wird empfohlen, frühzeitig den Kontakt herzustellen. Für allgemeine Fragen zu dieser Veröffentlichung und dem Klimaschutz im Verkehr steht den Kommunen in Baden-Württemberg das Kompetenznetz Klima Mobil (www.klimaschutz-bewegt.de) beratend zur Seite.

1 Vgl. ADFC: Gute Gründe für Tempo 30, abgerufen am 24.02.2023
2 Vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2016
3 Vgl. ADFC: Die wichtige Rolle des Sicherheitsempfindens, abgerufen am 25.09.2023
4 Vgl. Ministerium für Verkehr: Busbeschleunigung, abgerufen am 27.09.2023

2.
Anordnungsgründe für innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet verschiedene Wege, im innerörtlichen Straßennetz Geschwindigkeiten unter 50 km/h einzuführen. Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick darüber, welche rechtlichen Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen und welche Anforderungen jeweils erfüllt sein müssen, um diese effektiv nutzen zu können. Folgende Ansätze werden im nachfolgenden skizziert:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schutz vor Lärm und Abgasen
- Schutz sensibler Erholungsbereiche
- Tempo 30-Zonen
- Verkehrsberuhigte Bereiche/Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Für fachliche Details wird aufgrund der gewählten kompakten Darstellung auf ggf. vorhandene ergänzende Veröffentlichungen und Quellen verwiesen.

2.1
Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsbegrenzungen haben große Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit. Im Folgenden sollen die Rahmenbedingungen für das Vorliegen einer Gefahrenlage und das Vorhandensein einer sensiblen Einrichtung erläutert werden.

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO; BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 - 3 C 32/09

2.1.1 Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage

Gemäß Straßenverkehrsordnung können Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs in der Regel nur dann angeordnet werden, wenn „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der (…) genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“. Besondere örtliche Verhältnisse können u. a. sein:[5]

- eine besondere Streckenführung, z. B. wegen starken Steigungen an unübersichtlichen Kreuzungen oder besonders engen Kurven,
- ein schlechter Ausbauzustand der Straße,
- unzumutbarer Verkehrslärm,
- ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen oder
- ein hohes Unfallaufkommen.

Es müssen keine tatsächlichen Unfälle passiert sein oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in naher Zukunft passieren, um die Gefahrenlage zu begründen. Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die zu einer, das allgemeine Risiko deutlich übersteigenden, Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts führt. Zusätzlich muss diese Gefahr sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergeben. Insgesamt sind die Anforderungen an den Nachweis einer solchen Gefahr also sehr hoch.

Da sich die Gefahrenlage auf konkrete örtliche Verhältnisse bezieht, ist diese Rechtsgrundlage nur für streckenabschnittsbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet. Um die örtlichen Rahmenbedingungen kennenzulernen, bietet sich die frühzeitige Kontaktaufnahme mit der zuständigen Verkehrsbehörde an.

5 Vgl. BeckOK StVR/Will StVO § 45 Rn. 384-39.1

2.1.2 Im Umfeld sensibler Einrichtungen

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO i.V.m. § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO; VwV-StVO zu § 41, Zeichen 274, Rn. 13, 14.

Straßenabschnitte im Umfeld bestimmter sensibler Einrichtungen sind von den Anforderungen einer qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen und sollen in der Regel auf 30 km/h beschränkt werden. Hierzu zählen:

- Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, und -horte,
- Allgemeinbildende Schulen und Förderschulen für Menschen mit geistiger und körperlicher Behinderung,
- Alten- und Pflegeheime und
- Krankenhäuser.

Damit an diesen Einrichtungen eine Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt werden kann, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt werden:

- Die Einrichtung muss an einer Straße des überörtlichen Verkehrs oder anderen Vorfahrtsstraße liegen.
- Die Einrichtung muss einen unmittelbaren Zugang an der betroffenen Straße besitzen[6] oder es muss im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger:innen, Pulkbildung von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen) vorhanden sein. Als Zugang wird dabei z. B. ein Bereich gewertet, durch den eine große Anzahl von Schüler:innen ein Schulgebäude zu bestimmten Zeiten geschlossen betritt oder verlässt[7].
- In den konkreten Einzelfall müssen sämtliche Umstände miteinbezogen werden, die zum Vorhandensein einer Gefahrenlage führen, und ermessensfehlerfrei abgewogen werden.[8]

Liegen diese Voraussetzungen vor, kann nur in Ausnahmefällen auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung verzichtet werden. Gründe hierfür können negative Auswirkungen auf den ÖPNV oder eine drohende Verkehrsverlagerung in Wohnnebenstraßen sein.

Zu beachten ist, dass die streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung sowie auf eine Länge von maximal 300 m begrenzt sind. Insbesondere in städtisch geprägten Bereichen mit hoher Dichte können jedoch an einer Straße mehrere schutzwürdige Einrichtungen liegen. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses ist es in solchen Fällen möglich, auch zwischen den einzelnen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen eine reduzierte Geschwindigkeit anzuordnen. Soweit möglich, sind die Anordnungen auf die Öffnungszeiten der betroffenen Einrichtungen zu beschränken.

6 BR-Drs. 332/16, S. 13; Wolf, in: jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. 2022, § 45 Rn. 76.
7 Vgl. Klinger, Remo & Ernst, Silvia: Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende, 2022.
8 Vgl. BeckOK StVR/Will, 18. Ed. 15.1.2023, StVO § 45 Rn. 419.

2.2
Schutz vor Lärm und Abgasen

Lärm und Abgase des Kfz-Verkehrs stellen eine spezielle Gefahrenlage dar und können daher mithilfe von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bekämpft werden. Die allgemeinen und baden-württembergischen Rahmenbedingungen sollen im Folgenden erläutert werden.

2.2.1 Lärmschutz allgemein

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO; BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84; BVerwGE 74, 234-241, Rn. 13.

Gemäß StVO können Straßenverkehrsbehörden Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen treffen. Planerische und bauliche Maßnahmen wie z. B. Schallschutzwände oder -fenster zur Reduktion der Belästigungen haben grundsätzlich Vorrang. Auch diese Anordnungsgrundlage erfordert eine besondere örtliche Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Die Lärmbelastung muss also zu Beeinträchtigungen jenseits dessen beitragen, was im konkreten Fall als „ortsübliche“ Belastung zugemutet werden kann.

Maßnahmen nach § 45 StVO können sich auch aus den Ergebnissen einer Lärmaktionsplanung ergeben (siehe Näheres in Punkt 2.2.2). Zur Beurteilung, ab wann ein Pegel eine unzumutbare Belastung darstellt, gibt es verschiedene Orientierungshilfen. Für Baden-Württemberg maßgeblich sind die ermessenslenkenden Ausführungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023, dessen Ausführungen im Absatz „Allgemeine Grundsätze“[9] unabhängig davon gelten, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen.

Bei Anträgen auf Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen bedarf es einer Einzelfallprüfung und ermessensfehlerfreien Abwägung der Begebenheiten vor Ort und der Folgen einer verkehrsrechtlichen Anordnung z. B. für den ÖPNV und unerwünschten Verkehrsverlagerungen. Die bloße Betrachtung der erreichten Pegel reicht nicht aus.

9 Vgl. Ministerium für Verkehr BW, 2023, Kooperationserlass Lärmaktionsplanung, S. 20ff.

2.2.2 Lärmschutz im Rahmen von Lärmaktionsplänen

§

Rechtsgrundlagen:
§ 47b Nr. 3 BImSchG; § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG; § 1 Abs. 1 der 34. BImSchV; EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG; VGH BW, Urteil vom 17. Juli 2018 – 10 S 2449/17.

Im Rahmen der EU-Gesetzgebung wurde mit der Lärmaktionsplanung ein formalisiertes Verfahren geschaffen, in welchem die Möglichkeiten und Pflichten der Behörden zur Eindämmung von Lärmeinwirkungen dargelegt werden. Das Land Baden-Württemberg konkretisiert das Vorgehen und die Zuständigkeiten beim Aufstellen von Lärmaktionsplänen im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung. Dieser enthält Eckpunkte für die schnelle und einfache Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen.

In Baden-Württemberg wird die Lärmbetroffenheit der Anwohner:innen regelmäßig durch die landesweite Umgebungslärmkartierung ermittelt. Lärmaktionspläne sind für alle von der Lärmkartierung erfassten Gebiete in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie für Ballungsräume aufzustellen. Für die Aktions- und Maßnahmenplanung bei Hauptverkehrsstraßen sind die Städte und Gemeinden zuständig. Zur Bekämpfung von Umgebungslärm können Lärmaktionspläne auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen vorsehen. In der Abwägung ist hier neben Tempo 30 auch Tempo 40 auf Geeignetheit zu prüfen.

Welche Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan ergriffen werden, um Lärmbelastungen zu verringern, liegt im Ermessen der jeweiligen Städte und Gemeinden. Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 gibt Hinweise zur Ausübung des Ermessens.[10] Führt eine Gemeinde eine Lärmaktionsplanung durch, muss sie selbst Maßnahmen und deren Folgen abwägen. Sie trifft hierbei eigene Ermessensentscheidungen, bei denen auch weniger einschneidende Maßnahmen wie z. B. Tempo 40 zu prüfen sind. Nach der Rechtsprechung des VGH Mannheim überlagert dieses Ermessen das der Straßenverkehrsbehörden. Bei einer korrekt durchgeführten Lärmaktionsplanung ist die Straßenverkehrsbehörde an diese gebunden und zur Umsetzung verpflichtet.[11] Auch Kommunen, die nicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans verpflichtet sind, sind berechtigt, einen solchen Plan aufzustellen, um lärmmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Die Bindungswirkung gegenüber den Fachbehörden erstreckt sich allerdings nur auf kartierungspflichtige Straßen. Dies sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 3 Mio. Kfz/Jahr, in Ballungsräumen auch sonstige Straßen.

Zu beachten ist, dass im Lärmaktionsplan nur Maßnahmen festgelegt werden können, die dem einschlägigen Fachrecht entsprechen. Das Ermessen der planaufstellenden Behörde erstreckt sich nicht auf die Beurteilung, ob der Tatbestand einer Gefahrenlage vorliegt, sondern nur auf die zu ergreifenden Maßnahmen, um die Gefahrenlage zu beseitigen. Weitere Informationen und Details der Umsetzung können dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung entnommen werden.

2.2.3 Luftreinhaltung

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO; § 47 Abs. 1 BImSchG.

Neben Lärm nennt die StVO auch Abgase als abzuwehrende Gefahr des Straßenverkehrs. Werden Immissionsgrenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe überschritten, hat die zuständige Behörde (in Baden-Württemberg sind das die Regierungspräsidien) nach § 47 BImSchG einen Luftreinhalteplan mit erforderlichen Maßnahmen zur Reduktion der Verunreinigungen aufzustellen. Zwischenzeitlich werden in Baden-Württemberg alle Immissionsgrenzwerte eingehalten.

10 Vgl. Ministerium für Verkehr BW, 2023, Kooperationserlass Lärmaktionsplanung, S. 20ff.
11 Vgl. Ministerium für Verkehr BW, 2023, Kooperationserlass Lärmaktionsplanung, S. 15f.

2.3
Tempo 30-Zonen

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1c StVO;
§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 StVO.

Innerhalb geschlossener Ortschaften können Verkehrsbehörden im Einvernehmen mit den Kommunen unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen einrichten. Diese Voraussetzungen sind:

- Die betroffenen Straßen dürfen keine Vorfahrtsstraßen (Verkehrszeichen 306) und keine Straßen des überörtlichen Verkehrs, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sein.
- Die Straßen dürfen keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen, Fußgänger:innenüberwege, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien, benutzungspflichtige Radwege oder Radschutzstreifen umfassen.
- Innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten.

Die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist insbesondere in Gebieten in Betracht zu ziehen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

Da zur Anordnung einer Tempo 30-Zone keine qualifizierte Gefahrenlage nötig ist, sind die Hürden für diese Möglichkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung vergleichsweise gering. Prinzipiell können Tempo 30-Zonen überall dort angeordnet werden, wo keine Hauptverkehrsstraße vorliegt und der Schutz der Wohnbevölkerung, von Radfahrer:innen oder Fußgänger:innen dies rechtfertigt. Es ist aber dennoch eine fehlerfreie Ermessensentscheidung zu treffen und gegenläufige Interessen (z. B. Verkehrsverlagerungen oder der ÖPNV) zu berücksichtigen.

2.4
Verkehrsberuhigte Bereiche/ Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1b Nr. 3 und Abs. 1d StVO; VwV-StVO zu § 42; VwV-StVO Ziff. II zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich.

Durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs, umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt, kann in Bereichen mit geringem Verkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion die Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit reduziert und ein relativer Vorrang des Fußverkehrs eingeführt werden.[12] Die überwiegende Aufenthaltsfunktion muss hierbei bereits durch die Gestaltung der Straße erkennbar sein. Hierfür ist in der Regel ein niveaugleicher Ausbau erforderlich. Stehen die finanziellen Mittel für einen solchen Umbau vorerst nicht zur Verfügung, kommt als temporäre Sofortmaßnahme in Betracht, durch entsprechende Möblierung und Markierung ein Erscheinungsbild des Straßenraums zu vermitteln, das sich von normalen Tempo 30-Straßen unterscheidet und die Aufenthaltsfunktion deutlich hervorhebt.

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich kommt dann in Betracht, wenn bei hohem Fußgänger:innenaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion, z. B. in zentralen Innenstadtbereichen mit attraktivem Einzelhandelsangebot, die Geschwindigkeit auf unter 30 km/h reduziert werden soll, die Verkehrsarten aber im Gegensatz zum verkehrsberuhigten Bereich getrennt bleiben sollen. Typisch für die Anordnung in der Praxis ist hier die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.[13] Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen muss dabei immer gewährleistet bleiben.

12 Vgl. BeckOK StVR/Will, 18. Ed. 15.1.2023, StVO § 45 Rn. 173.
13 Vgl. BeckOK StVR/Will, 18. Ed. 15.1.2023, StVO § 45 Rn. 207, 208.

Foto: Inka Junge

2.5
Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO; BVerwG, Urt. v. 20.4.1994 - 11 C 17/93 - juris Rn. 22.

Neben den zuvor erläuterten Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbegrenzung, welche alle auf den Grundlagen der Gefahrenabwehr fußen, schafft die StVO auch die Möglichkeit, dass Kommunen mithilfe von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen städtebauliche Ziele und Konzepte unterstützen können. Notwendig hierfür ist ein kommunales Verkehrskonzept nach vom Bundesverwaltungsgericht entwickelten Anforderungen.

Ein derartiges Verkehrskonzept muss (…)

- hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden.
- von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein und, soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es
- den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.

Im Rahmen der kommunalen Planung sollten die Möglichkeiten planerischer Festlegungen insbesondere bezüglich städtebaulicher Maßnahmen bereits proaktiv getroffen werden. Werden bei städtebaulichen Vorhaben die Belange des Klimaschutzes umfassend berücksichtigt, kann dem Entstehen neuer Probleme in diesen Bereichen effektiv vorgebeugt werden. Gleiches gilt für den Lärmschutz und die Luftreinhaltung.

2.6
Anordnungen im Rahmen der Erprobung von Maßnahmen

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 Alt. 2 StVO; § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7 StVO; OVG NRW, Beschluss vom 19. Dezember 1995 - 25 B 2750/95 -, juris Rn. 13.

Im Rahmen einer bestehenden Gefahrenlage kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch als Verkehrsversuch zeitlich befristet angeordnet werden. So kann erprobt werden, ob diese Maßnahme geeignet ist, die Gefahr zu beseitigen. Die sogenannte Experimentierklausel nimmt hierbei die Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen von dem Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage aus. Nicht betroffen von dieser Ausnahme ist die Erforschung des Verkehrs. Es können nur Maßnahmen erprobt werden, welche im Anschluss an den Versuch auch dauerhaft angeordnet werden können, d. h. welche im rechtlichen Instrumentarium der StVO auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Ein Verkehrsversuch dient daher der Überprüfung, ob eine zu erprobende Maßnahme geeignet, erforderlich und angemessen ist, eine örtlich bestehende Gefahrenlage zu beheben. Die Erprobung einer Geschwindigkeitsbegrenzung sollte mindestens neun bis 14 Monate dauern und lückenlos dokumentiert sowie im Anschluss evaluiert werden.

2.7
Sensible Erholungsbereiche

§

Rechtsgrundlagen:
§ 45 Abs. 1a StVO.

Neben den bisher erläuterten Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 sieht die StVO die Möglichkeit von Verkehrsbeschränkungen in besonders lärmempfindlichen Erholungsbereichen vor. Als solche zählen:

- Bade- und heilklimatische Kurorte, Luftkurorte und Erholungsorte anderer Bedeutung,
- Landschaftsgebiete und Ortsteile, die überwiegend der Erholung dienen,
- Orte mit Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
- Austragungsorte zeitlich begrenzter kultureller Veranstaltungen sowie
- das Umfeld von Krankenhäusern und Pflegeanstalten.

Grundsätzlich können die angeordneten verkehrlichen Einschränkungen auch den gesamten Kur- oder Erholungsort erfassen, soweit die Anforderungen in allen Straßen erfüllt sind.[14] Insgesamt gibt es nur wenige praktische Anwendungsfälle dieser Rechtsgrundlagen. Daher ist hier eine frühzeitige Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde wichtig.

14 Vgl. Deutsche Umwelthilfe e.V. (Hrsg.), 2022, Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30, S. 27.

3.
Vorgehen und Übersicht

3.1
Initiative

Eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden kommt dann in Frage, wenn eine der o. g. Anordnungsgründe für innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen vorliegen. Die erste Initiative kann dabei von verschiedenen Akteuren ausgehen:

- Im Rahmen der Regelverkehrsschauen oder ggf. anlassbezogenen Verkehrsschauen prüfen die Beteiligten den reibungslosen Ablauf des Verkehrs sowie die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, ausreichende Sichtbeziehungen an Kreuzungen oder Verbesserungsmöglichkeiten an gefährlichen Stellen.

- Im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit erkennen die Beteiligten (Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde sowie Polizei) Unfallhäufungen, analysieren diese und beschließen bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu deren Beseitigung. Planerische und straßenbauliche Maßnahmen haben hierbei Vorrang vor verkehrlichen Beschränkungen.

- Im Rahmen von kommunalen Planungen zur städtebaulichen Entwicklung, Bauleitplanungen oder Lärmaktionsplanungen erfolgt im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange auch die Beteiligung der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaulastträger und der Polizei. Anhand der Unterlagen, Planwerke und Gutachten kann dann das Erfordernis einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme geprüft und ggf. angeordnet werden.

- Verkehrsbehörden können auch auf andere Weise, z. B. durch Meldungen anderer Stellen oder Informationen von Dritten Kenntnis über eine Problemlage erhalten. Engagierte Bürger:innen können sich direkt an die Straßenverkehrsbehörden wenden, auf eine Problemlage aufmerksam machen, eine außerordentliche Verkehrsschau anregen oder sich zu konkreten Maßnahmen informieren.

3.2
Ablaufplan

1. Erörterung der Sachlage:

Um das Erfordernis einer Beschränkung des Verkehrs abschätzen zu können, sollte gemeinsam mit der Verkehrsbehörde erhoben werden, ob und wenn ja was für eine Gefahrenlage vor Ort vorliegt und um was für eine Straßenart mit welcher Art von Verkehr es sich handelt. Bei Lärmaktionsplänen und Verkehrskonzepten zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist die Gemeinde erste Ansprechpartnerin.

2. Anfertigung der notwendigen Konzeptionen und Planungen (optional):

Soll die Anordnung auf einen Lärmaktionsplan oder ein Verkehrskonzept zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gestützt werden, sind die jeweils erforderlichen Unterlagen als Grundlage für die Maßnahmen zu erstellen.

3. Verkehrsschau (optional):

Wenn erforderlich führt die Verkehrsbehörde eine Verkehrsschau durch. Ob dies oder ein Ortstermin nötig sind, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde.

4. Anhörung:

Vor jeder Entscheidung durch die Verkehrsbehörde sind der Straßenbaulastträger und die Polizei anzuhören.[15] Mit dem Baulastträger sollte abgestimmt werden, ob bereits durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen Verbesserungen der Situation erreicht werden könnten.[16] Die Polizei nimmt Stellung zur Maßnahme. Auch eine Beteiligung sonstiger Träger öffentlicher Belange wie z. B. dem ÖPNV ist für eine umfassende Abwägung erforderlich. Die Anhörungen werden dokumentiert.

5. Festlegung der Anordnungsgrundlage:

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Verkehrsschau kann abhängig von der vorliegenden Gefahrenlage und der baulichen Nutzung des Gebiets eine der oben erläuterten Anordnungsgrundlagen ausgewählt werden. Verkehrsberuhigte Bereiche, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung kann die Straßenverkehrsbehörde nur im Einvernehmen mit der Gemeinde anordnen.[17] Die Straßenverkehrsbehörde ist jedoch nur bei Maßnahmen, die sich aus einem verpflichtend aufzustellenden Lärmaktionsplan ergeben, unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtet, die von der Gemeinde beabsichtigten Anordnungen umzusetzen. In allen anderen Fällen steht die Anordnung im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde.

15 VwV-StVO zu § 45, Rn. 1.
16 VwV-StVO zu §§39 bis 43, Rn. 1.
17 § 45 Abs. 1b S. 2 StVO.

6. Darlegung des Erfordernisses zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung:

Die Straßenverkehrsbehörde muss begründen, dass zur Beseitigung der Gefahrenlage ein Vorschriftszeichen in Form einer Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig ist, und nicht bereits ein Gefahrzeichen ausreichend ist.[18] Dieser Schritt kann bei Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entfallen.

7. Begründung und Anordnung:

Zuletzt ist die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung von der Straßenverkehrsbehörde zu begründen und anzuordnen. Der zuständige Baulastträger wird durch eine Aufstellanordnung zur Anbringung der Verkehrszeichen verpflichtet.

8. Rechtsweg:

Lehnen Verkehrsbehörden bestimmte Maßnahmen ab, steht den antragstellenden Betroffenen der Rechtsweg offen, sofern bei ihnen ein persönliches Rechtsschutzinteresse vorliegt. Erfolgt die Ablehnung in Form eines förmlichen Bescheids, kann gegen diesen Widerspruch ggf. Klage eingelegt werden. Das Vorgehen wird den Betroffenen im Rahmen der Rechtsbehelfsbelehrung mitgeteilt. Gemeinden können sich nur dann gegen Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörden wenden, wenn Sie einen Eingriff in ihre Selbstverwaltungshoheit geltend machen können.

18 VwV-StVO zu § 40, Rn. 1.

Kompetenznetz KLIMA MOBIL

Impressum

Herausgeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Redaktion

Philipp Seeger
Kompetenznetz Klima Mobil
www.klimaschutz-bewegt.de

Gestaltung

tippingpoints GmbH
Bonngasse 23
53111 Bonn
www.tippingpoints.de

Haftungsausschluss

Die Inhalte dieser Veröffentlichung wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Angaben kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Stand: 04.01.2024

nvbw Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg MINISTERIUM FÜR VERKEHR