

Q&A zur Veranstaltung Klimafit im Verkehr #2 – „Tempo 30 leicht gemacht – Die Verwaltungsvorschrift zur StVO im Fokus“ vom 01.04.2025

<p>Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 steht auf S. 25: „Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.“ Gilt die Verlängerung des Lückenschlusses auf 500 Meter auch für Ortseingänge?</p>	<p>Hierzu ist auf das angekündigte Schreiben zur VwV-StVO zu verweisen, in dem diese Thematik aufgenommen wird.</p>
<p>Bleibt es durch die neue VwV-StVO bei der Begrenzung von Tempo 30 km/h auf 300 Meter Länge bei Kindertagesstätten oder sind auch längere Strecken möglich?</p>	<p>Ja, auch nach der novellierten VwV-StVO bleibt es dabei, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindertagesstätten auf höchstens 300 Meter Länge zu begrenzen ist.</p>
<p>Gelten die Möglichkeiten der Anordnung von Tempo 30 km/h nur für Fußgängerüberwege oder auch für andere Querungsstellen mit Mittelinsel o. Ä.?</p>	<p>Die Anordnung von 30 km/h ist gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO nur an Fußgängerüberwegen möglich.</p>
<p>Wir haben die Problematik, dass wir auf einer Kreisstraße die Geschwindigkeit auf Höhe des Kindergartens auf 30 km/h beschränken konnten, wenige Meter danach die Kreisstraße endet und ab hier eine Tempo 30-Zone angeordnet wurde. Gibt es hier eine Möglichkeit mit Änderung der StVO diese „Lücke“ zu schließen?</p>	<p>Nein. Der Lückenschluss ist nur zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen. In dem Beispiel handelt es sich um eine Lücke zwischen einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund einer sensiblen Einrichtung und der Anordnung einer Tempo 30- Zone.</p>
<p>Welche Anforderungen werden an städtebauliche Verkehrskonzepte i. S. d. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 2. Halbsatz StVO gestellt?</p>	<p>Siehe die Hinweise zur sofortigen Anwendbarkeit der novellierten Straßenverkehrsordnung 2024 - es müssen drei Anforderungen erfüllt sein: - Das städtebauliche Verkehrskonzept muss durch ein kommunales</p>

	<p>Entscheidungsgremium beschlossen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Darüber hinaus muss in dem Konzept explizit auf die verfolgten städtebaulichen Ziele eingegangen werden. - Zudem müssen auch verkehrsplanerische Abwägungen innerhalb des städtebaulichen Verkehrskonzepts aufgeführt sein, z.B. eine Auseinandersetzung damit, wie beispielsweise mit möglichen Ausweichverkehren umzugehen ist.
<p>Ist die Anordnung von Tempo 30 km/h bei hochfrequentierten Schulwegen in der Bündelungsfunktion mit einer Bushaltestelle auch auf Kreisstraßen möglich oder ist die Anordnung abhängig von der Qualifizierung der Straßen?</p>	<p>Die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO ist unabhängig von der Qualifizierung der Straße.</p>
<p>Gibt es eine Definition zum Begriff „hochfrequentierte Schulwege“? Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist von 100 Schutzbedürftigen/Stunde ausgegangen. Dann hätten vor allem kleinere Kommunen keine Möglichkeit auf Anordnungen. Was gilt nun?</p>	<p>Nach der geänderten VwV-StVO sind hochfrequentierte Schulwege Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine „Bündelungswirkung“ hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben.</p> <p>Es gibt zwei Ansätze zur Definition einer Bündelungswirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quantitativ: 100 Schutzbedürftige/Schülerinnen und Schüler in der Spitzenstunde des Schulverkehrs - Örtliche Gegebenheiten: Kreuzungen, Bushaltestellen, Fußgängerüberwege
<p>Bleiben die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) bestehen bzw. werden diese angepasst?</p>	<p>Die innerhalb der R-FGÜ aufgeführten Voraussetzungen zum Verkehrsaufkommen verlieren ihre rechtliche Verbindlichkeit. Grundsätzlich gilt aber weiterhin, dass für die Anordnung eines Fußgängerüberweges ein Bedarf vorhanden sein muss. Inwieweit ein Bedarf vorhanden ist, liegt im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.</p>
<p>Warum wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO nicht von 50 km/h zu 30 km/h geändert?</p>	<p>Hierfür bestand keine politische Mehrheit.</p>