

Tempo 30 auf klassifizierten Straßen

Aus der Bevölkerung kommt immer wieder der Wunsch nach der Einrichtung von Tempo 30 auf klassifizierten Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen. Dies ist in der neuen StVO jedoch nicht berücksichtigt worden.

Die Einbeziehung von solchen Straßen in Tempo-30-Zonen ist daher unzulässig, Tempo 30 kann nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung angeordnet werden. (§ 45 StVO)
Die VwV-StVO zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) sagt unter anderem aber aus, dass sich Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Im Kommentar Hentschel/König/Dauer - Straßenverkehrsrecht - 42. Auflage sind die Gründe ausführlicher dargelegt. Danach sind Verbote oder Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur zulässig, wenn besondere örtliche Verhältnisse zu einer Steigerung des allgemeinen Risikos einer Gefahr führen. Die Beschränkung muss grundsätzlich im Hinblick auf die Besonderheiten der örtlichen Verhältnisse und der infolgedessen das allgemeine Risiko erheblich überschreitenden Gefahrenlage notwendig sein. *Es genügt dabei eine hinreichend konkretisierte Gefahr, Schadensfälle müssen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein* (Randnummer 28 a zu § 45 StVO).

StPIA und OA haben sich dieser Thematik angenommen und folgende in Frage kommende Kriterien erarbeitet, anhand derer sich eine Gefahrenlage im oben genannten Sinn ableiten lässt:

1. Gehwegbreite <1,60 m und Kfz-Verkehr direkt daneben
Der Wert ist abgeleitet aus dem Verkehrsraum zweier sich begegnender / nebeneinander gehender Personen bei beengten Verhältnissen (RASt / EFA). Derselbe Wert wird auch im „Konzept Gehwegparken“ als im Einzelfall vertretbares Mindestmaß für Gehwege verwendet.
2. Schulweg zu Grundschulen (kindliches Verhalten)
3. Parkierung schräg oder senkrecht bei geringer Fahrbahnbreite („gering“ < Werte aus Tabelle 22, RASt)
4. Fehlende Querungsmöglichkeiten und Querungsbedarf bei größeren Verkehrsmengen über einen längeren Bereich
5. Wegen zu geringer Fahrbahnbreite kein Angebot für Radverkehr möglich (das heißt < 7,0 m ohne Parkierung, bzw. zzgl. 0,5 m vor Längs- und 0,75 m vor Schräg- oder Senkrechtparkierung und größere Verkehrsmengen. Inwieweit sich die Maße aufgrund des Gutachtens zu Schutzstreifen / Schreiben MVI ändern, ist abzuwarten.
6. Unfallhäufungslinie auf geprüften Streckenabschnitt. Es ist zu erwarten, dass eine Temporeduzierung Unfallhäufung oder -folgen minimiert.

Das Vorliegen mehrerer Kriterien bei einer Straße führt zur Beratung in den Fachgremien.