

Generelles und Prüfschema bei Anträgen/Wünschen zu Tempo 30 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Generell gilt:

§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO (Geschwindigkeit)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch **unter günstigsten Umständen** innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h.

⇒ Sind diese „günstigsten Umstände“ nicht gegeben (z.B. keine freie Sicht), darf Tempo 50 km/h nicht gefahren werden

§ 39 Abs. 1 StVO (Verkehrszeichen)

Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen **durch Verkehrszeichen** nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, **so wenig Verkehrszeichen wie möglich** anzuordnen.

⇒ Tempo 50 km/h wird innerorts grundsätzlich nicht beschildert, Ausnahmen (z.B. Norbertstraße Nebenfahrbahn A52, oder wenn streckenbezogen Tempo 30 km/h aufgehoben wird)

§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

Die Straßenverkehrsbehörden **können** die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs **beschränken oder verbieten** und den Verkehr umleiten. (ABER: siehe § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO)

§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies **auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich** ist.

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO (besondere Gefahrenlage)

Insbesondere **Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, **wenn** auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse **eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung** der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich** übersteigt.

⇒ (Diese Voraussetzung liegt beispielsweise vor, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle im Sinne des Landeserlasses handelt.)

§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO

Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

⇒ (siehe hierzu nachfolgend VwV-StVO zu Zeichen 274, XI., Rn 13)

§ 45 Abs. 1c) StVO (Tempo 30-Zonen)

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 Absatz 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.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO (Lärm und Abgase)

Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

⇒ (siehe hierzu nachfolgend VwV-StVO zu Zeichen 274, X., Rn 12 und Auszug aus dem Lärmaktionsplan 2021 => jeweils Hinweis auf Lärmschutzrichtlinie RLS 19).

VwV-StVO zu Zeichen 274 (Geschwindigkeit)

I., Rn 1

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass **häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle** aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

X., Rn 12

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.

XI., Rn 13 (korrespondiert mit § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO, Regelgeschwindigkeit ist hier 30 km/h, das Regel-Ausnahme-Verhältnis wurde hier umgekehrt, d.h. die Ausnahme 50 km/h muss begründet werden)

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern **in der Regel auf Tempo 30 km/h** zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder 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, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Auszug aus dem Lärmaktionsplan 2021 (vom Rat der Stadt verabschiedet im September 2021)

8. Tempo 30 Strecken auf Stadtstraßen

8.1 Tempo 30 Strecken (Lärmaktionsplan 2010)

Mit der Verabschiedung des ersten Lärmaktionsplans hat der Rat der Stadt Essen die Maßnahme „M 2 Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf Stadtstraßen“ als Pilotprojekte beschlossen. Auf den nachfolgenden Straßenabschnitten wurde die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabgesetzt:

- **Stauderstraße** von Nienkampstraße bis Fundlandstraße (22 bis 6 Uhr)
- **Steeler Straße** von Kurfürstenstraße bis Oberschlesienstraße (22 bis 6 Uhr)
- **Gladbecker Straße** (nur für Lkw) von Berthold-Beitz-Boulevard bis Hövelstraße (22 bis 6 Uhr)

Wie im Lärmaktionsplan 2017 schon graphisch dargestellt, hat sich die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit dauerhaft dem vorgeschriebenen Tempo sehr angenähert.

Der Pilotstatus der genannten Straßenabschnitte ist aufzuheben und in eine dauerhafte Anordnung umzuwandeln, da die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit bis zu 12 km/h abgenommen hat, was einer Lärminderung von ca. 1,5 dB(A) entspricht.

8.2 Tempo 30 Strecken für den Gesamttag (Lärmaktionsplan 2017)

Der Rat der Stadt Essen hat am 27. September 2017 den zweiten Lärmaktionsplan beschlossen. Auf drei weiteren Straßenabschnitten wurden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 am Gesamttag als Pilotprojekte beschlossen.

- **Vogelheimer Straße** von Gladbecker Straße bis Altenessener Straße
- **Krablerstraße** von Hafenstraße bis Wieselweg
- **Huestraße** von Kleiner Bruch bis Gareisstraße

Bei diesen Straßen bleibt jedoch noch abzuwarten, ob sich die bislang wahrgenommene positive Entwicklung nachhaltig verstetigt. Die Pilotprojekte werden weiterhin mit Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei sowie innerhalb der Dienstzeiten durch das Ordnungsamt begleitet.

8.3 Geschwindigkeitsbegrenzung vor schützenswerten Einrichtungen

Mit der am 30.05.2017 in Kraft getretenen Änderung der VwV-StVO wurde bundeseinheitlich die Anordnung von Tempo 30 km/h im Nahbereich sozialer Einrichtungen (Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser) insbesondere an innerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weiteren Vorfahrtstraßen geregelt. Dadurch stellt Tempo 30 km/h vor sozialen Einrichtungen nunmehr die Regel dar, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen. Dies gilt auch für Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

In die Gesamtabwägung sind die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Es verbleibt dabei, dass die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung als Einzelfall- und Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gem. § 45 Abs. 9 StVO erfolgt. Ausnahmen zur Beibehaltung von Tempo 50 können sich aufgrund von negativen Auswirkungen auf den ÖPNV oder einer drohenden Verkehrsverlagerung auf die Wohnstraßen ergeben.

Durch diese StVO-Änderung kommt es daher neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit mittelbar auch zu Verbesserungen der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen; vor Seniorenheimen und Krankenhäusern rund um die Uhr, an Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten zumindest zu den Nutzungszeiten.

8.4 Kriterien zur Festlegung von Tempo 30 Strecken

Die Stadtverwaltung erhält häufig Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierung auf Stadtstraßen mit der Begründung zu hoher Lärmbelästigung.

Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (und Abgasen) können die Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angeordnet werden. Dem wird innerorts durch die Anordnung von Tempo 30 Zonen weitgehend Rechnung getragen. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weiteren Hauptverkehrsstraßen steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen.

In Abstimmungsgesprächen wurden Kriterien erarbeitet, um bei gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22 bis 6 Uhr, 6 bis 22 Uhr oder am Gesamttag (24h) anordnen zu können.

Diese Kriterien unterscheiden zwischen zwingend zu erfüllenden Voraussetzungen wie alternativ mindestens 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Gesamttag (jeweils nach RLS19), einer bestimmten Anzahl betroffener Menschen auf einer bestimmten Streckenlänge sowie anhand des jeweiligen Einzelfalls zu prüfenden Voraussetzungen. Dies kann die Gefährdung von Umlaufzeiten oder Anschlüssen im ÖPNV sein, aber auch die Gewährleistung von Umlaufzeiten an Signalanlagen (z.B. Grüne Welle). Darüber hinaus können sonstige Besonderheiten vorliegen (z.B. Anfahrsituationen an Signalanlagen, Bedeutung der Verkehrsachse, aufgrund einer Temporeduzierung möglicherweise verursachte Ausweichverkehre in Wohnbereiche etc.), die ebenfalls zu betrachten sind.

Bei Erfüllung der Kriterien ist auch zum Lärmschutz eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach den oben genannten Zeitintervallen anzuordnen. Wenn verkehrliche Belange trotz zu hoher Lärmbelastung gegen eine Temporeduzierung sprechen, wird im Rahmen einer Abwägung zwischen den verkehrlichen Belangen und Lärmschutzinteresse der Allgemeinheit eine Entscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen herbeigeführt.

8.5 Lärminderung durch Tempo 30

Hierzu trifft das vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebene Gutachten „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ (Seite 13). Die Broschüre kann unter dem Link <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen> folgende Aussage:

„Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt.“

Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.“