

Beschlussvorlage (öffentlich) (30/0075/2022)	
Datum:	Dannenberg (Elbe), 17.02.2022
Sachbearbeitung:	Herr Trapp , FD Bau und Planung

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	TOP
Rat der Gemeinde Göhrde		Entscheidung	

Antrag auf Einrichtung einer Tempo 30 km/h-Zone in Wedderien

Beschlussvorschlag:

Nach Beratung in der Sitzung

Sachverhalt:

Es liegt ein Antrag von Einwohnern der Ortslage Wedderien auf Einrichtung einer Tempo 30 km/h-Zone für den Bereich der Ortslage Wedderien vor, dieser ist der Vorlage als Anlage I beigelegt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nachfolgend sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Tempo 30-Zone und die rechtlichen Vorgaben für Geschwindigkeitsreduzierungen aufgeführt. Aus Sicht der Verwaltung werden die Vorgaben für beide Varianten nicht erfüllt.

Errichtung einer Tempo 30-Zone

Rechtliche Grundlage §45 Abs (1c) 1. 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. 2. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen [306](#)) erstrecken. 3. 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. 4. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. 5. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

Rechtliche Vorgaben der Straßenverkehrsordnung für Geschwindigkeitsreduzierungen

Hinsichtlich einer 30 km/h-Reduzierung sind die rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrs-ordnung (StVO) zugrunde zu legen.

Wesentliches Ziel der letzten Änderungen der StVO war der Abbau des Schilderwaldes. Hintergrund sind Expertenurteile, nach denen weniger verkehrsrechtliche Regelung vor Ort zu mehr Beachtung und Akzeptanz der Regelungen, zu einer Stärkung von eigenverantwortlichen Verkehrsverhalten und damit zu einer Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr führt.

Nach § 39 Abs. 1 StVO sind die Verkehrsteilnehmer verpflichtet, die Verkehrsvorschriften eigenverantwortlich zu beachten und sich auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen einzustellen. Verkehrszeichen sollen diese allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen.

Die Ermächtigung der Verkehrsbehörden zur Anordnung von Verkehrszeichen beschränkt sich ausschließlich auf die **Abwehr von Gefahren oder Störungen für Leib, Leben und Sachwerte im Straßenverkehr**. Eine Verkehrsanordnung darf nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr beruhen, sondern muss durch die spezielle Verkehrssituation vor Ort zwingend erforderlich sein.

Es muss eine das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage gegeben sein.

Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten wie Ausbauzustand, Fahrbahnbreite, Verkehrsdichte, Querungsverkehr, Fußgänger, Fahrradfahrer, Steigungen, Kurven und Unfallbelastung usw. zu berücksichtigen.

Verkehrsmaßnahmen allein aufgrund von politischen Beschlüssen sind rechtswidrig.

Rechtliche Vorgaben für alle Verkehrszeichen sind die §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 Abs. 1 StVO. Danach sind „**Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist**“ (so viel wie nötig, so wenig wie möglich).

Für den fließenden Verkehr gilt nach § 45 Abs. 9 Satz 3 zusätzlich eine verschärfte Vorgabe. Danach „**dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt**“.

Aufgrund dieser rechtlichen Vorgaben sollen **Geschwindigkeitsbeschränkungen** nur dort angeordnet werden, wo Verkehrsbeobachtungen oder Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle oder Gefährdungen aufgetreten sind und auf einer bestimmten Strecke eine Verminderung der Geschwindigkeit daher **zwingend geboten** ist. Das kann z.B. auf Strecken sein, auf denen Fußgänger oder Radfahrer angefahren oder häufiger gefährdet worden sind.

Nach den Verwaltungsvorschriften zu §§ 39 und 45 StVO ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen und gegebenenfalls zu prüfen, ob eine Verbesserung der Situation vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen erreicht werden kann.

Für jede Verkehrsmaßnahme ist die Stellungnahme der Polizei als Verkehrsfachbehörde einzuholen. Die Polizei hat ihre Stellungnahme im Rahmen der vorgenannten Rechtslage abzugeben.

Finanzielle Auswirkungen bei Beschlussfassung:

- derzeit nicht bezifferbar

Anlagen:

- Anlage I – Antrag einer Anwohnerin auf Einrichtung einer Tempo 30 km/h-Zone