

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

BEHÖRDE FÜR INNERES

AMT FÜR INNERE VERWALTUNG UND PLANUNG

Gz - A 32/628.00-10 -

Bei Beantwortung bitte angeben

Behörde für Inneres, Johanniswall 4, 20095 Hamburg

Den 20.10.95

Dok: 95-09-025-a322-sch-b

Telefon (040) 2486-2310 (Durchwahl)

BN 9.54- "

Telefax (040) 2486- (Durchwahl)

BN 9.54- "

Telex 2 162 106 imhh d

An

Verteiler

Betr.: Fachanweisung Verkehrsberuhigung 1/95

Anliegend wird die neue

Fachanweisung Verkehrsberuhigung 1/95

mit der Bitte um Beachtung bzw. zur Information übersandt. Die vorliegende Fachanweisung ersetzt die bisher gültige Anweisung vom 15.05.1990.

Neben einer allgemeinen Anpassung an die fortgeschrittene Entwicklung bei der Thematik "Verkehrsberuhigung" haben sich hauptsächlich bei dem Abschnitt 5.5

- Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen/Hamburger Konzept Tempo 30 -

Änderungen ergeben. Dabei ist besonders auf das Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 14.12.1994 - Ziffer 5.5.2 und auf den Themenkomplex "Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung" - Ziffer 5.5.3 - hinzuweisen.

Der Vollständigkeit halber wird noch angemerkt, daß der Senat die Verwaltung beauftragt hat, Möglichkeiten zur Fortentwicklung des Tempo 30-Konzeptes zu erarbeiten. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Insofern ist es denkbar, daß hierzu noch einmal Änderungen der jetzt verteilten Fachanweisung erforderlich werden.


Lamprecht

Fachanweisung

Verkehrsberuhigung 1/95

1. Begriffsbestimmung

2. Ziele

3. Grundlagen
 - 3.1 Allgemein
 - 3.2 Planerisch/gestalterische Grundlagen
 - 3.3 Begriffe und rechtliche Grundlagen
 - 3.3.1 Fußgängerbereiche
 - 3.3.2 Befahrbare Wohnwege
 - 3.3.3 Verkehrsberuhigte Bereiche
 - 3.3.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen
 - 3.3.5 Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen (Tempo 30)
 - 3.3.6 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

4. Zuständigkeiten und Verfahrensweise
 - 4.1 Entscheidungsbefugnis/Anordnung
 - 4.2 Einvernehmen mit der Gemeinde
 - 4.3 Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen/Besonderheiten zum Hamburger Konzept Tempo 30

- 5. Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung
 - 5.1 Fußgängerbereiche
 - 5.2 Befahrbare Wohnwege
 - 5.3 Verkehrsberuhigte Bereiche
 - 5.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen
 - 5.5 Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen/Hamburger Konzept Tempo 30
 - 5.5.1 Vorbehaltsnetz
 - 5.5.2 Gebietsauswahl
 - 5.5.3 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
 - 5.5.3.1 Straßensperrungen in Wohngebieten
 - 5.5.3.2 Abbau von Verkehrszeichen und -einrichtungen
 - 5.5.4 Linienverkehr
 - 5.5.5 Beschilderung
 - 5.6 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - 5.6.1 Gebietsauswahl
 - 5.6.2 Fahrbahnbenutzung
 - 5.6.3 Geschwindigkeit
 - 5.6.4 Ruhender Verkehr
- 6. Schlußbemerkungen

1. **Begriffsbestimmung**

Der Begriff Verkehrsberuhigung umfaßt alle Maßnahmen, die dazu führen sollen, vor allem den motorisierten Straßenverkehr aus bestimmten Straßen oder Gebieten ganz oder teilweise fernzuhalten und/oder den notwendigen bzw. den verbleibenden Verkehr zu verhaltener oder rücksichtsvoller Fahrweise zu veranlassen. Es kann sich dabei um

- wegerechtliche (Widmung)
- bauliche (Umbau des Straßenraumes)
- oder
- straßenverkehrsbehördliche (Regelung des Verkehrs nach den Möglichkeiten der StVO)

Maßnahmen handeln. Straßenbauliche und straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind je für sich allein oder in Kombination miteinander möglich; wegerechtliche nur in Kombination mit baulichen und/oder straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen.

Diese Fachanweisung gibt Hinweise zu den straßenverkehrsbehördlichen Aspekten. Sie berücksichtigt neben der rechtlichen Fortentwicklung insbesondere der StVO/WwV-StVO auch die zwischenzeitlich überarbeiteten PLAST-Empfehlungen und die Erfahrungen mit Tempo 30 in Hamburg.

2. Ziele

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen

- die Sicherheit - insbesondere der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmer - erhöhen,
- durch den Straßenverkehr verursachte Beeinträchtigungen für die Bevölkerung vermindern und
- zur Schaffung eines verbesserten Wohnumfeldes und/oder
- zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung beitragen.

Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es einer engen Zusammenarbeit und eingehenden Abstimmung zwischen allen mit der Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung befaßten Stellen. Die in Betracht kommenden wegerechtlichen, baulichen, straßenverkehrsbehördlichen und gestalterischen Gesichtspunkte sollten möglichst in ein verkehrliches und städtebauliches Rahmenkonzept eingebunden sein. Nur mit einer flächenhaft angelegten Konzeption lassen sich Auswirkungen im unmittelbaren Planungsraum und weiteren Umfeld (z.B. Aufnahmefähigkeit für den verdrängten Verkehr) abschätzen. Dadurch kann verhindert werden, daß Probleme zu Lasten anderer lediglich verlagert werden.

3. Grundlagen

3.1 Allgemein

Nach anfangs breitgefächerter Diskussion über Notwendigkeit, Ziele, Umfang und Ausführungsarten ist die Verkehrsberuhigung zwischenzeitlich zu einem festen Bestandteil verkehrs- und stadtplanerischer Arbeit geworden. Die Rechtsvorschriften sind durch die am 01.01.1990 in Kraft getretene 10. Verordnung zur Änderung der StVO bzw. die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der VwV/StVO

komplettiert worden. Die planerischen Grundlagen wurden durch die Planungshinweise Nr. 3 (PLAST 3) der Baubehörde für Hamburg ergänzt.

3.2 Planerisch/gestalterische Grundlagen

Planerisch/gestalterische Hinweise ergeben sich aus den von der Baubehörde herausgegebenen "Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg - PLAST Nr. 3. Sie nennen in Ziff. 3 die Einsatzkriterien für die unterschiedlichen Formen der Verkehrsberuhigung; in Ziff. 3.3 Anlagen nach dem Mischungsprinzip und in Ziff. 3.4 Anlagen nach dem Trennungsprinzip. Die Hinweise der PLAST, deren Ziel es ist, die Arbeit der Baudienststellen zu erleichtern und zu vereinheitlichen, sind ebenfalls Grundlage bei der Arbeit der Straßenverkehrsbehörden.

3.3 Begriffe und rechtliche Grundlagen

Rechtsgrundlagen für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung enthalten neben dem Straßenverkehrsrecht auch das Wege- und Bauplanungsrecht. Für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden sind die Bestimmungen der StVO mit der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift unmittelbar maßgebend.

3.3.1 Fußgängerbereich

Entsprechend der wegerechtlichen Widmung kann eine straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung als Fußgängerbereich vorgenommen und gleichzeitig Fahrzeugverkehr in eingeschränktem Maße zugelassen werden (§ 41 (2) Ziffer 5 StVO i.V.m. § 45 (1 b) Ziffer 3 StVO). Weitere Maßnahmen (Verkehrszeichen und -einrichtungen) können nach § 45 (1 b) Ziffer 4 StVO angeordnet werden, soweit Sicherheit und Ordnung dies in diesen Bereichen erfordern. Vor Kennzeichnung eines Fußgängerbereichs ist nach § 45 (1 b) Satz 2 StVO das Einvernehmen mit der Gemeinde (Bezirksamt, siehe auch Nr. 4.2 dieser Anweisung) herzustellen.

3.3.2 Befahrbare Wohnwege

Der befahrbare Wohnweg ist kein Begriff aus der StVO. Er ist eine besonders kostengünstige Erschließungsform, deren Verkehrsflächen dem Fußgängerverkehr und beschränkt dem Fahrverkehr der Anlieger gewidmet sind. Die Möglichkeit zur straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung regelt sich entsprechend § 41 (2) Ziffer 5 e StVO i.V.m. § 45 (1 b) Ziffer 5 StVO.

3.3.3 Verkehrsberuhigte Bereiche

Entgegen der wegrechtlichen Widmungsbeschränkung bei Fußgängerbereichen und befahrbaren Wohnwegen wird bei dem verkehrsberuhigten Bereich der Gemeingebrauch an der öffentlichen Straße nicht beschränkt. Die Anordnung der Verkehrszeichen 325/326 StVO gem. § 45 (1 b) Ziffer 3 StVO regelt das verkehrliche Verhalten der Benutzer untereinander. § 45 (1 b) Ziffer 4 StVO läßt zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen oder Verkehrseinrichtungen zu. Auch hier ist zu beachten, daß die Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereiches nur im Einvernehmen mit der Gemeinde möglich ist (§ 45 (1 b) Satz 2 StVO).

3.3.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen

Die Vorschriften des § 45 (1) Ziffer 3, Ziffer 6 und (1 b) Ziffer 5 StVO lassen es zu, nicht nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung, sondern allgemein auch zum Zwecke der Verkehrsberuhigung in den Verkehrsablauf einzugreifen. Bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 (1 b) Ziffer 5 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde an das Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45 (1 b) Satz 2 StVO) gebunden.

3.3.5 Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen (Tempo 30)

Die am 01.01.1990 in Kraft getretene 10. Verordnung zur Änderung der StVO ist Rechtsgrundlage für die flächenhafte Verkehrsberuhigung entsprechend dem Hamburger Konzept zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten. Für bereits bestehende bzw. angeordnete

Tempo 30-Zonen, die auf das Recht vor dem 01.01.1990 gestützt worden sind, ist von - A 3 - als oberste Landesbehörde die Umstellung auf neues Recht durch Sammelverfügung vorgenommen worden (Anlage 1).

3.3.6 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Mit der 10. Verordnung zur Änderung der StVO und mit der 6. Allgemeinen VwV zur Änderung der VwV-StVO wurden auch Bestimmungen für Verkehrsregelungen in "verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen" in die StVO und VwV neu aufgenommen. Demnach können unter den Voraussetzungen des § 45 (1 c) - neu - StVO für zentrale städtische Bereiche Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Zur Unterstützung des städtebaulichen Aspekts werden mit § 41 Abs. 3 Nr. 9 StVO Möglichkeiten einer von der allgemeinen Norm abweichenden Fahrbahnbegrenzung zugelassen. Die zu dieser Vorschrift neu erlassene VwV gibt Hinweise, wie die in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen zugelassenen anderen Mittel zur Fahrbahnbegrenzung ausgeführt sein müssen.

4. Zuständigkeiten und Verfahrensweise

4.1 Entscheidungsbefugnis/Anordnung

Die grundsätzliche Entscheidungsbefugnis darüber, ob Verkehrsberuhigung eingerichtet und welche baulichen und gestalterischen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, liegt bei der Planungs- bzw. der Straßenbaubehörde. Im Rahmen der Kompetenzverteilung nach der StVO, der Zuständigkeitsanordnungen des Senats und der behördeninternen Dienst- und Fachanweisungen ist die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig an der Planung zu beteiligen. Sie hat insbesondere die sicherheitsrelevante Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung zu überprüfen. Eventuell erforderlich werdende Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (Verkehrszeichen und -einrichtungen) trifft die Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit (§ 45 (1 b) Ziffer 4 StVO).

Wenn Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausschließlich mittels Verkehrszeichen vertretbar sind, ist die Straßenverkehrsbehörde allein anordnungsbefugt. Die eventuell notwendige Herstellung des Einvernehmens mit der Gemeinde ist zu beachten.

Bei Anordnung von Verkehrszeichen ist in jedem Fall der Straßenbaulastträger zu hören (I der VwV zu § 45 Abs. 1 bis 1 d StVO); falls Buslinien durch verkehrsberuhigte Straßen verkehren, auch der HVV.

4.2

Einvernehmen mit der Gemeinde

Die Vorschrift über das Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45 (1 b) Satz 2 StVO) ist in Hamburg dahin gehend anzuwenden, daß das Einvernehmen mit dem betroffenen Bezirksamt hergestellt werden muß. Die mit Änderung der StVO zum 01.01.1990 eingefügte Vorschrift, daß das Einvernehmen auch bei geschwindigkeitsbeschränkten Zonen herbeizuführen ist (geänderte Fassung § 45 (1 b) Satz 2), bedeutet für die Hamburger Praxis keine Neuerung, da bisher schon so verfahren wurde. Gleiches Verfahren gilt auch für den "verkehrsberuhigten Geschäftsbereich".

Die Vorschrift soll bei bestimmten, für die Gemeinden auch politisch besonders relevanten verkehrlichen Angelegenheiten den Einfluß der Kommunen stärken und es ermöglichen, stadtplanerische und kommunalpolitische Überlegungen in die Entscheidung einzubeziehen. Dem Bezirksamt (der Gemeinde) erwachsen damit aber nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten, die im Sinne einer Aufgabenteilung wirken: Die Beurteilung städtebaulicher, stadtplanerischer, kommunalpolitischer Aspekte wird durch das Bezirksamt vorgenommen, während die Berücksichtigung verkehrlicher und polizeilicher Belange durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgt. Es ist insoweit grundsätzlich nicht Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, z.B. für eine angemessene Bürgerbeteiligung zu sorgen oder die wirtschaftlichen Belange eines einzelnen betroffenen Betriebes zu prüfen. Gleichwohl ordnet die Straßenverkehrsbehörde die Maßnahmen rechtsverbindlich an und muß sie notfalls auch vor Gericht verantworten. Aus dieser Funktion heraus kann sie gezielte Untersuchungen verlangen, wenn der be-

gründete Eindruck besteht, daß für die Entscheidung wichtige Aspekte nicht hinreichend gewürdigt werden.

4.3

Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen (Tempo 30) - Besonderheiten des Hamburger Konzepts

Die Entscheidung, ob von den Möglichkeiten des Konzepts Gebrauch gemacht werden soll und welche Gebiete beruhigt werden sollen, wird weiterhin in erster Linie den Bezirksämtern überlassen. Die Maßnahmen sind jedoch von der Zustimmung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde abhängig;

eventuell vorgesehene bauliche Ergänzungen sind mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Sie soll die Vorschläge des Bezirks umsetzen, soweit diese mit den Vorgaben und Zielen des Konzeptes übereinstimmen.

Im übrigen gilt die bisherige Zuständigkeitsverteilung, wonach straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen von der Straßenverkehrsbehörde und bauliche von der Straßenbaubehörde anzuordnen sind.

Sollten in besonderen Fällen bauliche Beruhigungsmaßnahmen in einer im sogenannten Vorbehaltsnetz enthaltenen Straße gefordert bzw. für notwendig gehalten werden, sind die zuständigen Fachbehörden einzuschalten. Dies gilt auch für straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen mit restriktivem Charakter zum Zwecke der Verkehrsberuhigung. **Solche Vorgänge sind von den Straßenverkehrsbehörden umgehend - A 3 - vorzulegen.**

5.

Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung

Soweit sich Grundsätzliches oder Einzelheiten zu den verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten verkehrsberuhigender Maßnahmen aus bestehenden Richtlinien, Einzelanweisungen und der PLAST ergeben, wird auf eine Wiederholung verzichtet.

5.1 Fußgängerbereiche

Fußgängerbereiche sind grundsätzlich als Gehweg zu betrachten. Es widerspricht der Zweckbestimmung und der Widmungsverfügung dieser Straße, Fahrzeugverkehr uneingeschränkt zuzulassen. Zur Wahrung der Anliegerinteressen ist der Liefer- und gegebenenfalls Anliegerverkehr in der Regel zeitlich zu befristen.

Radfahrverkehr und ÖPNV in Fußgängerbereichen widersprechen ebenfalls der Definition für diese Straße und sind deshalb grundsätzlich auszuschließen. Unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen können Fußgängerbereiche jedoch auch für den Radverkehr geöffnet werden. Dabei sind die Hinweise der PLAST 9 "Anlagen des Radverkehrs" zu beachten.

Wesentlicher Bestandteil und zugleich kennzeichnend für diesen Straßentyp ist eine Möblierung des Straßenraums mit Blumenkübeln, Sitzbänken, Geschäftsauslagen, Markisen etc. Diese Elemente stellen keine Hindernisse im Sinne § 32 StVO dar (§ 32 StVO erfaßt Hindernisse, mit denen der Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsbedeutung, Funktion und Trassierung der Straße nicht rechnen muß).

5.2 Befahrbare Wohnwege

Einsatzmöglichkeiten und Ausgestaltung des befahrbaren Wohnweges sind unter Ziffer 3.2.2 der PLAST Nr. 3 beschrieben.

5.3 Verkehrsberuhigte Bereiche

Der verkehrsberuhigte Bereich ist eine besondere Form einer öffentlichen Verkehrsfläche. Gemäß VwV IV zu Zeichen 325/326 StVO kommt die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen sowohl für alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes als auch für einzelne Straßen und Straßenabschnitte in Betracht. Planungskriterien und Hinweise für den Einsatz dieser Straßen finden sich in der PLAST Nr. 3, Ziffer 2.2.1 und 3.3.2.

Die Straßen im verkehrsberuhigte Bereich sollten so gestaltet bzw. in das Gesamtnetz eingebunden sein, daß überwiegend nur mit quartiersbezogenem Verkehr zu rechnen ist.

Das Wohnen sollte die vorwiegende Nutzungsart sein. Geschäfte, Kirchen, Büros, Schulen und vereinzelt Gewerbebetriebe können mit einbezogen werden, solange diese im Vergleich zum Anwohnerverkehr nur einen geringen Ziel- und Quellverkehr, insbesondere durch größere Kfz als Pkw, verursachen. Die Verkehrsstärke sollte 100 Kraftfahrzeuge pro Spitzenstunde für beide Fahrrichtungen zusammen nicht überschreiten. Zeichen 325/326 StVO darf nur angeordnet werden, wenn die bauliche Gestaltung die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit erwarten läßt. Unter Schrittgeschwindigkeit ist eine Geschwindigkeit von 4 km/h-7 km/h zu verstehen (OLG Köln 1. Strafsenat, Beschluß vom 22.01.1985, Ss 782/84). Dabei ist davon auszugehen, daß ein so langsames Tempo über längere Strecken nicht freiwillig eingehalten wird. Deshalb sollten verkehrsberuhigte Bereiche generell nur kurz oder bei längeren Abschnitten so möbliert sein, daß die geforderte Schrittgeschwindigkeit einsichtig und plausibel ist.

Verkehrsberuhigte Bereiche sollten durch ihre Gestaltung den Eindruck erwecken, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Die aufzustellenden Gestaltungselemente dürfen im Nahbereich nicht die Sicht des Fahrzeugführers auf den Fußgänger behindern. Im verkehrsberuhigten Bereiche muß ein Befahren für alle dort zu erwartenden Fahrzeugarten möglich sein. Bei entsprechenden Ausweichmöglichkeiten genügt eine Fahrgassenbreite von 3.50 m im Gegenverkehr. Einbahnstraßenregelungen sollten nur als Ausnahme angeordnet werden, da sie dazu verleiten können, schneller als angebracht bzw. zulässig zu fahren.

Parken ist nur auf besonders gekennzeichneten Flächen zulässig. Nach VwV III Nr. 5 zu Zeichen 325/226 StVO genügt zwar ein "Pflasterwechsel"; jedoch empfiehlt sich, soweit auf eine Beschilderung gem. § 42 Abs. 4 StVO verzichtet wird, im Interesse einer besseren Erkennbarkeit eine besondere Bodenmarkierung, ggf. mit einem weißen "P".

5.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen

Im Gegensatz zum verkehrsberuhigten Bereich bleibt in diesen Straßen die verkehrsrechtliche Trennung der Verkehrsarten (Separationsprinzip) weiterhin bestehen. Einsatzmöglichkeiten und Planungsgrundsätze sind in der PLAST Nr. 3 Ziffern 3.4.1 und 3.4.2.1 ff. festgelegt.

Im allgemeinen sind die Planungsempfehlungen der PLAST Nr. 3 zu beachten. Es ist aber nicht auszuschließen, daß örtliche Straßenbaubehörden davon abweichen. Soweit hierdurch Maßnahmen zur Warnung des Verkehrs nötig werden, haben die örtlichen Straßenbaubehörden im Einzelfall entsprechende Anordnungen zu treffen.

"Schwellen oder sog. Berliner Kissen, fälschlicherweise auch Hamburger Teilchen (Vergleiche ADAC Broschüre "Tempo 30 - Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis", Maßnahme 19, Seite 45! Hersteller und ADAC sind aufgefordert worden, den Begriff nicht mehr zu verwenden.) genannt, sind in Hamburg nicht zulässig. Sie wirken nach den Erfahrungen nur punktuell, d.h., sie reduzieren die Geschwindigkeit an einem Punkt, während danach beschleunigt wird. Gleichzeitig stellen sie eine Gefahr für Zweiradfahrer und Rettungsfahrzeuge dar.

5.5 Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten (Tempo 30)

Das Hamburger Konzept zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten i.V.m. den Vorschriften der StVO und VwV für Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen ermöglicht es, mit einem Mindestmaß an straßenverkehrsbehördlichen Regelungen innerhalb eines Wohngebietes für alle Straßen eine unterhalb der allgemeinen Innerortsgeschwindigkeit liegende Höchstgeschwindigkeit vorzuschreiben. Für Hamburg ist in diesem Zusammenhang nur "Tempo 30" zulässig. Durch die Zonenbeschilderung i.V.m. dem erläuternden Zusatz "Wohngebiet" wird verdeutlicht, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung dem Schutz und der Verbesserung des Wohnumfeldes dient. Der in der StVO nicht zwingend vorgeschriebene Zusatz ist deshalb weiterhin zu verwenden.

Um das angestrebte niedrige Geschwindigkeitsniveau auf Dauer zu erzielen, reicht häufig die Aufstellung von Schildern allein nicht aus. Wesentliche Kriterien für die Akzeptanz dieser Regelung sind die Gebietsgröße, das Straßenumfeld (Wohngebiet), die Gleichartigkeit der Straßen und ggf. bauliche Änderungen. Entsprechend ist die VwV zu § 45 StVO ergänzt worden (Anlage 3). Die darin enthaltenen Ausführungen zur Zonengeschwindigkeitsbeschränkung (Abschnitt X) sind zu beachten. Ergänzend gilt folgendes:

5.5.1 Vorbehaltsnetz

Zur Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs sowie des überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehrs ist von den beteiligten Fachbehörden (Baubehörde, BfI, Wirtschaftsbehörde) ein Netz von Verkehrsstraßen mit übergeordneter Bedeutung festgelegt worden (VwV zu § 45 StVO Abschnitt X a). Dieses sogenannte Vorbehaltsnetz ist von Beschränkungen freizuhalten und steht für Beruhigungsmaßnahmen - gleich welcher Art - grundsätzlich nicht zur Disposition (siehe Ziff. 4.3 letzter Absatz).

5.5.2 Gebietsauswahl

Für das "Zonenbewußtsein" ist von Bedeutung, daß die Größe der Zone so festgelegt wird, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer überschaubar und einsichtig ist, ferner daß die Straßen innerhalb der Zone gleichartige Merkmale aufweisen und die Zone eine erkennbare städtebauliche Einheit bildet (Bundesverwaltungsgericht Berlin, Urteil v. 14.12.1994-Az.: 11 C 25/93).

Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen sind ausschließlich für Wohngebiete anzuordnen. Als "Wohngebiet" im Sinne dieser Fachanweisung werden einseitige Wohnbebauung oder vereinzelt Gewerbe in der Mischung mit Wohnen anerkannt, jedoch muß der Eindruck des Wohnens eindeutig überwiegen. Tempo 30-Zonen in Gewerbegebieten, im Bereich größerer Grün- und Erholungsgebiete und auf freier Strecke sind mit dem Hamburger Konzept nicht vereinbar und mindern die Akzeptanz.

5.5.3 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

5.5.3.1 Straßensperrungen in Wohngebieten

In den meisten verkehrsberuhigten Wohngebieten ist das Straßennetz für den Kraftfahrzeugverkehr durchlässig, so daß einerseits Ziele im Gebiet und andererseits aus dem Gebiet heraus die umgebenden Hauptstraßen auf kurzem Wege erreichbar sind. Mit baulichen Sperren oder auch straßenverkehrsbehördlichen "Schilderlösungen" (z.B. Einfahrtverbote durch Verkehrszeichen) in durchlaufenden Straßen werden zwangsläufig bestimmte Binnenverkehre innerhalb des Quartiers mit Kraftfahrzeugen erschwert, aber auch zusätzliche Umwegfahrten in den übrigen Wohnstraßen zu Lasten der dort Wohnenden erzeugt. Darüber hinaus wird durch verdrängte Verkehre aus den Wohngebieten das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz weiter belastet. Insbesondere können Netzunterbrechungen auch die Erreichbarkeit von Einsatz- bzw. Schadensorten für die Polizei, Feuerwehr und den Rettungsdienst erheblich erschweren. Diese Auswirkungen sind in Anbetracht der in den vergangenen Jahren vorgenommenen umfangreichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zunehmend kritisch zu sehen. **Insofern ist von Sperrungen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung in der Regel abzusehen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung von -A 3-.**

5.5.3.2. Abbau von Verkehrszeichen und -Einrichtungen

Es sind alle Möglichkeiten zu nutzen, die dazu beitragen, einen zu schnellen Verkehr zu verlangsamen. Neben den in der PLAST Nr. 3 und in der VwV zu § 45 Abschnitt X c) genannten Möglichkeiten ist zu prüfen, ob durch Aufhebung von Einbahnstraßen das angestrebte Geschwindigkeitsverhalten verbessert werden kann.

Generell ist davon auszugehen, daß bei niedriger Geschwindigkeit die Gefahr für Fahrzeugführer und Fußgänger, in einen Unfall verwickelt zu werden bzw. als Fahrzeugführer durch Straßenzustand oder andere

äußere Einflüsse selbst gefährdet zu werden, deutlich abnimmt. Daher sind Gefahrenzeichen in aller Regel entbehrlich.

Außerhalb der Vorbehaltsstraßen gibt es noch zahlreiche Fußgängerüberwege. Soweit sie innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen, ist zu berücksichtigen, daß die Anordnung der Zonengeschwindigkeit in aller Regel die Verkehrssituation verändert und potentielle Gefahren mindert. Insoweit, wie auch mit Blick auf das Ziel, innerhalb der Zonen auf besondere Regeln möglichst zu verzichten und auch so das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme zu fördern, sollen Fußgängerüberwege, wenn aus Sicherheitsgründen vertretbar, abgebaut werden. Wenn im Einzelfall dennoch besondere Maßnahmen erforderlich sind, um den Fußgängerverkehr zu schützen, ist baulichen Veränderungen und Überquerungshilfen möglichst der Vorzug zu geben, weil sie dazu beitragen, den Fahrverkehr zu verlangsamen bzw. die Kraftfahrer zu erhöhter Aufmerksamkeit zu veranlassen. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage können aber auch-soweit die Bedingungen der FGÜ-Richtlinien erfüllt sind - Fußgängerüberwege belassen werden. Neuordnung ist unter den o.g. Kriterien im Einzelfall möglich.

Besteht in begründeten Einzelfällen entsprechend den Voraussetzungen der VwV eine Notwendigkeit für Signalregelung, ist bei der Grünzeitverteilung dem Fußgänger gegenüber dem Fahrverkehr der Vorzug zu geben.

Der mögliche Abbau von Verkehrszeichen, Fußgängerüberwegen oder Lichtzeichenanlagen und eventuellen Ersatzmaßnahmen sind möglichst gleichzeitig mit der Einrichtung des 30 km/h-Gebietes anzuordnen.

Wegweisungen durch Wohnquartiere hindurch zu Zielen außerhalb dieser Gebiete widersprechen einer Verkehrsberuhigung und sind deshalb nicht anzuordnen bzw. zu entfernen.

5.5.4 Linienverkehr

Sollte im Einzelfall ÖPNV durch die Tempo 30-Zone geführt werden, darf hierbei die Gleichartigkeit der Straßen zugunsten des Linienverkehrs nicht aufgegeben werden, insbesondere darf keine

durchgängige Vorfahrtsberechtigung für den ÖPNV angeordnet werden. Ist dennoch im Einzelfall eine Vorfahrtsberechtigung zugunsten des ÖPNV erforderlich, sollte dies durch bauliche Maßnahmen z.B. Gehwegüberfahrt geregelt werden. Abweichend von der VwV soll die Fahrbahnbreite 6 m nicht überschreiten.

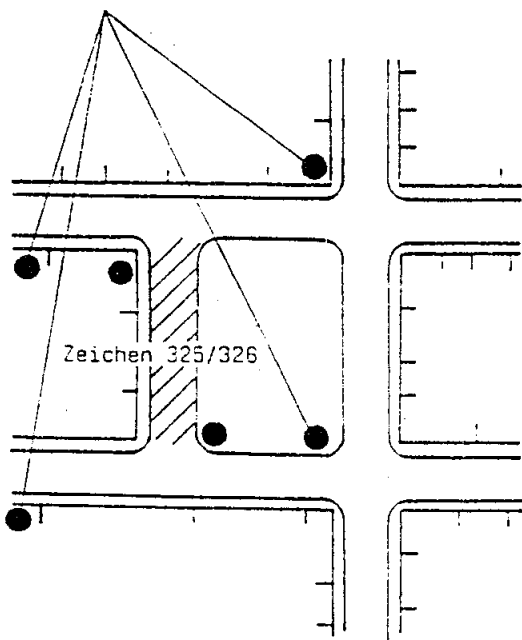
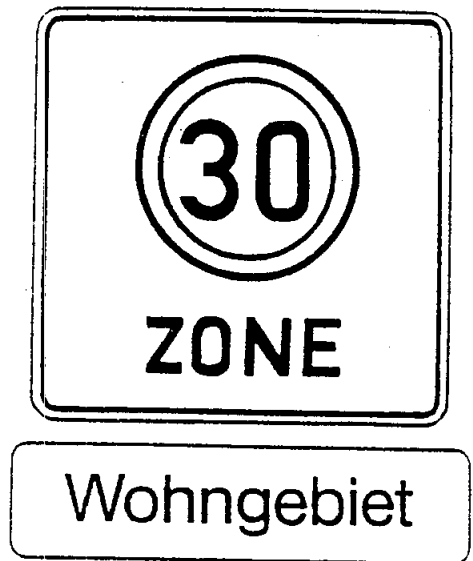
5.5.5 Beschilderung

Der Beginn einer Zone wird mit Zeichen 274.1 StVO und mit Zusatzschild (Anlage 1 Ziff. 3.3), das Ende mit Zeichen 274.2 StVO gekennzeichnet. Die Schilder für den einfahrenden Verkehr sind in der Regel einseitig ausreichend weit von der Kreuzung oder Einmündung entfernt aufzustellen. Innerhalb einer Zone ist die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zu wiederholen; auch nicht durch Bodenmarkierungen. Zeichen 274.2 StVO kann auch ausschließlich linksseitig auf der Rückseite des Zeichens 274.1 StVO angebracht werden.

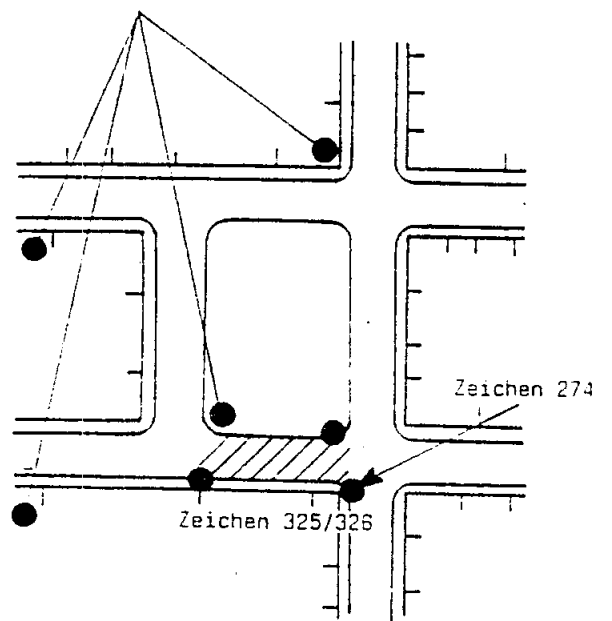
Für die Weitergeltung der bisher aufgestellten zonenwirksamen Verkehrszeichen wird auf die Schreiben - A 3/751.01-3 - vom 10.01.1990 (Anlage 1 Ziffer 3.2) und - A 32/751.01-3 vom 12.10 1990 (Anlage 2) - verwiesen.

Liegen innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone verkehrsberuhigte Bereiche, so sind diese gem. § 42 (4 a) StVO mit Zeichen 325/326 zu kennzeichnen. Eine Aufhebung der Zonenbeschilderung bei Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich bzw. eine Wiederholung der Zonenbeschilderung an der Ausfahrt des verkehrsberuhigten Bereiches ist nicht erforderlich (Beispiel 1), kann im Einzelfall bei größeren Bereichen aber zweckmäßig sein

Liegt der verkehrsberuhigte Bereich am Rande einer "Tempo 30-Zone", ist dem ausfahrenden Fahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die an das Wohnquartier angrenzende Straße durch Zeichen 274 StVO anzuzeigen. Dem aus dem verkehrsberuhigten Bereich in die Tempo 30-Zone einfahrenden Fahrzeugführer ist die Fahrgeschwindigkeit für die Straßen innerhalb des Quartiers durch die Zonenbeschilderung anzuzeigen (Beispiel 2).



Beispiel 1



Beispiel 2

5.6 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

5.6.1 Gebietsauswahl

Die Regelung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist speziell zur Problemlösung für kleinere und mittlere Städte eingeführt worden, deren zentrale Bereiche (z.B. Markt- oder Hauptplätze) oft zugleich vitaler Mittelpunkt des Geschäftslebens, der Versorgung, in Bewirtungs- und Beherbergungsbetrieben der Kommunikation der Bürger, touristischer Anziehungspunkt und im Regelfall auch Wohnstandort sind. Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung zur Förderung urbanen Lebens bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der vollen verkehrlichen Anbindung an Stadt und Umland war mit den bis dahin vorhandenen Mitteln der StVO nicht lösbar. Es sollte daher neben Fußgängerbereich und verkehrsberuhigtem Bereich nach Zeichen 325/326 StVO eine Möglichkeit geschaffen werden, den öffentlichen Straßenraum in den oft historisch und städtebaulich reizvollen Gebieten dem Charakter der Bebauung anzupassen und gleichwohl den verschiedenen Verkehrsarten bestimmte Flächen zuzuweisen, ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und mit einem möglichst kleinen Aufwand für (ansonsten störende) Beschilderung auszukommen.

Diese Ausgangssituation trifft auf hamburgische Gegebenheiten nicht zu. Die Vorschriften können aber analog in Bereichen angewendet werden, in denen eine entsprechende städtebauliche und verkehrliche Struktur vorhanden ist, z.B. Erschließungsstraßen ohne oder mit geringer Verbindungsfunktion, mit überwiegender Geschäftsnutzung, hohem Fußgängerquerungsbedarf und starkem Kurzzeitparkbedürfnis. Ganze Innenstadtbereiche sowie Straßen des Vorbehaltsnetzes sind auch nach der Begründung der StVO-Änderung für solche Maßnahmen nicht geeignet.

5.6.2 Fahrbahnbenutzung

Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sind Fahrbahn und Gehwege auch bei niveaugleichem Ausbau rechtlich von einander getrennt. Fahrzeugführer müssen die abgetrennte Fahrbahn benutzen; der übrige Teil der öffentlichen Verkehrsfläche ist in vollem Umfang als

Gehweg anzusehen. Je nach Ausbau kann aber auch zwischen Fahrbahn und Gehwegfläche ein Seitenstreifen vorhanden sein.

5.6.3 Geschwindigkeit

Die bisherige Abstufung der innerörtlichen Geschwindigkeit in den Kategorien Schrittgeschwindigkeit (Lieferverkehr in Fußgängerzonen/verkehrsberuhigter Bereich), Tempo 30 in Wohngebieten und Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen bzw. sonstigen Ortsstraßen setzt deutliche Akzente für verschiedene Straßentypen und Schutzbereiche. Grundsätzlich wird ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nicht für schützenswerter als ein Wohngebiet gehalten. Dennoch erscheint bei den gedachten Verwendungsbereichen (häufiger Andrang bei den Geschäften, Hektik, vermeintliche oder tatsächliche Zeitnot) und baulichen Gestaltung (niveaugleich) Tempo 30 zu hoch, Schrittgeschwindigkeit aber nicht praxisgerecht. Unter Hinweis auf § 45 (1 c) StVO wird die Geschwindigkeit in Hamburg einheitlich auf 20 km/h festgelegt.

5.6.4 Ruhender Verkehr

Um eine städtebaulich verträgliche und dem "Schilderwald" entgegenwirkende Regelung vorzunehmen, ist für den ruhenden Verkehr in der Regel eine Zonenbeschilderung, wie vom Bundesminister für Verkehr in den "Verkehrsregelung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen" (Anlage 4) veröffentlicht, anzustreben. § 13 (2) StVO ermöglicht die Aufstellung von Parkuhren oder Parkscheinautomaten innerhalb der Zone des eingeschränkten Haltverbotes.

Im Interesse einer sparsamen Beschilderung ist Zeichen 290 StVO entgegen II der VwV zu Zeichen 290 und 292 StVO nur einseitig rechts aufzustellen ; Zeichen 292 StVO ist links oder rechts anzuordnen (Schreiben - A 3 - vom 10.01.1990/Anlage 1).

§ 41 (2) Nr. 8 StVO regelt die Kennzeichnung für die Parkschein- und Parkscheibenbenutzung. Demnach ist künftig die Benutzung des Parkscheins oder der Parkscheibe auf einem Zusatzschild zu Zei-

chen 290 StVO anzuordnen. Die hierfür notwendige Schilderkombination ist ebenfalls den vom Bundesverkehrsminister veröffentlichten "Verkehrsregelungen in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen" zu entnehmen. Ist in dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich das Parken nur in dafür gekennzeichneten Flächen zugelassen (§ 41 Abs. 2 Nr. 8 StVO), so können solche Kennzeichnungen auf der Fahrbahn, auf dem Seitenstreifen und, soweit erforderlich, auch auf den Gehwegflächen aufgebracht werden. Für die Kennzeichnung genügt eine einfache Markierung.

Es ist zu prüfen, ob im Sinne § 39 Abs. 1 Satz 5 StVO die Verkehrszeichen und Zusatzschilder auf einer gemeinsamen Trägerfläche angebracht werden können.

- Weitere Zusätze, wie zeitlich befristet oder auf einzelne Kraftfahrzeugarten beschränkt, sind zugelassen. Es bestehen bei den geringen Geschwindigkeiten keine Bedenken, die Zeichen abweichend von der VwV in der kleineren Größe 600 mm x 600 mm aufzustellen und die Zusatzschilder in der Abmessung von 330 mm x 600 mm entsprechend anzupassen (siehe auch A 321/625.00-10,2 - Schreiben vom 15.11.93-Anlage 4-).

6. Schlußbemerkungen

Die Fachanweisung Verkehrsberuhigung 1/90 vom 15.5.1990 wird hiermit aufgehoben.


Lamprecht