DST für Differenzierung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit 603/88

Der DST beschäftigt sich seit Langem mit den negativen Auswirkungen der überhöhten innerörtlichen Geschwindigkeiten auf die Verkehrssicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer sowie auf Städtebau (Zerschneidung von Ortsteilen) und Umwelt (Lärm und Abgase). Der DST hat deshalb seinerzeit den Vorschlag der vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Kommission für Verkehrssicherheit begrüßt, in Wohngebieten „Tempo 30“ einzuführen. Dieser Empfehlung wurde allerdings erst mit der versuchsweisen Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung durch die sog. Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung vom 19.2.1985 (BGBI. I, S. 285) gefolgt. Danach können die örtlichen Straßenverkehrsbehörden unter der Voraussetzung des § 45 StVO „innerhalb geschlossener Ortschaften für abgrenzbare Bereiche, die Straßen gleichartiger Merkmale aufweisen, eine für die gesamte öffentliche Verkehrsfläche dieses Bereichs wirkende Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen“.

Nach Auswertung der Erfahrungen, die in den Mitgliedstädten bei der Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen gewonnen wurden (vgl. hierzu die Veröffentlichung in „der städtetag“ 6/1987, S. 331), nach Beratung in den Fachgremien des DST und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführten Untersuchungen haben sich Präsidium und Hauptausschuss des DST mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung in der jetzigen oder in einer modifizierten Form über die Befristung zum 31.12.1989 hinaus fortgelten, d. h. in die Straßenverkehrsordnung übernommen werden soll, oder ob sie durch ein anderes Instrument ersetzt werden sollte.

Der Hauptausschuss des DST hat sich nach eingehender Beratung gegen eine bloße Verlängerung der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung ausgesprochen und hält stattdessen die generelle Verankerung des folgenden dreistufigen Systems der Innerortsgeschwindigkeit in der StVO für richtiger:

- Für das jeweils örtlich festzulegende Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsnetz) ist die Vorfahrtsberechtigung mit Zeichen 306 StVO anzuordnen; hieran knüpft sich zugleich eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.
- Abseits dieses vorfahrtsberechtigten Hauptverkehrsstraßennetzes beträgt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
- In den nur unter engen Voraussetzungen (überwiegende Aufenthaltsfunktion) einzurichtenden verkehrsberuhigten Bereichen gem. Zeichen 325 StVO gilt weiterhin Schrittgeschwindigkeit.

Der Hauptausschuss des DST hat deshalb am 8.6.1988 in Berlin beschlossen, als Weiterentwicklung der Zonen-Geschwindigkeits-Regelung folgenden Vorschlag an die zuständigen Stellen in Bund und Ländern heranzutragen:

1. Einführung einer generellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für die mit Zeichen 306 StVO ausgeschilderten Vorfahrtsstraßen.
2. Absenkung der generell zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften in § 3 Abs. 3 Ziff. 1 StVO von bisher 50 km/h auf 30 km/h.
3. Regelung der für diese Tempo-30-Gebiete erforderlichen ergänzenden verkehrsregelnden und ergänzenden baulichen Maßnahmen in einer Verwaltungsvorschrift.
4. Einleitung einer begleitenden umfassenden Verkehrssicherheitskampagne mit dem Ziel, die angestrebte Absenkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit in bewohnten Gebieten den Kraftfahrern zu vermitteln.
5. Eine deutliche Erhöhung, mindestens eine Verdoppelung, der bisher geltenden Verwarnungs- und Bußgelder bei Rechtsverstößen im ruhenden und im fließenden Verkehr. Zugleich muss die Überwachung verstärkt werden.

Bei diesem Beschluss hat sich der Hauptausschuss des DST im Einzelnen von folgenden Überlegungen leiten lassen:

1. Verkehrsberuhigung ist keine Modeerscheinung, sondern ein notwendiges Instrument zur Bewältigung der negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Individualverkehrs. Verkehrsberuhigung darf deshalb nicht nur als ein technisches Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Einzelbereichen gesehen werden, sondern als ein Instrument, das auch unter städtebaulichen und Umweltgesichtspunkten Bedeutung hat.
2. Die mit diesem Ansatz verfolgten Ziele,
   - Reduzierung der zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten in den Städten und Gemeinden,
   - bessere städtebauliche Integration der Straßenräume,
   - Verbesserung der Umweltsituation,

   lassen sich am ehesten mit einer gesamtstädtisch geplanten, d. h. flächenhaften Verkehrsberuhigung erreichen.
3. Dazu gehört in einem ersten planerischen Schritt die Ermittlung des aus der jeweiligen örtlichen Situation abzuleitenden Hauptverkehrsstraßennetzes. Dieses sog. Vorbehaltsnetz muss so zugeschnitten und ausgestaltet werden, dass es den fließenden Verkehr anzieht und aufnehmen kann. Es muss daher nicht nur für den überörtlichen und den innerstädtischen Durchgangsverkehr, den Wirtschaftsverkehr sowie den Linienverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geeignet und aufnahmefähig sein; es muss darüber hinaus auch so ausgestaltet werden, dass es den Kfz-Verkehr aufnehmen kann, sobald er den als „Erschließungsstraße“ empfundenen Bereich verlassen hat. Dieses Netz wird daher i. d. R. mehr

Straßenzüge umfassen, als gegenwärtig mit dem Zeichen 306 StVO (gelbe Raute) gekennzeichnet sind. Es ist auf gesamtstädtischer Ebene planerisch zu erarbeiten und festzulegen.

In diesem Netz gilt die bisherige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Regelgeschwindigkeit weiter mit der Möglichkeit einer im Einzelfall darüber oder darunter liegenden Geschwindigkeitsbegrenzung.

4. Für das übrige Stadtgebiet sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gelten.

   Hier sollten zugleich folgende ergänzende Verkehrsregelungen getroffen werden:

   - Vorfahrtregel Rechts vor Links ohne besonderes Verkehrszeichen, aber unterstützt durch eine Fahrbahnmarkierung etwa in der Form der bekannten Haltelinie.
   - Aufgabe des Gehwegparkens zur Verengung des Fahrraums auf der Straße (wo notwendig auch mit Hilfe technisch-baulicher Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Poller, hohe Bürgersteige); Aufhebung von Parkbeschränkungen am Fahrbahnrand, wo immer möglich.
   - Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Reduzierung gekennzeichneter Fußgängerüberwege auf besonders gefährliche Stellen, z. B. an Schulen und Kindergärten.
   - Verzicht auf Leitlinien in der Straßenmitte, stattdessen Fahrbahnverengungen oder Fahrbahnteiler in Straßen, die sonst zum Schnellfahren verführen würden.
   - Verhinderung von „Schleichwegen“ durch geeignete Verkehrsregelungen.

5. Da diese verkehrsregelnden Maßnahmen nicht in jedem Fall von allein plausibel sind, sondern in ihrer Akzeptanz auch von der Verkehrsbelastung bzw. -bedeutung (Leistungsfähigkeit) der Straße wie auch von der baulichen Beschaffenheit (Breite, Übersichtlichkeit) und Erscheinungsbild (Wohnstraße/Verkehrsstraße) abhängen, sind an den Eingangsbereichen und bei überdimensionierten Straßenbreiten ergänzende bauliche Maßnahmen (i. d. R. Verengungen) vorzusehen.

6. Der Linienverkehr des ÖPNV ist soweit wie möglich auf dem Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsnetz) zu führen. Dies gilt insbesondere für den Schienenverkehr. Der Busverkehr sollte von der Tempo-30-Begrenzung i. d. R. nur auf ganz kurzen Streckenabschnitten, zumeist am Linienende, betroffen werden. Er kann die Einhaltung von Tempo 30 dort ohne wesentlichen Nachteil für die Attraktivität hinnehmen. Die Haltestellen wären so anzuordnen, dass durch ihre Lage die Einhaltung der Rechts-vor-Links-Regel auch durch den Bus ohne Komfortverlust möglich ist.

   In Einzelfällen kann auch von der Rechts-vor-Links-Regelung abgewichen werden, wenn durch bauliche, verkehrslenkende und gestalterische Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Vorfahrtstraße die Verkehrsteilnehmer zu der notwendigen angepassten Fahrweise veranlasst werden können. Im Einzelnen wird hierzu auf die gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE) und dem Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW gemeinsam erarbeiteten „Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung“ verwiesen, die in den MittDST 788/86 veröffentlicht worden sind.

7. Im gleichen Zuge sollten die bisher eingerichteten „verkehrsberuhigten Bereiche“ nach Zeichen 325 StVO (blaues Rechteck mit Wohnstraßensymbol) mit dem Ziel der Einschränkung überprüft werden. In diesen Bereichen gilt vollständige Gleichberechtigung zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern, Schrittgeschwindigkeit für alle, Kinderspiel überall, Parken nur an gekennzeichneten Stellen. Dies ist nur durchzusetzen in kurzen, für den Durchfahrtverkehr nicht geeigneten und unter Aufhebung der Trennung zwischen Straße und Bürgersteig gestalteten Bereichen. Die z. T. sehr großzügige Verwendung dieses Zeichens hat zur Entwertung und damit zur Gefährdung der Verkehrsteilnehmer geführt, die sich darauf verlassen. Diese gesteigerte Form der Verkehrsberuhigung muss zur Erhaltung ihrer Wirksamkeit seltene Ausnahme bleiben.

8. Da Verkehrsberuhigung vor allem auf ein verändertes Fahrverhalten der Kfz-Fahrer zielt, kommt einer umfassenden Aufklärungsarbeit große Bedeutung zu. Die Städte und Gemeinden sollten die hierzu bereits gegebenen Hinweise ernst nehmen. Da es sich jedoch bei der StVO um eine Angelegenheit des Bundesrechts handelt, ist hier in erster Linie der Bundesminister für Verkehr aufgefordert, in einer großangelegten Kampagne auf Inhalt und Sinn der die Geschwindigkeiten begrenzenden Regelungen in der StVO hinzuweisen und auf deren Durchsetzung hinzuwirken.

9. Die verkehrsregelnden Maßnahmen im fließenden und ruhenden Verkehr bedürfen nicht nur einer konsequenten Überwachung durch die Straßenverkehrs- und Polizeibehörden. Auf Dauer sind sie nur durchzusetzen, wenn über die Förderung freiwilliger Akzeptanz hinaus Regelverstöße, d. h. Rechtsverletzungen, drastisch geahndet werden.

   Hierzu ist nicht nur ein Umdenken bei den Ordnungs- und Polizeibehörden, sondern auch eine deutliche Erhöhung des Sanktionsrahmens im ruhenden und fließenden Verkehr notwendig. Nur bei deutlich erhöhten Verwarnungs- und Bußgeldern sind die Städte in der Lage, ein konsequentes Parkraummanagement insbesondere in den Innenstädten zu betreiben und so den Zugang zu den Innenstädten zu gewährleisten. Nur bei deutlich erhöhten Verwarnungs- und Bußgeldern kann die Mehrheit der Stadtbewohner und der Verkehrsteilnehmer vor der Minderheit derjenigen Autofahrer geschützt werden, die sich rücksichtslos über Geschwindigkeitsbegrenzungen hinwegsetzen.

   Der zzt. geltende Verwarnungsgeldkatalog muss – insbesondere wenn man die Rechtsprechung zu den sog. Toleranzwerten bei Geschwindigkeitsüberschreitungen berücksichtigt, die innerorts einen Toleranzwert von 13,5 km/h zugrunde legt – als völlig wirkungslos angesehen werden; bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 10-15 km/h ist derzeit beispielsweise ein Verwarnungsgeld in Höhe von 20 DM vorgesehen.

Die Beträge der Verwarnungs- und Bußgelder sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr sind daher mindestens zu verdoppeln.

Diese Überlegungen und den Beschluss des Hauptausschusses vom 8.6.1988 hat die HGSt inzwischen an die zuständigen Stellen in Bund und Ländern herangetragen und darüber hinaus auch den einschlägigen Forschungsinstitutionen und Verbänden bekannt gemacht.

6/63-46/2 MittDST 8.7.88