

Tempo 30 - wesentliche Änderungen

Weggefallen sind folgende Verpflichtungen:

- Der „Zonencharakter“ - Es ist nun überall außerhalb von Vorfahrtsstraßen mit Tempo-30-Zonen zu rechnen.
- Die Höchstausdehnung - Vorher war die maximale Ausdehnung einer Zone durch die Regel begrenzt, daß nach höchstens 1000 m die nächste Tempo-50-Straße erreichbar sein sollte.
- Die Pflicht zur baulichen Umgestaltung - Daran scheiterten in der Vergangenheit viele Tempo-30-Zonen. Entweder fehlte das Geld für Umbauten in den Kassen der Kommunen oder es wurde zwar ohne Umbauten eine Zone angeordnet, die dann aber nach verwaltungsrechtlichen Widersprüchen bzw. Klagen von Bürgern wieder aufgehoben werden mußte.
- Die Begründung „Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, städtebauliche Entwicklung, Verkehrssicherheit“ ist nicht mehr nötig. Grundsätzlich kann Tempo 30 unbegründet angeordnet werden.

Weiterhin bestehende oder neue Ausschlußgründe:

Keine Tempo-30-Zonen

- auf Bundes-, Landes- (in Bayern: „Staats-“) oder Kreisstraßen - nur auf Gemeindestraßen
- in Gewerbe- oder Industriegebieten (Ausnahmen, wenn hohe Fußgänger- oder Fahrradverkehrsichte)
- auf Vorfahrtstraßen (stets Rechts-vor-Links) - die Vorfahrtstraße aufzuheben und dann Tempo 30 einzuführen ist aber möglich.
- mit Lichtzeichenanlagen („Ampeln“) - vorhandene genießen Bestandsschutz, in Ausnahmefällen sind Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen oder Einmündungen noch möglich, wenn sie vorrangig dem Schutz der Fußgänger bei Querung dienen.
- mit Fahrstreifenbegrenzungen („durchgezogene Linie“) oder Leitlinien („gestrichelte Linie“) - vorhandene sind vor Anordnung zu entfernen
- mit benutzungspflichtigen Radwegen - die Benutzungspflicht ist aufzuheben, am besten der Radweg selbst aufzulassen. Gleiches gilt für Radfahrstreifen oder „Schutzstreifen“, weil die entsprechenden Markierungen nicht erlaubt sind (s.o.). Separate Radverkehrsanlagen sind in verkehrsberuhigten Bereichen ohnehin nach allgemeiner Erkenntnis unnötig.
- wenn der Durchgangsverkehr ist nicht „von geringer Bedeutung“ ist.
- Öffentlicher Verkehr ist zunächst mal *kein* Ausschlußgrund - Es ist möglich, für ihn von der Rechts-vor-Links-Regelung abzuweichen und Zeichen 306 (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung) mehrfach hintereinander aufzustellen, um ihn so zu bevorrangen. Er darf aber nicht durch Verengungen erschwert werden.

Wichtige Punkte für die Arbeit vor Ort:

- Die Kompetenz für die Anordnung von Tempo-30-Zonen liegt nun bei der Gemeinde. Die Straßenverkehrsbehörde hat auf Antrag der Gemeinde nur noch zu prüfen, ob die Voraussetzungen erfüllt sind und dann die Anordnung vorzunehmen. Eine Begründung z.B. auf „Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen“ oder „wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit“ ist nicht nötig.
- Die Gemeinde sollte für jeden Ort einen Verkehrsplan aufstellen, in dem ein Vorfahrtstraßennetz festgelegt wird. Dabei ist der Wirtschaftsverkehr und der öffentliche Verkehr zu berücksichtigen. Außerhalb dieses Vorfahrtstraßennetz ist dann Tempo 30 möglich und sollte auch überall angeordnet werden. Hier ist ein guter Ansatzpunkt, wo sich örtliche Initiativen einbringen können. Es muß nicht jede Straße Vorfahrtstraße bleiben. Das Netz kann auch „sparsam“ gewoben werden.
- Die Verengung der Fahrbahnbreite wird empfohlen. Dazu sind Parkplätze (auch Schräg- und Senkrechtparken) und Sperrflächen die einfachsten Mittel. Bauliche Maßnahmen (Pflasterungen, Verengungen, Schwellen, ...) sind möglich aber nicht mehr nötig. Sie dürfen nicht zu Lärmbelästigung oder gegebenenfalls zur Erschwernis des öffentlichen Verkehrs führen.
- Niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen und verkehrsberuhigte Zonen („Spielstraßen“) bleiben weiterhin unter unveränderten Voraussetzungen, insbesondere in innerstädtischen Bereichen mit vielen Fußgängern (Geschäftsbereiche) und Wohnvierteln möglich.
- Die Möglichkeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit auch auf Vorfahrtstraßen oder unter anderen den obigen Ausschlußkriterien anzuordnen bleibt bestehen.

Kritik an den Änderungen:

- Es wurde weniger umgesetzt als einst im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen/ Bündnis 90 vereinbart wurde. Damals orientierte man sich am Deutschen Städtetag, der Regelgeschwindigkeit 30 innerorts mit Ausnahmen für bestimmte Straßen gefordert hatte, also eine Umkehrung des jetzigen Zustands. Leider hat der Städtetag seine Forderung Anfang 1999 nach 10 Jahren zurückgezogen.
- Der generelle Ausschluß von Kreisstraßen und Vorfahrtstraßen ist nicht sachgerecht. Häufig haben Kreisstraßen innerorts keine überörtliche Verbindungsfunktion mehr, müssen aber nun mühsam aus Tempo-30-Zonen ausgenommen werden. Mancherorts führt das zum Rückschritt, wenn Straßen nun aus bestehenden Zonen herausgenommen werden müssen (Beispiel: Mainz - 8 Vorfahrtstraßen).
- Der Wille zu mehr Verkehrssicherheit, den sich die Koalitionspartner gegenseitig versichert haben, ist nicht erkennbar. Ansonsten hätte man die Hauptverkehrsstraßen, auf denen in Orten 80% bis 90% aller Unfälle verursacht werden, nicht ausgenommen. Man hätte auch den Katalog für die Beschilderung mit Zeichen 274 (Geschwindigkeitsbeschränkung - keine Zonenbeschränkung) um zusätzliche Gründe (z.B. intensive Umfeldnutzung, hoher Querungsbedarf, Schutz der Anwohner vor Lärm) erweitern können. Das hätte die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erleichtert. So aber ist es bei der bisherigen Regelung geblieben, die vor Ort sehr restriktiv gehandhabt wird.