

Antrag
der
Unabhängigen Bürgerliste Icking eV
zur Gemeinderatssitzung am 24.6.2013

Die Verwaltung wird beauftragt im Bereich der Tempo 40 Zone in Icking eine Tempo 30 Zone einzurichten.



Begründung

Die Verkehrssicherheit rund um die Schulen, auf den Schulwegen und im Wohngebiet in Icking muss erhöht werden.

Täglich kommt es im Bereich der Schulwege zu gefährlichen Situationen. Grund hierfür ist häufig, dass Autos schneller fahren, als es für die Situation (schmale Straßen, Schulweg, teilweise keine Bürgersteige) angemessen wäre. Oft sind Gefahrensituationen dazu durch nicht verkehrsgerechtes Verhalten der Kinder und Jugendlichen auf dem Schulweg bedingt. Da dies typisch ist für ein Schulumfeld, ist es inzwischen deutschlandweit üblich rund um die Schulen Tempo 30 Zonen zu errichten. Ob es tatsächlich zu schwerwiegenden Unfallereignissen in der Vergangenheit gekommen ist, ist nicht entscheidungserheblich. Ausreichend ist das tägliche Vorhandensein der gefährlichen Situationen.

Immer wieder wird auch beklagt, dass die Kinder den Schulweg zu selten zu Fuß oder in der weiterführenden Schule mit dem Fahrrad zurücklegen. Auch der Weg zum Kindergarten wird oft mit dem Auto zurückgelegt. Dies liegt in nicht unerheblichem Maße daran, dass die Eltern den Weg nicht als verkehrssicher ansehen und dies vor allem dort, wo in Icking keine Gehwege vorhanden sind.

Wir sollten deshalb sicher gehen, dass den Kindern und auch Erwachsenen bessere Bedingungen für das Gehen und Radeln gegeben werden. Die Gesamtheit des ganzen Schulwegs gehört dazu, nicht nur die letzten Meter. Und auch der Weg zu der Turnhalle, der Musikschule, der Bücherei etc..

Die Voraussetzungen für die Tempo 30 Zone sind gegeben

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 1c StVO. Nach § 45 Abs. 1c ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen an. Die Regelungen werden ergänzt durch die Bestimmung in § 39 Abs. 1a StVO, wonach innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen ist, und durch die Regelung in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, nach der Tempo 30-Zonen von dem Erfordernis ausgenommen werden, dass sie aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse zwingend geboten sein müssen. Die Einrichtung von Tempo 30 soll keinen über die in § 45 Abs. 1 c StVO genannten Voraussetzungen hinausgehenden besonderen Beschränkungen mehr unterliegen.

Durch die vorgenannten Bestimmungen hat der Verordnungsgeber die Voraussetzungen im Interesse der Verkehrssicherheit und eines stärkeren Schutzes der Wohnbevölkerung vor Emissionen des Straßenverkehrs wesentlich erleichtert.

Wie sich aus dem Wort „insbesondere“ in § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO ergibt, ist die Zonen-Anordnung nicht auf die ausdrücklich genannten Wohngebiete und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf beschränkt. Ausgeschlossen sind vielmehr nur Baugebiete ohne oder mit nur untergeordneter Wohnnutzung.

Die beantragte Zone liegt vollständig im Wohngebiet. Der Durchgangsverkehr spielt in dem Bereich keine Rolle. Die Zone soll vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der

Fußgänger und Fahrradfahrer dienen. Dies ist auch gerade deshalb jetzt wichtig, da in den letzten Jahren durch die dichtere Bebauung im Wohngebiet zum einen der Autoverkehr aber auch die Anzahl der Kinder auf der Straße deutlich zugenommen haben. In dem Bereich der Zone liegen 2 Schulen (Grundschule und Gymnasium) mit insgesamt ca. 1100 Schülern. Die gesamte Zone ist also Schulweg. Darüber hinaus sind in dem Bereich zwei Kindergärten und in Zukunft eine Kinderkrippe.

Damit liegen die Voraussetzungen für die Einführung vor.

Es liegen keine Ausschlussgründe vor

Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb einer Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten. Diese Kriterien sind in der beantragten Zone allesamt erfüllt.

Die Tempo 30 Zone ist besser als Tempo 40 Zone

Derzeit gilt in dem beantragten Bereich die Tempo 40 Zone.

Tempo 40-Zonen haben keine Rechtsgrundlage. Sie sind laut aktuell gültiger StVO nicht vorgesehen. Dies führt dazu, dass nach Auskunft der Verwaltung durch die Polizei keine Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen werden. Damit verliert sie erheblich an Wirksamkeit.

Tempo 30 bedeutet ein deutliches Plus an Verkehrssicherheit gegenüber Tempo 40. (Sammer, Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts, 2007).

Bei niedrigerer Geschwindigkeit verkürzt sich der Anhalteweg erheblich. Bedarf es bei einer Gefahrenbremsung bei Tempo 40 20 m, sind dies bei Tempo 30 nur 13,5 m.

Niedrigere Geschwindigkeiten von Kfz wie z.B. mit Tempo-30 sind gegenüber Tempo-40 für **Fußgänger** leichter einzuschätzen. Sie verringern die für ein sicheres Queren erforderlichen Abstände vor sich nähernden Fahrzeugen und erhöhen die Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern. Das Queren der Fahrbahn für den Fußgänger wird deutlich leichter. (Sammer, S.5) Untersuchungen belegen, dass das Verkehrsverhalten zwischen Autolenkern und **Radfahrern** bei niedrigeren zulässigen Geschwindigkeiten kooperativer ist. Die Bereitschaft von Kfz-Lenkern auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen (z.B. durch seitlich stärkeres Ausweichen oder langsames Passieren des Radfahrers) nimmt mit abnehmender Fahrgeschwindigkeit zu. Tempo-30 erhöht die Bereitschaft Rücksicht auf Radfahrer zu nehmen. (Sammer, S.5)

Tempo 30 behindert den Verkehrsfluss der Autofahrer nicht

Zwar führen niedrigere Kfz- Geschwindigkeiten einerseits zu einer erhöhten Anhaltebereitschaft und verringern damit tendenziell die Leichtigkeit des Fortkommens des Kfz-Verkehrs; andererseits wird im Kreuzungsbereich für andere Kfz-Lenker das Setzen von Fahrmanövern bei niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten deutlich leichter. Aus der Sicht des Autolenkers ist daher die „Leichtigkeit“ der Fortbewegung bei Tempo-30 und Tempo-40 etwa gleich zu bewerten. (Sammer, S. 6)

Verkehrsanalyse - Verkehrsplanung

Die Erstellung einer Verkehrsanalyse ist nicht erforderlich, denn der Verordnungsgeber ist davon ausgegangen, dass Tempo 30-Zonen auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig ist, was eine vorherige Verkehrsanalyse von vornherein nicht erforderlich macht.

Es sollte jedoch in einem Verkehrsplan das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festgelegt werden.

Kompetenz der Gemeinde

Es handelt sich bei der Zone ausschließlich um Gemeindestraßen bzw. Gemeindeverbindungsstraßen. Die Gemeinde wird als örtliche Straßenverkehrsbehörde tätig.

Erforderliche bauliche Maßnahmen

Die Pflicht zur baulichen Umgestaltung ist weggefallen.

Die aufwendige Umgestaltung der Zonen ist nicht mehr erforderlich, d.h. es müssen keine Schwellen und "Blumenkübel" auf den Straßen eingerichtet werden. Abseits der Vorfahrtsstraßen muss der Autofahrer nun immer mit Tempo 30 Zonen rechnen.

Erforderlich ist allein das Anbringen der die Zone ankündigenden und beendenden Verkehrszeichen.

Für die Zukunft könnte bei Straßenbaumaßnahmen an den Zoneneingängen ein Pflasterstreifen eingebaut werden, als akustisches Signal.

Kosten

Die Kosten für die aufzustellenden Schilder betragen ca. 1200 Euro.

Verena Reithmann

Unabhängige Bürgerliste Icking eV

Rechtliche Grundlagen:

StVO

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

.....

(1c) 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.

(1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

.....

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit

des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

§ 39 Verkehrszeichen

(1) 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.

(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

.....

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Auszug zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

XI. Tempo 30-Zonen

37 1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

38 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

39 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sicher gestellt werden:

40 a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.

41 b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.

42 c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.

43 4. Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu Zeichen 274.1 und 274.2.

44 5. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.

45 6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgängerlichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.

Gegenüberstellung Tempo 30 – 40 Zone:

Sammer, Gerd / Meschik, Michael: Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien, 2007, http://www.3050.moedling.or.at/Studie_3050_Sammer.pdf