

Prien, den 28. August 2014

Antrag der Fraktion der Bürger für Prien

Die Bürger für Prien beantragen, der Gemeinderat möge Folgendes beschließen:

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung der Gemeinde Prien (nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der BW Verkehr) mit der Vorbereitung der Umsetzung des Kapitels 3.1. „Tempo 30 Zonen“ des Abschlussberichtes der BW Verkehr, d.h. insbesondere

- Die Festlegung eines innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes (siehe „Kommentar“ auf Seite 3)
- Die Festlegung möglicher Wohngebiete für eine Tempo 30 Zone (sowohl in Prien, als auch in den westlichen Ortsteilen) (siehe auch Seite 3 „§ 45 Abs. 1 c StVO“, sowie Zitate Seite 4)
- Eine Beschreibung und Kostenschätzung der notwendigen Maßnahmen.
- Eine Klarstellung, wer die Kosten zu tragen hat, insbesondere in Berücksichtigung des Schreibens von Herrn Peter Geck, KVR-III – Straßenverkehr – München (siehe letzte Seite Anhang), nachdem Münchens Bürger nicht direkt zur Finanzierung beigetragen haben und es außerdem nur am Anfang und Ende eine Beschilderung nach der StVO braucht.

Hochachtungsvoll



Christoph Bach
Fraktionssprecher
Bürger für Prien





Hauptsache Tempo 50, egal wie sinnvoll?

Begründung

Mit dem Versuch Gefahrenzonen durch eine einfache Temporeduzierung auf Tempo 30 zu entschärfen ist die Gemeinde zuletzt in der Ernsdorferstrasse gescheitert. Gleichzeitig wird der Ruf der Bürger nach Tempo 30 in Wohngebieten immer lauter.

Es dient auch der Sicherheit im Straßenverkehr, wenn sich nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer darauf verlassen können, dass Autofahrer rücksichtsvoll fahren und vor allem nicht - statt zu bremsen – sich doch noch schnell am Radfahrer vorbei drängeln.

Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen, ist das vom Gesetzgeber ausdrücklich dafür vorgesehene Mittel, um Wohngebiete sicherer und ruhiger zu machen (siehe auch Seite 4, 3. Absatz). München hat nach eigenen Angaben bereits 80% der Wohngebiete auf diese Art verkehrsberuhigt. Auch in Ulm und vielen anderen Städten und Gemeinden wird verstärkt auf die Ausweisung von Tempo 30 Zonen gesetzt, um die Sicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität in diesen Wohngebieten zu erhöhen.



Anhang

§ 45 Abs. 1 c StVO

(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.

Kommentar:

„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) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“

Zitate aus Urteil Az.7K407/08.WI, VG Wiesbaden, 31. März 2009

...

Die in Bezug auf die C-Straße vorgenommene Anordnung einer Tempo 30-Zone entspricht den rechtlichen Vorgaben. Gemäß § 45 Abs. 1 c Satz 1 StVO ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalbgeschlossener Ortschaften, **insbesondere** in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Diese Vorschrift ist im Zusammenhang mit den gleichzeitig ergangenen Regelungen nach § 39 Abs. 1 a und § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO (BGBl. I 2000 S. 1690) zu sehen. In § 39 Abs. 1 a StVO ist geregelt, dass innerhalb geschlossener Ortschaften *abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo30-Zonen zu rechnen ist*. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nimmt u. a. auch die Anordnung einer Tempo 30-Zone ausdrücklich davon aus, dass grundsätzlich Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen



Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Durch das in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO enthaltene Tatbestandsmerkmal „**insbesondere**“ wird überdies deutlich gemacht, dass auch die in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO enthaltene Einschränkung („Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“) nicht für die Anordnung von Tempo 30-Zonen gilt (in diesem Sinne auch Kramer DAR2001, 100, Fußnote 24; OVG Lüneburg NJW 2007, 1609). Diese im Zusammenhang stehenden Vorschriften zeigen, **dass die Einrichtung von Tempo 30-Zonen, sofern sie im Einvernehmen mit der Gemeinde vorgenommen wird, keine über die in § 45 Abs. 1 c StVO genannten Voraussetzungen hinausgehenden besonderen Beschränkungen mehr unterliegen soll.**

Diese sich aus der Systematik der Straßenverkehrsordnung ergebende Auslegung wird gestützt durch die Entstehungsgeschichte der genannten Vorschriften. So heißt es in der Begründung zur 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11.12.2000, die Möglichkeit, abseits der Hauptverkehrsstraßen Tempo 30-Zonen einzurichten, werde wesentlich erleichtert. **Gemessen an der Länge des innerörtlichen Straßennetzes könne künftig der Anteil, der mit Tempo 30-Zonen-Anordnung verkehrsberuhigt ist überwiegen** (BR-Drs. 599/00 S. 12). Des Weiteren heißt es in der Begründung, die Anordnung der Tempo 30-Zonen könne nicht nur zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern z. B. auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen (BR-Drs. 599/00 S. 22).

Auch aus dem Wortlaut des § 45 Abs. 1 c Satz 1 StVO folgt, dass für die Anordnung der Tempo 30-Zone das **Vorhandensein von hohem Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie hohem Querungsbedarf nicht zwingend erforderlich** ist („insbesondere“). Ob die C-Straße baurechtlich gesehen in einem Wohngebiet im Sinne der §§ 3ff Bau NVO liegt, ist im Rahmen des § 45 Abs. 1 c StVO daher ohne Belang, solange die Anordnung der Tempo 30-Zone jedenfalls auch zum Schutz der Wohnbevölkerung, der Fußgänger und Fahrradfahrgereignet ist (vgl. in diesem Zusammenhang auch Ziffer XI. 2 der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO). Dass in der C-Straße auch zahlreiche Wohnhäuser vorhanden sind, die naturgemäß einen Fußgänger- und Fahrradverkehr bedingen, wird auch von den Klägern nicht bestritten. **Fußgänger und Fahrradfahrer sind in Tempo 30-Zonen aufgrund der reduzierten Geschwindigkeiten naturgemäß stärker geschützt als in anderen Gebieten, in denen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden dürfen.** Die durch die Einrichtung der Tempo 30-Zone einhergehende Verkehrsberuhigung dient auch dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, so dass die Anordnung der Tempo 30-Zone den Vorgaben des § 45 Abs. 1 c StVO genügt..

...

Der Rechtmäßigkeit der Anordnung der Tempo 30-Zone steht auch nicht entgegen, dass die Beklagte nicht zuvor eine Verkehrsanalyse vorgenommen hat. Das Gericht lässt offen, ob vor dem Ergehen



verkehrsregelnder Anordnung eine solche Verkehrsanalyse überhaupt zu erfolgen hat. Jedenfalls ist dies bei der Anordnung einer Tempo 30-Zone nicht zwingend geboten, denn – wie bereits oben ausgeführt – ist der Ordnungsgeber davon ausgegangen, dass Tempo 30-Zonen auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig ist, was eine vorherige Verkehrsanalyse von vornherein nicht erforderlich macht.

Zitat Stadt Ulm

Der Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm, dessen Oberziele die Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen und die flächendeckende Beruhigung der Wohngebiete sind, ist zugleich Grundlage für Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Zur Philosophie der Straßenhierarchie gehören neben einem modernen Verkehrsleitsystem **flächendeckend Tempo-30 –Zonen in Wohngebieten** und eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung des „Umweltverbunds“ (Förderung des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs und des ÖPNV). Ein Zwischenbericht zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans soll im Herbst dieses Jahres gegeben werden.



Anhang: e-mail Anfrage an KVR München – Abt. Strassenverkehr

Am 03.08.2014 21:35, schrieb Christoph Bach:

Sehr geehrter Herr Geck,

ich bin Gemeinderat der Gemeinde Prien am Chiemsee und Fraktionssprecher der Bürger für Prien.

Eines unserer Anliegen ist die verstärkte Ausweisung von Tempo 30 Zonen in den Wohngebieten.

Theoretisch sind unsere Gemeinderatskollegen dem auch nicht unbedingt abgeneigt, so wurde erfolglos versucht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eine Quartiersstrasse zu beruhigen. Das Landratsamt sah keine Gefaehrdung vorliegen und so mussten die Schilder wieder abgeschraubt werden.

Das groesste Hindernis fuer eine vernuenftige und gesetzliche Loesung in Form einer Tempo 30 Zone ist bei uns das von der Verwaltung vorgebrachte Argument, dass 80% der Kosten durch die Anwohner (bzw. Eigentueemer) zu zahlen seien.

Ich kann mir das nicht vorstellen, denn wenn es stimmt, dass München 80% seiner Wohngebietsstrassen zu Zone 30 umgewandelt hat, dann haette man sicher einen Aufschrei gehört, wenn dies die Anwohner zu zahlen gehabt haetten.

Waere es Ihnen moeglich, uns diesbeuegliche Informationen zukommen zu lassen.

Was sind typische Kosten, wenn man als Gemeinde eine Zone 30 einrichtet und wer traegt diese?

Herzlichen Dank für Ihre Unterstuetzung im voraus!

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Bach

1ter Vorsitzender & Fraktionssprecher

Bürger für Prien – Parteilose Umweltliste

Tel.: +49 (0)176 2282 1904



Sehr geehrter Herr Bach,

zurückkommend auf Ihre E-Mail darf ich Ihnen für München Folgendes mitteilen:

Den Bürger hat die Ausweisung von Tempo-30-Zonen nichts gekostet. Es ist Aufgabe und Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde Tempo-30-Zonen einzurichten. Der Beginn und das Ende einer Zone wird entsprechend der StVO beschildert. Die Kosten der Beschilderung trägt in München der Straßenbaulastträger, bei uns das Baureferat, Verkehrszeichenbetrieb. Die Kriterien für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen richten sich nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung.

Bauliche Maßnahmen in Tempo-30-Zonen sind nicht erforderlich.

--

Mit freundlichen Grüßen
Peter Geck

Landeshauptstadt München
Kreisverwaltungsreferat (KVR)
Hauptabteilung III - Straßenverkehr (KVR-III)
Abteilung 1 Verkehrsmanagement (KVR-III/1)
Unterabteilung 3 Verkehrsanordnungen (KVR-III/13)
Implerstr. 9, 81371 München
Tel: +49 (0)89 233-39700
Fax: +49 (0)89 233-39998
E-Mail: peter.geck@muenchen.de
Internet: <http://www.muenchen.de>

