

Jessica Schneider

Anlage zu Top 13.4

Von: Hans-Guenter Siemen
Gesendet: Montag, 22. Februar 2016 15:37
An: Jessica Schneider
Betreff: WG: ED-Info: Verkehrswesen; StVO-Novelle; Tempo-30-Zonen
Anlagen: StVO-Entwurf Stand 05.02.2016.pdf

b.R. 

Mit freundlichen Grüßen
i. A. Hans Guenter Siemen

Gemeinde Wiefelstede
Fachbereich Bauen und Planen
Kirchstraße 10
26215 Wiefelstede
Tel.: +49 4402 965160
Fax: +49 4402 965299
E-Mail: bauenundplanen@wiefelstede.de
Internet: www.wiefelstede.de

Von: Doris Bruns
Gesendet: Montag, 22. Februar 2016 15:04
An: Alexandra Hechler; Bernd Quathamer; Bernd Rohloff; Christian Rhein; Hans-Guenter Siemen; Heide Oostinga; Marcus Aukskel; Meike Strangmann; Sigrid Lemp; Simone Meinecke; Uwe Siemen
Betreff: WG: ED-Info: Verkehrswesen; StVO-Novelle; Tempo-30-Zonen

Mit freundlichen Grüßen
i. A. Doris Bruns

Gemeinde Wiefelstede
Fachdienst Innere Verwaltung
Kirchstraße 1
26215 Wiefelstede
Tel.: +49 4402 965105
Fax: +49 4402 965199
E-Mail: buergermeister@wiefelstede.de
Internet: www.wiefelstede.de

Von: Stautmeister, Ute [<mailto:stautmeister@nsgb.de>]
Gesendet: Montag, 22. Februar 2016 14:49
Cc: Stautmeister, Ute
Betreff: ED-Info: Verkehrswesen; StVO-Novelle; Tempo-30-Zonen



Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28, 30159 Hannover
Telefon 0511/302 85-0 * Fax 0511/302 85-30
Internet www.nsgb.de

ED-Info:

Verkehrswesen; StVO-Novelle; Tempo-30-Zonen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der **Anlage** übersenden wir den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der StVO.

Es geht dabei um die Umsetzung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom letzten Herbst, bei dem die Länder die vereinfachte Anordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30) innerorts gefordert hatten. Darüber hinaus sollen zukünftig Aufsichtspersonen von Kindern, die auf dem Gehweg Rad fahren dürfen, ebenfalls berechtigt werden, auf dem Gehweg zu fahren. Schließlich sollen E-Bikes, die bis zu 25 km/h fahren können, zukünftig auf Radwegen zugelassen werden.

Anregungen/Änderungswünsche übersenden Sie bitte

bis zum 04.03.2016

per E-Mail an abel@nsgb.de

Mit freundlichen Grüßen

Meinhard Abel

Telefon: 0511-30285-41

E-Mail: abel@nsgb.de

Anlage

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

Stand: 05.02.2016

ENTWURF

Vorblatt

Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A. Problem und Ziel

Das in Deutschland bereits erreichte hohe Sicherheitsniveau soll in Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung noch weiter verbessert werden.

Einen Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, zu denen insbesondere Kinder und ältere Personen zählen, kann die erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auch an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) darstellen. Dazu soll die hohe Anordnungshürde (z. B. Nachweis eines besonderen Gefahrenschwerpunktes) abgesenkt werden.

Die Möglichkeit der Schaffung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf diesen Straßen insbesondere vor Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten aber auch Senioren- und Pflegeheimen ist vor dem Hintergrund, dass der genannte Personenkreis besonders schützenswert ist, im Einzelfall durchaus geboten, ohne dass es dieses konkreten Nachweises bedarf.

Mit der Verordnung soll weiterhin zur Steigerung der Verkehrssicherheit die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse vereinfacht werden. Außerdem wird nunmehr die Möglichkeit geschaffen, dass junge radfahrende Kinder auf Gehwegen von einer geeigneten Aufsichtsperson auch auf dem Gehweg begleitet werden dürfen. Schließlich werden infolge ihrer Vergleichbarkeit E-Bikes mit Mofas in verhaltensrechtlicher Sicht gleichgestellt.

B. Lösung

Erlass der Rechtsverordnung.

C. Alternativen

Keine.

...

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die aufgrund der erleichterten Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig werdenden Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen hat für Straßen in der Baulast des Bundes der Bund zu tragen. Eine exakte Quantifizierung des Umfangs der Kosten ist nicht möglich. Derzeit ist nicht bekannt, wie viele Verkehrszeichen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden auf Straßen in der Baulast des Bundes nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Innerorts werden Bundesfernstraßen eher selten betroffen sein. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 € und die Personalkosten für den Einbau auf ca. jeweils 150 €. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Die anfallenden Kosten sind aus den für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu bestreiten.

E. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für den Bund

Keiner.

Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Den Ländern entstehen die mit der Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen verbundenen Kosten für die Straßen in ihrer Baulast. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich, insbesondere, weil derzeit nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen durch die Länder und Kommunen nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 € und die Personalkosten für den Einbau auf ca. jeweils 150 €. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Die Kosten sind im Hinblick auf die dadurch gewonnene Verkehrssicherheit als gering einzustufen.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

Entwurf
einer XX. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom...

Es verordnen

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und des § 6 Absatz 1 Nummer 5a, jeweils in Verbindung mit Absatz 2a, des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert und § 6 Absatz 2a geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam
- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 1. Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), in Verbindung mit § 3 Absatz 5 Satz 1 und 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I, S. 1573) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 6 werden nach dem Wort „Mofa“ die Wörter „und E-Bikes“ eingefügt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Die Kinder dürfen dort durch eine geeignete Aufsichtsperson begleitet werden. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

2. § 11 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Stockt der Verkehr auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden“.

3. In § 39 Absatz 7 wird nach dem Sinnbild „Mofas“ das folgende Sinnbild „E-Bikes“ eingefügt:



E-Bikes.“

4. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 9 wird wie folgt gefasst:

„(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Gefahrzeichen dürfen nur dort angeordnet 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. Insbesondere Beschränkungen und

...

Verbote des fließenden Verkehrs dürfen 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. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
4. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
5. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder Satz 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt ferner nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f. Satz 4 Nummer 5 gilt für die Anordnung von Halt- oder Parkverboten nach Absatz 1 Satz 1 im unmittelbaren Bereich der dort genannten Einrichtungen entsprechend.“

b) Nach Absatz 9 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Absatz 9 gilt nicht, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz getroffen werden dürfen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den . . .

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung sieht zur Steigerung der Verkehrssicherheit verschiedene Maßnahmen vor, deren Umsetzung auch die Unterstützung der Bundesländer findet. Dabei soll die Verkehrssicherheit u. a. durch Verankerung einer erleichterten streckenbezogenen Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäusern, also sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern, verbessert werden.

II. Inhalt der Regelung

Herzstück ist die Änderung der im geltenden Recht verankerten hohen Hürde (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunktes) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) vor den genannten sensiblen Bereichen. Aufgrund der Funktion der Hauptverkehrsstraßen dienen diese in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was regelmäßig keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt. Den Ländern wird damit ein Instrumentarium an die Hand gegeben, um verantwortungsvoll vor Ort zu prüfen, in welchen

...

Fällen eine Tempo 30-Regelung in Betracht kommt, um einerseits die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schützen, andererseits den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Verhaltensrecht unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Die aufgrund der erleichterten Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig werdenden Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen hat für Straßen in der Baulast des Bundes der Bund zu tragen. Eine exakte Quantifizierung des Umfangs der Kosten ist nicht möglich. Derzeit ist nicht bekannt, wie viele Verkehrszeichen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden auf Straßen in der Baulast des Bundes nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Innerorts werden Bundesfernstraßen eher selten betroffen sein. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 € und die Personalkosten für den Einbau auf ca. jeweils 150 €. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Die anfallenden Kosten sind aus den für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu bestreiten.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

V. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund

Keiner.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Den Ländern entstehen die mit der Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen verbundenen Kosten für die Straßen in ihrer Baulast. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich, insbesondere deshalb, da derzeit nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen durch die Länder und Kommunen nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 € und die Personalkosten für den Einbau auf ca. jeweils 150 €. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können.

Die Kosten sind im Hinblick auf die dadurch gewonnene Verkehrssicherheit als gering einzustufen.

VI. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

VII. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiertter Rollen.

VIII. Einhaltung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil

Zu Art. 1.1. a):

E-Bikes im Sinne dieser Änderung sind einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt.

Die Aufnahme dieser Fahrzeugart dient der Trennung des schnellen Kfz-Verkehrs von E-Bikes wegen zu hoher Differenzgeschwindigkeiten und unterstützt damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas bereits ohne die Anordnung eines Zusatzzeichens Radwege benutzen, insoweit werden die in der Endgeschwindigkeit vergleichbaren E-Bikes in diese Regelung mit aufgenommen. Außerorts dürfen diese Fahrzeuge zukünftig generell auf Radwegen fahren.

Zu Art. 1.1 b):

Die Neufassung des § 2 Absatz 5 soll künftig einer geeigneten Aufsichtsperson die sachgerechte Begleitung junger radfahrender Kinder mit dem Fahrrad auf dem Gehweg ermöglichen. Geeignet ist die Aufsichtsperson dann, wenn sie das 16. Lebensjahr vollendet hat, über die körperliche und geistige Reife zur Teilnahme am Straßenverkehr verfügt sowie eine Garantenstellung (Familie, Freunde oder aus Aufsichtspflicht) gegenüber dem zu begleitenden Kind innehat. Dies soll die Sicherheit der Kinder auf dem Fahrrad erhöhen und die Ausübung der Aufsichtspflicht erleichtern. Eine gleichzeitige Rücksichtnahme auf die Fußgänger ist dabei selbstverständlich.

Zu Art. 1. 2:

Seit Jahrzehnten ist in Deutschland beim Stocken des Verkehrs auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung das Bilden der so genannten Rettungsgasse Pflicht. Dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Problemen, da die derzeitige Regelung von den Verkehrsteilnehmern oft nicht zufriedenstellend umgesetzt wird. Die Regelung wird deshalb vereinfacht. Damit wird den Verkehrsteilnehmern eine einprägsame und leicht verständliche Verhaltensregel zur Verfügung gestellt, die ein reibungsloseres Bilden der Rettungsgasse ermöglichen soll. Zukünftig sollen Rettungskräfte behinderungsfrei und damit schneller zum Einsatzort gelangen. „Stockender Verkehr“ im Sinne der Vorschrift

liegt immer vor bei stehenden Fahrzeugkolonnen oder wenn diese mit sehr geringer Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) „dahinschleichen“.

Zu Art. 1. 3:

E-Bikes im Sinne dieser Änderung sind einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt.

Für eine bundeseinheitliche Beschilderung zur Freigabe geeigneter Radwege für E-Bikes im o. g. Sinn wird den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder im Verkehrszeichenkatalog (VzKat) ein neues Zusatzzeichen mit Piktogramm („E-Bikes frei“) zur Verfügung gestellt werden. Die neuen Zusatzzeichen sollen im innerörtlichen Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden dürfen. Die zuständigen Behörden können die neuen Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ zur Freigabe geeigneter Radwege unter den gleichen Voraussetzungen wie das Zusatzzeichen „Mofas frei“ anordnen: Trennung des Verkehrs wegen zu hoher Differenzgeschwindigkeiten zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Für dieses Zusatzzeichen ist zunächst die Aufnahme eines Simbildes erforderlich.

Zu Art. 1.4.a):

Der bisherige Absatz 9 wurde im Interesse einer besseren Lesbarkeit neu strukturiert.

Neuregelt wurde in § 45 Absatz 1 Nummer 5 die Möglichkeit, dass die derzeitige im geltenden Recht vorgesehene hohe Hürde (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunktes) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Bereich vor den abschließend aufgezählten sensiblen Bereichen abgesenkt wird. Dies stellt deshalb ein Novum dar, da Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) in erster Linie dem weiträumigen Verkehr dienen, was keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt.

Kinder sind bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung - die Radfahrprüfung findet in der Regel erst zum Ende der Grundschulausbildung statt - altersbedingt noch nicht in der Lage, allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und hier insbesondere Geschwindigkeiten herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Dies belegen zahlreiche wissenschaftliche Studien.

Dass Kinder insbesondere an Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen vermehrt anzutreffen sind, steht auch außer Frage. Liegen Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen abseits der Hauptverkehrsstraßen, können sie heute bereits in den Genuss der erleichterten Anordnung von Tempo 30-Zonen kommen. Dies gilt aber nicht, wenn sie an Hauptverkehrsstraßen gelegen sind. Dann bedürfen die Straßenverkehrsbehörden nach geltendem Recht einer besonderen örtlichen Gefahrenlage, um die Geschwindigkeit streckenbezogen absenken zu können. Angesichts der Vielzahl von anzutreffenden Kindern und ihrer nicht vorhersehbaren Verhaltensweisen bis zu einem gewissen Alter ist die besondere Örtlichkeit (Kindergarten, Kindertagesstätte und Grundschule) und Gefahrenlage dort auch ohne Nachweis eines Unfallschwerpunktes etc. generell begründet.

Als „sensible“ Bereiche erfasst sind von der Neuregelung zudem insbesondere allgemeinbildende Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten.

Als Grundlage für die Festlegung allgemeinbildender Schulen kann der Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 10.05.2001 („Weiterentwicklung des Schulwesens in Deutschland seit Abschluss des Abkommens zwischen den Ländern der Bundesrepublik Deutschland zur Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Schulwesens vom 28.10.1964 i.d.F. vom 14.10.1971) zugrunde gelegt werden.

Erfasst werden weiterhin

- Kindertagesstätten, die in manchen Bundesländern auch Kinderkrippe oder Großtagespflege genannt werden (für Kinder bis drei Jahre),
- Kindergärten (für drei- bis sechsjährige Kinder) sowie
- Hort oder Schulhort, den die Grundschul Kinder vor Schulbeginn und nach Schulende besuchen können.

Je nach Bundesland werden zum Teil auch nur Ganztageseinrichtungen (für jegliches Alter) oder Einrichtungen, die Betreuung für alle drei Altersgruppen (Kinderkrippe, Kindergarten, Hort) umfassen, Kindertagesstätte genannt.

Neben den o. g. Gründen ist ferner darauf hinzuweisen, dass Eltern ihre Kinder vor den genannten Einrichtungen absetzen oder abholen, so dass verstärkter Verkehr zu verzeichnen ist. Ältere Kinder und Jugendliche die mit dem Rad fahren, bewegen sich oft im „Pulk“, sind dabei abgelenkt und einer gewissen Gruppendynamik ausgesetzt.

Vom Geltungsbereich erfasst werden weiterhin Alten- und Pflegeheime. Das Altenheim ist eine stationäre Einrichtung, in der Menschen wohnen, betreut und versorgt werden, die aufgrund vorwiegend altersbedingter Beeinträchtigungen nicht in einer eigenen Wohnung leben können oder wollen. Die Terminologie ist allerdings uneinheitlich. Begriffe wie Altersheim, Feierabendhaus, Seniorenheim oder Seniorenresidenz werden synonym gebraucht, andererseits wird unter dem Begriff Altenheim teilweise auch ein Pflegeheim verstanden. Ein Pflegeheim ist eine Einrichtung, in der pflegebedürftige Menschen ganztägig (vollstationär) oder nur tagsüber oder nur nachts (teilstationär) untergebracht und unter der Verantwortung professioneller Pflegekräfte gepflegt und versorgt werden. Auch bei älteren Personen, also etwa vor Seniorenheimen, dürfte ein den Kindern und Jugendlichen vergleichbares allgemeines Schutzbedürfnis (besondere Gefahrenlage) infolge zunehmender körperlicher Alterserscheinungen (z. B. Seh- und Hörschwäche, eingeschränkte bzw. langsamere Mobilität, kognitive Beeinträchtigungen etc.) vorliegen.

Auf Wunsch der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2015 sollen auch Bereiche vor Krankenhäusern in den Genuss der erleichterten Anordnungsmöglichkeit kommen. Klinische Einrichtungen sind oftmals im städtischen Verkehrsnetz zentral eingebunden. Dadurch soll eine gute Erreichbarkeit für Patienten und Besucher gewährleistet werden, die die Einrichtungen entweder mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs oder im Individualverkehr ansteuern. Insofern finden sich im Nahbereich von klinischen Einrichtungen regelmäßig Bushaltestellen, Taxistellplätze sowie Stellflächen für Pkw, Kräder und Fahrräder, in vielen Fällen auch am Fahrbahnrand von Hauptstraßenzügen. Dies bedeutet einen über einen längeren Tageszeitraum nahezu permanent bestehenden hohen Ziel- und Quellverkehr von ankommenden und abfahrenden Fahrzeugen mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (Parksuchdruck, Fahrbahnquerungen, ständiges Ein- und Aussteigen sowie ständiger Wechsel des fließenden und des ruhenden Verkehrs).

Im Umfeld von Krankenhäusern siedeln sich regelmäßig kleinere Geschäftsbetriebe für Bedarfe von Patienten und Besuchern an, so dass mit einem erhöhten Fußgängerverkehr mit möglichem Fahrbahnquerungsbedarf zu rechnen ist.

Der Patienten- und Besuchsverkehr im Umfeld von Krankenhäusern führt zu einer Kumulation des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Patienten und Besucher durch den Krankenhausbesuch körperlich und seelisch beeinträchtigt sein können, mit der Folge mangelnder Aufmerksamkeit für den Verkehr. Hinzu kommen erforderli-

che Notfalltransporte mit Sonderrechten, die es ebenso in einen sicheren Gesamtablauf zu integrieren gilt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Kumulation der vorstehend dargestellten Problemstellungen vorzugsweise an Krankenhäusern auftritt, insbesondere dann, wenn diese in zentraler innerstädtischer Lage angesiedelt sind. Viele, im Sinne der Verkehrssicherheit negative Faktoren treffen hier aufeinander und sind in Kombination geeignet, negative Wirkungen auf die Verkehrssicherheit auszustrahlen. Die Reduktion der Geschwindigkeit bietet die Möglichkeit, diese an sich nicht vermeidbaren Faktoren in der Kumulation und in ihren negativen Wirkungen abzuschwächen.

Mit der vorgesehenen Änderung wird die im geltenden Recht vorgesehene hohe Hürde für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf den genannten Straßen abgesenkt. Aufgrund der Funktion der Straßen dienen solche Straßen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was regelmäßig keine generelle geringere Geschwindigkeit als Tempo 50 zulässt. Die Möglichkeit der Schaffung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf diesen Straßen vor den genannten sensiblen Bereichen ist aber vor dem Hintergrund, dass der genannte Personenkreis besonders schützenswert ist, im Einzelfall durchaus geboten, ohne dass es dieses konkreten Nachweises bedarf.

Sofern also durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte von dieser Möglichkeit dann auch Gebrauch gemacht werden können. Dabei sollte im Wege des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die Größe einer Einrichtung Berücksichtigung finden.

Die streckenbezogene Anordnung ist dabei so zu wählen, dass die Beschränkung für alle Verkehrsteilnehmer einsichtig bleibt und bevorrechtigte Wege/Überquerungen im Umfeld sinnvoll einbezogen werden. Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist dabei in der Regel vor dem unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.

Die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung sollte sich in erster Linie auf die tatsächlich benutzten Eingänge erstrecken. Andere relevante Bereiche, wie etwa Nebeneingänge zu z. B. Turnhallen, sind in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen.

Die Anordnungen sind soweit möglich auf die Öffnungszeiten zu beschränken. Dies erhöht die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung. Dies gilt insbesondere für den Schülerverkehr.

Beim Straßenverkehrsrecht handelt es sich um privilegienfeindliches besonderes Polizei- und Ordnungsrecht, das die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten soll, indem im Wesentlichen der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung Rechnung getragen wird. Alle Ermächtigungsgrundlagen zur Änderung der StVO außerhalb des StVG aus Gründen der Gefahrenabwehr können im Absatz 9 verbleiben; hingegen Privilegierungen müssen an einer anderen Stelle verankert werden. Denn für solche Anordnungen kann insgesamt der besondere Verhältnismäßigkeitsgrundsatz „so wenige Verkehrszeichen wie möglich, so viele wie wegen der besonderen Gefahrenlage nötig“ nicht zur Anwendung kommen. Dafür muss es einen neuen Absatz 10 geben.

Zu Art. 1.4 b):

Hier handelt es sich um Verkehrszeichen, die zur Bevorrechtigung der Elektromobilität angeordnet werden, für die systematisch ein eigenständiger Absatz zu schaffen ist.

Zu Art. 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.