



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2020/3371

Der Oberbürgermeister

III/36-Ia

Dezernat/Fachbereich/AZ

09.01.20

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	30.01.2020	Kenntnisnahme	öffentlich

Betreff:

Geschwindigkeitsregelung Saarstraße

Kenntnisnahme:

Das Gutachten des Fachbereichs Recht und Ordnung vom 18.12.2019 (Az.: 300-36-G-151/19-ju, siehe Anlage) zur Anordnung einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße wird zur Kenntnis genommen.

gezeichnet:

In Vertretung

Lünenbach

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Laufs, FB 36, Tel. 406 - 3300

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Geschwindigkeitsregelung Saarstraße

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Finanzmittel stehen im Haushalt 2020 für die Umsetzung zur Verfügung.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Kosten ca. 1.000 €.

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

keine

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Keine weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz nicht betroffen	keine Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]

Begründung:

In der 38. Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III am 26.09.19 hat diese die Verwaltung beauftragt, ein Gutachten mit einer rechtssicheren Begründung für eine Tempo 30-Zone auf der Saarstraße unter Einbeziehung der Argumente aus dem Bürgerantrag zu verfassen und dieses der Bezirksregierung Köln vorzulegen, damit eine Tempo 30-Zone in der Saarstraße eingerichtet werden kann (siehe Vorlage Nr. 2019/3173)

Dieses Gutachten liegt zwischenzeitlich vor und ist der Vorlage als Anlage beigelegt. Hierin wird auf die jeweiligen, im Bürgerantrag dargestellten, Fundstellen eingegangen. Im Ergebnis führt der Fachbereich Recht und Ordnung in seinem Gutachten aus, dass es sich bei „äußerst wohlwollender Betrachtung allenfalls rechtfertigen“ ließe, „die Tempo 30-Zone für den Bereich zwischen Mülheimer Straße und Mozartstraße zu ergänzen“.

Nach erfolgter Kenntnisnahme des Gutachtens wird die Verwaltung entsprechend dem weiteren Beschluss der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 26.09.2019 dieses Gutachten der Bezirksregierung Köln vorlegen und um Zustimmung bitten, entgegen der bisherigen Entscheidungslage der Einrichtung einer erweiterten Tempo 30-Zone für den Bereich zwischen Mülheimer Straße und Mozartstraße zuzustimmen sowie nach erfolgter Zustimmung diese auch anordnen.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Um die weiteren Schritte zügig vornehmen zu können, wird eine Kenntnisnahme noch in diesem Turnus befürwortet.

Anlage/n:

2019-12-18_Saarstraße_Gutachten

FB 36 – Herrn Laufs**Anordnung einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße****I. Rechtsgrundlagen für die Anordnung einer Tempo 30-Zone**

Die Anforderungen an die Anordnung einer Tempo 30-Zone ergeben sich zunächst gesetzlich aus § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Welche Absätze und Sätze dieser Norm allerdings im Einzelnen anzuwenden sind, war teilweise umstritten. In einem in dieser Hinsicht wegweisenden Urteil stellte das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) jedoch im Herbst 2019 fest, dass neben § 45 Abs. 1c StVO auch § 45 Abs. 9 S. 1 StVO anzuwenden ist (BVerwG, Beschluss vom 15.9.2017 – 3 B 50/16). Diesem Beschluss kommt einiges Gewicht zu, wie im Folgenden dargestellt werden wird.

Vorab ist festzuhalten, dass der Rechtsprechung des BVerwG als höchster verwaltungsgerichtlicher Instanz in Deutschland bindender Charakter zukommt. Zwar gilt im Hinblick auf die Rechtsprechung nur bedingt „neu schlägt alt“, jedenfalls gilt aber „höheres Gericht schlägt niedrigeres Gericht“, so dass eine Behörde gut beraten ist, sich in ihren Entscheidungen auch dann an der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu orientieren, wenn Gerichte niedriger Instanzen (etwa einfache Verwaltungsgerichte) über dieselbe Sache anders entschieden haben.

§ 45 Abs. 9 S. 1 StVO bestimmt, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei bedeutet „zwingend erforderlich“, dass die Tempo 30-Zone dann angeordnet werden soll, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung nicht ausreichen, um den mit der verkehrsrechtlichen Anordnung verfolgten Zweck zu erreichen.

Eine Tempo 30-Zone soll also nur dort angeordnet werden, wo z.B. der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder die Erhaltung der Sicherheit und Ordnung in diesem Bereich (vgl. § 45 Abs. 1 b Nr. 4 und 5 StVO) nur und gerade durch die Zonenanordnung erreicht werden kann, durch eine Beibehaltung des derzeitigen Tempolimits also gefährdet wird.

Dies vorangeschickt, ergeben sich folgende zwingende Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Zone:

1. Straße innerhalb einer geschlossenen Ortschaft, insbesondere Wohngebiete und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf (§ 45 Abs. 1c S. 1 StVO)
2. keine Straße des überörtlichen Verkehrs, d.h. keine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße (§ 45 Abs. 1c S. 2, 1. Alt. StVO)
3. keine Vorfahrtstraße (§ 45 Abs. 1c S. 2, 2. Alt. StVO)
4. keine Lichtzeiganlagen (Ampeln) auf der Straße (§ 45 Abs. 1c S. 3 StVO)
5. keine Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtige Radwege auf der Straße (§ 45 Abs. 1c S. 3 StVO)
6. Anordnung von Tempo 30 aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs bzw. zum Schutz der Bevölkerung (Zwingende Erforderlichkeit der Anordnung, § 45 Abs. 9 S. 1 StVO).

Schließlich ist außerdem zu berücksichtigen, dass die Anordnung einer Tempo 30-Zone – wie jede verkehrsregelnde Anordnung – eine Ermessensentscheidung der zuständigen Behörde ist. Dies gilt unabhängig vom Wortlaut des § 45 Abs. 1c StVO, welcher auf den ersten Blick eine gebundene Entscheidung impliziert („ordnen ... an“), vgl. etwa Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 45 StVO, Rn. 37. Die Behörde kann in ihren Ermessenserwägungen insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) berücksichtigen, welche zwar keinen Rechtsnormcharakter hat, die Bestimmungen der StVO aber interpretiert und vertiefend erläutert.

Maßgeblich sind hierbei deren Randnummern 37 – 45 zu § 45 StVO (s. IV. Anhang), aus denen sich die folgenden, in die Ermessenserwägungen einzubeziehenden Voraussetzungen ergeben:

1. Anordnung von Tempo 30-Zonen auf Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung
2. Sicherstellung eines leistungsfähigen, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechenden Vorfahrtstraßennetzes
3. Geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs in der geplanten Tempo 30-Zone
4. Verfolgung des Ziels des Schutzes der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer durch die Einrichtung der Tempo 30-Zone
5. Einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Tempo 30-Zone. Erforderlichenfalls Einengung der dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen am Fahrbahnrand. 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.

II. Anwendung der Rechtsgrundlagen auf die Saarstraße

Im Lichte der unter I. genannten Voraussetzungen ergibt sich hinsichtlich einer etwaigen Anordnung einer Tempo 30-Zone Folgendes:

Die Saarstraße befindet sich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft. Ob dort (überall) hoher Querungsbedarf besteht oder nicht, kann dahinstehen, da auch andere Fälle von der Norm erfasst sind („insbesondere Wohngebiete ...“).

Die Saarstraße ist auch keine Straße des überörtlichen Verkehrs und enthält keine Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtigen Radwege. Damit sind die o.g. Voraussetzungen 1, 2 und 5 unproblematisch erfüllt.

Die Saarstraße ist derzeit eine Vorfahrtstraße (Zeichen 306), auf der sich auf Höhe der Kirche St. Albertus Magnus eine Ampelanlage befindet. Insoweit sind die o.g. Voraussetzungen 3 und 4 nicht erfüllt. Dies sind aber keine unüberwindbaren Hindernisse; Ampelanlage und Verkehrszeichen ließen sich mit überschaubarem Aufwand entfernen bzw. deaktivieren.

Dreh- und Angelpunkt bleibt damit die Entscheidung, ob die Anordnung einer Tempo 30-Zone *zwingend erforderlich* ist. Dies hat die zuständige Behörde dabei im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens zu beurteilen. Da aber gesetzlich eine *zwingende* Erforderlichkeit vorausgesetzt wird, können in das Ermessen nur gewichtige Umstände eingestellt werden.

Derlei Umstände sind in der Saarstraße so wenig erkennbar, dass trotz bestehenden Ermessensspielraums keine Entscheidung zugunsten einer Tempo 30-Zone getroffen werden kann. Es ist zum einen nicht erkennbar, dass die Bevölkerung dort vor Lärm und Abgasen geschützt werden müsste. Eine außergewöhnliche Lärm- oder Schadstoffbelastung wurde aus der gesamten Waldsiedlung bislang nicht an die Stadtverwaltung herangetragen. Es existieren auch keine Gutachten oder andere Erkenntnisse, aus denen sich ergeben würde, dass in diesem Bereich eine besondere Schadstoffbelastung vorläge. Zweifelhaft bleibt außerdem, ob eine Reduzierung von Emissionen durch eine Herabsetzung des Tempolimits von 50km/h auf 30 km/h überhaupt signifikant erreicht werden würde. Diese Beurteilung ist aber keine rechtliche und kann daher hier nicht im Einzelnen vorgenommen werden.

Es ist auch nicht erkennbar, dass Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs in der Saarstraße verbessert werden müssten. Anhaltspunkte dafür könnten sich etwa aus einer gehäuften Unfallstatistik, verstauten Straßen oder anderen ungeordneten Verkehrsverhältnissen ergeben. Derlei Erkenntnisse liegen der Stadtverwaltung bislang aber nicht vor. Vielmehr gewährleistete nach den hier vorliegenden Informationen die Saarstraße bislang einen reibungslosen Verkehrsablauf sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für den Anlieger- und Anwohnerverkehr. Die Saarstraße zeichnet sich ganz weitgehend durch eine gerade Führung, übersichtliche Verhältnisse, gut ausgebaute Bürgersteige (die oftmals durch Anpflanzungen noch zusätzlich von der Fahrbahn abgetrennt sind) und angemessenen Raum für sämtliche Verkehrsteilnehmer aus. Dass trotzdem – wie durch Gesetz und Rechtsprechung vorausgesetzt – die übrigen Regelungen der StVO allein nicht ausreichen würden, um die Sicherheit und Ordnung sowie den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten, ist nicht im Ansatz begründet.

Im Rahmen der Ermessensausübung muss außerdem berücksichtigt werden, dass gem. Rn. 39 der VwV-StVO ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der gesamten Tempo 30-Zone sichergestellt werden soll. Dies ist unter den derzeitigen Gegebenheiten vor Ort nicht gesichert. Die Saarstraße ist durchgehend

mindestens 7 Meter breit, während die angrenzenden Tempo 30-Straßen maximal 6 Meter breit sind. Außerdem wird die Fahrbahn der Saarstraße über viele Teile von parkenden Kfz vollständig freigehalten, indem Parkflächen neben (und nicht auf) der Fahrbahn angebracht sind. Anders ist dies in den angrenzenden Straßen, in denen Kfz ausschließlich auf der Fahrbahn parken und den nutzbaren Teil der Fläche damit erheblich einschränken. Ein „weitgehend einheitliches Erscheinungsbild“ kann daher nur mit Umbaumaßnahmen erreicht werden.

Die Verwaltung hat bereits im Gewerbebereich zwischen Mozartstraße und Humperdinckstraße sowie im Bereich der Kirche zwischen Humperdinckstraße und Lortzingstraße eine temporäre Tempo 30-Zone eingerichtet, um – auch vorbeugend – dem möglicherweise erhöhten Querungsbedarf in diesen Bereichen Rechnung zu tragen. Dies geschah allerdings nicht aus einer Notwendigkeit heraus, sondern ist als Entgegenkommen der Stadtverwaltung zu verstehen. Die Entscheidung, temporäre Tempo 30-Zonen anzuordnen, waren allein deswegen noch im Rahmen der Grenzen des Ermessensspielraumes, weil – einen erhöhten Querungsbedarf unterstellt - sich hier noch so gerade die zwingende Erforderlichkeit bejahen ließe.

Soweit schon dies als wohlwollende Entscheidung zu werten ist, ließe sich bei ebenfalls äußerst wohlwollender Betrachtung allenfalls rechtfertigen, die Tempo 30-Zone für den Bereich zwischen Mülheimer Straße und Mozartstraße zu ergänzen. Eine „zwingende Erforderlichkeit“ ließe sich dadurch bilden, dass die Saarstraße in diesem Bereich faktisch enger ist, da zum einen die Wohnbebauung optisch näher an die Straße heranrückt, ein Anwohner mithin schneller auf den Bereich der Fahrbahn gelangen kann und gleichzeitig mehr Kfz auf der Straße parken (können) als im Bereich zwischen Lortzingstraße und Bensberger Straße, d.h. hier ein ausgeprägteres Kurvenfahren erforderlich ist als im übrigen Straßenteil. Die Verkehrslage ist dadurch im Vergleich zum hinteren Teil der Saarstraße geringfügig unübersichtlicher und weniger flüssig, so dass sich hier für Zwecke der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Anordnung von Tempo 30 (noch) rechtfertigen ließe. Im Übrigen würde damit dem Umstand Rechnung getragen, dass in diesem ersten Teil der Saarstraße unabhängig von einer Anordnung zu den meisten Tagzeiten sowieso nur mit einer Geschwindigkeit von 30km/h flüssiger Straßenverkehr möglich ist.

Nicht mehr haltbar begründet werden könnte allerdings eine Anordnung von Tempo 30 auch im Bereich zwischen Lortzingstraße und Bensberger Straße. Kfz parken dort vermehrt nicht mehr auf der Fahrbahn selbst, so wie dies im Bereich zwischen Mülheimer Straße und Mozartstraße durchgehend der Fall ist, sondern vielfach auch, wie vorgesehen, auf eigenen Parkstreifen neben der Fahrbahn, so dass deren nutzbarer Teil nicht eingeschränkt und dadurch ein flüssiges Fahren auch mit Tempo 50 ermöglicht wird. Hinzukommt, dass sich die auf der Straße befindlichen Parkstreifen in einem so großen Abstand zueinander befinden, dass kein ausgeprägtes „Slalomfahren“ erforderlich ist, um diesen Bereich mit einem Kfz flüssig passieren zu können.

Aus diesen Gründen lässt sich die „zwingende Erforderlichkeit“ einer Anordnung von Tempo 30 in diesem Bereich aus keinem Gesichtspunkt rechtfertigen.

Abschließend sei festgehalten, dass sich die bislang getroffenen Feststellungen im Rahmen der für das Jahr 2022 geplanten Neustrukturierung der Saarstraße aller Wahrscheinlichkeit nach überholen werden. Bei einem Umbau der Saarstraße könnten schon allein städtebauliche Entwicklungen (vgl. § 45 Abs. 1b Nr. 5, 3. Alt. StVO) die Anordnung einer Tempo 30-Zone in der gesamten Saarstraße erforderlich machen. Diese Neubewertung steht nach erfolgtem Umbau aus.

III. Beleuchtung der Argumente aus dem Bürgerantrag

Zur Vertiefung der obigen Ausführungen und zum besseren Verständnis der Verwaltungsarbeit wird im Folgenden auf die wesentlichen Argumente eingegangen, die im Rahmen des Bürgerantrages hervorgebracht wurden. Dabei wird zunächst aus dem Bürgerantrag zitiert und dieses Zitat sodann kommentiert. Bezweckt wird mit den Kommentaren keine Bloßstellung, sondern eine Aufklärung und ein Werben für das Betrachten des Ganzen. Entschieden zurückgewiesen werden muss aber die Unterstellung, die Stadtverwaltung habe zu Unrecht über viele Jahre hinweg die Anordnung einer Tempo 30-Zone verweigert. Diese Unterstellung beruht auf einem falschen Rechtsverständnis und Fehlinterpretationen von Rechtsprechung. Hierzu im Einzelnen:

1. BVerwG, Beschl. v. 01.09.2017, 3 B 50/16 (VGH Mannheim):

Zitierung aus dem Bürgerantrag:

Für die Einordnung als Straße des überörtlichen Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1c S. 2 Alt. 1 StVO ist die Klassifizierung als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße maßgeblich. Auf das tatsächliche Verhältnis von Durchgangs- und Anliegerverkehr kommt es insoweit nicht an.

Zwar kämen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung sei. Damit sei aber nicht das Verhältnis des Durchgangsverkehrs zum Anliegerverkehr, sondern die der Straße nach ihrer Klassifizierung zukommende objektive Verkehrsbedeutung gemeint.

Kommentar:

Die vorstehenden Ausführungen des BVerwG sind hier nicht zielführend. Teil des o.g. verwaltungsgerichtlichen Rechtsstreits war die Klärung der Frage, wie die Formulierung „Straßen des überörtlichen Verkehrs“ in § 45 Abs. 1c S. 2 StVO zu verstehen sei. Das BVerwG stellte fest, dass damit die objektive Verkehrsbedeutung der Straße gemeint ist, d.h. ihre Klassifizierung als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße.

Dass die Saarstraße eine Gemeindestraße ist, ist unstreitig. Es wird auch nicht in Abrede gestellt, dass der Durchgangsverkehr auf einer Gemeindestraße per definitionem nicht von überörtlicher Bedeutung sein kann. Überörtliche Bedeutung hat nur Verkehrs auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen.

Viel entscheidender ist, dass o.g. Beschluss verbindlich festlegte, dass bei der Anordnung einer Tempo 30-Zone auch § 45 Abs. 9 S. 1 StVO anzuwenden ist. Danach ist zu untersuchen, ob die Anordnung einer Tempo 30-Zone „zwingend erforderlich“ ist. Das ist nur dann der Fall, wenn die durch die Anordnung bezweckten Wirkungen (z.B. Beruhigung des Verkehrs, Schutz der Fußgänger und Radfahrer) nicht sowieso schon durch die sonstigen Verhaltensregeln der StVO erreicht würden.

Zitierung aus demselben Urteil, Rn. 7:

[Tempo 30-Zonen] dürfen [...] nur angeordnet werden, wenn dies i.S.d. § 45 Abs. 9 S. 1 StVO aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Das ist [...] dann der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen gesicherten und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen. [Die Anordnung von Tempo 30-Zonen scheidet] dort aus, wo die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen aufgrund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung ohnehin erreicht werden.

Hierzu wird im Weiteren auf die Ausführungen unter II. Verwiesen.

2. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 18.07.2006 - 12 LC 270/04

Zitierung aus dem Bürgerantrag:

Die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 1c StVO (i.d.F. d. 33. ÄndVStrVR v. 11.12.2000, BGBl. I f. 1690) gegenüber der vorherigen Rechtslage unter erleichterten Voraussetzungen zulässig; ein sog. Zonenbewusstsein innerhalb der Zone ist nicht mehr zu fordern.

Kommentar:

Es ist zutreffend, dass seit beinahe 20 Jahren das Gesetz kein sog. Zonenbewusstsein innerhalb einer Zone mehr fordert. Dies ist hier aber nicht Streitgegenstand; ein Zonenbewusstsein wird als gesetzliche Voraussetzung nicht behauptet. Zu berücksichtigen ist aber, dass im Rahmen des der Behörde zustehenden und auszuübenden Ermessensspielraumes auch die VwV-StVO heranzuziehen ist, welche in Rn. 39 zu § 45 StVO festlegt, dass ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden soll. In das Ermessen dürfen damit u.a. auch diese Aspekte einfließen. Vor diesem Hintergrund sei erwähnt, dass die Saarstraße durchgehend mindestens einen Meter breiter sind als die angrenzenden Straßen mit Tempo 30 und zudem mit weit weniger Stellflächen für Kfz versehen.

3. VG Wiesbaden, U. v. 31.03.2009, 7 K 407/08.WI

Zitierung aus dem Bürgerantrag:

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone unterliegt nur den in § 45 Abs. 1 c StVO genannten Beschränkungen...

Abs.20: 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 Tempo 30-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.

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.

Kommentar:

Das Urteil des VG Wiesbaden wurde durch die jüngere Rechtsprechung des BVerwG mittlerweile überholt. Das BVerwG hat klargestellt, dass für die Anordnung einer Tempo 30-Zone nicht nur § 45 Abs. 1c StVO, sondern auch § 45 Abs. 9 S. 1 StVO maßgeblich ist. Das o.g. Zitat taugt daher nicht (mehr) als Argument.

4. VG Oldenburg, Urteil vom 19.05.2004 - 7 A 1055/03

Zitierung aus dem Bürgerantrag

Die Kammer ist indes zu der Auffassung gelangt, dass es der gesonderten Feststellung eines „Zonenbewusstseins“ nach der Einführung des § 45 Abs. 1c StVO nicht mehr bedarf. Der Ordnungsgeber ist davon ausgegangen (BR-Drs. 599/00, S. 13), dass die Kraftfahrzeugführer durch die detaillierten Regelungen des § 45 Abs. 1 c StVO Tempo-30-Zonen deutlich von Straßen, welche außerhalb

dieser Bereiche liegen, unterscheiden können. Die in der Vorschrift aufgeführten Abgrenzungskriterien sollen dem Interesse des Verkehrsablaufs und der Rechtsklarheit für den kraftfahrenden Verkehrsteilnehmer dienen (a.a.O., S. 27). Hinzu kommt, dass durch den ebenfalls mit der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingeführten § 39 Abs. 1 a StVO bestimmt worden ist, dass innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen gerechnet werden muss.

Kommentar:

Soweit hier abermals das nicht mehr notwendige Zonenbewusstsein angeführt wird, wird auf den obigen Kommentar zum Niedersächsisches OVG, Urteil vom 18.07.2006 - 12 LC 270/04 verwiesen.

Darüber hinaus ist vielmehr relevant, dass auch das VG Oldenburg davon ausgeht, dass die Anordnung einer Tempo 30-Zone einem verkehrsrechtlich anzuerkennenden Zweck dienen muss und dass hierfür insbesondere Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs i.S.d. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO in Betracht kommen (Rn. 20). In der dem o.g. Urteil zugrundeliegenden Fall befand sich die Wohnbebauung nahe an der Fahrbahn, so dass die Straße zum einen unübersichtlich war und die Bürgersteige zum anderen so schmal waren, dass an vielen Stellen ein Fußgängerbegegnungsverkehr nicht ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich war. Bei diesen Gegebenheiten lassen sich zwingende Gründe zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer leicht erkennen. Sie ist aber nicht auf die Saarstraße übertragbar, welche weder unübersichtlich ist noch besonders schmale Gehwege hat. Fußgänger können sich über die gesamte Straße vielmehr problemlos begegnen, teils ist der Gehweg sogar noch durch Anpflanzungen von der Fahrbahn getrennt und wird hierdurch faktisch erweitert.

5. VGH Mannheim, Urteil vom 22.06.2016 - 5 S 515/14

Zitierung aus dem Bürgerantrag

Ein „Zonenbewusstsein“ (vgl. hierzu noch BVerwG, Urt. v. 14.12.1994, a.a.O. zu § 45 Abs. 1b StVO i.d.F. v. 09.11.1989, BGBl I S. 1976) ist darüber hinaus nicht mehr erforderlich; denn das geschlossene und einheitliche Erscheinungsbild der betreffenden Straße wird nunmehr durch die generellen und flächenhaft wirkenden Festlegungen in § 45 Abs. 1c Sätze 2- 4 StVO sichergestellt (vgl. BAST, a.a.O., S. 18 f.; BR-Drucks. 599/00, S. 13; Nieders. OVG, Urt. v. 18.07.2006, a.a.O.; VG

Oldenburg, Urt. v. 19.05.2004, a.a.O.; König, a.a.O., § 45 Rn. 37; a. Bouska, a.a.O., S. 29). Letztlich kommt dies auch in § 39 Abs. 1a StVO zum Ausdruck (vgl. König, a.a.O., § 45 Rn. 37)

Kommentar:

Hier wird abermals auf den Kommentar zum Niedersächsischen OVG, Urteil vom 18.07.2006 - 12 LC 270/04 verwiesen.

6. Schreiben des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW vom 12.07.2019

Die o.g. E-Mail stellt in keiner Weise eine Bestätigung für die Schlussfolgerungen aus dem Bürgerantrag dar. Vielmehr wird in dieser E-Mail lediglich pauschal (und damit auch nicht falsch) herausgestellt, dass ein „Zonenbewusstsein“ nicht mehr erforderlich ist und dass sich die aktuellen Anordnungsvoraussetzungen aus § 45 Abs. 1c StVO sowie aus der VwV-StVO zu § 45 Rn. 37 – 45 ergeben. Dies ist auch völlig unbestritten. Der Vollständigkeit halber hätte noch die (zwingende) Anwendung des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO erwähnt werden müssen. Ein logischer Schluss auf die zwingende Anordnung einer Tempo 30-Zone ergibt sich aus dieser E-Mail allerdings nicht. Zur Vertiefung wird auf die Ausführungen unter I. und II. verwiesen.

Gez. Jung

(Da dieses Schreiben elektronisch erstellt und versendet wird, trägt es keine eigenhändige Unterschrift.)

IV. Anhang: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (Rn. 37 – 45)

XI. Tempo 30-Zonen

1. *Rn. 37* 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.
2. *Rn. 38* 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.
3. *Rn. 39* Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:
 - a) *Rn. 40* 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.
 - b) *Rn. 41* 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.
 - c) *Rn. 42* 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.
4. *Rn. 43* Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu den Zeichen 274.1 und 274.2.

5. *Rn. 44* 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.

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