

VORLAGE AN DEN GEMEINDERAT



Anlage Nr. **GR-ö-2020-IV-11**

Vorlagenverfasser **Fröhlin**

Datum **09.03.2020**

TAGESORDNUNGSPUNKT

Antrag der Fraktion ALM/GRÜNE vom 4.2.2020: "Geschwindigkeitsreduzierung Ortsdurchfahrt Vögisheim; Beratung und Beschlussfassung des Gemeinderates über eine Antragstellung bei der zuständigen Unteren Verkehrsbehörde

Gremium	Sitzungsdatum	Öffentlichkeit	Aktion
Hauptausschuss			
Bauausschuss			
Gemeinderat	27.05.2020	öffentlich	Beschlussfassung

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):

Ja

- Britzingen
- Feldberg
- Hügelheim
- Niederweiler

nein

Gespräche geführt. Es wurde mitgeteilt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach Einschätzung der Verwaltung auf dieser klassifizierten Straße - Kreisstraße 4984 - rechtlich nicht möglich sei, da eine Gefahrenlage oder ein Lärmaktionsplan, die dies begründen, nicht vorliegen. Der Vorgang wurde dann zur Bildung einer Meinung an den Bürgerverein Vögisheim verwiesen. In Vögisheim gibt es keinen Ortschaftsrat. Der Ortsbeauftragte und der Bürgerverein werden seitens der Stadtverwaltung zu Belangen des Ortsteils angehört. Die Auswertung der Ergebnisse der Vorstandssitzung des Bürgervereins im März 2019 wurden dem Antragsteller mitgeteilt. Die Verwaltung hat den Vorgang im Mai 2019 vorerst nicht weiterverfolgt, nachdem die vorliegenden – z.T. widersprüchlichen – Informationen, Stellungnahmen, Meinungen, etc. in dieser Angelegenheit nicht gremienreif waren. Die Beteiligten wurden um eine gemeinsame Aussprache gebeten, was dann als Grundlage für eine weitergehende Betrachtung und ggfs. Behandlung im Gemeinderat gewesen wäre, sofern ein klares und nicht widersprüchliches Signal zu o.g. Sache aus Vögisheim vorgelegen hätte.

Der Vorschlag des Bürgervereins Vögisheim, temporäre Tempodisplays aufzustellen, wurde zwischenzeitlich umgesetzt.

Mit Antrag der Fraktion ALM/GRÜNE vom 4.2.2020 (s. Anlage 1) und der CDU-Fraktion vom 10.02.2020 (s. Anlage 2), in der Ortsdurchfahrt Vögisheim (klassifizierte Straße - Kreisstraße 4984) die Geschwindigkeit zu reduzieren, lebte der Vorgang wieder auf. Die Verwaltung hat daraufhin erstens die Untere Verkehrsbehörde um eine Einschätzung zur Genehmigungsfähigkeit einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Vögisheim auf 30 km/h gebeten (s. Anlage 3). Das bestätigt die Einschätzung der Verwaltung, wonach eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Vögisheim (klassifizierte Straße - Kreisstraße 4984) rechtlich wohl nicht möglich ist, wohl aber eine Anordnung von Tempo 40.

Das Abstellen auf die Verkehrsverhältnisse in den anderen Ortsteilen/Kommunen ist keine Begründung für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigsten Umständen grundsätzlich 50 km/h, restriktiv auszulegende Ausnahmen sind stets anhand des konkreten Einzelfalls zu prüfen.

Die Verwaltung hat nach Vorliegen der o.g. Einschätzung daraufhin zweitens den Bürgerverein Vögisheim um seine Sichtweise zu einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Vögisheim gebeten. Der Bürgerverein Vögisheim spricht sich erneut gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt von Vögisheim aus und verweist auf seine damalige Stellungnahme aus März 2019. Der Bürgerverein schlägt - neben der bereits umgesetzten Aufstellung von Tempodisplays - hingegen bauliche Maßnahmen (z.B. Bodenmarkierungen/Sperrflächen) vor, um mögliche Gefahrenlagen zu reduzieren.

Nach Auswertung aller Argumente und Meinungen aus der Bürgerschaft, Ortsbeauftragten und des Bürgervereins, sowie den Anträgen der Fraktionen und nicht zuletzt der rechtlichen Einschätzung der Unteren Verkehrsbehörde zur Genehmigungsfähigkeit einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Vögisheim auf 30 km/h, wird festgestellt, dass es keinen Konsens innerhalb Vögisheims zur einer Geschwindigkeitsreduzierung gibt.

Die Verwaltung hält eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsdurchfahrt auf Tempo 40 für sachgerecht und rechtlich tragfähig.

Anlagen:

1. Antrag der Fraktion ALM/GRÜNE vom 4.2.2020
2. Antrag der CDU-Fraktion vom 10.02.2020
3. Einschätzung der Unteren Verkehrsbehörde zur Genehmigungsfähigkeit einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Vögisheim auf 30 km/h
4. Stellungnahme des Bürgervereins Vögisheim vom 29.02.2020 über eine Geschwindigkeitsreduzierung der Ortsdurchfahrt Vögisheim



4. Februar 2020

Antrag Temporeduzierung Ortsdurchfahrt Vögisheim

Wir bitten den Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Ortsdurchfahrt Vögisheim eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h der zuständigen Verkehrsbehörde umgehend zu beantragen bzw. in die Wege zu leiten.

Sollte eine Begrenzung auf 30 km/h nicht durchsetzbar sein, so sollte alternativ ein Antrag auf Tempo 40 km/h gestellt werden.

Begründung:

Die Ortsdurchfahrt Vögisheim ist an vielen Stellen sehr schmal. Aufgrund der Kurven ist die Straße nicht weit einsehbar. Die Gehwege sind extrem schmal, mitunter zu eng, als dass z.B. ein Kinderwagen oder ein Rollstuhl passieren kann, ohne auf die Straße auszuweichen. Die Häuser stehen sehr nahe an der Straße, teilweise führt die Treppe beinahe direkt auf die Fahrbahn.

Dadurch entsteht eine potentielle Gefährdung im Allgemeinen für Fußgängerinnen und Fußgänger beim Überqueren der Straße und dem Passieren von Engstellen. Besonders gefährdet sind Kinder die sich der Gefahr nicht bewusst sind. Das Einbiegen aus Seitenstraßen oder Hofeinfahrten auf die Durchfahrtsstraße ist aufgrund der Situation ebenfalls schwierig.

Nach gängigen Faustformeln ist der Anhalteweg bei Tempo 30 verglichen mit Tempo 50 in etwa halb so lang. Eine Temporeduzierung würde die Durchgangsstraße für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erheblich sicherer machen.

Verglichen mit den bereits verkehrsberuhigten Teilorten Niederweiler, Feldberg, Zunzingen und Britzingen, lässt es sich nur schwerlich erklären warum die Ortsdurchfahrt Vögisheim nach wie vor mit 50 km/h erlaubt ist. Daher fordern wir die Verwaltung auf dies so bald als möglich in die Wege zu leiten.

3. Einheitliche Geschwindigkeitsregeln in allen Ortsteilen, Geschwindigkeitsanzeigetafeln an den Haupteinfahrten aller Ortsteile und der Kernstadt.

Die Einführung von Tempo 30 bzw. Tempo 40 ist in einigen Ortsteilen bereits erfolgt, in anderen wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung intensiv diskutiert.

Die CDU Fraktion unterstützt die Tempolimits prinzipiell sieht aber derzeit zwei Schwierigkeiten.

- Durch die zeitlich und örtlich getrennte Diskussion in den verschiedenen Ortsteilen besteht die Gefahr, dass innerhalb der Gemarkung ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entsteht. Das ist schwer vermittelbar und erschwert es den Autofahrern zusätzlich, die jeweils geltende Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten.
- 2021 tritt der neue Nahverkehrsplan in Kraft und die Fahrplan-Planer benötigen eine stabile Planungsgrundlage. Dann immer noch fortlaufende Diskussionen um Geschwindigkeitsbegrenzungen erschweren die Planungen, Änderungen während einer geltenden Fahrplanperiode erhöhen das Risiko, dass Anschlüsse nicht mehr gehalten werden.

Die CDU Fraktion möchte mit diesem Antrag die Verwaltung beauftragen, ein gesamtstädtisches Regelwerk für Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erstellen und dieses noch 2020 zu verabschieden.

Darüber hinaus sind wir überzeugt, dass Geschwindigkeitsanzeigetafeln an den Haupteinfahrten zu den Ortsteilen die Einhaltung der Geschwindigkeitslimits unterstützen.

Die CDU Fraktion geht davon aus, dass zu den vorhandenen Geschwindigkeitsanzeigen noch ca. 15 weitere erforderlich sind und beantragt, dafür 30 000 Euro bereitzustellen. Die Summe kann aus den vorgesehenen Mitteln für die Freiflächengestaltung des Tenckhoff Areals aufgebracht werden. Dieser Posten kann in das Jahr 2021 geschoben werden.

4. Budgetverantwortung für die Bauhofleitung

Die derzeitigen Entwicklungen und Planungen auf dem Bauhof begrüßen wir. Die Ansätze Leistungen wieder in Eigenregie auszuführen halten wir für richtig. Dafür ist es erforderlich, der Bauhofleitung ausreichend Kompetenzen zu übertragen, um die Arbeiten effektiv ausführen zu können. Dazu gehört auch die Beschaffung von alltäglich erforderlichen Werkzeugen und Ersatzgeräten.

Die CDU Fraktion beantragt deshalb die Bauhofleitung zu ermächtigen, innerhalb der verfügbaren Budgets Beschaffungen bis zu einem Wert von 2 500 Euro in Eigenverantwortung zu tätigen.

Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler

Tempo 30 auf Bundes- und Landesstraßen in Ortsdurchfahrten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigsten Umständen grundsätzlich 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

Ausnahmen

Der Gesetzgeber hat allerdings zwei Ausnahmen zugelassen

- Die Anordnung von 30-km/h-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, im Einvernehmen mit der Gemeinde (§45 Abs.1c StVO). **Diese Anordnung darf sich jedoch nicht auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen oder sonstige Vorfahrtsstraßen erstrecken.** Voraussetzung für eine derartige Anordnung ist eine flächenhafte Verkehrsplanung und dass der Durchgangsverkehr nur von geringer Bedeutung ist. Näher hierzu die VwV-StVO zu §45 Abs.1 bis 1e Nr.37 ff.
- Anders 30-km/h-Streckengebote. Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nur zulässig, wenn
 - dies erforderlich ist aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§45 Abs.1 StVO),
 - bei Erforderlichkeit z.B. in Bade- oder Kurorten, in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können (§45 Abs.1a StVO), und
 - aus immissionsschutzrechtlichen Gründen (Gutachten erforderlich).

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Hier ein paar Aussagen zu „normalen“ Geschwindigkeitsbegrenzungen (also nicht Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen).

Voraussetzung für Geschwindigkeitsbegrenzungen ist stets, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage besteht, die das Risiko einer Beeinträchtigung von in der StVO geregelten Rechtsgütern erheblich übersteigt** (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO). Anordnungen müssen zwingend geboten sein. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Ermessensspielraum gegeben

Der zuständigen Verkehrsbehörde steht bei ihren Entscheidungen ein Ermessensspielraum zu, der zu begründen ist und vor Gericht nicht ermessensfehlerhaft sein darf (teilweise ermessensreduziert). Es kommt im Einzelfall stets auf die Sach- und Rechtslage an.

Bundesstraßen: Oberste Landesbehörde muss zustimmen

Auf Bundesstraßen ist für eine derartige Anordnung eine Zustimmung der obersten Landesbehörde einzuholen (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1f Nr. 8), soweit die Landesbehörden keine Delegation auf untergeordnete Verkehrsbehörden vorgenommen haben. Die Polizei und die zuständige Straßenbaubehörde sind vorher zu hören (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 Nr. 1), wie bei allen verkehrsrechtlichen Anordnungen (jedoch keine Anhörung z.B. kommunaler Gremiumsmitglieder oder von betroffenen Anliegern). Im Interesse einer Kommune kann dies jedoch im Einzelfall (beratend) hilfreich sein.

Beispiele zu Tempobegrenzungen innerhalb von Ortschaften

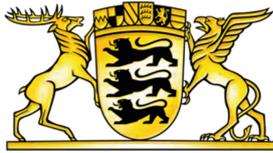
- Es ist grundsätzlich durch nichts zu rechtfertigen, dass auf einer klassifizierten Ortsdurchfahrt (Landstraßen, Bundesstraßen, Kreisstraßen) Tempo 30 angeordnet wird, wenn das Verkehrsaufkommen oder ein bestimmter LKW-Anteil die Anlieger stört. Klassifizierte Straßen dienen einem überörtlichen Verkehr, der straßenrechtlich grundsätzlich freie Fahrt haben muss im Rahmen der StVO-Regelungen, ohne Geschwindigkeitsreduzierungen, soweit diese nicht durch eine Gefahrenlage gerechtfertigt sind. Geschwindigkeitsreduzierungen sind hier, wenn z.B. entsprechende überhöhte Lärmwerte gegeben sind, möglich.
- Bestehen in einem betroffenen Bereich keine Schadensfälle (z.B. Unfallschwerpunkte), so ist die öffentliche Sicherheit nicht beeinträchtigt. Bei Schulen oder Kindergärten kann z.B. aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine besondere Situation bestehen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtfertigen kann. Das hängt jedoch auch wieder von den tatsächlichen Verhältnissen (z.B. Querverkehr der Schulkinder ohne gesicherten Überweg) ab.
- Verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Bausubstanz von einzeln anliegenden Gebäuden sind in der Regel nicht zulässig.
- Anordnungen aus städtebaulichen Gründen sind nur zulässig, wenn eine Gefahrenlage besteht.
- Eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur wegen eines Fußgängerüberwegs ist nicht statthaft. Der Überweg garantiert bei richtiger Ausschilderung schon die Sicherheit. Es müssen im Einzelfall weitere Gefahrenprobleme für eine Geschwindigkeitsreduzierung hinzukommen.

- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer (auch klassifizierten) Straße ohne jegliche Gefahrenlage ist nicht statthaft, wenn damit nur der Verkehrsfluss verlangsamt werden soll.
- 30 km/h in einer Fahrradstraße sind gerechtfertigt.
- Eine Geschwindigkeitsbeschränkung kann gerechtfertigt sein, wenn ein Umweltgutachten dies belegt (Schutz vor Lärm und Abgasen).
- Bei häufigem Querverkehr durch Fußgänger ist ein Fußgängerüberweg/eine Fußgängerampel zu prüfen; eine Geschwindigkeitsreduzierung ist ein ungeeignetes Mittel.
- Es kann nicht vermittelt werden, dass z.B. dort, wo die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist, eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet wird. Hier müsste ebenfalls eine besondere Gefahrenlage hinzukommen.
- Auf klassifizierten Straßen gilt sowieso, dass ohne Einwilligung des Straßenbaulastträgers eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht infrage kommt, und wenn doch, dann auch nur bei einer bestehenden besonderen Gefahrenlage.

Fazit

Die zuständige Untere Verkehrsbehörde hat Geschwindigkeits-Streckengebote nach der Gefahrenlage zu beurteilen. Zugrunde gelegt werden müssen im Einzelfall z.B. Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen, ggf. Immissionsgutachten, die Unfallstatistik der Polizei und die Aktenlage bei der Verkehrsbehörde. Sie hat im Einzelfall das Schutzinteresse Einzelner und der Allgemeinheit abzuwägen.

Die Verkehrsbehörden haben keine Möglichkeiten, von den bundes- und landesrechtlichen Vorschriften abzuweichen. Es ist nach wie vor Sache des Gesetzgebers, zu Geschwindigkeitsregelungen andere Vorschriften zu erlassen.



**Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg**

Viele BürgerInnen fühlen sich in ihrer Lebensqualität durch Lärm und Abgase beeinträchtigt. Kommunen können Tempolimits als Schutzmaßnahme jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen anordnen. Diese sind in der vom Bund erlassenen Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des so genannten **überörtlichen** Verkehrs - also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen - sind nach 45 Abs. 9 StVO möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse **eine Gefahrenlage besteht**, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Anders sieht es in **Wohngebieten** aus: Außerhalb des Vorfahrtstraßennetzes müssen VerkehrsteilnehmerInnen jederzeit mit Tempo-30-Zonen rechnen.

Für Ortsdurchfahrten bedeuten die Einschränkungen der StVO jedoch, dass Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann angeordnet werden können, **wenn eine konkrete Gefahrenlage vorliegt und ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern**. Eine Gefahrenlage besteht auch, wenn eine Unfallhäufung vorliegt. Eine pauschale Beschränkung ist nicht möglich.

Seit Dezember 2016 gibt es aber die Möglichkeit der erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Die Aufzählung ist abschließend. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nähere Vorgaben zur Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor den genannten Einrichtungen gemacht, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Neuregelung die nötige Handlungssicherheit zu verschaffen.

Für die Prüfung, ob ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann, sind die [Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007](#) eine wichtige Orientierungshilfe. Maßnahmen kommen demnach insbesondere in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten. Das Ministerium für Verkehr hat im März 2012 mit dem so genannten [Kooperationserlass](#) neue Hinweise zur [Umsetzung von Lärmaktionsplänen](#) herausgegeben und dabei auch aufgezeigt, welche rechtlichen Möglichkeiten für lärmindernde Maßnahmen im Verkehr bei der derzeitigen Rechtslage bestehen, wie beispielsweise Tempo 30 km/h in den Nachtstunden oder ganztags in Ortsdurchfahrten. Das Ministerium will die Kommunen damit in die Lage versetzen, ihre rechtlichen Möglichkeiten so weit wie möglich im Interesse der BürgerInnen auszuschöpfen.

Die Landesregierung setzt beim Lärmschutz auf die Zusammenarbeit von Kommunen. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg entstand in dem Projekt "[Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum](#)" ein „[Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit](#)“. Dieser gibt - orientiert am Bebauungsplanverfahren - der Gemeinde praktische Hinweise für den Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Durch die Betonung interkommunaler Zusammenarbeit soll verhindert werden, dass Verkehr an einer Stelle lediglich verdrängt wird und die gleichen Probleme auf Ausweichstrecken auftreten.

Straßenverkehrs-Ordnung (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. Das gleiche Recht haben sie

1.

zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,

2.

zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,

3.

zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,

4.

zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,

5.

hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie

6.

zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1.

in Bade- und heilklimatischen Kurorten,

2.

in Luftkurorten,

3.

in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,

4.

in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,

4a.

hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,

4b.

hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,

5.

in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie

6.

in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1.

im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,

2.

im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,

2a.

im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,

3.

zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,

4.

zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie

5.

zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(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.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.

(1f) 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 ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote mittels der Zeichen 270.1 und 270.2 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1g) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Für Bahnübergänge von Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper gilt Satz 2 mit der Maßgabe entsprechend, dass die Befugnis zur Anordnung der Maßnahmen der nach personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde des Straßenbahnunternehmens obliegt. Alle Gebote und Verbote sind durch Zeichen und Verkehrseinrichtungen nach dieser Verordnung anzuordnen.

(3) Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßennamensschildern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden legen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung fest; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

(4) Die genannten Behörden dürfen den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken; in dem Fall des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 5 jedoch auch durch Anordnungen, die durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekannt gegeben werden, sofern die Aufstellung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen nicht möglich ist.

(5) Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulastträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen.

(6) Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer – die Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans – von der zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 3 darüber einholen, wie ihre

Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Sie haben diese Anordnungen zu befolgen und Lichtzeichenanlagen zu bedienen.

(7) Sind Straßen als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichnet, bedürfen Baumaßnahmen, durch welche die Fahrbahn eingeengt wird, der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde; ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaßnahmen. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sich die Behörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrags zu der Maßnahme geäußert hat.

(7a) Die Besatzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt wird, darf bei Gefahr im Verzug zur Eigensicherung, zur Absicherung des havarierten Fahrzeugs und zur Sicherung des übrigen Verkehrs an der Pannestelle Leitkegel (Zeichen 610) aufstellen.

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs 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.

Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),

4.

Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,

5.

verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,

6.

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 an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 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 zudem 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.

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

Stadt Müllheim
Bürgermeister Löffler
Bismarckstr. 3
79379 Müllheim

29.02.2020

Stellungnahme: Geschwindigkeitsreduzierung Vögisheim

Sehr geehrter Herr Löffler,

Am 26.2.2020 hielten wir aus Anlass des Antrags der Fraktion ALM/Grüne (Geschwindigkeitsreduzierung Ortsdurchfahrt Vögisheim) vom 04.02.2020 eine Vorstandssitzung des Vögisheimer Bürgervereins ab.

Wir hatten uns bereits am 20.03.2019 (mail vom 27.03.2019) mit dem Thema auseinandergesetzt.

Zur Information der Anwesenden wurde folgendes zur Verfügung gestellt:

- Antrag ALM/Grüne 08.02.2020
- Antrag Punkt 3 CDU/Haushalt 20.02.2020
- Schreiben GV/Ißler 20.02.2020

Nach Vorstellung der Schriftstücke wurde wieder intensiv über das Thema diskutiert. Folgende Punkte warfen Fragen auf:

1. Messungen können nur an der Ortseinfahrt Höhe Hartplatz durchgeführt werden, wie soll also eine Kontrolle der zukünftigen Reduzierung stattfinden?
2. Nur um den Schilderwald zu vervollständigen, 8 Schilder aufzustellen und ohne Kontrollmöglichkeit, halten wir nicht für zielführend.
3. Bei einer Überschreitung von 1,3 % (458 Fahrzeuge) Fahrtrichtung Müllheim und einer Überschreitung 2,6 % (350 Fahrzeuge) Fahrtrichtung Vögisheim, sehen wir eine Temporeduzierung nicht als Verbesserung der Verkehrssicherheit an.

In der weiteren Diskussion wurden folgende Vorschläge zur Reduzierung eventueller Gefahrenlagen in der Ortsdurchfahrt gemacht:

1. Aufstellen von zwei sogenannten Tempodisplays.
 - Fahrtrichtung Müllheim-Vögisheim um die Bushaltestelle sicher zu gestalten
 - Fahrtrichtung Feldberg-Vögisheim bei der Ortseinfahrt, um eine sichere Querung zur Friedhofstreppe zu gewährleisten.

2. Bodenmarkierung/Sperrfläche, in diesen Bereichen kommt es immer wieder zu kritischen Situationen durch unsachgemäß abgestellte PKW im Kurvenbereich.
 - Ecke Brunnenstraße/Zizinger Weg
 - Kreuzung Brunnenstraße/Am Rappen
3. In den 30er Zonen Anbringung von Bodenmarkierungen zur besseren Aufmerksamkeit der rechts vor links Regelung.
 - z.B. von Auggen kommend, Am Rappen
4. Schild Achtung Schulbus erneuern

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Deiss
Ortsbeauftragter Vögisheim