



**Präsentation  
Tempo 30-Zonen Konzept  
Stadtratssitzung  
12.12.2022**



# Rechtsgrundlage



## • StVO §45 (1c und d) Anordnung Tempo 30-Zonen

- ✓ insbesondere in Wohngebieten und
- ✓ Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf,
- ✓ im Einvernehmen mit der Gemeinde
- ✓ nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) bzw weitere Vorfahrtstraßen
- ✓ nur Straßen **ohne** Lichtzeichen (Ausn. Bestand < 11 2000) geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen.
- ✓ grundsätzlich gilt die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links")
- ✓ In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion sind auch Zonen mit weniger als 30 km/h möglich



- Nach **StVO § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3**
  - ✓ können außerdem Beschränkungen des fließenden Verkehrs zum Schutz der Wohnbevölkerung vor **Lärm und Abgasen** erfolgen.
- **StVO 45 Abs. 9, Tempo 30 Streckengebote**
  - ✓ Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. (z.B. vor Schulen, Kitas, Seniorenheimen)



- Nach **§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3** können außerdem Beschränkungen des fließenden Verkehrs zum **Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen** erfolgen.
- ✓ Wenn Beeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann.
- ✓ Orientierungspunkte dafür, wann die Beeinträchtigungen die Erheblichkeitsschwelle des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erreichen, ergeben sich
  - unter anderem aus der **Verkehrslärmschutzverordnung**.
  - Die Straßenverkehrsbehörde bedarf zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen außerdem der **Zustimmung der obersten Landesbehörde** oder der von ihr bestimmten Stelle. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (**Lärmschutz-Richtlinien-StV**)" im Verkehrsblatt bekannt.
  - Dort sind Immissionsgrenzen normiert, nach denen eine Lärmsanierung in Betracht kommen kann. Für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete beträgt gem. Nr. 1 der Grenzwert 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht.



- **VwV zu StVO**

- ✓ Anordnung soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden (Vorfahrtsstraßennetz)
- ✓ Sicherstellung der Bedürfnisse
  - des ÖPNV,
  - des Wirtschaftsverkehrs.
- ✓ Zudem ist der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie
  - der Verkehrssicherheit vorrangig Rechnung zu tragen.
- ✓ Anordnung nur dort, wo der **Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung** ist. Tempo 30,-Zonen dienen vorrangig dem **Schutz der Wohnbevölkerung** sowie der **Fußgänger und Fahrradfahrer**. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
- ✓ Sicherstellung eines einheitlichen Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone → **Grundsatz Rechts-vor-Links-Regelung**
  - wo die Verkehrssicherheit oder die **Belange des Buslinienverkehrs** es erfordern, kann **abweichend die Vorfahrt** durch VZ 301 angeordnet werden
  - In großen Zonen kann die Fortdauer der Zonen-Anordnung durch Piktogramme „30“ verdeutlicht werden



# Derzeitige Situation in Pirmasens



## Bestehende Tempo 30-Zonen:

- Verschiedene Wohngebiete in den Vororten, teilweise auch im Kernstadtgebiet
- Tempo 30-Streckengebote vor Einrichtungen für Personen mit schutzwürdigem Interessen (Schulen, Kitas, Seniorenheime)

## Formulierung von Zielen – was soll erreicht werden?

- Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Dafür soll ein Tempo 30-Konzept für das gesamte Stadtgebiet erstellt werden.



## Bewertung Einrichtung weiterer Tempo 30-Zonen

Für die Bewertung, in welchen Straßen Tempo 30-Zonen eingerichtet werden können/sollen, sind Leitlinien aufgrund verkehrlicher und städtebaulicher Merkmale der Straßen notwendig. Diese sind

- **Verbindungsfunktion**
  - Alle klassifizierten Straßen (innerörtliche Kreis- und Landesstraßen)
  - Sonstige Durchgangsstraßen
  - ✓ Straßen, die überwiegend vom Durchgangsverkehr genutzt werden, also von Verkehrsteilnehmern, deren Ziel nicht in dieser Straße liegt
- **Erschließungsfunktion und Umfeldnutzung**
  - Erschließung Wohngebiet
  - Erschließung Gewerbeflächen
  - Erschließung sonst. zentralörtlicher Einrichtungen (Einkaufen, Schule, Friedhof)



## Bewertung Einrichtung weiterer Tempo 30-Zone

- **Straßenräumliche Situation**
  - Breite und Verlauf
  - Zustand der Straße, Buslinienverkehr, Radverkehr
- **Nutzerverhalten**
  - Akzeptanz
  - Überwachungsproblematik

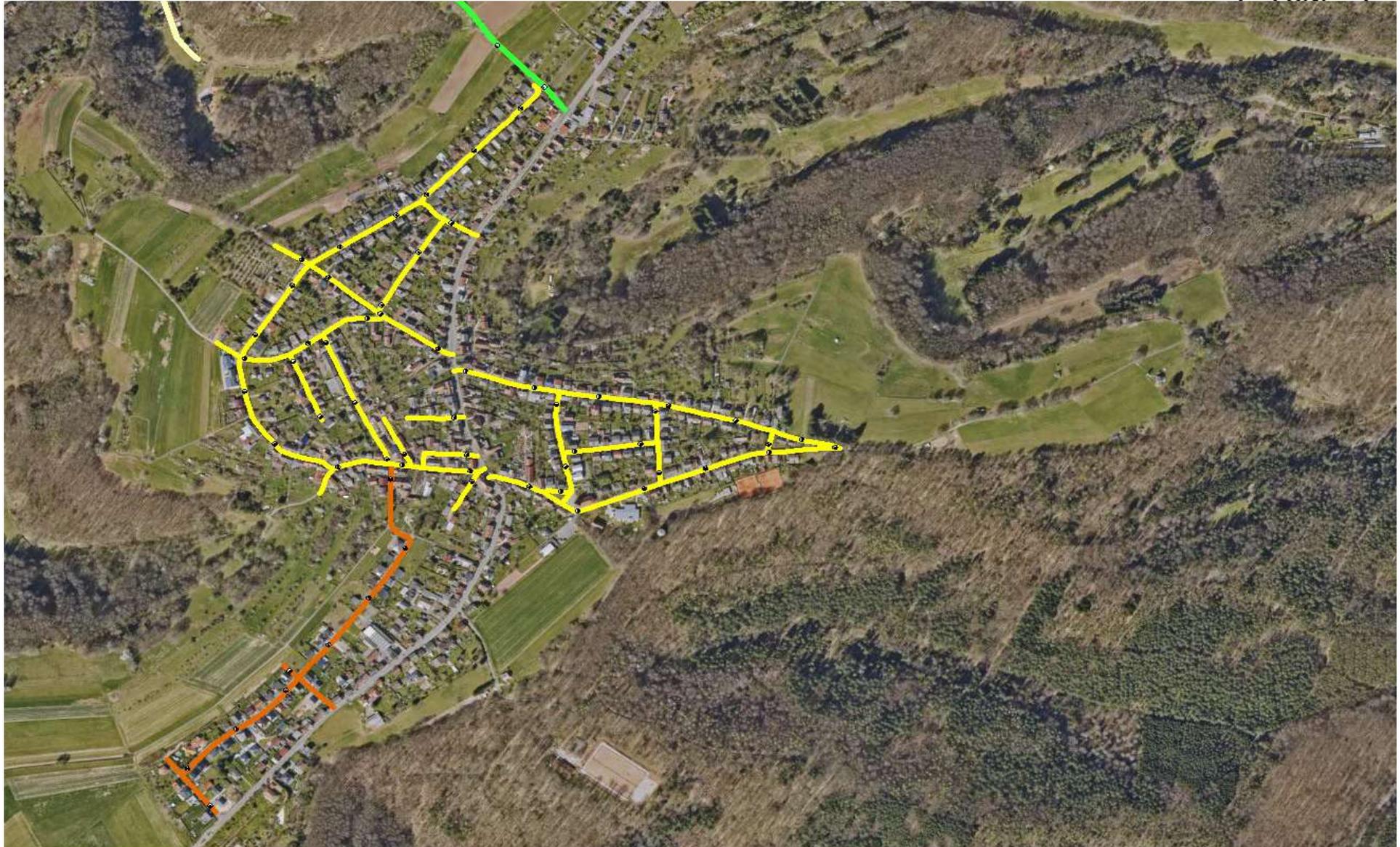


## **Fazit, weitere Vorgehensweise, zeitliche Planung**

- Es gibt im Stadtgebiet bereits viele Bereiche, in denen bereits Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo 30 Streckengebote eingerichtet sind.
- Außer in den klassifizierten Straßen und den wichtigen Durchgangs- und Verbindungsstraßen sollen künftig weitere Tempo 30-Zonen eingerichtet werden.
- Das Konzept soll nach der Vorstellung im Verkehrsausschuss in den Ortsbeiräten und letztendlich im Hauptausschuss vorgestellt werden.
- Erst nach einem Gremienbeschluss kann die Anordnung erfolgen.
- Die Umsetzung der beschlossenen Tempo 30-Zonen soll schrittweise, beginnend mit den Vororten geschehen.
- Danach kann in weiteren Schritten eine Ausweitung in den Stadtteilen erfolgen.
- Bis dahin können ggfs. auch Ergebnisse aus den weiteren Konzepten, insbesondere dem Radverkehrskonzept in der Planung berücksichtigt werden.

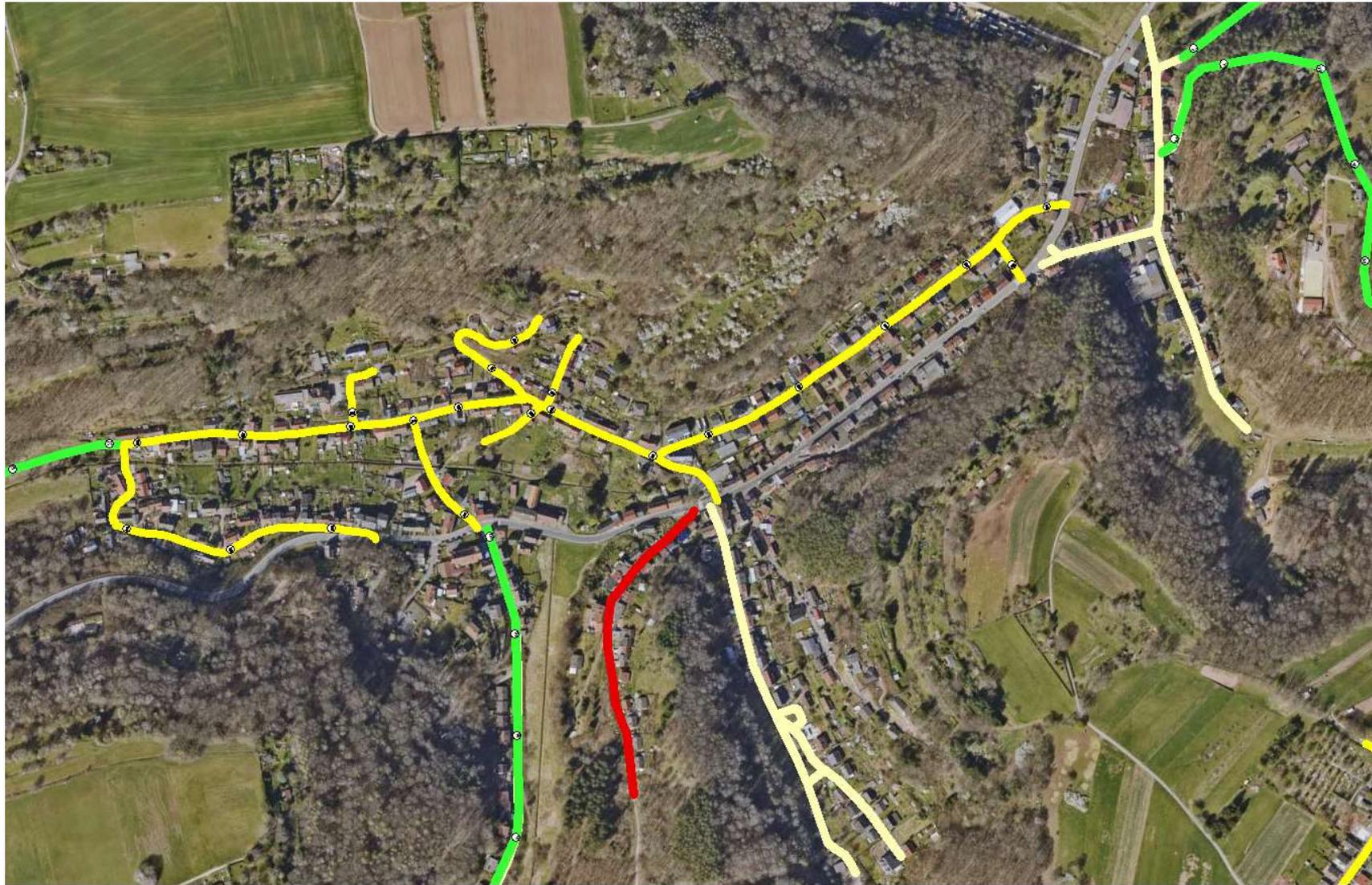


# Erlenbrunn



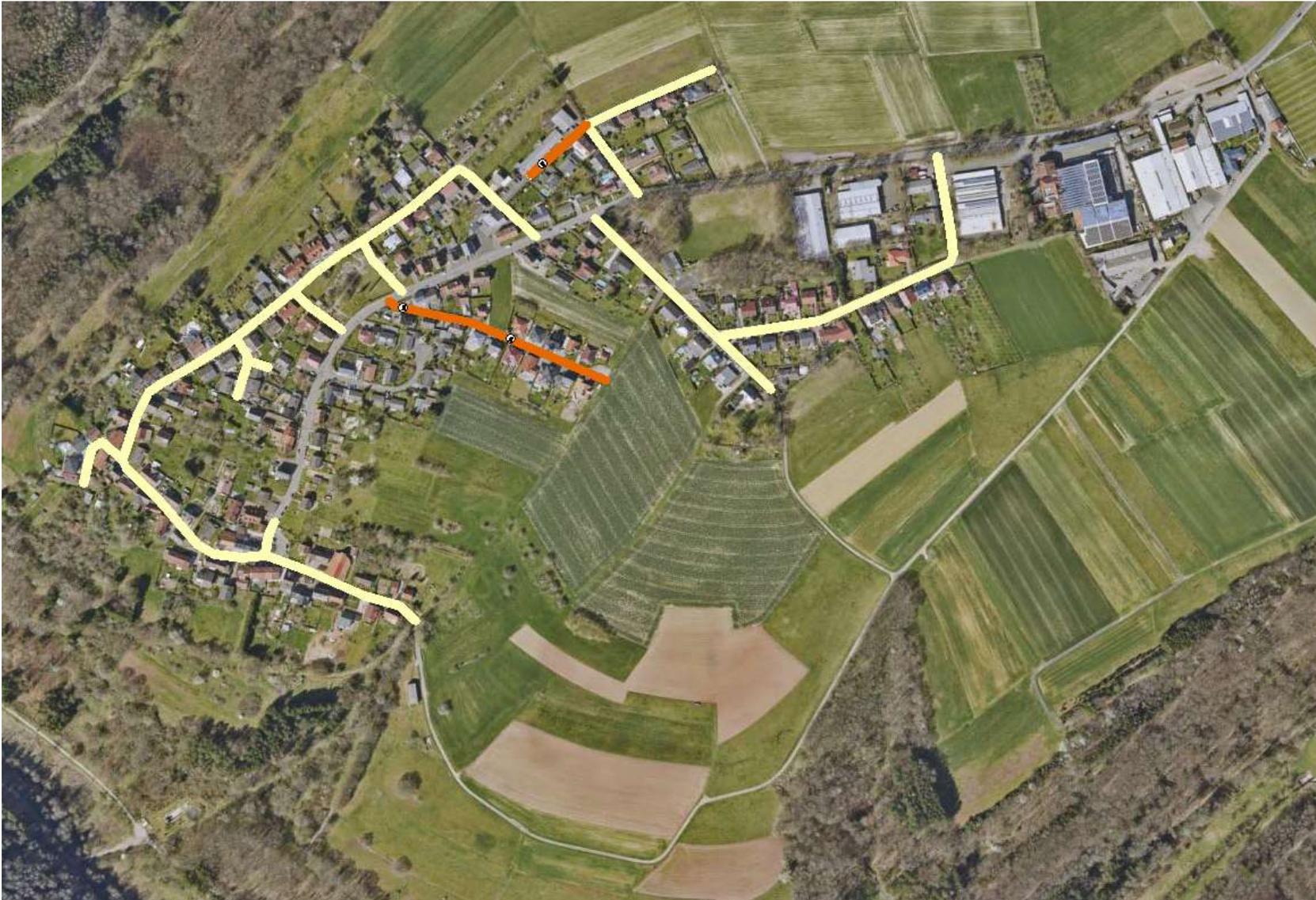


# Niedersimten



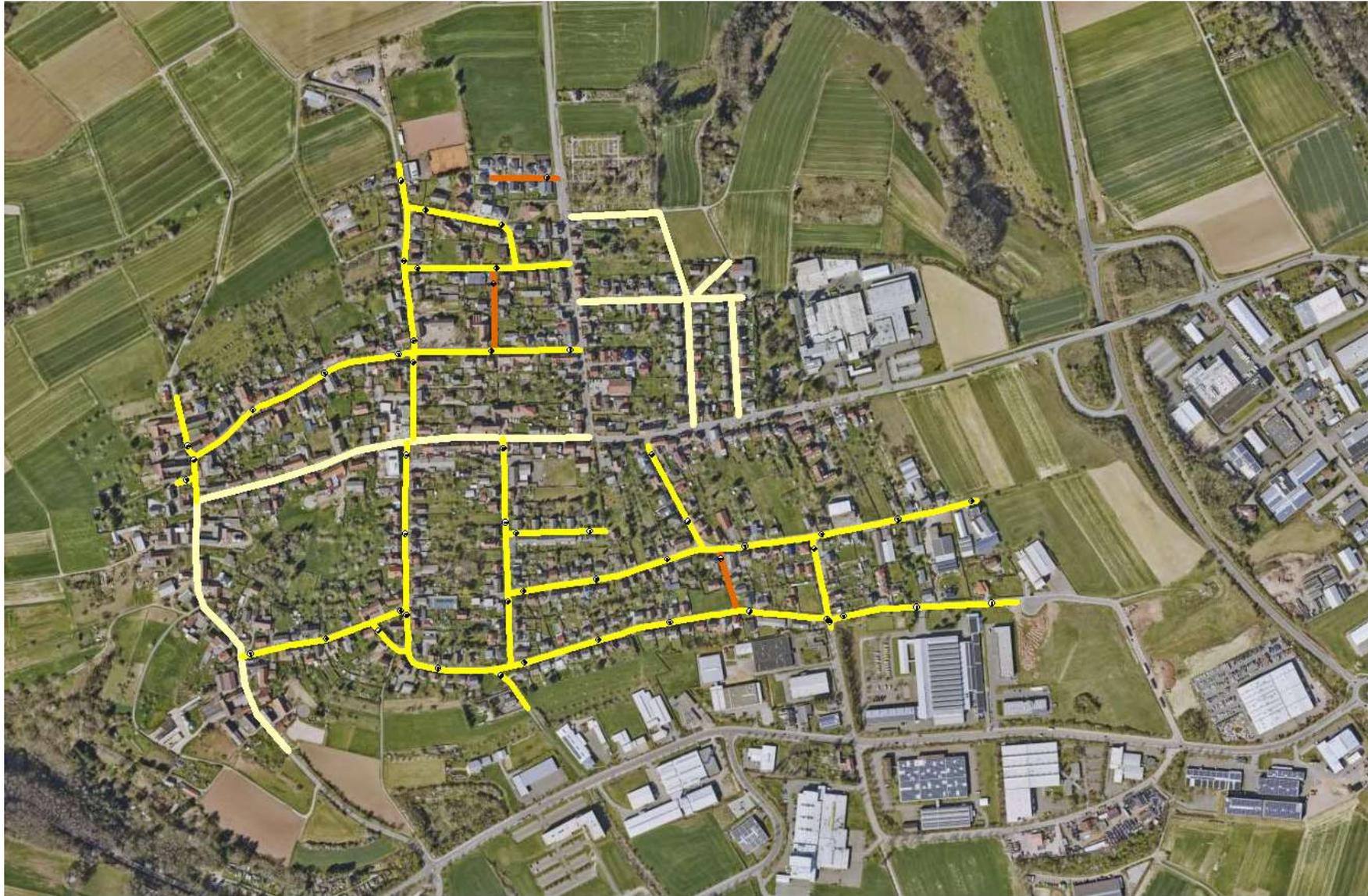


# Hengsberg



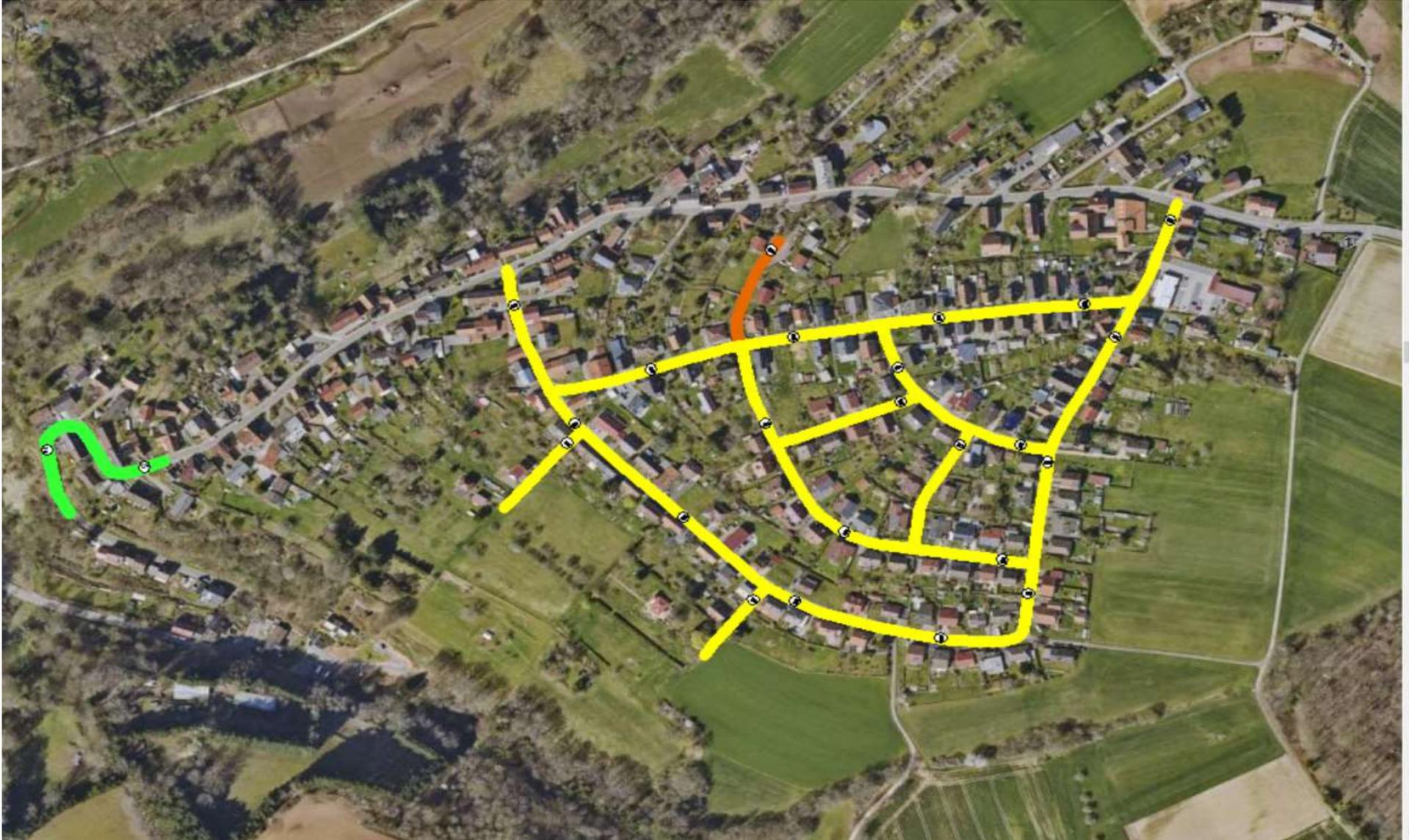


# Winzeln



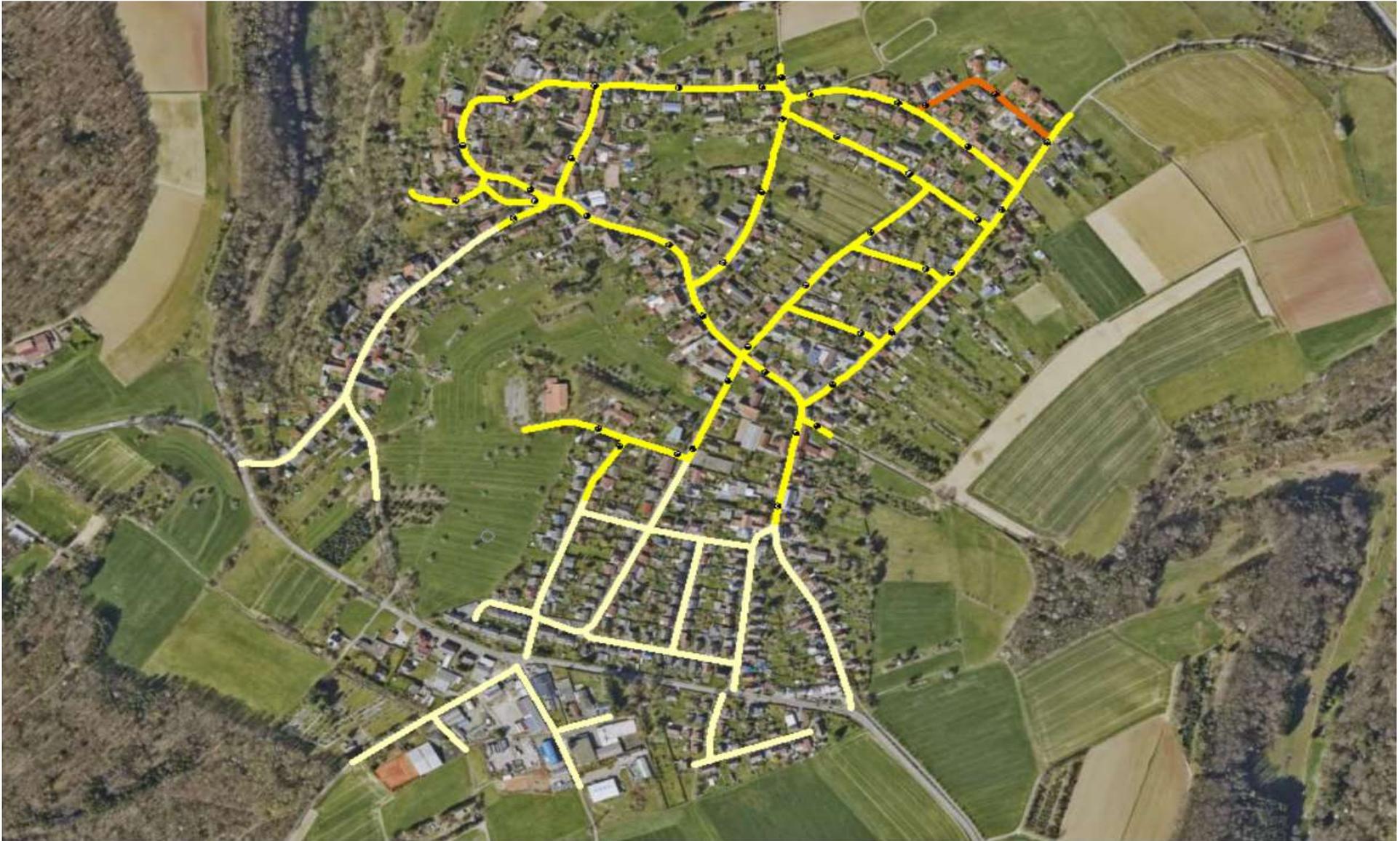


# Windsberg



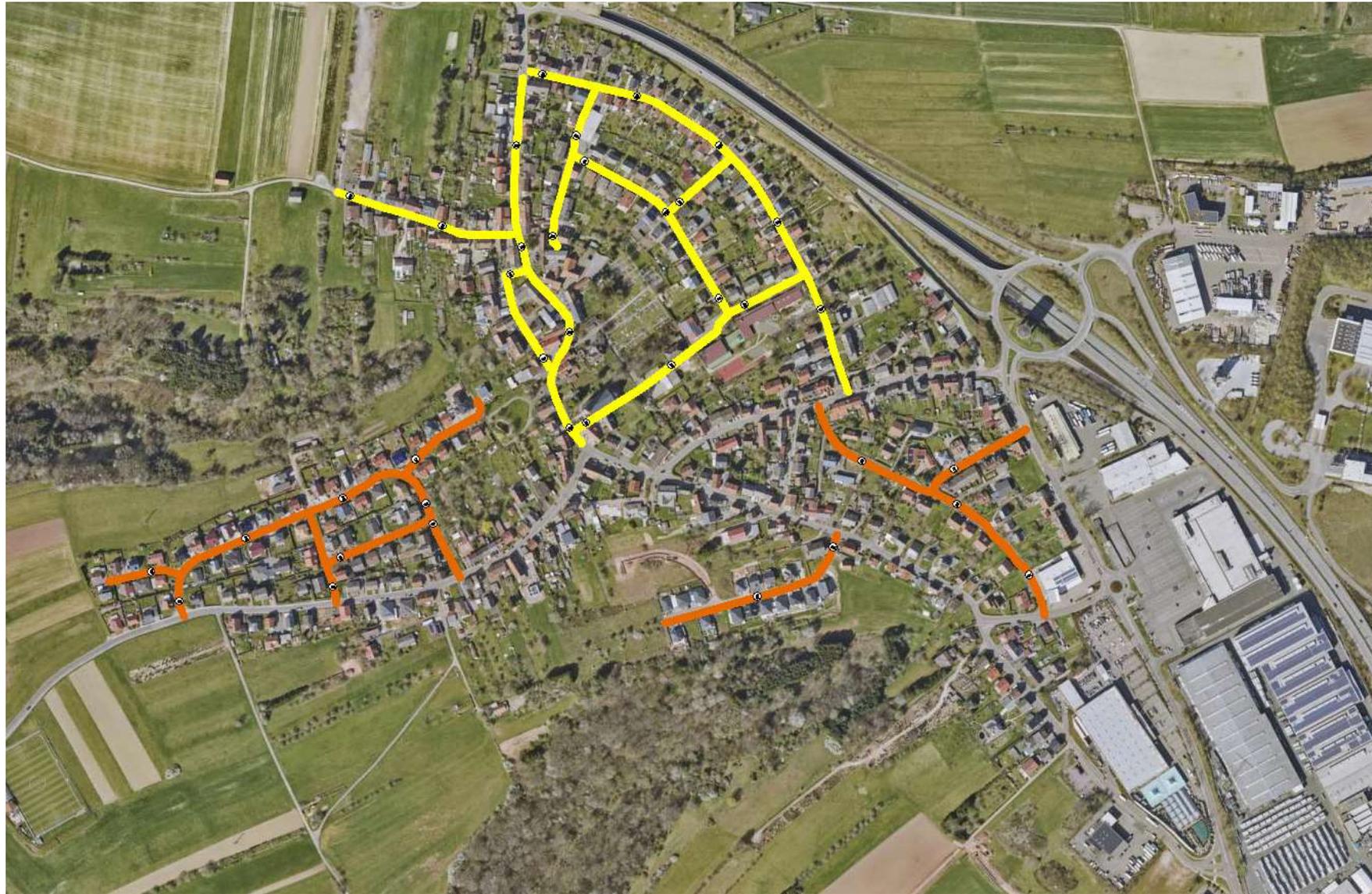


# Gersbach





# Fehrbach

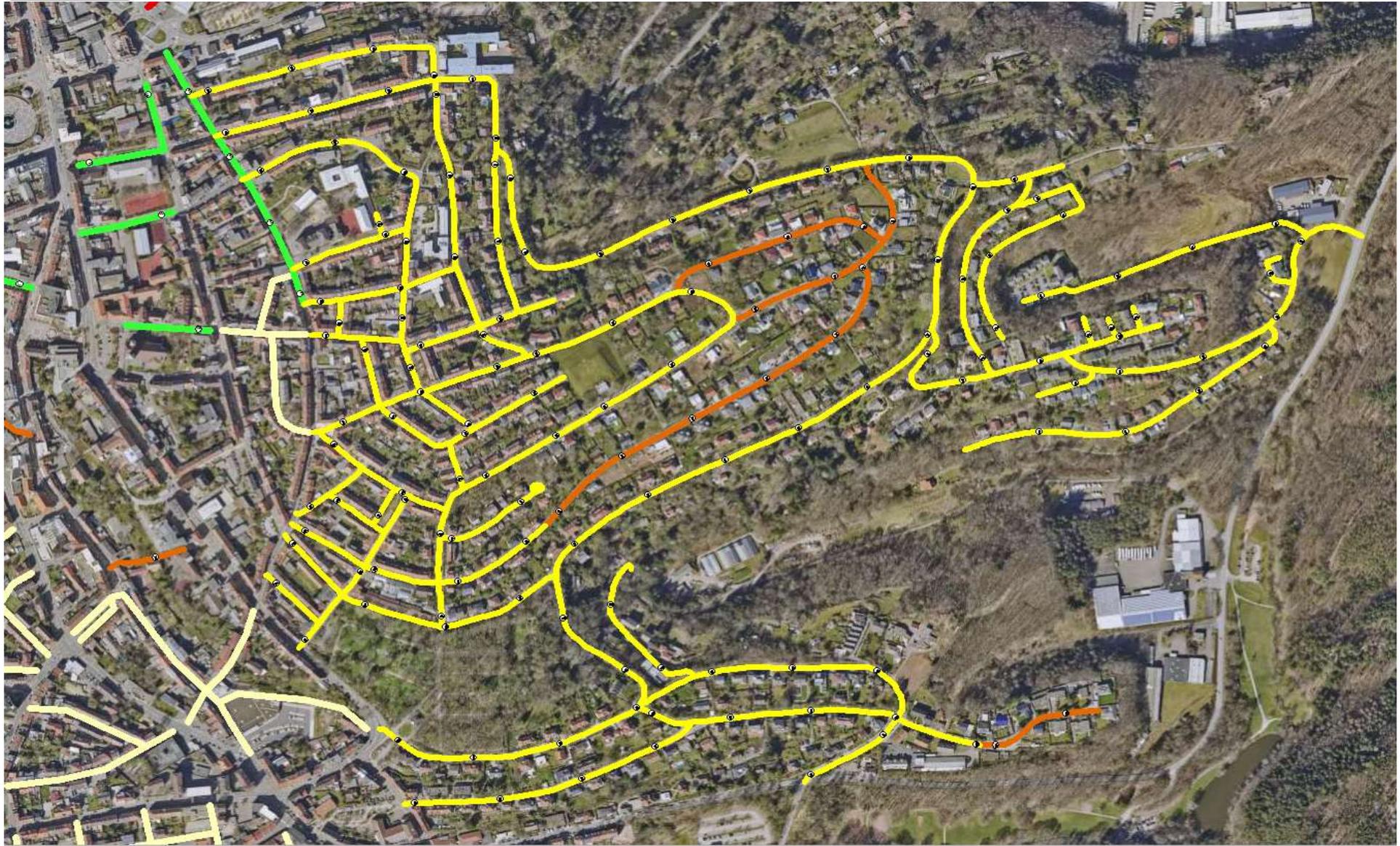


12.12.2022

16



# Stadtteil Horeb





# Stadtteil Schachen



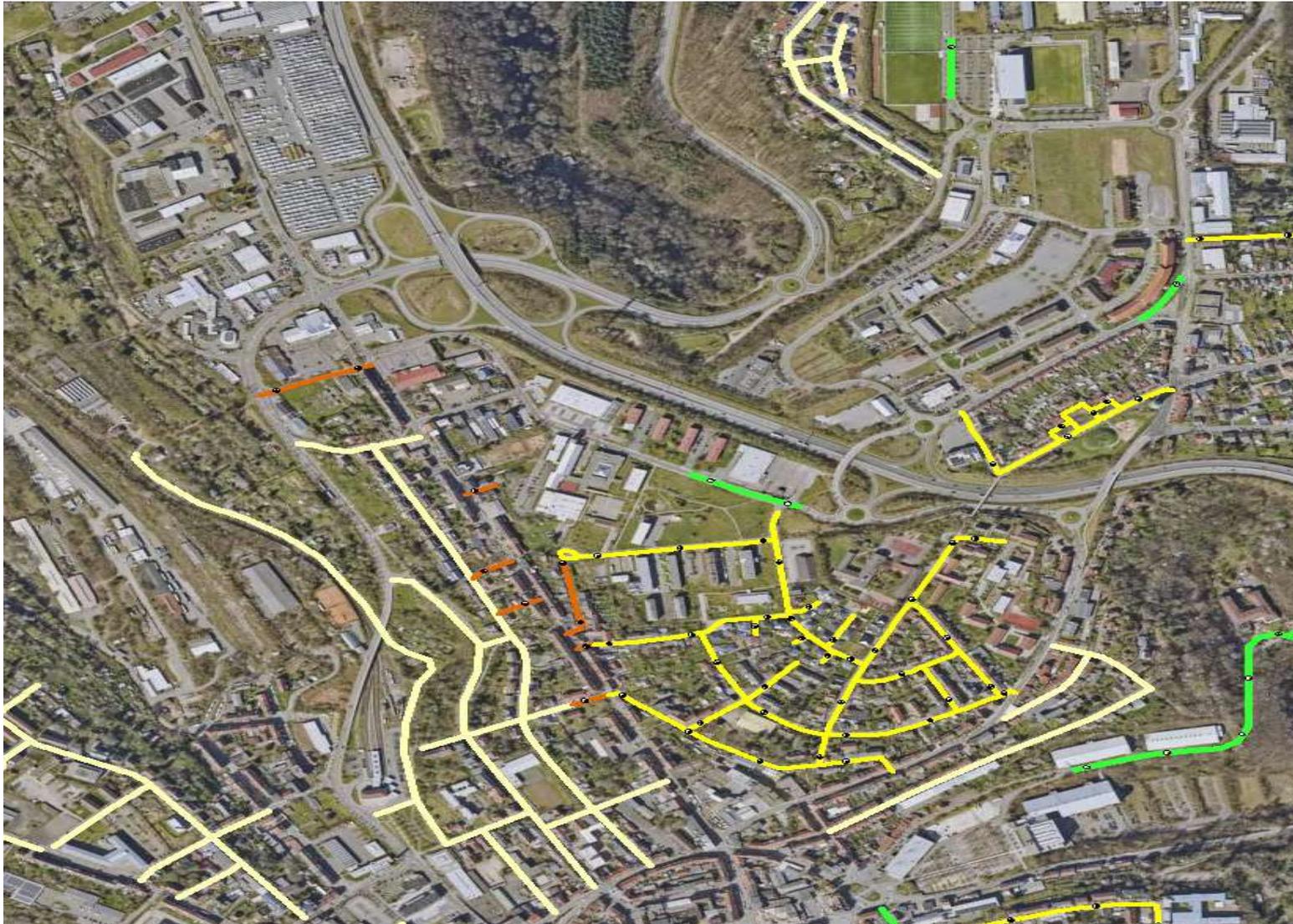


# Stadtteil Sommerwald





# Stadtteil Husterhöhe





# Stadtteil Winzler Viertel





# Stadtteil Erlenteich





# Stadtteil Kirchberg





# Stadtteil Ruhbank

