

Verkehrsberuhigungskonzeption



Zeichen 274.1-40



Zeichen 325.1-40

Stadt Weißenfels

Ortsteil Langendorf

Stand: 04.01.2022

Verkehrsberuhigungskonzept für den Ortsteil Langendorf

1. Anlass

Für die Kernstadt Weißenfels sowie den Ortsteil Boraus liegt ein Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 mit integriertem Verkehrsberuhigungskonzept vor. Nach den Vorgaben des § 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung ist für die Einführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo-30-Zone und verkehrsberuhigte Bereiche) das Einvernehmen mit der Gemeinde herbeizuführen. Für die eingemeindeten Ortsteile liegen keine aussagefähigen Verkehrsberuhigungskonzepte vor. Für eine rechtssichere Beibehaltung bzw. Änderungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind Verkehrsberuhigungskonzepte für die einzelnen Ortsteile notwendig.

Im Bestand sind in dem Ortsteil Langendorf bereits Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche vorhanden. Für eine rechtssichere Beibehaltung sowie Änderungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist ein Verkehrsberuhigungskonzept für den Ortsteil Langendorf erforderlich.

2. Verkehrsorganisation

2.1. Verkehrsberuhigung - Allgemein

Die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zielen auf eine generelle Verbesserung der Umweltsituation in den Wohnbereichen ab. Im Vordergrund stehen:

- Verdrängung des Kraftverkehrs, der weder Ziel noch Quelle in dem betreffenden Wohnquartier (Straße) hat (quartierfremder Verkehr),
- Verlangsamung des im Quartier (in der Straße) verbleibenden Verkehrs,
- Verbesserung der Situation für den Fußgänger- und Radverkehr.

Nachfolgende Regelungen der Straßenverkehrsordnung sind für das Straßennebennetz möglich:

• Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung



Zeichen 274.1-40



Zeichen 274.1-41

Zitat aus der Straßenverkehrsordnung § 41 zu Zeichen 274.1 (Tempo 30-Zone)

„Der Kraftfahrer muss innerorts abseits von Vorfahrtsstraßen stets mit Tempo 30-Zonen rechnen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis zur Aufhebung durch Z. 274.2. Innerhalb der Zone darf das Z. 274.1 nicht wiederholt werden; der Sichtbarkeitsgrundsatz ist bei dem Zeichen eingeschränkt (KG VRS 89, 302). Bei großen Zonen kann die Fortgeltung durch eine Fahrbahnmarkierung „30“ unterstützt werden. Ist der Kraftfahrer in die Zone mit öffentlichen

Verkehrsmitteln oder als Beifahrer eingefahren, um dort ein KFZ zu übernehmen, und konnte er auch aus den Örtlichkeiten und Straßenverhältnissen eine Tempo 30-Zone nicht erkennen, trifft ihn kein Verschulden für einen Tempoverstoß; insoweit bleibt der Sichtbarkeitsgrundsatz hier wirksam (OLG Düsseldorf Verk-Mitt 1997 Nr. 87 = DAR 1997, 283 = VRS 93, 469; OLG Hamm SVR 2006, 192). Weiterhin können solche Zonen auch mit geringeren Geschwindigkeiten (z.B. 10 km/h) ausgewiesen sein, insbesondere beim Charakter des Gebietes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Obwohl in solchen Zonen im Allgemeinen die Vorfahrtregel „Rechts vor Links“ gilt, muss der Kraftfahrer auch mit negativen Vorfahrtszeichen 205, 206 und Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) rechnen. Lichtzeichenanlagen sollten jedoch möglichst nicht (mehr) vorhanden sein (§ 45 Abs. 1c). Der Fahrer darf in Tempo 30-Zonen nicht darauf vertrauen, diese Höchstgeschwindigkeit gefahrlos nutzen zu können, vor allem dann nicht, wenn Z. 112 (unebene Fahrbahn) auf Teilaufpflasterung oder Bodenschwellen hinweist (VGH Mannheim NZV 1992, 465).“

Im Kommentar zur Straßenverkehrsordnung § 41 StVO heißt es hierzu:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“

- **Straßenabschnitte mit Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h**



Zeichen 274-10



Zeichen 274-30

Zitat aus der Straßenverkehrsordnung zu Zeichen 274

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

(Zur Anwendung der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern wurden Anwendungsvorgaben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr am 09.10.2017 erlassen, welche zwingend zu berücksichtigen sind).

- **Verkehrsberuhigter Bereich**



Zeichen 325.1-40

Zitat aus der Straßenverkehrsordnung zu Zeichen 325

Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.

Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.

Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.

Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.

2.2. Geschwindigkeits-Vorrangnetz

Das vorgeschlagene Geschwindigkeits-Vorrangnetz basiert auf dem Straßenhierarchienetz nach den Vorgaben der Richtlinien für die funktionale Netzgestaltung.

Charakterisiert ist dieses Netz wie folgt:

Hauptnetz

- Die Hauptverkehrsstraßen sind sogenannte „Vorfahrtsstraßen“ gemäß Zeichen 306, § 42 Abs. 2 StVO.
- Auf den Hauptverkehrsstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich 50 km/h.
- Auf den Hauptsammelstraßen beträgt außerhalb von sensiblen Bereichen die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls 50 km/h. Diese Straßen sind ebenfalls „Vorfahrtsstraßen“.

- In den sensiblen Bereichen der Hauptsammelstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Diese Straßen sind überwiegend Vorfahrtsstraßen.

Nebennetz

- Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nebennetz beträgt 30 km/h.
- Grundsätzlich gilt für die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“.
- Die Knotenpunkte, die mit Vorfahrtszeichen geregelt sind – Zeichen 306 (Vorfahrtsstraße) und Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) sind in den Anlagen deutlich gemacht worden.
- Die Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche werden erweitert, und zwar in Ausdehnung vorhandener Bereiche und in der Ausweisung neuer Bereiche.

Das vorgelegte Geschwindigkeits-Vorrangnetz mit seinem hohen Anteil von Straßenzügen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h spiegelt die Auffassung wider, dass es verkehrlich und städtebaulich nicht ausreichend ist, das Straßennetz links und rechts der Straßenzüge mit 50 km/h als Tempo 30-Zonen zu definieren. Denn das in der Literatur für das Funktionieren von Tempo 30-Zonen als Voraussetzung genannte „Zonenbewusstsein“ entwickelt sich am ehesten in flächenhaften und nicht linienhaften Gebieten.

Anlagen

- Verkehrsberuhigungskonzept Bestandsplan
- Verkehrsberuhigungskonzept Planzustand

erstellt:

Fachbereich III

Technische Dienste und Stadtentwicklung

Örtliche Straßenverkehrsbehörde