

Rechtliche Rahmenbedingungen und praktische Entscheidungskriterien zur Möglichkeit der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Meerbusch. („Tempo 40“)

Ausgangssituation

In der letzten Sitzung stellte sich die Frage, ob die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen auch für die Stadt Meerbusch realisierbar wäre.

Auslöser der Fragestellung waren diverse Presseartikel, welche davon berichteten, dass andere Städte bereits die Anordnung „Tempo 40“ anstelle von Tempo 30 oder Tempo 50 auf Straßenabschnitten innerhalb ihrer Stadtgebiete getroffen haben.

Anordnungsgrundlage

Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO))

Gefahrenabwehrrechtlich können die nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO zuständigen Straßenverkehrsbehörden Verkehrszeichen als verkehrsbeschränkende Maßnahme auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 StVO anordnen.

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 StVO). Allerdings wird diese Ermächtigungsgrundlage durch § 45 Abs. 9 StVO konkretisiert und modifiziert.¹

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind „nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist“², wobei die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse zu würdigen sind. „Insbesondere dürfen 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“³.

Vorausgesetzt ist eine qualifizierte Gefahrenlage. Diese kann in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte) und der konkreten Verkehrsbelastung begründet sein. Zum Beleg des erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kann auch der Nachweis einer Unfallhäufungsstelle bzw. eines Unfallschwerpunktes herangezogen werden. [...] Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO erfüllt sind, stehen die Maßnahmen im Regelungsbereich dieser Vorschrift grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Eine ermessensfehlerfreie Entscheidung erfordert eine ordnungsgemäße Tatsachenermittlung und eine umfassende Abwägung im Rahmen einer Einzelfallprüfung.⁴ „Abweichend von § 45 IX StVO aufgestellte Verkehrszeichen sind rechtswidrig.“⁵

¹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 18. November 2010 – Az. 3 C 42/09 – Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 2011, 1527.

² § 45 Abs. 9 S. 1 StVO.

³ § 45 Abs. 9 S. 3 StVO.

⁴ Vgl. Drucksache des Deutschen Bundestags AZ: WD 7 – 3000 – 105/ 19.

⁵ NZV 2006, 113, beck-online.

Erleichterte Bedingungen für die Anordnung von Tempo 30

Mit der StVO-Reform im Jahr 2016 wurden die Vorschriften zur streckenbezogenen Anordnung von Tempo 30 erweitert. Gemäß der Neuregelung, ist es nun ohne den üblicherweise erforderlichen Nachweis einer konkreten Gefahrenlage möglich Tempo-30-Zonen, sowie innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern anzuordnen.⁶

Ergänzt wird die Vorschrift zur innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Verwaltungsvorschriften zur StVO zu dem Zeichen 274 Rdnr. 13. Diese konkretisiert die Anordnungsvoraussetzungen und bietet klare Richtlinien, die eine Ermessensfehlerfreie Entscheidung erleichtern.

Verkehrspolitik

„§ 45 StVO enthält keine Rechtsgrundlage, den Fahrzeugverkehr allein wegen verkehrsordnungspolitischer Konzeptionen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Anwohner- und Wirtschaftsverkehrs zu verdrängen; § 45 Abs. 1 S. 1 StVO dient lediglich der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs.“⁷

Tempo 40 in umliegenden Städten

Im Rahmen der städtischen Ermittlungen zur Rechtslage wurden auch die umliegenden Kommunen und Kreise zu ihrem Umgang mit dem Thema „Tempo 40“ befragt. Der Großteil der Befragten hat bisher keine Strecken(-abschnitte) im Stadtgebiet auf denen Tempo 40 angeordnet ist. Von den Städten, die jene Anordnung getroffen haben berichteten alle, dass gegen Ihre Anordnungen bisher keine Klagen ergangen seien, womit die Bestandskraft der Anordnungen vor Gericht nicht mit Sicherheit bestätigt werden konnte.

Tempo 40 im Hinblick auf Klima-, Umwelt- und Lärmschutz

Laut Rechercheergebnissen der Stabstelle Umwelt führt ein Tempolimit von 40 km/h nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität. Auch ob ein Tempolimit von 40 km/h im Vergleich zu Tempo 50 zu einer Verringerung der Luftschadstoffbelastung führt, hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen ab und kann daher nicht pauschal beantwortet werden. Lediglich eine Verstärkung des Verkehrsflusses führt in der Regel zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen. Bei den Stickstoffoxid-Emissionen führt gleichmäßige Geschwindigkeit zu niedrigeren Emissionswerten. Auf weitgehend ebener Strecke und bisher schon gutem Verkehrsfluss bewirkt ein Tempolimit von 40 tendenziell höhere Stickstoffoxid-Emissionen im Vergleich zu Tempo 50.

Fazit

Die Straßenverkehrsordnung sieht die Anordnung von Tempo 40 explizit nicht vor. Es ist möglich, die Geschwindigkeit zu reduzieren und damit den fließenden Verkehr zu beschränken, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine qualifizierte Gefahrenlage besteht.

Dies erfordert eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Die Kriterien hierfür sind bisher unbestimmt und tendenziell eng auszulegen, was die Ermessensentscheidung vor Gericht leichter anfechtbar

⁶ §§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 und Nr. 6 StVO.

⁷ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Hühnermann, 27. Aufl. 2022, StVO § 45 Rn. 3a.

macht.

Hingegen sind die Anforderungen an die Anordnung von Tempo 30 herabgesetzt worden und erleichtern in bestimmten Bereichen, durch vorgegebene Kriterien, eine rechtssichere Einschätzung. Die Prüfung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 ist daher mit weniger Aufwand und Kosten verbunden. Zudem ist bereits ein Großteil der innerörtlichen Stadtstraßen auf Tempo 30 reduziert.

Viele Behörden erhoffen sich mit der Anordnung von Tempo 40 einen politischen Kompromiss zwischen den Befürworter*innen für Tempo 30 bzw. 50 schaffen zu können. Doch die Anordnung alleine auf politische Konzeptionen zu stützen wäre rechtswidrig. Zudem ist die Klagerate der Stadt Meerbusch bezüglich verkehrsrechtlicher Anordnungen erhöht. Somit beabsichtigt die Stadtverwaltung Meerbusch vorerst keine Anordnung von Tempo 40 vorzunehmen.