

IG Paffrath eV, c/o Neubauer, Am Lingenstock 1, 51515 Kürten

FB 7-10 Zentrale Dienste
Ausschuss UKIV
Herrn Willi Breidenbach
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach

24.08.2019

Zwei Anträge nach § 24 GO NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem das Anliegen vom Ausschuss für Anregungen und Beschwerden (AAB) an den Fachausschuss (AUKIV) verwiesen wurde, reicht die Interessengemeinschaft Paffrath eV die Anträge mit einer ergänzten Begründung nach:

1. **Einrichtung eines Fußgängerüberwegs** (Zebrastreifens) von der Verlängerung der Nußbaumer Straße zu dem diagonal gegenüberliegenden Eingang des Friedhofs
2. **Aufbringung regelmäßiger Fahrbahnmarkierungen** entlang der „30er Zone“ zwischen Kreuzung Paffrather/Neue Nußbaumer Straße und Reuterstraße (Ortseingang Nußbaum)

Die Ergänzung der Begründungen war auf Grund der Erfahrungen aus der Sitzung des AAB vom 10. Juli notwendig geworden, um vorsorglich auf nicht nachvollziehbare Argumente und unzutreffende Darstellungen einzugehen.

Wir hoffen, dass unsere Argumente auch die letztlich zuständige Kreispolizeibehörde überzeugen werden.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Klaus F. Neubauer

cc.: Dr. Reinhard Prinzen, 1. Vorsitzender

Anlage: Begründungen

Begründung zu den zwei Anträgen nach § 24 GO NRW

vom 30.05.2019 bzw. 24.08.2019

Inhalt

	Seite
1. Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifens) von der Nußbaumer Straße zu dem diagonal gegenüberliegenden Eingang des Friedhofs	2
2. Aufbringen regelmäßiger Fahrbahnmarkierungen entlang der „30er-Zone“ zwischen Kreuzung Paffrather/Neue Nußbaumer Straße und Reuterstraße (Ortseingang Nußbaum)	11
Anhang Auszüge aus der ADAC-Broschüre „Die Verkehrsschau“	14

Vorbemerkung

Die Ergänzung der Begründungen war auf Grund der Erfahrungen aus der Sitzung im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden (AAB) vom 10. Juli notwendig geworden, um vorsorglich auf nicht nachvollziehbare Argumente und unzutreffende Darstellungen einzugehen.

Diese Ergänzungen sind am rechten Rand mit einem Balken versehen.

Dass diese ergänzte Fassung u. U. nicht mehr Eingang in die Sitzungsunterlagen finden kann, ist insofern unerheblich, da sie dort wegen der qualitativ minderwertigen Graustufen-Darstellung in entscheidenden Passagen wenig aufschlussreich sein kann.

Aus diesem Grund werden ALLE Ausschuss-Mitglieder sowie Beteiligte aus der Verwaltung in den nächsten Tagen einen farbigen Original-Ausdruck erhalten.

Antragsteller: **Interessengemeinschaft Handel, Handwerk,
Banken und Vereine Paffrath e.V.**

Vertreter nach § 26 BGB:

Dr. Reinhard Prinzen (1. Vorsitzender)

Walter Küpper (2. Vorsitzender)

Klaus F. Neubaur (Kassierer)

Einleitung

A) Die Rahmenbedingungen

Die **Straßenverkehrsordnung** dient mit allen ihren Regularien der **Sicherheit aller am öffentlichen Verkehr beteiligten Personen**.

Diese Regularien sind notwendigerweise so umfassend wie nötig formuliert, andererseits aber so einfach wie möglich, um deren Verständnis nicht a priori zu erschweren.

B) Keine Regel ohne Ausnahmen

Im Einzelfall muss es möglich sein, einzelne dieser Regularien unter **Berücksichtigung besonderer Umstände** so auszulegen, dass eine **optimale Lösung für alle Beteiligten** gefunden wird.

C) Mut zur Kreativität!

In der Diskussion um die Lösung „gesellschaftspolitischer Probleme“ jeglicher Größenordnung und unabhängig vom Wirkungskreis (Kommune, Kreis, ..., Europa, ... ?) werden die Beteiligten aus Verwaltung und Politik immer wieder dazu aufgerufen, nach „**kreativen Lösungen**“ zu suchen.

Dabei ist einerseits ein **sachbezogener Ansatz** gemeint, dem auf der anderen Seite – nicht minder kompliziert – die Frage der **Finanzierbarkeit** zu lösen ist, wobei Letzteres im vorliegenden Fall eher eine marginale Rolle spielen dürfte.

Wichtiger ist es – wenn im Fall des „Zebrastrreifens“ tatsächlich notwendig – die **Kreisverwaltung davon zu überzeugen**, dass die vorgeschlagene Lösung im Rahmen der Regularien möglich sein muss, und dass sie unterm Strich die unter A) definierte „**Sicherheit für alle**“ auf ein **Optimum** steigern wird.

Begründung zum ersten Antrag nach § 24 GO NRW

vom 30.05.2019 bzw. 24.08.2019

1. Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifens) von der Nußbaumer Straße zu dem diagonal gegenüberliegenden Eingang des Friedhofs

A) Grundsätzliches

Ein Fußgängerüberweg an der vorgeschlagenen Stelle würde vor allem **für ältere und gebrechliche Bewohner** aus dem Einzugsbereich westlich der „Neuen/ Nußbaumer Str.“ einen ebenso „ebenerdigen“ wie **sicheren Zugang zum Friedhofseingang** „Süd-West“ bedeuten.

(→ Die Nußbaumer Straße ist in ihrem letzten Teilstück vor dem beantragten Fußgängerüberweg als Fußgängerzone definiert.)



B) Die Ideal-Lösung

Ein **diagonaler Fußgänger-Überweg** hat gleich mehrere Vorteile:

1. Rechtssicherheit

Anders, als in der Stellungnahme der Verwaltung zum ABB dargestellt, würde durch den gewünschten „Zebrastrreifen“ das **Gefühl des sicheren Zugangs** zum Friedhof nicht „...*fälschlicherweise suggeriert* ...“, sondern es gäbe die einzige **verlässliche Bevorrechtigung** gegenüber dem fließenden Verkehr. Die Tempo-30-Zone macht eine **Ampelsteuerung entbehrlich**.

Vorgeschlagene alternative **Hilfsmaßnahmen** (Berliner Kissen, Aufpflasterung o. ä.) können nicht das gleiche Maß an Sicherheit vermitteln, unabhängig davon, ob sie den Kosten-Check mit der vorgeschlagenen Lösung bestehen.

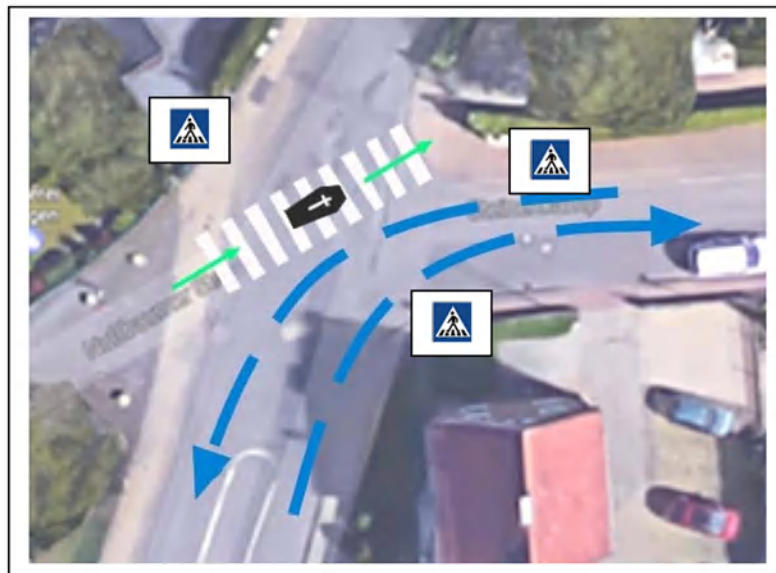
2. „Gewohnheitsrecht“

Trauerzüge folgen schon immer dem direkten Weg aus der Nußbaumer Straße zum diagonal gegenüberliegenden Friedhofseingang – selbst wenn sie anschließend den Bürgersteig zum Seiteneingang am Steinenkamp benutzen.

Eine bisher notwendige Absicherung durch „Streckenposten“ entfällt.

3. „Charmanter Nebeneffekt“

Nicht nur bei Trauerzügen ist der Verkehr zwischen Paffrath-Zentrum und Steinenkamp von dem Fußgänger-Überweg nicht betroffen.



4. Geringere Kosten

Die Kosten für den Vorschlag dürften auf jeden Fall geringer sein, als bei der unter C) skizzierten „halben Sache“. Vermutlich liegen sie auch unter dem Aufwand für die o. a. alternativen Hilfsmaßnahmen.

C) Eine „halbe Sache“ als „fauler Kompromiss“

Rechtwinklig angelegte Fußgängerüberwege (A und B) für einen ebenerdigen Zugang zum Friedhofseingang „Süd-West“ sind im Zweifelsfall machbar, damit würden aber die Vorteile der Ziffern 2. bis 4. aus Abschnitt B) aufgegeben:



Werden Trauerzüge diesen „Umweg“ nehmen? Das kann eher ausgeschlossen werden – dann kommen halt wieder Streckenposten zum Einsatz.

Und ob vor allem ältere/gebrechliche Anwohner den „Umweg“ als Angebot eines sicheren Übergangs annehmen werden, kann man nur hoffen.

Der **Verkehr zwischen Paffrath-Zentrum und Steinenkamp** ist auf jeden Fall betroffen – als **rechtliches Risiko** bliebe die geforderte **Sichtbarkeit des Teilabschnitts A2** für die aus Richtung „Zentrum“ kommenden Fahrzeugführer.

Und auch die **Kosten** für Markierungen inkl. 4x statt 3x das Verkehrszeichen Z 350 dürften eher ungünstiger ausfallen.

D) Sichtbarkeit aus mindestens 50 m

Als **nicht nachvollziehbares Gegenargument** erweist sich die Befürchtung, dass Fußgänger beim Betreten der Fahrbahn nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können (Abbildungen auf der nächsten Seite).

Dazu folgende *Randbemerkung*:

Bei Tempo 30 (!) beträgt der Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) in m

$$30/10 \times 3 + 30/10 \times 30/10 = 3 \times 3 + 3 \times 3 = 18 \text{ m}$$

Es braucht also nicht einmal eine **Gefahrbremsung** ($9 + 4,5 = 13,5 \text{ m!}$), um rechtzeitig auf Fußgänger zu reagieren, welche den Fußgänger-Überweg betreten.

Aus allen drei Anfahrt-Richtungen ist der Fußgänger-Überweg nicht zuletzt wegen des Verkehrszeichens Z 350 bei „vorausschauender Fahrweise“ **aus mehr als 50 m Entfernung wahrzunehmen**. Die Bilder zeigen das „Gesamt-Panorama“ sowie (aus gleicher Entfernung aufgenommen) den Ausschnitt, welcher dem Blickfeld eines Kfz-Führers entsprechen dürfte.



1. Aus Richtung Gartencenter



2. Aus Richtung „Zentrum“



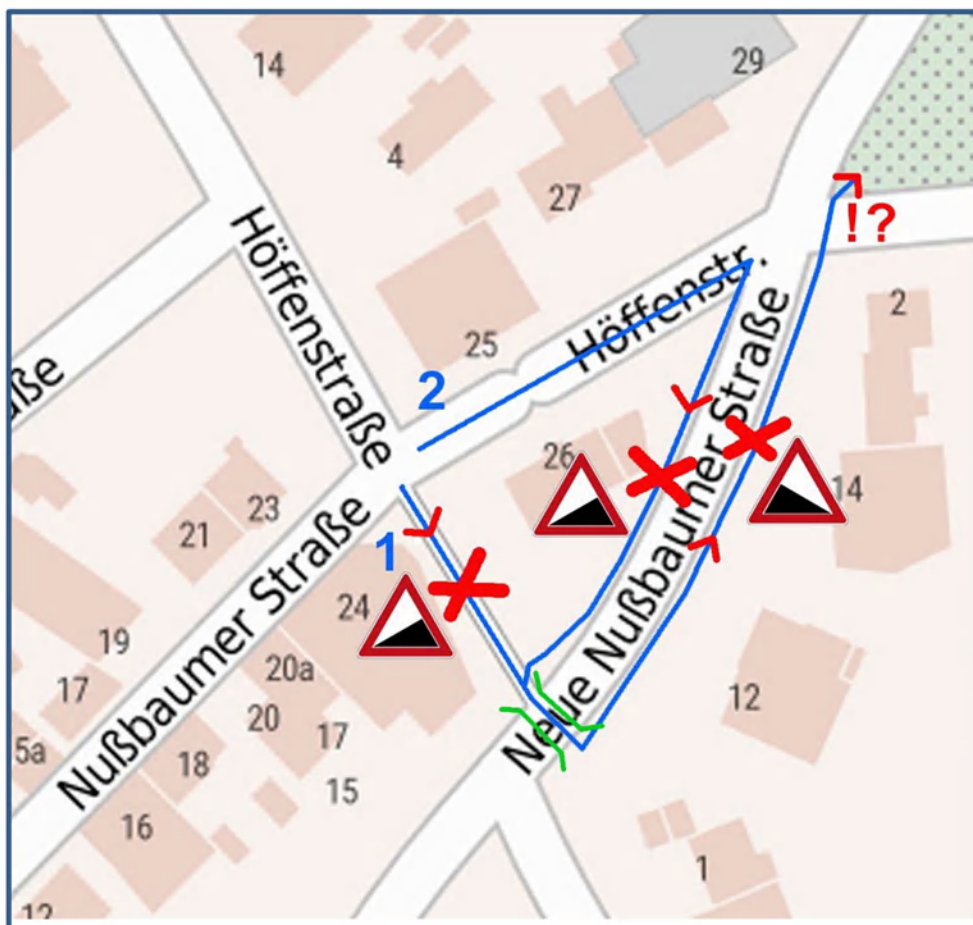
3. Aus Richtung Steinenkamp



E) Die „Querungsstelle“ als untaugliche Lösung

Der Übergang aus dem genannten Einzugsbereich zum Friedhof über die „Querungsstelle“ **]]** (kein „Fußgängerüberweg“ mit Bevorrechtigung der Fußgänger!) auf der Neuen Nußbaumer Straße bedeutet in dem ohnehin recht unübersichtlichen Straßenverlauf ¹⁾ aus zwei Gründen keine Lösung:

- a) Der Zugang zu dieser „Querungsstelle“ ist nur über **Teilstrecken (1 / 2)** mit erheblichen Steigungen/Gefällen zu erreichen, welche vor allem für ältere und gebrechliche Menschen eine nicht vertretbare Zumutung darstellen.



1) Beleg-Fotos auf Seite 5

- b) **Unnötige Umwege** sowie ein **ungesichertes(!) Überqueren der einmündenden Straße „Steinenkamp“**, wobei die Umwege gleichzeitig die prinzipiell mögliche (?) Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (!?) über den Steinenkamp als unbrauchbare Lösung verwerfen.

F) Keine Einrichtungs-Alternativen

Ein Fußgängerüberweg zum Friedhofs-Eingang gegenüber der Fa. Selbach ist aus folgenden Gründen nicht realisierbar:

- a) An der Friedhofsgrenze im Verlauf der Nußbaumer Straße gibt es **keinen Gehweg** (—).
- b) Ein Fußgängerüberweg mit „direktem Zugang“ zu diesem Friedhofs-Eingang kann nicht eingerichtet werden, da er mit den Zu-/Abfahrten der gegenüberliegenden Unternehmen zusammenträfe.



- G) Sinnvolle Ausnahme:** Zwar heißt es in der als Anhang beigefügten ADAC-Dokumentation, dass „Fußgängerüberwege (in Tempo-30-Zonen) entbehrlich“ seien – ein Verbot lässt sich daraus allerdings nicht herleiten. **In Einzelfällen** wie in der geschilderten Situation muss unseres Erachtens **eine Ausnahme zulässig** sein.

H) Ein nützlicher Nebeneffekt

Der **Fußgängerüberweg unterstützt die Bemühung der Temporeduzierung durch die eingerichtete Tempo-30-Zone** an der Einmündung Steinenkamp.

Eine Randbemerkung:

An dieser Stelle sollen regelmäßig „Erziehungsmaßnahmen“ durch Kontrollen per Radarmessungen stattfinden.

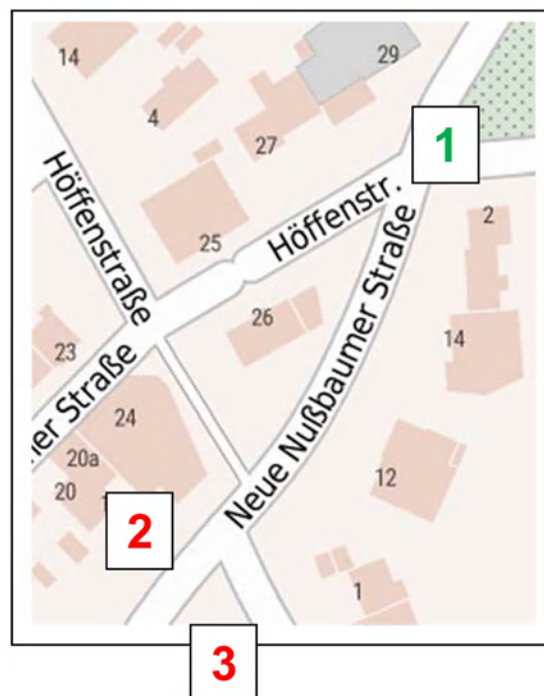
Auch wenn davon ausgegangen werden kann, dass bei davon Betroffenen ein länger anhaltender Lerneffekt erzielt werden mag, bleibt die Mehrzahl von Verkehrsteilnehmern, bei welchen es durch den einmaligen Hinweis zu Beginn der Tempo-30-Zone nicht zu einem „nachhaltigen“ Bewusstsein für die besondere Verkehrssituation führen muss.

Beleg-Fotos

A Der direkte Weg (1)



B Umwege – „Talblicke“ (2 + 3)

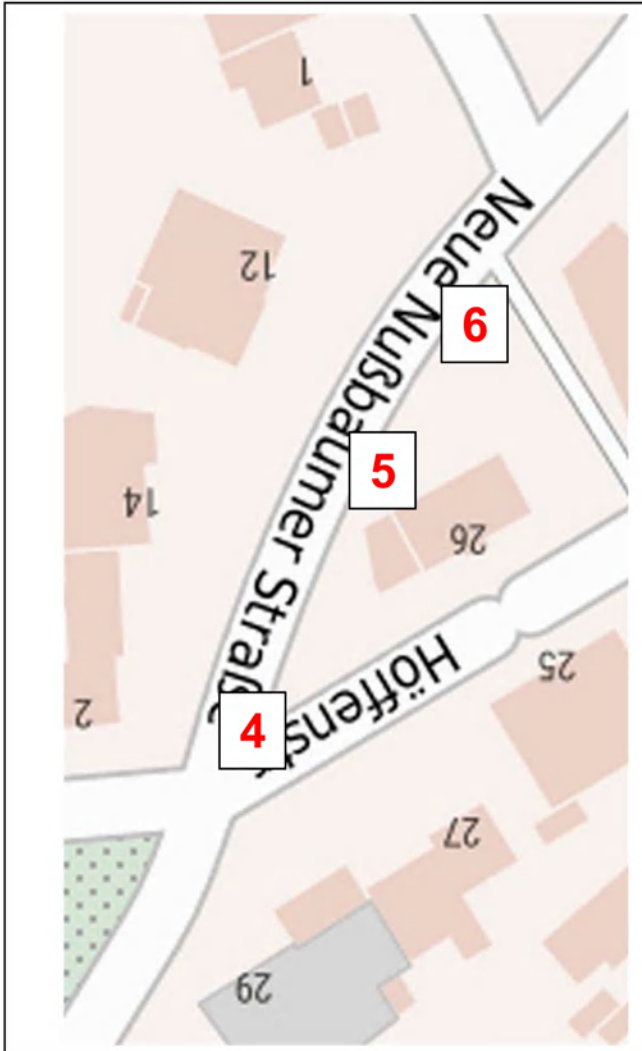


2 Links einmündend der steile Aufstieg von der Höffenstraße, Verkehr aus Richtung Nußbaum von schwer einsehbarer Kurve verdeckt, rechts die Querungsstelle



3 Einmündung Flachsberg mit Blick auf die Querungsstelle und in Richtung Friedhof

C Umwege – „Aufstieg“ (4 bis 6)



6 Kurz vor Erreichen der Querungsstelle – Verkehr aus Richtung Zentrum immer noch erst sehr spät zu entdecken – der links erkennbare Pkw passierte den Bereich nur wenige Augenblicke nach der Aufnahme



4 Am Fuß des unzumutbaren Umwegs



5 Auf halber Höhe – Verkehr aus Richtung Zentrum ist komplett hinter der Kuppe versteckt.

B) Psychologie des Erwachsenen-Gehirns

Eine Selbsterfahrung:

Als Zeuge eines Verkehrsunfalls merkte ich mir das Kennzeichen des vor mir fahrenden Fahrzeugs. Der Fahrer stieg aus, und die Beteiligten einigten sich auf das Hinzuziehen der Polizei.

Der Verursacher bot an, sein Fahrzeug zur Seite zu fahren, und der Geschädigte hatte keine Einwände. Doch der Verursacher wendete auf die durch einen breiten Grünstreifen getrennte Gegenfahrbahn und verschwand.

Beim Eintreffen der Polizei konnte ich mich beim besten Willen nicht mehr an das Kennzeichen erinnern.

Meine Frau (Pädagogin in der Erwachsenenbildung) zerstreute meine Selbstzweifel mit folgender Erklärung:

Das Kurzzeitgedächtnis Erwachsener schützt sich vor Überfrachtung mit „Unwichtigem“, indem es Sachverhalte löscht, sobald das damit zusammenhängende Problem gelöst ist, in meinem Fall hieß das:

Die Gefahr der unmittelbar zu befürchtenden Fahrerflucht war nach der Einigung zur Unfallaufnahme durch die Polizei hinfällig – die vorsorglich gespeicherte Information (Kfz-Kennzeichen) wurde gelöscht.

C) Nachhaltige Erinnerung an die Tempo-30-Zone

Dazu empfiehlt die ADAC-Untersuchung „... **in großen Zonen die Fortgeltung** (der Geschwindigkeitsbegrenzung) **durch eine Fahrbahnmarkierung „30“ zu unterstützen**“.

Zwei Beispiele zur Begründung dieser Maßnahme:

- a) Ein Kunde fährt zum Gartencenter und verlässt dieses nach mehr oder weniger intensiver Beratung zufrieden mit seinem Einkauf.
Er muss nicht einmal komplett ortsfremd sein, um sich nicht daran erinnern zu können, dass er nach dem Einbiegen in die Nußbaumer Straße maximal mit Tempo 30 fahren darf.
- b) Verwandte fahren zu Besuch in eines der mehr oder weniger weitläufigen Wohngebiete.
Bis zur Heimfahrt ist die Erinnerung an die Geschwindigkeitsbeschränkung „gelöscht“, da sich das „Problem“ (Aufpassen!) nicht nachhaltig in ihrem Langzeitgedächtnis verankern konnte.

In beiden Fällen würden die **Fahrbahnmarkierungen „30“** – in beiden Richtungen nahe der Parkplatzausfahrt (von Gewerbebetrieben) bzw. der Stichstraßen (zu Wohngebieten) – für eine **sofortige Erinnerung an das „Tempo 30“** sorgen; und alle dort regelmäßig verkehrenden Personen würden **auf Dauer positiv in ihrem Fahrverhalten beeinflusst**.

D) Zwei ergänzende Empfehlungen

1. **Das Zeichen Z 274.1** (Beginn der Tempo-30-Zone) am Beginn der Neuen Nußbaumer Straße **hinter die Zufahrten des Cap-Parkplatzes versetzen.**

Begründung

- a) Nach dem Einfahren in die Neue Nußbaumer Straße wird die volle Aufmerksamkeit eines Fahrzeugführers erst einmal davon beansprucht, auf querende Fußgänger zu achten – danach hat er das Schild schon „fast“ passiert.
- b) Wer vom CAP-Parkplatz in Richtung Nußbaum abbiegt, hat im Zweifelsfall schon vergessen (s. o. unter „Psychologie ...“) dass er sich in einer Tempo-30-Zone befindet.

2. **Den gesamten Bereich dieser Tempo-30-Zone** mit dem Zusatz „**nur für Anlieger**“ versehen.

Begründung

- a) Damit gäbe es eine rechtliche Handhabe gegen alle Verkehrsteilnehmer, welche die Verbindung zur B 506 erfahrungsgemäß als „Schleichweg“ benutzen.
- b) Als Folge würde das gesamte Verkehrsaufkommen wahrscheinlich deutlich reduziert, was dem Ziel der Entschleunigung nur zuträglich sein kann.

Anhang

Auszüge aus der Broschüre des ADAC

Die Verkehrsschau

Ein Leitfaden für die Praxis ¹⁾

Zum Thema **Fußgängerüberwege** und **Querungsstellen**

S. 52 und 53

Zum Thema **Tempo-30-Zone**

S. 60

1) Kostenloser Download erlaubt

Überquerungsanlagen

Überquerungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer sollen generell – auch außerhalb von Knotenpunkten – angelegt werden, wenn im Zuge querender Rad- oder Fußwege oder durch stark frequentierte Ziele erhöhter Querungsbedarf besteht, mehr als zwei Fahrstreifen zu queren sind oder das Unfallgeschehen auffällig ist. Folgende plangleiche Formen haben sich bewährt:

- Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) mit Bevorrechtigung der Fußgänger,
- Querungsstelle für Radfahrer mit Bevorrechtigung des Radverkehrs,
- Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer ohne Bevorrechtigung,
- Lichtsignalanlage für Fußgänger und Radfahrer.

Fußgängerüberwege werden mit Z 293 auf der Fahrbahn markiert. Im Zuge von Vorfahrtstraßen wird mit Zeichen 350 beidseitig auf den Fußgängerüberweg hingewiesen. Fußgängerüberwege müssen beleuchtet werden. Radfahrer erlangen an Fußgängerüberwegen keine Bevorrechtigung, es sei denn, sie schieben ihr Fahrrad!



Z 293 Fußgängerüberweg



Z 350 Fußgängerüberweg



Z 356 Verkehrshelfer



Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege dürfen nicht angelegt werden:

- außerorts bzw. bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 50 km/h,
- bei mehr als zwei Fahrstreifen,
- an Knoten mit Lichtsignalanlagen oder auf Straßen mit grüner Welle,
- wo Gehwege nicht beidseitig vorhanden sind,
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges,
- an Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt,
- in Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper,
- über Bussonderfahrstreifen.

In Tempo-30-Zonen sind Fußgängerüberwege **i. d. R. entbehrlich**.

Querungsstellen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs kommen zum Einsatz, wenn eine Radhauptverbindung (ggf. Fahrradstraße) eine Straße mit untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr kreuzt. Die Vorfahrtbeschilderung erfolgt mit Zeichen 301 und 205. Auf der Fahrbahn kann eine Furt für den Radverkehr markiert werden.



Z 301 Vorfahrt



Z 205 Vorfahrt gewähren



Z 222-20 Vorgeschriebene Vorfahrt rechts vorbei



Z 626-20 Leitplatte Aufstellung links

Außerhalb von Knotenpunkten sind **Querungsstellen ohne Bevorrechtigung** der Fußgänger oder Radfahrer die Regel. Innerorts können vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln und Fahrbahnversätze den Sichtkontakt verbessern, den Überquerungsweg verkürzen und die Fahrgeschwindigkeit moderieren. Wenn die Querungsstelle auch dem Radverkehr dient, muss die Mittelinsel ausreichend breit sein, so dass Radfahrer sich dort aufstellen können. Die Mittelinseln werden durch Zeichen Z 222-20 gekennzeichnet. Eine Leitplatte (Z 626) ist nur außerorts erforderlich, da sie innerorts wartende Fußgänger verdecken kann. Mit Ausnahme von Überwegen, die durch Schülerlotsen, Schulweghelfer oder sonstige Verkehrshelfer (Z 356) gesichert werden, darf auf der Fahrbahn keine Furtmarkierung aufgebracht werden.



Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer, Leitplatte ist innerorts entbehrlich



Selbstständig geführter Gehweg, Radverkehr frei

Für Fußgänger können auch **Querungsstellen mit Signalanlage** (sog. Fußgängerschutzanlagen/Bedarfsampeln) angelegt werden. Gewöhnlich zeigen Bedarfsampeln Grün für den Kfz-Verkehr und Rot für Fußgänger. Nach Signalanforderung (Taster, Sensor) wird die vollständige Signalfolge aktiviert, wonach die Fahrzeugsignale von Grün über Gelb auf Rot wechseln. Auf der Fahrbahn wird eine Furt markiert. Ausreichende Aufstellflächen sind erforderlich. Dies gilt vor allem im Schulumfeld, da Schulkinder dort oft in Gruppen unterwegs sind.

Am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen sind geeignete Querungsstellen für Radfahrer anzulegen, wenn die Verkehrsstärke 500 Kfz/h (außerorts) bzw. 1.000 Kfz/h (innerorts) übersteigt oder andere Gründe (mehr als zwei Fahrstreifen, Unfälle, starker Schülerverkehr) dafür sprechen.

oder Radfahrer und ein Benutzungsverbot für andere Verkehrsarten an. Bedarfsweise kann z. B. land- und forstwirtschaftlicher Verkehr mit dem Zusatzzeichen Z 1026-38 zugelassen werden.



Z 239 Gehweg



Z 237 Radweg



Z 1026-36



Z 1026-37



Z 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg



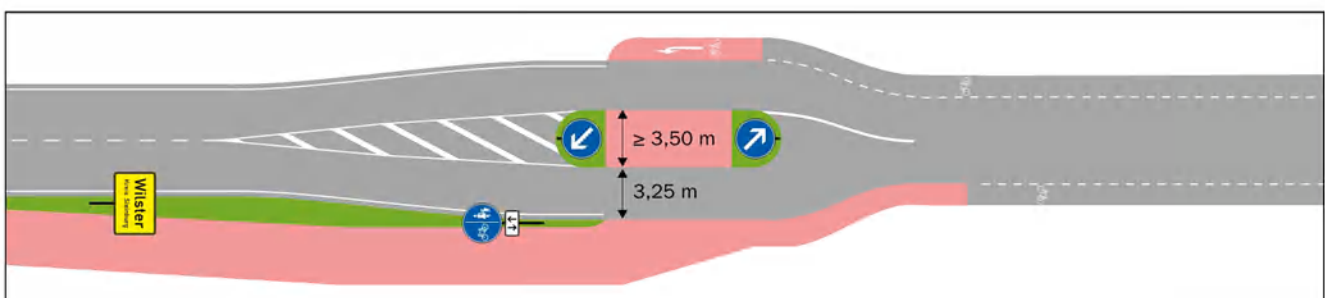
Z 241 Getrennter Geh- und Radweg



Z 1026-38

Besondere Wege für Fußgänger und Radfahrer

Neben straßenbegleitenden Geh- und Radwegen können auch eigenständige Wege dem Fuß- und Radverkehr gewidmet werden. Ein häufiger Anwendungsfall sind straßenunabhängig geführte Erschließungswege für Fußgänger und Radfahrer in Wohngebieten und durch Grünanlagen. Daneben gibt es auch selbstständig geführte Routen im Außerortsbereich, z. B. im Zuge von aufgelassenen Bahntrassen. In diesen Fällen zeigen die Z 237/239/240/241 die Widmung für Fußgänger



Querungsstelle am Ende eines Zweirichtungsradweges



Ortstafel

Im Gegensatz zu den Ortstafeln entfaltet die Ortshinweistafel Z 385 keine verkehrsrechtliche Wirkung. Das Zeichen ist entbehrlich, wenn der Name der Ortschaft bereits aus der Wegweisung ersichtlich ist.



Z 310 Ortstafel
(Vorderseite)



Z 311 Ortstafel
(Rückseite)



Z 385 Ortshinweistafel

4.4.2 Tempo-30-Zone

Innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf können die Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit der Gemeinde Tempo-30-Zonen anordnen. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Z 306) erstrecken. Durch Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Z 295) oder Leitlinien (Z 340) und benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten. Fußgängerüberwege und signalgeregelter Querungsstellen sind entbehrlich, genauso wie die meisten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen für den fließenden Verkehr. Die Regelung des ruhenden Verkehrs durch Verkehrszeichen bleibt möglich.



Z 295



Z 340



Z 306



Z 237



Z 350

Tempo-30-Zonen sollten so gestaltet sein, dass ein „Zonenbewusstsein“ entstehen kann. Dazu gehören eine überschaubare Zonengröße, Straßen mit annähernd gleichen Querschnitten, deutlich erkennbare Eingangsbereiche, optische Hinweise (z. B. Tempo-30-Piktogramme) sowie Fahrbahneinengungen und unterstützende bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) v. a. im Bereich von Schulen und Kindergärten. Der ADAC empfiehlt den Kommunen, die vorhandenen Tempo-30-Zonen auf StVO-Konformität zu überprüfen und ggf. nachzubessern oder aufzuheben.

Am Beginn einer Tempo-30-Zone steht das Zeichen 274.1. Das Verkehrszeichen darf innerhalb der Zone nicht wiederholt werden. Ggf. kann in großen Zonen die Fortgeltung durch eine Fahrbahnmarkierung „30“ unterstützt werden. Zeichen 274.2 (Ende der Zone) ist entbehrlich, wenn die Tempo-30-Zone unmittelbar in einen Fußgängerbereich (Z 242.1) oder einen verkehrsberuhigten Bereich (Z 325.1) übergeht; sonst wird es i. d. R. auf der Rückseite von Z 274.1 angebracht.



Z 274.1 Beginn einer
Tempo-30-Zone



Z 274.2-51 Ende einer
Tempo-30-Zone



Z 274.1-51 Beginn
eines verkehrsberuhigten
Geschäftsbereiches



Z 274.2-51 Ende eines
verkehrsberuhigten
Geschäftsbereiches



Z 242.1 Beginn einer
Fußgängerzone



Z 325.1 Beginn eines
verkehrsberuhigten Bereichs



Beginn, Ende und Fahrbahnmarkierung einer Tempo-30-Zone