



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Alternative für Deutschland
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Heiko Müller

GZ: (OB) 6 66.61

Datum: 25. AUG. 2021

Tempo 30 Straßenzüge und Zonen in der Landeshauptstadt Dresden AF1582/21

Sehr geehrter Herr Müller,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes besteht für einzelne Stadtratsmitglieder ein Antwortanspruch nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nur dann, wenn lediglich eine einzelne Angelegenheit, d. h. ein einzelner/konkreter Lebenssachverhalt betroffen ist. Ein Antwortanspruch besteht jedoch nicht, wenn die Anfrage darauf abzielt, sich einen allgemeinen Überblick zu verschaffen. Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein; vgl. SächsOVG, Ur. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28. Das Sächsische Obergericht verweist Fragesteller, die sich einen allgemeinen Überblick verschaffen wollen, auf das Fragerecht nach § 28 Abs. 5 SächsGemO. Fragen zu sämtlichen Angelegenheiten der Gemeinde können danach erst gestellt werden, wenn die Unterstützung eines Fünftels der Mitglieder des Stadtrates vorliegt.

Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen habe, werde ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch beantworten.

„...durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung im Dezember 2016 konnte innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen an Kindergärten, Schulen oder Krankenhäusern, die Geschwindigkeit auf Tempo 30 beschränkt werden. Damit sollte die Verkehrssicherheit erhöht werden. Vorher gab es auch schon Tempo 30-Straßenzüge und Zonen.

Dazu ergeben sich folgende Fragen:

1. Wie viele Straßen gibt es zurzeit in der Landeshauptstadt Dresden, wo das Tempolimit von 30 km/h besteht?“

Eine Statistik im Sinne der Anfrage wird bei der Landeshauptstadt Dresden nicht geführt.

2. „Wie hat sich die Tempo-30-Lage in den letzten 20 Jahren in der Landeshauptstadt Dresden entwickelt?“

Bitte die Jahre 2000 bis 2020 einzeln aufschlüsseln.“

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind grundsätzlich das Ergebnis der Prüfung im Einzelfall von Regelungserfordernissen bei herrschenden oder durch straßenbauliche Veränderung eintretenden verkehrlichen Verhältnissen und der Abwägung dafür in Frage kommender Verkehrsregelungsmaßnahmen zur Abwendung übermäßiger Gefahrenlagen. Für die Entscheidungen durch die Straßenverkehrsbehörde vor allem maßgeblich sind dabei die Bestimmungen des § 45 StVO.

Von der Voraussetzung des Vorliegens einer gesteigerten Gefahrenlage ausgenommen sind lt. § 45 Abs. 9 StVO die Anordnung von Tempo 30-Zonen nach § 45 Abs. 1c StVO oder – seit StVO-Novelle im Dezember 2016 – die Anordnung innerörtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (im allgemeinen Sprachgebrauch auch bezeichnet als „sensible Einrichtungen“).

Entsprechend des 1994 beschlossenen Verkehrskonzepts für die Landeshauptstadt Dresden wurden geschwindigkeitsbeschränkte Zonen für Straßen in Wohngebieten inzwischen nahezu flächendeckend eingerichtet.

Im Ergebnis einer schwerpunktmäßigen Überprüfung von Standorten an Vorfahrtstraßen gelegener „sensibler Einrichtungen“ wurden in den Jahren 2017 und 2018 in diesen Bereichen zahlreiche Streckengebote mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlassen.

3. „Wann war die letzte Prüfung der Straßenverkehrsbehörde für eventuell neue Tempo 30-Straßen? Oder ist das generell ein laufendes Verfahren?“

Die Überprüfung bestehender Verkehrsregelungen in gewissen Abständen gehört zu den Rechtspflichten der Straßenverkehrsbehörden.

Daneben eröffnen vielfältige Faktoren und Veränderungsprozesse Überprüfungserfordernisse. Dazu zählen:

- das Unfallgeschehen,
- Neubau und Rekonstruktion von Verkehrsanlagen,
- Entstehen oder Wegfall „sensibler Einrichtungen“,
- eingehende Hinweise zum Verkehrsgeschehen.

Die Straßenverkehrsbehörde ist hiermit fortlaufend befasst.

4. „Welche Straßen sind von der Straßenverkehrsbehörde in den nächsten Wochen und Monaten geplant?“

Mit folgenden Punkten wird sich derzeit u. a. befasst:

- der Frage der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Bürgerstraße
- der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Bereich Bahnhof Klotzsche
- der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Bereich Bauhofstraße
- der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Bereich Eichbergstraße/Am Sandberg
- der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Umfeld der Cottaer Straße


5. „In welchen Stadtteilen sind die sensibelsten Stellen, wo es ballungsmäßig auch die meisten 30-iger Straßenzüge und Zonen gibt?“

Ein derartiges Stadtteilranking existiert nicht. Es wäre für eine Beurteilung der Sicherheit im Straßenverkehr an Ort und Stelle auch bedeutungslos.

6. „Was sind die wesentlichsten Gründe für eine Umwidmung der Straßen zur Tempo 30-Zone? Unzumutbarere Bauzustand, Gefährdung von Kindern, Raserei, schlecht einsehbare Verkehrsführung o. a.?“

Es findet keine Umwidmung im straßenrechtlichen Sinne statt. Die Regelungsentscheidung vollzieht sich gemäß § 45 Abs. 1c StVO: „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 (...) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.“. Unter Rn. 37 der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO ist dazu weiter ausgeführt: „1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. ...“.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert