Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Amt für Innere Verwaltung und Planung

Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV)

A 431-2 / 625.00-10 **Hamburg, den 16.12.2024**

Kapitel:
Verkehrsberuhigung **Stand: 16.12.2024**

- **Fußgängerbereiche**

Zeichen 242.1

Beginn einer Fußgängerzone
- 40: doppelseitig (Rückseite Z. 242.2)

- **Befahrbare Wohnwege**

Zeichen 239

Gehweg

- **Verkehrsberuhigte Bereiche**

Zeichen 325.1

Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
- 40: doppelseitig (Rückseite Z. 325.2)

- **Tempo 30-Zonen**

  Tempo 20-Zonen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche)

Zeichen 274.1

Beginn einer Tempo 30-Zone
- 40: doppelseitig (Rückseite Z. 274.2)
- 20: Beginn einer Tempo 20-Zone in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (einseitig)
- 41: doppelseitig (Rückseite Z. 274.2-20)

Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Kapitel:
Verkehrsberuhigung

Stand: 16.12.2024

Inhalt

1. Begriffsbestimmung ... 3
2. Ziele ... 3
3. Grundlagen ... 3
   3.1 Planerisch/gestalterische Grundlagen ... 3
   3.2 Begriffe und rechtliche Grundlagen ... 4
      3.2.1 Fußgängerbereiche ... 4
      3.2.2 Befahrbare Wohnwege ... 4
      3.2.3 Verkehrsberuhigte Bereiche ... 4
      3.2.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen ... 4
      3.2.5 Tempo 30-Zonen ... 5
      3.2.6 Tempo 20-Zonen (Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) ... 5
4. Zuständigkeiten und Verfahrensweise ... 5
   4.1 Entscheidungsbefugnis / Anordnung ... 5
   4.2 Einvernehmen mit der Gemeinde ... 6
5. Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung ... 6
   5.1 Fußgängerbereiche ... 7
   5.2 Befahrbare Wohnwege ... 7
   5.3 Verkehrsberuhigte Bereiche ... 7
   5.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen ... 8
   5.5 Tempo 30-Zonen ... 8
      5.5.1 Vorfahrtstraßennetz ... 8
      5.5.2 Gebietsauswahl ... 8
      5.5.3 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung ... 9
         5.5.3.1 Straßensperrungen in Wohngebieten ... 9
         5.5.3.2 Abbau von Verkehrszeichen und -einrichtungen ... 9
      5.5.4 Linienverkehr ... 11
      5.5.5 Beschilderung ... 11
   5.6 Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche ... 12
      5.6.1 Gebietsauswahl ... 12
      5.6.2 Fahrbahnbenutzung ... 13
      5.6.3 Geschwindigkeit ... 13
      5.6.4 Ruhender Verkehr ... 13
6. Schlussbemerkungen ... 13

Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Kapitel:
Verkehrsberuhigung

Stand: 16.12.2024

1. Begriffsbestimmung

Der Begriff Verkehrsberuhigung umfasst alle Maßnahmen, die dazu führen sollen, vor allem den motorisierten Straßenverkehr aus bestimmten Straßen oder Gebieten ganz oder teilweise fernzuhalten und/oder den notwendigen bzw. den verbleibenden Verkehr zu verhaltener oder rücksichtsvoller Fahrweise zu veranlassen. Es kann sich dabei um

- wegerechtliche (Widmung),
- bauliche (Umbau des Straßenraumes) oder
- straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen (Regelung des Verkehrs nach den Möglichkeiten der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO))

handeln.

Straßenbauliche und straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind je für sich allein oder in Kombination miteinander möglich; wegerechtliche nur in Kombination mit baulichen und/oder straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen.

Mit dieser Richtlinie werden Regelungen zur Konkretisierung und Sicherstellung einer einheitlichen Ermessensausübung durch die Straßenverkehrsbehörden bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zur Verkehrsberuhigung getroffen.

In Ergänzung und Konkretisierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung der StVO durch die Straßenverkehrsbehörden in Hamburg sind folgende weitere Vorgaben unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und der Verkehrsoptimierung zu beachten.

2. Ziele

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen

- die Sicherheit - insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer – erhöhen,
- durch den Straßenverkehr verursachte Beeinträchtigungen für die Bevölkerung vermindern,
- zur Schaffung eines verbesserten Wohnumfeldes und/oder
- zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung beitragen.

Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es einer engen Zusammenarbeit und eingehenden Abstimmung zwischen allen mit der Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung befassten Stellen. Die in Betracht kommenden wegerechtlichen, baulichen, straßenverkehrsbehördlichen und gestalterischen Gesichtspunkte sollten möglichst in ein verkehrliches und städtebauliches Rahmenkonzept eingebunden sein. Nur mit einer flächenhaft angelegten Konzeption lassen sich Auswirkungen im unmittelbaren Planungsraum und weiteren Umfeld (z.B. Aufnahmefähigkeit für den verdrängten Verkehr) abschätzen. Dadurch kann verhindert werden, dass Probleme zu Lasten anderer lediglich verlagert werden.

3. Grundlagen

3.1 Planerisch/gestalterische Grundlagen

Die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) und die über die ReStra in der Freien und Hansestadt Hamburg anzuwendenden Regelwerke und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind als Grundlage zur Planung und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen und baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zu berücksichtigen und geben den Rahmen für die straßenverkehrsbehördliche Anordnung.

Insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) stellen hierzu bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung dar und werden durch Vorgaben der ReStra ergänzt.

3.2 Begriffe und rechtliche Grundlagen

Rechtsgrundlagen für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung enthalten neben dem Straßenverkehrsrecht auch das Wege- und Bauplanungsrecht. Für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden sind die Bestimmungen der StVO mit der dazugehörigen VwV-StVO unmittelbar maßgebend.

3.2.1 Fußgängerbereiche

Entsprechend der wegerechtlichen Widmung kann eine straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung als Fußgängerbereich vorgenommen und gleichzeitig Fahrzeugverkehr in eingeschränktem Maße zugelassen werden (Zeichen 239 und Zeichen 242.1 nach Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) i.V.m. § 45 Absatz 1b Ziffer 3 StVO). Weitere Maßnahmen (Verkehrszeichen und -einrichtungen) können nach § 45 Absatz 1b Ziffer 4 StVO angeordnet werden, soweit Sicherheit und Ordnung dies in diesen Bereichen erfordern. Vor der Kennzeichnung eines Fußgängerbereichs ist nach § 45 Absatz 1b Satz 3 StVO das Einvernehmen mit der Gemeinde (Bezirksamt, siehe auch Nr. 4.2 dieser Richtlinie) herzustellen.

Die Bestimmungen der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XII. (Widmung, straßenrechtliche Teileinziehung) sind zu berücksichtigen.

3.2.2 Befahrbare Wohnwege

Der befahrbare Wohnweg ist kein Begriff aus der StVO. Er ist eine besonders kostengünstige Erschließungsform, deren Verkehrsflächen dem Fußgängerverkehr und beschränkt dem Fahrverkehr der Anlieger gewidmet sind. Durchgangsverkehr ist nicht gestattet. Die Möglichkeit zur straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung regelt sich entsprechend nach Zeichen 239 nach Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) i.V.m. § 45 Absatz 1b Ziffer 3 StVO.

Vor der Kennzeichnung eines befahrbaren Wohnweges (Fußgängerbereichs) ist nach § 45 Absatz 1b Satz 3 StVO das Einvernehmen mit der Gemeinde (Bezirksamt, siehe auch Nr. 4.2 dieser Richtlinie) herzustellen.

Die Bestimmungen der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XII. (Widmung, straßenrechtliche Teileinziehung) sind zu berücksichtigen.

3.2.3 Verkehrsberuhigte Bereiche

Entgegen der wegerechtlichen Widmungsbeschränkung bei Fußgängerbereichen und befahrbaren Wohnwegen wird bei dem verkehrsberuhigten Bereich der Gemeingebrauch an der öffentlichen Straße nicht beschränkt. Die Anordnung der Zeichen 325.1/325.2 nach Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) gem. § 45 Absatz 1b Ziffer 3 StVO regelt das verkehrliche Verhalten der Benutzer untereinander. § 45 Absatz 1b Ziffer 4 StVO lässt zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen oder Verkehrseinrichtungen zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen zu. Auch hier ist zu beachten, dass die Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereiches nur im Einvernehmen mit der Gemeinde möglich ist (§ 45 Absatz 1b Satz 3 StVO).

3.2.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen

Die Vorschriften des § 45 Absatz 1 Ziffer 3, Ziffer 6 und Absatz 1b Ziffer 5 StVO lassen es zu, nicht nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung, sondern allgemein auch zum Zwecke der Verkehrsberuhigung in den Verkehrsablauf einzugreifen. Bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Absatz 1b Ziffer 5 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde an das Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45 Absatz 1b Satz 3 StVO) gebunden.

3.2.5 Tempo 30-Zonen

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen erfolgt nach § 45 Absatz 1c StVO. Gleichzeitig werden Straßen benannt, die eine Anordnung einer Tempo 30-Zone ausschließen. Die Anordnung von Zeichen 274.1 wird durch die grundsätzliche Vorfahrtregel „rechts vor links", das ausnahmslose Fehlen von mit Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Sinne einer „Einheit zwischen Bau und Betrieb" (Prinzip der selbsterklärenden Straße) unterstützt.

Nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 4 StVO sind Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c von der Begründung einer erheblichen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ausgenommen.

Das zwingende Erfordernis der Anordnung des Zeichen 274.1 nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und zu begründen. Tempo 30-Zonen sind nur unter den Voraussetzungen der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. anzuordnen. Für die Einordnung als Straße des überörtlichen Verkehrs im Sinne von § 45 Absatz 1c Satz 2 Alt. 1 StVO ist die Klassifizierung als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße (oder Vorfahrtstraße) maßgeblich. Auf das tatsächliche Verhältnis von Durchgangs- und Anliegerverkehr kommt es insoweit nicht an (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01. September 2017 – 3 B 50/16 –, juris).

3.2.6 Tempo 20-Zonen (Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche)

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h nach § 45 Absatz 1d StVO angeordnet werden.

Für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche wird in Hamburg eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h festgelegt. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche werden mit Zeichen 274.1-20 (Beginn einer Tempo 20-Zone in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen) bzw. 274.1-41 (doppelseitig (Rückseite Zeichen 274.2-20) beschildert. Zur Unterstützung des städtebaulichen Aspektes werden mit § 39 Absatz 5 Satz 7 StVO Möglichkeiten einer von der allgemeinen Norm abweichenden Fahrbahnbegrenzung zugelassen. Die VwV-StVO zu § 39 bis 43 IV. Ziffer 8 gibt Hinweise, wie die in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen zugelassenen anderen Mittel zur Fahrbahnbegrenzung ausgeführt sein müssen.

Das zwingende Erfordernis der Anordnung des Zeichens 274.1-20 nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO ist ebenso wie bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und zu begründen. Nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 5 StVO sind verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche nach Absatz 1d von der Begründung einer erheblichen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ausgenommen.

4. Zuständigkeiten und Verfahrensweise

4.1 Entscheidungsbefugnis / Anordnung

Die grundsätzliche Entscheidungsbefugnis darüber, ob Verkehrsberuhigung eingerichtet und welche baulichen und gestalterischen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, liegt bei der Planungs- bzw. der Straßenbaubehörde. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll nach der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. 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) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) entscheidet unter verkehrspolitisch konzeptionellen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung einer flächendeckenden Verkehrsplanung über die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Hamburg nach Maßgabe bezirklicher Vorschläge. Die Umsetzung der positiv bewerteten Vorschläge gehört zu den regulären Aufgaben der Bezirksämter. Im sogenannten Hauptverkehrsstraßennetz oder wenn das Busbeschleunigungsprogramm (Umsetzung des Hamburg-Taktes) entgegensteht, werden keine neuen Tempo 30-Zonen eingerichtet.

Im Übrigen gilt die bisherige Zuständigkeitsverteilung, wonach straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen von der Straßenverkehrsbehörde und bauliche von der Straßenbaubehörde anzuordnen sind.

Eventuell vorgesehene bauliche Ergänzungen sind mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Im Rahmen der Kompetenzverteilung nach der StVO, der Zuständigkeitsanordnungen des Senats und der behördeninternen Verfügungen ist die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig an der Planung zu beteiligen. Sie hat insbesondere die sicherheitsrelevante Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung zu überprüfen. Eventuell erforderlich werdende Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (Verkehrszeichen und -einrichtungen) trifft die Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit (§ 45 Absatz 1b Ziffer 4 StVO).

Wenn Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausschließlich mittels Verkehrszeichen vertretbar sind, ist die Straßenverkehrsbehörde allein anordnungsbefugt. Die eventuell notwendige Herstellung des Einvernehmens mit der Gemeinde ist zu beachten. Bei Anordnung von Verkehrszeichen ist in jedem Fall der Straßenbaulastträger zu hören (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e I. StVO); falls Buslinien durch verkehrsberuhigte Straßen verkehren, auch der HVV über die BVM.

4.2 Einvernehmen mit der Gemeinde

Die Vorschrift über das Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45 Absatz 1b Satz 3 StVO) ist in Hamburg dahingehend anzuwenden, dass das Einvernehmen mit dem betroffenen Bezirksamt hergestellt werden muss. Gleiches Verfahren gilt auch für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche.

Die Vorschrift soll bei bestimmten, für die Gemeinden auch politisch besonders relevanten Angelegenheiten den Einfluss der Kommunen stärken und es ermöglichen, stadtplanerische und kommunalpolitische Überlegungen in die Entscheidung einzubeziehen. Dem Bezirksamt (der Gemeinde) erwachsen damit aber nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten, die im Sinne einer Aufgabenteilung wirken. Die Beurteilung städtebaulicher, stadtplanerischer, kommunalpolitischer Aspekte wird durch das Bezirksamt vorgenommen, während die Berücksichtigung verkehrlicher Belange durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgt. Die Straßenverkehrsbehörde hat die Polizei anzuhören. Es ist insoweit grundsätzlich nicht Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, z.B. für eine angemessene Bürgerbeteiligung zu sorgen oder die wirtschaftlichen Belange eines einzelnen betroffenen Betriebes zu prüfen. Gleichwohl ordnet die Straßenverkehrsbehörde die Maßnahmen rechtsverbindlich an und muss sie notfalls auch vor Gericht verantworten. Aus dieser Funktion heraus kann sie gezielte Untersuchungen verlangen, wenn der begründete Eindruck besteht, dass für die Entscheidung wichtige Aspekte nicht hinreichend gewürdigt werden.

5. Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung

Soweit sich Grundsätzliches oder Einzelheiten zu den verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten verkehrsberuhigender Maßnahmen aus bestehenden Richtlinien, Einzelanweisungen, der ReStra und der FGSV-Regelwerke (z.B. RAST 06) ergeben, wird auf eine Wiederholung verzichtet.

5.1 Fußgängerbereiche

Fußgängerbereiche sind grundsätzlich als Gehweg zu betrachten. Nach § 25 Absatz 1 StVO müssen Fußgängerinnen und Fußgänger vorhandene Gehwege benutzen. Gehwege sind deshalb grundsätzlich allein Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten und dürfen von Fahrzeugen nicht befahren werden. Eine gesetzliche Ausnahme gilt nach § 2 Absatz 5 StVO insoweit nur für Rad fahrende Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr und Rad fahrende Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr sowie deren begleitende Aufsichtsperson.

Gleichwohl ist es nach der VwV-StVO zu Zeichen 239 nicht ausgeschlossen, auch Gehwege durch entsprechende Zusatzzeichen zur Benutzung durch Radfahrer frei zu geben. Eine solche Freigabe kommt danach nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger - und damit auch der mobilitätseingeschränkten Personen und der Kinder - im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar ist (siehe Ziffer 3.2.1).

Es widerspricht insofern der Zweckbestimmung und der Widmungsverfügung dieser Straße, Fahrzeugverkehr uneingeschränkt zuzulassen. Zur Wahrung der Anliegerinteressen ist der Liefer- und gegebenenfalls Anliegerverkehr nach Maßgabe der straßenrechtlichen Widmung in der Regel zeitlich zu befristen. Die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher besonders zu berücksichtigen.

Wesentlicher Bestandteil und zugleich kennzeichnend für diesen Straßentyp ist eine Möblierung des Straßenraums mit Blumenkübeln, Sitzbänken, Geschäftsauslagen, Markisen etc. Diese Elemente stellen keine Hindernisse im Sinne § 32 StVO dar (§ 32 StVO erfasst Hindernisse, mit denen der Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsbedeutung, Funktion und Trassierung der Straße nicht rechnen muss.).

5.2 Befahrbare Wohnwege

Einsatzmöglichkeiten und bauliche Ausgestaltung des befahrbaren Wohnweges sind in der ReStra und RAST 06 beschrieben.

5.3 Verkehrsberuhigte Bereiche

Der verkehrsberuhigte Bereich ist eine besondere Form einer öffentlichen Verkehrsfläche. Gemäß VwV-StVO zu Zeichen 325.1 und 325.2 kommt die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen sowohl für einzelne Straßen als auch für Straßen eines abgegrenzten Bereiches in Betracht. Planungskriterien und Hinweise für den Einsatz dieser Straßen finden sich in der ReStra und RAST 06.

Die Straßen im verkehrsberuhigten Bereich sollten so gestaltet bzw. in das Gesamtnetz eingebunden sein, dass überwiegend nur mit quartiersbezogenem Verkehr zu rechnen ist.

Das Wohnen sollte die vorwiegende Nutzungsart sein. Geschäfte, Kirchen, Büros, Schulen und vereinzelt Gewerbebetriebe können mit einbezogen werden, solange diese im Vergleich zum Anwohnerverkehr nur einen geringen Ziel- und Quellverkehr, insbesondere durch größere Kfz als Pkw, verursachen. Die Verkehrsstärke sollte unter 150 Kfz/h liegen. Die Länge der Straße sollte 300 m nicht überschreiten. Zeichen 325.1/325.2 darf nur angeordnet werden, wenn die bauliche Gestaltung die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit erwarten lässt. Deshalb sollten verkehrsberuhigte Bereiche generell nur kurz oder bei längeren Abschnitten so möbliert sein, dass die geforderte Schrittgeschwindigkeit einsichtig und plausibel ist.

Verkehrsberuhigte Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Die aufzustellenden Gestaltungselemente dürfen im Nahbereich nicht die Sicht des Fahrzeugführers auf Fußgängerinnen und Fußgänger behindern. Im verkehrsberuhigten Bereich muss ein Befahren für alle dort zu erwartenden Fahrzeugarten möglich sein. Bei entsprechenden Ausweichmöglichkeiten genügt eine Fahrgassenbreite von 3.50 m im Gegenverkehr. Einbahnstraßenregelungen sollten nur als

Ausnahme angeordnet werden, da sie dazu verleiten können, schneller als angebracht bzw. zulässig zu fahren.

Parken ist nur auf besonders gekennzeichneten Flächen zulässig. Nach VwV-StVO zu Zeichen 325.1 und 325.2 V. sind die Parkflächen durch eine Markierung oder Pflasterwechsel zu kennzeichnen. Im Interesse einer besseren Erkennbarkeit kann die besondere Bodenmarkierung ggf. mit einem weißen „P“ gekennzeichnet werden.

Parkplätze für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen sind mit einem „Rollstuhlfahrersinnbild“ zusätzlich zu markieren.

5.4 Allgemein verkehrsberuhigte Straßen

Im Gegensatz zum verkehrsberuhigten Bereich bleibt in diesen Straßen die verkehrsrechtliche Trennung der Verkehrsarten (Separationsprinzip) weiterhin bestehen. Einsatzmöglichkeiten und Planungsgrundsätze sind in der ReStra und RAST 06 festgelegt.

Als bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen kommen vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen in Form von Teilaufpflasterungen, Plateauaufpflasterungen und Fahrgassenversätze in Frage (RAST 06, Ziffer 6.2).

"Schwellen“ oder sog. „Berliner Kissen“ sind in Hamburg nicht zulässig. Sie wirken nach den Erfahrungen nur punktuell, d.h., sie reduzieren die Geschwindigkeit an einem Punkt, während danach beschleunigt wird. Gleichzeitig stellen sie eine Gefahr für Zweiradfahrer und Rettungsfahrzeuge dar.

5.5 Tempo 30-Zonen

Bereits 1983 wurden in Hamburg Tempo 30-Zonen zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten eingeführt. Tempo 30-Zonen sollen Kraftfahrer zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise veranlassen und damit die Gefahren für schwächere Verkehrsteilnehmer mindern, ohne dabei die Abwicklung des Gesamtverkehres zu behindern. Seitdem sind Tempo 30-Zonen, die sich auf Wohngebiete konzentrieren, kontinuierlich ausgebaut worden und haben sich umfassend bewährt.

Um das angestrebte niedrige Geschwindigkeitsniveau auf Dauer zu erzielen, reicht häufig die Aufstellung von Verkehrszeichen allein nicht aus. Wesentliche Kriterien für die Akzeptanz dieser Regelung sind die Gebietsgröße, das Straßenumfeld (Wohngebiet), die Gleichartigkeit der Straßen, Einengung der Fahrbahn durch Markierung von Längs-, Senkrecht- oder Schrägparkständen oder Sperrflächen am Fahrbahnrand und ggf. bauliche Änderungen. Die in der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. enthaltenen Ausführungen zur Zonengeschwindigkeitsbeschränkung sind zu beachten. Ergänzend gilt folgendes:

5.5.1 Vorfahrtstraßennetz

Zur Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Wirtschaftsverkehrs sowie des überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehrs ist ein innerörtliches leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festzulegen (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. Ziffer 1.).

5.5.2 Gebietsauswahl

Auch wenn ein sog. "Zonenbewusstsein" nicht mehr gefordert wird, ist von Bedeutung, dass die Größe der Zone so festgelegt wird, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer überschaubar und einsichtig ist, ferner dass die Straßen innerhalb der Zone gleichartige Merkmale aufweisen und die Zone eine erkennbare städtebauliche Einheit bildet.

Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen sind ausschließlich für Wohngebiete anzuordnen. Als 'Wohngebiet" im Sinne dieser Fachanweisung werden einseitige Wohnbebauung oder vereinzeltes Gewerbe in der Mischung mit Wohnen anerkannt, jedoch muss der Eindruck des Wohnens eindeutig überwiegen. Tempo 30-Zonen in Gewerbegebieten, im Bereich größerer Grün- und Erholungsgebiete und auf freier Strecke sind mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen nicht vereinbar, mindern die Akzeptanz und sind somit nicht anzuordnen.

5.5.3 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

5.5.3.1 Straßensperrungen in Wohngebieten

In den meisten verkehrsberuhigten Wohngebieten ist das Straßennetz für den Kraftfahrzeugverkehr durchlässig, so dass einerseits Ziele im Gebiet und andererseits aus dem Gebiet heraus die umgebenden Hauptstraßen auf kurzem Wege erreichbar sind. Mit baulichen Sperren oder auch straßenverkehrsbehördlichen "Schilderlösungen" (z.B., Einfahrtverbote durch Verkehrszeichen) in durchlaufenden Straßen werden zwangsläufig bestimmte Binnenverkehre innerhalb des Quartiers mit Kraftfahrzeugen erschwert, aber auch zusätzliche Umwegfahrten in den übrigen Wohnstraßen zu Lasten der dort Wohnenden erzeugt. Darüber hinaus wird durch verdrängte Verkehre aus den Wohngebieten das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz weiter belastet. Insbesondere können Netzunterbrechungen auch die Erreichbarkeit von Einsatz- bzw. Schadensorten für die Polizei, Feuerwehr und den Rettungsdienst erheblich erschweren (siehe VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. Ziffer 1). Um den Belangen der öffentlichen Sicherheit (Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr und Polizei) Rechnung zu tragen, sind bauliche Lösungen (z.B. Verwendung spezieller Absperrelemente) zu berücksichtigen, um Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit von Einsatz- bzw. Schadensorten zu vermeiden. Diese Auswirkungen sind in Anbetracht der in den vergangenen Jahren vorgenommenen umfangreichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zunehmend kritisch zu sehen. Insofern ist von Sperrungen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung in der Regel abzusehen.

Ausnahmen bedürfen der Zustimmung von -A 43-.

5.5.3.2 Abbau von Verkehrszeichen und -einrichtungen

Es sind alle Möglichkeiten zu nutzen, die dazu beitragen, einen zu schnellen Verkehr zu verlangsamen. Neben den in der ReStra und RAST 06 und in der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. genannten Möglichkeiten ist zu prüfen, ob durch Aufhebung von Einbahnstraßen das angestrebte Geschwindigkeitsverhalten verbessert werden kann. Generell ist davon auszugehen, dass bei niedriger Geschwindigkeit die Gefahr für Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger, in einen Unfall verwickelt zu werden bzw. als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer durch Straßenzustand oder andere äußere Einflüsse selbst gefährdet zu werden, deutlich abnimmt. Daher sind Gefahrzeichen in aller Regel entbehrlich.

Außerhalb des Vorfahrtstraßennetzes gibt es noch zahlreiche Fußgängerüberwege. Soweit sie innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen, ist zu berücksichtigen, dass die Anordnung der Zonengeschwindigkeit in aller Regel die Verkehrssituation verändert und potentielle Gefahren mindert. Insoweit, wie auch mit Blick auf das Ziel, innerhalb der Zonen auf besondere Regeln möglichst zu verzichten und auch so das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme zu fördern, sollen Fußgängerüberwege, wenn aus Sicherheitsgründen vertretbar, abgebaut werden. Wenn im Einzelfall dennoch besondere Maßnahmen erforderlich sind, um den Fußgängerverkehr zu schützen, ist baulichen Veränderungen und Überquerungshilfen möglichst der Vorzug zu geben, weil sie dazu beitragen, den Fahrverkehr zu verlangsamen bzw. die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zu erhöhter Aufmerksamkeit zu veranlassen.

Auf das Schreiben BIS (A 431-2/641.30-14/2-00007) vom 02. Juli 2024 zur Konkretisierung der Einführung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) wird verwiesen.

Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Kapitel: **Stand: 16.12.2024**
Verkehrsberuhigung

Auszug:

Fußgängerüberwege (FGÜ) gemäß § 26 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind nach den Voraussetzungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 26 und zu Zeichen 293 und Zeichen 350 sowie den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) anzuordnen.

*FGÜ sollten nach VwV-StVO zu § 26 II. **in der Regel** nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist dann der Fall, wenn die Fahrzeugstärke und das Fußgängeraufkommen dies nötig macht.*

*FGÜ in Tempo 30-Zonen sind nach R-FGÜ 2001 Ziffer 2.1 (3) **in der Regel** entbehrlich und damit ggf. nach § 39 StVO unzulässig, da angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.*

Eine Ausnahmesituation, die die Einrichtung von FGÜ auch in Tempo 30-Zonen erfordern kann, liegt dann vor, wenn die auch sonst herangezogenen Kennzahlen dort erreicht werden, also starker Verkehr und eine hohe Fußgängerdichte herrschen (vgl. Drs. 18/6572). Wo in Tempo 30-Zonen diese Kennzahlen erreicht werden, können FGÜ eingerichtet bzw. beibehalten werden.

Diese Voraussetzungen können insbesondere in bestehenden Tempo 30-Zonen vorliegen, in denen bestehende FGÜ bisher nicht weggeordnet wurden.

Gemäß des Einführungsschreibens zur R-FGÜ 2001 sind in Tempo 30-Zonen in der Regel keine FGÜ neu anzuordnen. Geeigneten Planungselementen zur zusätzlichen Sicherung des Fußgängerverkehrs in Tempo 30-Zonen (z.B. im Umfeld von Schulen oder Seniorenheimen), wie versetzte Parkstände und bauliche Maßnahmen (Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen oder der Einbau von Mittelinseln), ist der Vorzug zu geben. Darüber hinaus können für die Sicherheit der Kinder auch andere Hinweise in Form von Piktogrammen (Sinnbilder und Verkehrszeichen) angeordnet werden (vgl. Drs. 18/6572).

Hierzu wird festgelegt:

1. *Die Vorgaben der VwV-StVO zu § 26 und Zeichen 293 und Zeichen 350 sowie R-FGÜ 2001 sind bei der Planung, Anordnung und Anlage von **neuen** FGÜ in Tempo 30-Zonen zu beachten. In Tempo 30-Zonen sind in der Regel keine FGÜ neu anzuordnen. **Neue** FGÜ in bestehenden oder neuen Tempo 30-Zonen sind in der Regel nur anzuordnen, wenn die Verkehrsstärke dies erfordert - somit die erforderlichen Verkehrsstärken nach der R-FGÜ 2001 erreicht werden - eine Bündelung des Fußgängerverkehrs gegeben ist und die Notwendigkeitskriterien für den Bau einer Lichtzeichenanlage nicht erfüllt sind. Sofern die Einrichtung eines neuen FGÜ innerhalb einer Tempo 30-Zone aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse ausnahmsweise für notwendig erachtet wird, ist in der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung gesondert zu begründen, warum die unter 2.3 genannten Planungselemente gemäß Einführungsschreiben zur R-FGÜ 2001 nicht in Betracht kommen und welche besonderen verkehrlichen Risiken für querende Fußgänger bestehen. Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist der Straßenbaubehörde über VD 5 zuzuleiten. Eine Kopie der Anordnung ist an A 43 zu übersenden.*
2. *In bestehenden Tempo 30-Zonen sind **vorhandene** FGÜ nicht wegzuordnen. Sie genießen ungeachtet der Einschätzung der örtlichen Straßenverkehrsbehörden **Bestandsschutz**. Ebenfalls sind **vorhandene** FGÜ in bestehenden Tempo 30-Zonen bei ungenügender Markierung des Zeichens 293 nachzumarkieren. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kriterien für die Anordnung der FGÜ gegeben waren. Für nicht mehr vorhandene, in der Vergangenheit weggeordnete FGÜ gilt Ziffer 1.*
3. *Bei Straßenbaumaßnahmen im Bereich **vorhandener** FGÜ in bestehenden Tempo 30-Zonen (Überplanung oder Umgestaltung der Tempo 30-Zone, Straßenbau) ist zu prüfen, ob diese FGÜ im Zuge der Baumaßnahmen durch die o.g. Planungselemente ersetzt werden können. In diesem Fall ist A 43 frühzeitig zu beteiligen, um eine Entscheidung der Behördenleitung einzuholen. Ansonsten bleiben **vorhandene** FGÜ in bestehenden Tempo 30-Zonen erhalten (siehe Ziffer 2.).*

4. *Bei neu einzurichtenden Tempo 30-Zonen ist für **vorhandene** FGÜ im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung und Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zu prüfen, ob die Kriterien für den Erhalt der FGÜ vorliegen bzw. die FGÜ durch Piktogramme oder o.g. Planungselemente ersetzt werden. Im Zweifel gilt Ziffer 2. […]*

Besteht in begründeten Einzelfällen entsprechend den Voraussetzungen der VwV-StVO eine Notwendigkeit für Signalregelung, ist bei der Grünzeitverteilung dem Fußgängerverkehr gegenüber dem Fahrverkehr der Vorzug zu geben.

Der für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone erforderliche Abbau von Verkehrszeichen, Fußgängerüberwegen oder Lichtzeichenanlagen und eventueller Ersatzmaßnahmen ist gleichzeitig mit der Einrichtung der Tempo 30-Zone anzuordnen. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur unter der Voraussetzung des § 45 Absatz 9, Satz 1 StVO anzuordnen. Daher ist auch bei Baumaßnahmen im Straßenraum bestehender Tempo 30-Zonen stets die zwingende Erforderlichkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu prüfen und z.B. Gefahrzeichen wegzuordnen.

Regelungen, die einer Einengung der zur Verfügung stehenden Fahrgasse und damit dem Ziel der Verkehrsberuhigung entgegenstehen, sind nicht vorzunehmen (z.B. Anordnung des Parkens auf Gehwegen).

Wegweisungen durch Wohnquartiere hindurch zu Zielen außerhalb dieser Gebiete widersprechen einer Verkehrsberuhigung und sind deshalb nicht anzuordnen bzw. zu entfernen.

Zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen kommen bauliche Veränderungen (Einengungen, Teilaufpflasterungen und Plateauaufpflasterungen) in Frage (RAST 06, Ziffer 6.2). Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll im Übrigen durch Markierung von Längs-, Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand eingeengt werden (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. Ziffer 3. a).

5.5.4 Linienverkehr

Sollte im Einzelfall ÖPNV durch die Tempo 30-Zone geführt werden, darf hierbei die Gleichartigkeit der Straßen zugunsten des Linienverkehrs nicht aufgegeben werden, insbesondere darf keine durchgängige Vorfahrtsberechtigung für den ÖPNV angeordnet werden. Ist dennoch im Einzelfall eine Vorfahrtsberechtigung zugunsten des ÖPNV erforderlich, sollte dies durch bauliche Maßnahmen z.B., Gehwegüberfahrt (abgesenkter Bordstein) und damit eine Vorfahrtsituation nach § 10 StVO geregelt werden (siehe Ziffer 5.5.5 Beschilderung).

Einzelfallentscheidungen bedürfen der Zustimmung von -A 43-.

5.5.5 Beschilderung

Der Beginn einer Tempo 30-Zone wird mit Zeichen 274.1 StVO und das Ende mit Zeichen 274.2 StVO gekennzeichnet. Die Verkehrszeichen für den einfahrenden Verkehr sind in der Regel einseitig ausreichend weit von der Kreuzung oder Einmündung entfernt aufzustellen. Im Sinne einer sparsamen Beschilderung sind die Zeichen 274.1-40 (doppelseitig (Rückseite Zeichen 274.2)) zu verwenden (VwV-StVO zu den Zeichen 274.1 und 274.2 II.).

Die Zonenzeichen sind in der nächstgrößeren Größe als nach der VwV-StVO vorgesehen anzuordnen (siehe Katalog der Verkehrszeichen, Teil 1 – Allgemeines und VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 III. Ziffer 3. g) Rn. 17a). Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch die Aufbringung von „30“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo (im Ausnahmefall) durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. Ziffer 3. c)).

Für die Anordnung von „30"-Piktogrammen auf der Fahrbahn kommen nur Zonen in Betracht, die trotz rechtskonformer Verkehrszeichenregelung ein überdurchschnittlich hohes Maß an

- Geschwindigkeitsüberschreitungen (Überschreitensquote von mindestens 15% gemessener Fahrzeuge ab 40 km/h) oder
- Geschwindigkeits-Unfällen oder Rechts-vor-Links-Unfällen (Unfallhäufungsstellen) oder
- Fahrbahnquerungen durch Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere durch Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen an bestimmten Örtlichkeiten

aufweisen. Vor der Anordnung von Piktogrammen ist zunächst zu prüfen, ob sämtliche baulichen, sowie straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Einengung der Fahrgasse ausgeschöpft worden sind. Ggf. ist der ruhende Verkehr gesondert zu regeln.

Für die Beschilderung des Übergangs in Fußgängerbereiche (Zeichen 242.1) oder verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1) wird auf VwV-StVO zu den Zeichen 274.1 und 274.2 III. verwiesen.

Liegt der verkehrsberuhigte Bereich am Rande einer „Tempo 30-Zone" ist dem ausfahrenden Fahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die an das Wohnquartier angrenzende Straße durch Zeichen 274 StVO anzuzeigen. Dem aus dem verkehrsberuhigten Bereich in die Tempo 30-Zone einfahrenden Fahrzeugführer ist die Fahrgeschwindigkeit für die Straßen innerhalb des Quartiers durch die Zonenbeschilderung anzuzeigen.

Zusätzliche Zeichen, die eine Begründung für die Zonengeschwindigkeitsbeschränkung (z.B. Wohngebiet) enthalten, sind nach der VwV-StVO zu Zeichen 274.1 und 274.2 IV. unzulässig. Noch vorhandene Zeichen mit dem erläuternden Zusatz „Wohngebiet" sind wegzuordnen. Die Anordnung weiterer Zeichen, wie z.B. Zeichen 136 (Kinder), Zeichen 208 (Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren) oder Zeichen 222 (Rechts vorbei), ist in Tempo 30-Zonen in der Regel nicht erforderlich (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 136 I., VwV-StVO zu Zeichen 208 III. und VwV-StVO zu Zeichen 222 II.). Noch vorhandene Zeichen sind von den Straßenverkehrsbehörden unter Berücksichtigung § 45 Absatz 9 StVO zu prüfen und wegzuordnen.

Anstelle der Zeichen 626 (Leitplatte) oder Zeichen 605 (Leitbake) sind Leitpfosten in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde an baulichen Verkehrseinengungen aufzustellen.

Innerhalb von Tempo 30-Zonen muss nach § 45 Absatz 1c Satz 4 StVO grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 StVO („rechts vor links") gelten. Das Ziel der Verkehrsberuhigung soll abweichend von der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. Ziffer 3. b) grundsätzlich Vorrang vor den Belangen des ÖPNV und den Belangen des Durchgangsverkehrs haben. Insofern ist grundsätzlich auf die Anordnung von Zeichen 301 nach Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) und die bauliche Herrichtung von Einmündungsbereichen mit abgesenktem Bordstein (Vorfahrtsituation nach § 10 StVO) zu verzichten (siehe Ziffer 5.5.4 Linienverkehr).

5.6 Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

5.6.1 Gebietsauswahl

Die Regelung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist speziell zur Problemlösung für kleinere und mittlere Städte eingeführt worden, deren zentrale Bereiche (z.B. Markt- oder Hauptplätze) oft zugleich vitaler Mittelpunkt des Geschäftslebens, der Versorgung, in Bewirtungs- und Beherbergungsbetrieben der Kommunikation der Bürger, touristischer Anziehungspunkt und im Regelfall auch Wohnstandort sind. Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung zur Förderung urbanen Lebens bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der vollen verkehrlichen Anbindung an Stadt und Umland war mit den bis dahin vorhandenen Mitteln der StVO nicht lösbar. Es sollte daher neben Fußgängerbereich und verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325.1/325.2 eine Möglichkeit geschaffen werden, den öffentlichen Straßenraum in den oft historisch und städtebaulich reizvollen Gebieten dem Charakter der Bebauung anzupassen und gleichwohl den Verkehrsarten bestimmte Flachen zuzuweisen, ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und mit einem möglichst kleinen Aufwand für (ansonsten störende) Beschilderung auszukommen.

Diese Ausgangssituation trifft auf hamburgische Gegebenheiten nicht zu. Die Vorschriften können aber analog in Bereichen angewendet werden, in denen eine entsprechende städtebauliche und verkehrliche Struktur vorhanden ist, z.B. Erschließungsstraßen ohne oder mit geringer Verbindungsfunktion, mit überwiegender Geschäftsnutzung, hohem Fußgängerquerungsbedarf und starkem Kurzzeitparkbedürfnis. Ganze Innenstadtbereiche sind auch nach der Begründung der StVO-Änderung für solche Maßnahmen nicht geeignet.

5.6.2 Fahrbahnbenutzung

Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sind Fahrbahn und Gehwege auch bei niveaugleichem Ausbau rechtlich voneinander getrennt.

Fahrzeugführer müssen die abgetrennte Fahrbahn benutzen; der übrige Teil der öffentlichen Verkehrsfläche ist in vollem Umfang als Gehweg anzusehen. Je nach Ausbau kann aber auch zwischen Fahrbahn und Gehwegfläche ein Seitenstreifen vorhanden sein.

5.6.3 Geschwindigkeit

Die bisherige Abstufung der innerörtlichen Geschwindigkeit in den Kategorien Schrittgeschwindigkeit (Lieferverkehr Fußgängerzonen/verkehrsberuhigter Bereich), Tempo 30 in Wohngebieten und Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen bzw. sonstigen Ortsstraßen setzt deutliche Akzente für verschiedene Straßentypen und Schutzbereiche. Grundsätzlich wird ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nicht für schützenswerter als ein Wohngebiet gehalten. Dennoch erscheint bei den Verwendungsbereichen (häufiger Andrang bei den Geschäften, Hektik, vermeintliche oder tatsächliche Zeitnot) und baulichen Gestaltung (niveaugleich) Tempo 30 zu hoch, Schrittgeschwindigkeit aber nicht praxisgerecht. Unter Hinweis auf § 45 Absatz 1d StVO wird die Geschwindigkeit in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Hamburg einheitlich auf 20 km/h festgelegt.

5.6.4 Ruhender Verkehr

Um eine städtebaulich verträgliche und dem "Schilderwald" entgegenwirkende Regelung vorzunehmen, ist für den ruhenden Verkehr in der Regel eine Zonenbeschilderung durch Zeichen 290.1/290.2 oder 314.1/314.2 anzustreben. § 13 Absatz 2 StVO ermöglicht die Aufstellung von Parkuhren oder Parkscheinautomaten innerhalb der Zone des eingeschränkten Haltverbotes und der Parkraumbewirtschaftungszone. Im Interesse einer sparsamen Beschilderung sind die Zonenbeschilderungen Zeichen 290.1/290.2 und Zeichen 314.1/314.2 nur einseitig rechts aufzustellen. Zu Zeichen 290.1 und Zeichen 314.1 können jeweils Zusatzzeichen angeordnet werden. Es ist zu prüfen, ob im Sinne § 39 Absatz 4 Satz 1 StVO die Verkehrszeichen und Zusatzzeichen auf einer gemeinsamen Trägerfläche angebracht werden können. Weitere Zusätze, wie zeitlich befristet oder auf einzelne Kraftfahrzeugarten beschränkt, sind zugelassen. Es bestehen bei geringen Geschwindigkeiten keine Bedenken, die Zeichen abweichend von der VwV-StVO in der kleineren Größe 420 mm x 420 mm aufzustellen und die Zusatzzeichen in der Abmessung von 231 mm x 420 mm entsprechend anzupassen.

6. Schlussbemerkungen

Die Fachanweisung Verkehrsberuhigung 1/95 vom 20.10.1995 (A32/625.00-10) wird hiermit aufgehoben; die HRVV Verkehrsberuhigung vom 23.11.2021 wird durch diese Version fortgeschrieben.

[redacted]