



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Inneres und Sport

**Hamburger Richtlinien
zur Anordnung von
Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

gemäß VwV zu § 45 Abs.9 Satz 4 Nr. 6 StVO
(kurz: HRVV Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen)

auf Grundlage der 12. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom
10.04.2025 (BAnz AT 09.04.2025)

Inhalt

1	Vorwort	3
2	Anwendungsbereich	4
3	Schlußbemerkung	14

1 Vorwort

Mit Inkrafttreten der 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) – im Folgenden: StVO-Novelle – haben sich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Änderungen ergeben, insbesondere im Hinblick auf die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO.

Die StVO-Novelle sieht die erleichterte Anordnung von Tempo 30 km/h für weitere bestimmte Fallgruppen vor (Fußgängerüberwege, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen). Der sog. Lückenschluss zwischen zwei Tempo 30 Strecken wurde auf 500 m erweitert.

Aufgrund dessen war eine Fortschreibung der „HRVV Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen“ erforderlich.

Die **Spielplätze und Einrichtungen für Menschen mit Behinderung** werden aufgrund der Vergleichbarkeit mit den bisher in den HRVV geregelten sensiblen Einrichtungen (Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern) **in die bestehende Regelung zu § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO integriert**.

Für die Schulwege wurde aufgrund des nicht punktuellen, sondern linienhaften Charakters von Schulwegen eine neue Regelung geschaffen, die an die Ermittlung **hochfrequentierter Schulwege** im Rahmen einer Schulwegplanung oder einer modellhaften Betrachtung anknüpft.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von bisherigen **Tempo 30 Strecken** gemäß § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO wurden in Teilen geändert bzw. redaktionell angepasst.

Die Änderungen bzw. redaktionellen Anpassungen sind im Folgenden herausgehoben.

Die Einrichtung einer Tempo 30-Strecke soll nicht den Ziel- oder Quellverkehr an den genannten Einrichtungen fördern. Insbesondere an Kindertagesstätten und Schulen besteht weiterhin das Ziel, dass die Kinder die Einrichtungen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Personennahverkehr erreichen sollen. Kinder können den Schulweg erst dann sicher zurücklegen, wenn sie alle Gefahrenquellen kennen und wissen, wie sie sich verhalten müssen. Das lernen sie nicht durch das Bringen der Eltern im Kraftfahrzeug, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad und in

Begleitung. Der Schulweg ist ein wichtiges Element der Verkehrserziehung. Hol- und Bring Verkehre sind daher zu vermeiden.

Mit der Regelung in § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 6 StVO ist kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor den genannten Einrichtungen stets anzuordnen ist. Gemäß dem inhaltlich unveränderten § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen weiterhin nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dies gilt auch bei der Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich der in Rede stehenden Einrichtungen. Somit sind weiterhin auch in diesen Fällen jeweils eine Einzelfallprüfung und eine Gesamtabwägung notwendig.

2 Anwendungsbereich

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.

In Ergänzung und Konkretisierung der 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.

I. Regelungen VwV zu § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO

Die Regelung in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO ermöglicht die genannten Beschränkungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen dort genannten Einrichtungen und entlang hochfrequentierter Schulwege. Dafür ist anders als nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO insbesondere für Beschränkungen des fließenden Verkehrs sonst erforderlichen Nachweises keine besondere Gefahrenlage erforderlich, die auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse besteht und die die allgemeine Gefahrenlage im Verkehr erheblich übersteigt, wie z.B. an einem Unfallschwerpunkt.

1. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, **-krippen, -horten, Spielplätzen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen, **Einrichtungen für**

Menschen mit Behinderung (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) sowie Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken.

2. Die Einrichtung muss über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen ist ein starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. häufige Fahrbahnquerungen durch zu Fuß Gehende, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden) vorhanden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306).
3. Folgende Einrichtungen sind zu berücksichtigen:
 - Als allgemeinbildende Schulen gelten alle Einrichtungen gem. des Abkommens zwischen den Ländern der Bundesrepublik zur Vereinheitlichung auf dem Gebiet des Schulwesens vom 14. Oktober 1971.
 - Als Förderschulen für körperlich oder geistig behinderte Menschen gelten alle spezialisierten Bildungseinrichtungen, die darauf ausgerichtet sind, Schülern mit besonderen pädagogischen Bedürfnissen eine angepasste Lernumgebung zu bieten.
Schulen zur alleinigen Erwachsenenbildung sowie Berufsschulen stellen keine Schule i. S. dieser Anordnung dar.
 - Kindergärten, Kindertagesstätten (Kitas), im Sinne dieser Anordnung sind Einrichtungen, in denen sich Kinder für einen Teil des Tages oder ganztägig aufhalten, in Gruppen gefördert werden und die über eine Betriebserlaubnis gemäß § 45 Sozialgesetzbuch (SGB) VIII Absatz 1 verfügen.
 - Kindergroßtagespflegeeinrichtungen und Kinderhorte werden Kitas und Schulen aufgrund der Ähnlichkeit und des Umfangs der zu betreuenden Kinder gleichgestellt. Als Großtagespflegeeinrichtungen gelten nach Abstimmung mit der Sozialbehörde solche mit einer Mindestanzahl von drei Kindertagespflegepersonen nach § 22 Absatz 1 Satz 2 SGB VIII.
 - Gemäß § 1 Abs.1 S.2 GrAnlG HA (Hamburgisches Gesetz über Grün- und Erholungsanlagen) sind Spielplätze öffentlich zugängliche Anlagen, die der Gesundheit und Erholung der Bevölkerung dienen. Diese werden typischer-

weise von Kindern und Jugendlichen genutzt und von der Freien und Hansestadt Hamburg unterhalten. Öffentliche Spielplätze werden vom Senat als öffentliche Grün- und Erholungsanlagen im Amtlichen Anzeiger bekannt gemacht.

Einzelne Spielgeräte oder ausgewiesene Spielplatzflächen in Bebauungsplanungen fallen nicht darunter.

- Vom Geltungsbereich erfasst werden weiterhin Alten- und Pflegeheime.

Das Altenheim ist eine stationäre Einrichtung, in der Menschen wohnen, betreut und versorgt werden, die aufgrund vorwiegend altersbedingter Beeinträchtigungen nicht in einer eigenen Wohnung leben können oder wollen. Die Terminologie ist bundesweit allerdings uneinheitlich. Begriffe wie Altersheim, Feierabendhaus, Seniorenheim oder Seniorenresidenz werden synonym gebraucht, andererseits wird unter dem Begriff Altenheim teilweise auch ein Pflegeheim verstanden.

Ein Pflegeheim ist eine Einrichtung, in der pflegebedürftige Menschen ganz- (vollstationär), nur tagsüber oder nur nachts (teilstationär) untergebracht und unter der Verantwortung professioneller Pflegekräfte gepflegt und versorgt werden.

Alten- und Pflegeheime im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr.6 StVO stellen alle Einrichtungen für vollstationäre Pflegeeinrichtungen sowie Tagespflegeeinrichtungen nach § 72 SGB XI dar.

- Neu aufgenommen wurden Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten).

Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sind spezialisierte Institutionen, die Menschen mit körperlichen, geistigen oder seelischen Behinderungen Betreuung, Unterstützung und Pflege bieten. Sie sind darauf ausgerichtet, den individuellen Bedürfnissen und Fähigkeiten der Bewohner gerecht zu werden und ihre Lebensqualität zu verbessern.

Behinderteneinrichtungen können eine Vielzahl von Dienstleistungen anbieten, darunter Wohnunterkunft, Pflege, Therapie, Bildung und Berufsausbildung. Die spezifischen Dienstleistungen, die eine Einrichtung anbietet, hängen von der Art der Behinderung ab, die sie betreut. Einige Einrichtungen spezialisieren sich auf bestimmte Arten von Behinderungen, während andere ein breiteres Spektrum von Dienstleistungen für Menschen mit verschiedenen Arten von Behinderungen anbieten.

Die Abgrenzung von Pflegeeinrichtungen zu sonstigen Einrichtungen und Räumlichkeiten richtet sich nach § 71 Absatz 2 und 4 SGB XI. Dort ist definiert, welche Einrichtungen Pflegeeinrichtungen (Abs. 2) und welche sogenannte stationäre Einrichtungen (Abs. 4 Ziff.1) oder Räumlichkeiten (Abs. 4 Ziff. 3) sind, in denen andere Zwecke als die Pflege im Vordergrund stehen. Betreutes Wohnen bzw. der Aufenthalt in sog. Tageseinrichtungen richtet sich vornehmlich nach den Vorschriften des Hamburgisches Wohn- und Betreuungsqualitätsgesetzes (HmbWBG) sowie den einschlägigen Vorschriften im SGB VII bzw. XII.

Die Werkstatt für behinderte Menschen (WfbM) ist eine Einrichtung zur Teilhabe behinderter Menschen am Arbeitsleben und zur Eingliederung in das Arbeitsleben (§ 219 Abs. 1 Satz 1 SGB IX).

- Ebenfalls wird auch vor Bereichen von Krankenhäusern eine erleichterte Anordnungsmöglichkeit geschaffen.

Als Krankenhaus wird ein Betrieb im Sinne des § 107 Absatz 1 SGB V verstanden, in dem die zu versorgenden Personen untergebracht und gepflegt werden können.

- Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben.
- Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

4. Das Vorfahrtstraßennetz ist auf das zügige Vorankommen im Straßennetz ausgelegt und dient der Abwicklung sowie Bündelung des Verkehrs. Straßen mit mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung für den Individualverkehr (mehrstreifige Verkehrsführungen) dienen im besonderen Maße einer Bündelungsfunktion der Verkehre. In diesem Zusammenhang ist zu unterscheiden zwischen

- Straßen mit einstreifiger Verkehrsführung je Fahrtrichtung
- Straßen mit mehrstreifiger Verkehrsführung je Fahrtrichtung.

- Anordnungen von Tempo 30-Strecken an Straßen mit einstreifiger Verkehrs-führung je Fahrtrichtung lassen grundsätzlich keine Verkehrsverlagerungen auf Wohnnebenstraßen befürchten. Ebenso lassen diese keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV befürchten, so dass die Verträglichkeit zwischen Busbetrieb des ÖPNV und einer Tempo-30 Strecken Anordnung grundsätzlich als gegeben eingestuft wird.

Eine Prüfung im Einzelfall durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und die Verkehrsbetriebe ist nicht erforderlich.

Dies gilt nicht für Straßen mit separater Führung des ÖPNV (Bussonderstreifen, Radfahrstreifen mit Busverkehr).

- Bei Tempo 30-Strecken auf mehrstreifigen Verkehrsführungen für den Individualverkehr kann eine Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen erfolgen. Zudem sind bei mehrstreifigen Verkehrsführungen im Regelfall umfangreiche andere bauliche und technische Sicherungen wie Lichtzeichenanlagen vorhanden.

Daneben bedarf es an mehrstreifigen Verkehrsführungen einer näheren Betrachtung der Auswirkungen auf den auf den Strecken verkehrenden Bussen des ÖPNV.

Daher ist die Anordnung von Tempo 30 nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO bei mehrstreifiger Verkehrsführung mit mindestens zwei Fahrstreifen für den Individualverkehr in eine Richtung gesondert zu prüfen.

5. Sofern bei Strecken mit mehrstreifigen Verkehrsführungen eine Tempo 30-Strecke nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 6 StVO im Einzelfall aufgrund der örtlichen Bedingungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeordnet werden soll, bedarf dies stets der Zustimmung der Obersten Landesbehörde.

Im Rahmen der Gesamtabwägung (Ermessensausübung) sind mögliche übergeordnete Verkehrsauswirkungen, wie z.B. Verdrängungseffekte, Leistungsfähigkeit des Verkehrsraums, sowie LZA-Schaltungen zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf den ÖPNV sind im Rahmen der Gesamtabwägung (Ermessensausübung) ebenso zu berücksichtigen, wenn die Einrichtung an einem Streckenabschnitt liegt, der dem zu diesem Zeitpunkt bestehenden strategischen Vorrangnetz des ÖPNV zuzuordnen ist.

In diesem Fall ist von der Straßenverkehrsbehörde eine Stellungnahme der BVM und der betroffenen Verkehrsbetriebe einzuholen und mit der Einholung der Zustimmung über die Verkehrsdirektion der Obersten Landesbehörde zuzuleiten. Die Entscheidung der Obersten Landesbehörde erfolgt abschließend unter Berücksichtigung der Stellungnahme der BVM.

Das strategische Vorrangnetz des ÖPNV umfasst alle Strecken in Hamburg, an denen Metro Bus- und Xpress Bus - Linien verkehren oder zum Zeitpunkt des Erlasses dieser HRVV bereits geplant ist, dass solche dort verkehren sollen oder eine Busdichte von mindestens zwölf Fahrten innerhalb einer Stunde in einer Fahrtrichtung in der Hauptverkehrszeit (7 – 8 Uhr) vorliegt. Dies kann sowohl durch eine einzelne Buslinie bedingt sein, aber auch durch die Summe mehrerer Buslinien.

6. Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung sollte sich unabhängig von der postalischen Anschrift der Einrichtung in erster Linie auf die tatsächlich benutzten und vom Einrichtungsträger zur Verfügung gestellten Eingänge für zu Fuß Gehende und Radfahrende erstrecken.

Andere relevante Bereiche, wie etwa Nebeneingänge zu z. B. Turnhallen, sind in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen. Nebenfahrbahnen entsprechen grundsätzlich nicht den Kriterien. Maßgeblich für die Beurteilung sind lediglich dauerhafte Eingänge zu den Einrichtungen. Sofern temporär geöffnete Eingänge zu Gefahrenlagen führen, werden diese betrachtet und erforderliche temporäre Maßnahmen ergriffen.

Die Situation zu Schulanfangs- und Endzeiten ist gesondert zu bewerten, da die Schüler geballt zum selben Zeitpunkt den Schuleingang nutzen und es zu typischen Pulkbildungen kommt. Unabhängig von der eigentlichen Entfernung zum jeweiligen Schulgebäude ist auf den Eingang abzustellen, über den das Schulgrundstück überwiegend betreten oder verlassen wird und hier ein unmittelbarer Bezug zur Straße vorhanden ist.

Hier steht der Schutz der Kinder im Vordergrund, die die Schule zu den Stoßzeiten frequentieren. Insofern wird Tempo 30 vor Schulen regelhaft einzuführen sein, sofern kein Hinderungsgrund gemäß Ziffer I Nr. 4 und 5 besteht oder eine Einzelfallprüfung ergibt, dass die Anordnung von Tempo 30 nicht erforderlich ist.

Die Verkehrsdirektion gewährleistet eine einheitliche Verfahrensweise im Sinne der Vorgaben und ist vor der Anordnung zu beteiligen.

7. Neben der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist stets zu prüfen, ob zusätzliche Sicherheitsgewinne durch Verlegung der Eingänge der Einrichtungen oder entsprechende Sicherheitseinrichtungen wie Sperrgitter oder Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen) erzielt werden können. Sofern durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte aber von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden.

Wird aufgrund von Ziffer I Nr. 4 und 5 von der Anordnung einer Tempo 30-Strecke abgesehen, ist im besonderen Maße eine Prüfung von Sicherheitsgewinnen durch andere Maßnahmen vorzunehmen.

8. Sofern festgestellt wird, dass nach Anordnung einer Tempo-30-Strecke eine erhebliche Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen eingetreten ist, ist die Anordnung weiterer Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen oder die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu prüfen.
9. Eine Aufhebung der Anordnung hat ebenso zu erfolgen, wenn eine Einrichtung dauerhaft schließt oder den Standort wechselt.
10. Bei einer wesentlichen Verlegung des Zugangs zur Einrichtung hat ebenso eine Prüfung der bestehenden Anordnung zu erfolgen.
11. Bei der Anordnung ein Tempo 30-Strecke im Sinne dieser Richtlinien ist stets zu prüfen, ob streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen in räumlicher und zeitlicher Ausdehnung miteinander verbunden werden können.

II. Einzelheiten zum Verfahren und zu den Beschilderungen

1. Bei der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der in Rede stehenden Einrichtungen durch Zeichen 274 ist grundsätzlich die Angabe des Grundes für diese Beschränkung mit nachstehend aufgeführten Zusatzzeichen anzugeben:

- 1012-50 Schule
- 1012-51 Kindergarten
- 1012-56 Spielplatz
- 1012-53 Krankenhaus
- 1012-54 Seniorenheim
- 1012-57 Behinderteneinrichtung
- 1012-55 Schulweg

Hierbei ist nur eine Einrichtungsart als Zusatzzeichen zulässig. Bestehende Anordnungen für Gefahrenzeichen (Zeichen 101 mit Zusatzzeichen, Zeichen 136) sind in diesem Zusammenhang aufzuheben.

In begründeten Einzelfällen, z. B. bei einer Vielzahl unterschiedlicher Einrichtungen oder bei Anordnungen, die auch auf andere Gründe, z.B. den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, gestützt werden bzw. die Streckenabschnitte betreffen für die bereits Anordnungen aus anderen Gründen vorliegen, kann auf das Zusatzzeichen verzichtet werden. Bestehende Anordnungen für Gefahrenzeichen (Zeichen 101 mit Zusatzzeichen, Zeichen 136) können in diesem Fall bestehen bleiben.

2. Die Länge der Strecke, die längstens **300 Meter** betragen darf- ausgenommen hochfrequentierte Schulwege- , wird mit Zeichen 1001-30 angegeben und sollte so gewählt werden, dass die Beschränkung einsichtig bleibt und bevorrechtigte Wege/Überquerungen im Umfeld sinnvoll einbezogen werden. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden.

Sofern zu dem Beginn einer nachfolgenden Tempo 30-Strecke oder Tempo 30-Zone **500 Meter Abstand** unterschritten wird, soll die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verstetigung, Verkehrsoptimierung und zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung so verlängert werden, dass beide Strecken verbunden werden bzw. sich unmittelbar anschließen (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 274 XII.).

In diesem Fall kann die **Gesamtlänge von 300 Metern** überschritten werden. Dies gilt nicht, wenn zwischen den Bereichen mit Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen liegen.

Sofern sich eine Tempo 30-Zone unmittelbar anschließt, ist eine Prüfung auf Erweiterung dieser in Betracht zu ziehen. Die Verkehrsdirektion beteiligt die Feuerwehr im Rahmen der Prüfung bei beabsichtigten Zusammenlegungen von Tempo 30-Bereichen. Das Votum ist in die Betrachtung mit einzubeziehen.

3. Die Anordnungen sind grundsätzlich – soweit möglich – auf die Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) zu beschränken.

Dies erhöht die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung.

Bei Krankenhäusern, Altenheimen sowie Wohnheimen für Behinderte werden keine zeitlichen Beschränkungen vorgesehen, da diese Einrichtungen durchgängig betrieben werden.

Die zeitliche Beschränkung im Bereich der Schulen wird grundsätzlich auf „werktags, 6-22h“, im Bereich der Tagespflegeeinrichtungen, Werkstätten für Behinderte sowie Kindertagesheimen sowie **Schulwege** auf „Mo.-Fr., 6-19h“ festgelegt.

Mit diesem Zeitraum werden Betreuungsangebote in der Pflege, sowie mögliche Frühstunden, als auch Kinderspiele an Sonnabenden sowie letzte Aktivitäten für im Sommer auf Schulhöfen spielende Kinder ausreichend berücksichtigt. Bei Kindern im Vorschulalter sind Aktivitäten nach 19 Uhr nicht mehr zu erwarten.

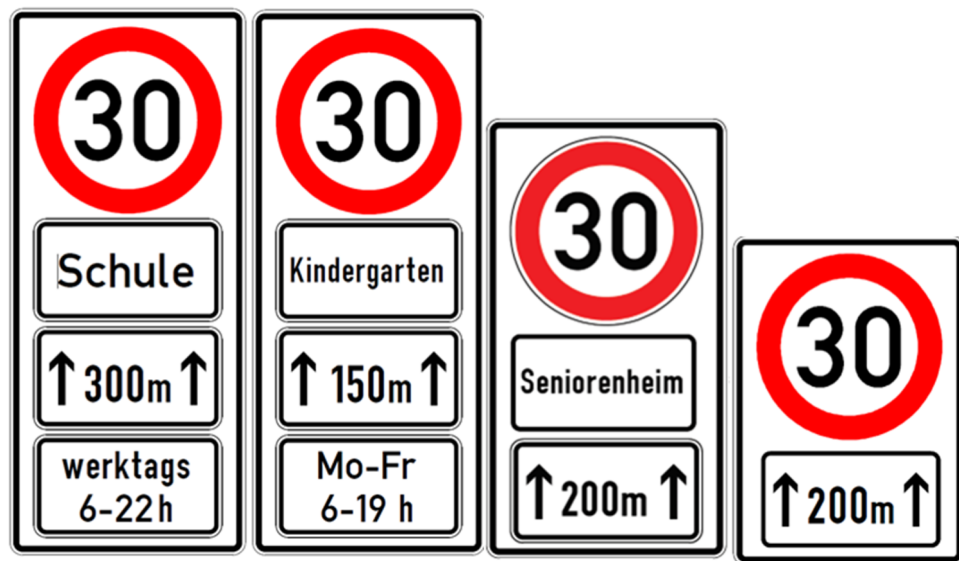
Für Spielplätze wird eine zeitliche Beschränkung auf täglich 6-19h festgelegt. Auch hier ist davon auszugehen, dass Kinder, die nicht ausreichend auf die Gefahren im Straßenverkehr geschult sind, außerhalb dieser Zeit nicht mehr zu erwarten sind. Dasselbe gilt für Schulwege im genannten Zeitraum.

Sofern nach Ziff. II 2 Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verstetigung verlängert bzw. zusammengelegt werden oder sich unmittelbar anschließen, ist für die gesamte Strecke zu prüfen, ob einheitlich die zeitliche Beschränkung der Einrichtungsart gewählt werden kann, die den höchsten Schutz darstellt bzw. auf eine zeitliche Beschränkung verzichtet werden kann, wenn Streckenteile der verlängerten, zusammengelegten oder sich unmittelbar anschließenden Abschnitte ohne Beschränkung anzuordnen sind.

Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, die auch den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen bezwecken bzw. Streckenabschnitte betreffen, für die solche Anordnungen vorliegen, sollen zeitliche Befristungen zusammengefasst und im Sinne der Verstetigung und Verkehrsoptimierung möglichst eine Geschwindigkeitsreduzierung ohne zeitliche Befristung angeordnet werden.

4. Das Verkehrszeichen 274 ist mit den Zusatzzeichen zu Punkt 1. bis 3. auf einer Trägertafel aufzubringen.

Beispiele:



5. Eine Wiederholung hinter Kreuzungen und Einmündungen mit angepasster Streckenangabe soll dann erfolgen, wenn mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrender zu rechnen ist. In diesem Fall ist nur VZ 274 und ggf. der zeitlichen Beschränkung und der verbleibenden Streckenlänge aufzustellen. Eine Trägertafel ist nicht erforderlich.
6. Bei Tempo 30-Strecken, die länger sind als 300 m, soll das Zusatzzeichen 1001-30 nicht verwendet werden. In diesen Fällen ist das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 278 „Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ zu kennzeichnen.
7. Folgeanpassungen an den Steuerungen der Lichtzeichenanlagen sind – sofern die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h über den signalisierten Bereich hinausgeht –

vor der Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung mit der Verkehrsdirektion -VD51- abzustimmen.

V. Schlussbemerkung

Aufgrund des Wegfalls der zwingenden Erforderlichkeit unter Begründung der besonderen Gefahrenlagen aus § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO werden Anordnungen und Weisungen, die der o.g. Verwaltungsvorschrift widersprechen, aufgehoben.

Die HRVV vom 01.02.2024 (A430/751.20-32-00006) wird durch diese Version fortgeschrieben und entfaltet lediglich Gültigkeit hinsichtlich der Prüfung neuer Sachverhalte.

Für die Einrichtung von Tempo 30 vor Fußgängerüberwegen ist die HRVV FGÜ zu beachten.

Hamburg, den 22.01.2026

gez. Matthias Dummer