

Sehr geehrter Herr Heppner,

vielen Dank für die Konkretisierung Ihrer Anfrage.

Um mögliche Missverständnisse auszuräumen, möchte ich zunächst kurz auf das Thema "Schwellen" eingehen. Hierbei handelt es sich um kurze (Länge deutlich unter 3 m), fahrdynamisch wirksame Einbauten, die bis in die 90er Jahre hinein zur Geschwindigkeitsdämpfung in Tempo 30-Zonen eingesetzt wurden. Nach mehreren Klagen im Rahmen von "Bodenberührungen" bei tiefergelegten Fahrzeugen kam der Bundesgerichtshof 1994 zu dem Schluss, dass "kurze" Schwellen für eine gefahrlose Verkehrsberuhigung in der Regel nicht geeignet sind.

Anders verhält es sich mit "langen" Schwellen (Länge 3,60 m und mehr), bei denen ein Aufsetzen aufgrund der kürzeren Radstände von Pkw nicht mehr möglich ist. Diese "langen" Schwellen, die als Teilaufpflasterungen oder als Plateaufpflasterungen ausgeführt werden können, sollten nach Meinung des ADAC maximal 10 cm hoch sein und über eine Anrampung von 1:10 verfügen. Zusätzlich sollte die Erkennbarkeit dieser Schwellen durch eine farbige Gestaltung (z.B. Sägezahnmarkierung) gewährleistet werden.

Schwellen und Aufpflasterungen mit einer Höhe von mehr als 10 cm sind nicht zulässig, da bei Tempo 30 Schäden am Fahrzeug nicht ausgeschlossen werden können. Werden sie dennoch in dieser Höhe ausgeführt, stellt dies eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar (OLG Köln vom 02.04.1992).

Plateaufpflasterungen sind häufig eingesetzte Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in Tempo 30-Zonen. Sie sind sowohl für Knotenpunkte als auch auf Strecken einsetzbar und werden vor allem punktuell vor sensiblen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Altersheimen eingesetzt.

In paralleler Anordnung bezeichnet man die Plateaufpflasterungen auch als „Berliner Kissen“. Diese haben den Vorteil, dass bestehende Entwässerungseinrichtungen beibehalten werden können (Kostensparnis) und dass Linienbusse diese ungehindert überfahren können. Aufgrund ihrer großen Achsbreite überfahren Busse lediglich die flachen Seitenränder des Kissens, was fahrdynamisch keine Störungen zur Folge hat.

Teilaufpflasterungen nehmen die gesamte Breite der Fahrbahn ein und haben im Gegensatz zu Plateaufpflasterungen den Vorteil, dass diese auch als Querungshilfen genutzt werden können (z.B. an Orten mit punktuellm Querungsbedarf von Fußgängern). Gleiches gilt für Fahrbahneinengungen, die bei besonders breiten Straßenquerschnitten auch mit Mittelinseln kombiniert werden können.

Um gleichmäßige Geschwindigkeiten bei Tempo 30 zu erreichen, sollten nach Ansicht des HUK-Verbandes die baulichen Maßnahmen einen Abstand von maximal 50 m aufweisen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der öffentlichen Hand und der seit Februar 2002 geltenden neuen StVO-Regelung verzichten heutzutage die meisten Kommunen leider ganz auf bauliche Maßnahmen, auch wenn diese vor allem im Eingangsbereich und an besonders kritischen Knotenpunkten nach Meinung des ADAC nach wie vor sinnvoll sind. Die Folge ist, dass dem Autofahrer - vor allem in größeren Tempo 30-Zonen - schnell das "Zonenbewusstsein" verloren geht. Insbesondere wenn keine Seitenstraßen (Rechts-Vor-Links) vorhanden sind, wird die Fahrt unwillkürlich schneller und überschreitet bald die Grenze von 30 km/h.

Der ADAC rät daher den Autofahrern, noch sorgfältiger auf die weißen Schilder am Zoneneingang zu achten und im Zweifel in Wohngebieten 30 km/h einzuhalten, zumindest bis zum nächsten Knotenpunkt. Wenn dort keine Vorfahrtsschilder an Einmündungen und Kreuzungen vorhanden sind, ist dies ein klares Indiz dafür, dass man sich in einer Tempo 30-Zone befindet.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Winkler