

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1023/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	14.08.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/400
Tempo 30 innerhalb des Alleenrings			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.09.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung, wonach eine flächendeckende Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerhalb des Alleenrings rechtlich nicht zulässig ist, zur Kenntnis. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

Die Fraktion Grüne im Rat der Stadt Aachen beantragt, auf allen Gemeindestraßen innerhalb des Alleenringes Tempo 30 km/h auszuweisen.

Begründet wird der Antrag damit, dass 30 km/h stadtverträglich und für alle von Vorteil sei. Weitere positive Aspekte seien z.B. der Wegfall von Gefahren aufgrund hoher Geschwindigkeiten, kürzere Bremswege, Erleichterung von Fahrbahnquerungen. Zudem Sorge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h neben einem flüssigeren Verkehrsfluss auch für bessere Luft und das Überholen von Radfahrern sei vielfach nicht mehr notwendig.

Ungeachtet der durchaus nachvollziehbaren im Antrag angegebenen Argumente für eine Herabsetzung der innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h darf die Verwaltung nur unter Beachtung der Regularien der Straßenverkehrsordnung Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen.

Hier ist zu unterscheiden zwischen der Ermächtigungsgrundlage für die Einrichtung eines Streckengebots auf 30 km/h und der Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone.

Streckengebot 30 km/h

Das Streckengebot gilt für einzelne Streckenabschnitte. Die Straßenverkehrsordnung sieht innerörtlich grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, so dass jede Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit eine Beschränkung des fließenden Verkehrs darstellt. Diese darf nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verkehrsverhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung erheblich übersteigt. Weiterhin wird ausgeführt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen nur angeordnet werden sollen, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird und es trotzdem zu Unfällen gekommen ist. Im anderen Fall muss die geltende Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.

In Zusammenarbeit mit der Polizei führt die Verwaltung im Rahmen der Unfallkommission regelmäßig Unfallanalysen durch. Wird durch die Polizei eine Häufung von Unfällen festgestellt und gemeldet, werden diese im Rahmen der Unfallkommissionsitzungen überprüft. Stellt sich dabei heraus, dass es sich um geschwindigkeitsbedingte Unfälle handelt, werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dieses Vorgehen erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet, so dass zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden muss, dass dort, wo es zu geschwindigkeitsbedingten Unfällen gekommen ist, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgenommen wurde oder sich keine geschwindigkeitsbedingten Unfälle ereignet haben, die eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen würden.

Mit der letzten Änderungsnovelle der Straßenverkehrsordnung wurde eine Erleichterung der Anordnung eines Streckengebots auf 30 km/h an besonders schützenswerten Einrichtungen geschaffen. Die Verwaltung hat daraufhin alle Einrichtungen, die an Innerortsstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen überprüft und bewertet. Der Mobilitätsausschuss hat in

seiner Sitzung am 01.03.2018 über die Anordnung diverser streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vor besonders schützenswerten Einrichtungen entschieden.

Da es über die vorgehenden Ausführungen hinaus keine Ermächtigungsgrundlage für weitere Streckengebote gibt, kann dem Antrag der Fraktion der Grünen über eine Ausweisung streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierungen nicht entsprochen werden.

Tempo 30-Zone

Die Verwaltung kann innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen einrichten. Der Gesetzgeber knüpft aber folgende grundsätzliche Voraussetzungen an die Einrichtung von Tempo 30-Zonen:

- Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken.

- Die Zonen-Anordnung darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen.

- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ gelten.

Entsprechend der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung, soll die Einrichtung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde erfolgen, in deren Rahmen zugleich ein innerörtliches Vorfahrtstraßennetz festgelegt wird. Dabei ist ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßen-netz sicherzustellen, das auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entspricht. Darüber hinaus kommen Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Zur Begreifbarkeit und Akzeptanz der Zone, soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden. Insbesondere soll dem fließenden Verkehr die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen am Fahrbahnrand, eingeengt werden.

Der Antrag der Fraktion Grüne umfasst alle Straßen innerhalb des Alleenrings. Der überwiegende Teil dieser Straßen wurde bereits in Tempo 30-Zonen zusammengefasst. Die verbleibenden Straßen wurden als innerörtliches Vorfahrtstraßennetz festgelegt. Hierzu zählen unter anderem der Grabenring, die Peterstraße, die Theaterstraße, die Karmeliterstraße etc. (eine umfassendere Liste ist der Vorlage beigelegt).

Am Beispiel der Theaterstraße wird deutlich, welche Maßnahmen mit der Entscheidung eine Tempo 30-Zone einzurichten, einhergehen. Es müssten sämtliche Fahrstreifenmarkierungen entfernt werden,

was zur Folge hätte, dass eine enorm breite und gänzlich unregelmäßige Verkehrsfläche zur Verfügung stehen würde. Eine sichere Führung des Verkehrs wäre nicht mehr zu gewährleisten.

Um den typischen Charakter einer Tempo 30-Zone herzustellen, müsste die für den Fahrverkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite eingeschränkt werden. Dies kann entweder durch Markieren von Sperrflächen erfolgen, die aber wiederum baulich unterstützt werden müssten, damit sie akzeptiert werden. Andererseits wären abschnittsweise bauliche Einengungen über den gesamten Verlauf der Theaterstraße notwendig. An dieser Stelle wäre dann eine leistungsfähige Führung des Verkehrs nicht mehr möglich. Darüber hinaus müssten die vorhandenen Signalanlagen überprüft werden. Diese dürfen nur dann erhalten werden, wenn sie überwiegend dem Schutz der Fußgänger dienen.

Die Signalanlage Theaterstraße / Bahnhofstraße / Harscampstraße wird in der Morgenspitzenstunde von 1443 Kfz und in der Nachmittagsspitzenstunde von 1575 Kfz befahren. Angesichts dieser Belastungen ist einerseits fraglich, ob es sich noch um geringen Durchgangsverkehr im Sinne der Straßenverkehrsordnung handelt und andererseits ob man noch davon ausgehen kann, dass diese Signalanlage überwiegend dem Schutz des Fußgängers dient.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sind Einmündungen oder Kreuzungen mit der Vorfahrtsregelung „Rechts vor Links“ in der Regel bei Erschließungsstraßen geeignet, die

- gleichrangig sind,
- mit niedrigen Geschwindigkeiten (z.B. in Tempo 30-Zonen) befahren werden und
- bei denen die Verkehrsstärke von 800 Kfz/h als Summe über alle Zufahrten nicht überschritten wird.

Die Belastungszahlen für den Knoten Theaterstraße / Bahnhofstraße / Harscampstraße zeigen, dass eine Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ in diesem Knoten nicht mehr leistungsfähig ist. Auf die Signalisierung des Knotens kann daher bereits aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht verzichtet werden. Ein Abbau der Signalanlage wäre somit nicht vertretbar. Dass dies in Bezug auf die den Antrag umfassenden Straßen kein Einzelfall ist, zeigen die nachfolgenden Belastungszahlen der Knoten:

- **Peterstraße / Kurhausstraße**
Morgenspitzenstunde: 940 Kfz/h
Nachmittagsspitzenstunde: 1067 Kfz/h
- **Karlsgraben / Löhergraben / Jakobstraße**
Morgenspitzenstunde: 1103 Kfz/h
Nachmittagsspitzenstunde: 1229 Kfz/h
- **Franzstraße / Alexianergraben / Kapuzinergraben**
Morgenspitzenstunde: 1057 Kfz/h
Nachmittagsspitzenstunde: 1174 Kfz/h

Die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone innerhalb des Alleenrings können aus den vorgenannten Gründen nicht flächendeckend geschaffen werden, insofern ist eine flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Form einer Tempo 30-Zone innerhalb des Alleenrings nicht zulässig.

Unabhängig davon, dass eine flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus den vorgenannten Gründen nicht möglich ist, prüft die Verwaltung regelmäßig, insbesondere im Rahmen der Anlage von Radverkehrsanlagen und anstehender Umbaumaßnahmen, ob einzelne Straßen in bestehende Tempo 30-Zonen integriert werden können.

Ergebnis:

Nach derzeitiger Rechtslage ist die flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerhalb des Alleenrings weder durch die Anordnung eines Streckengebots auf 30 km/h noch durch Anordnung einer Tempo 30-Zone zulässig.

Anlage/n:

- Antrag der Fraktion Grüne vom 26.02.2018
- Liste der Straßen innerhalb des Alleenrings mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h