

**Mitteilung der Verwaltung  
für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 19.05.2016**

**Krugenofen, Verkehrsflächen  
Hier: Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15.4.2016**

---

In der Vorlage Nr. FB 61/0414/WP17 zum Thema **Krugenofen, Verkehrsflächen** wird von der Verwaltung auf das ausstehende Beratungsergebnis der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15.4.2016 zum Thema „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ Bezug genommen. Das Ergebnis wird nachfolgend dargestellt:

Die Verkehrsministerkonferenz hat das Thema unter dem Tagesordnungspunkt

**4.1 Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr**

erneut behandelt und folgendes beschlossen:

- „1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Berichte der Ad-hoc-Arbeitsgruppe "Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr" und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz den vom Bund vorgelegten Verordnungsentwurf zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur erleichterten Anordnung von Tempo 30 mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere im Streckenbereich vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern und fordert den Bund auf, entsprechend Ziffer 2 Satz 3 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 gleichzeitig auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO entsprechend zu ändern. In jedem Fall muss durch die Rechtsänderungen sichergestellt werden, dass vor den genannten Einrichtungen eine Anordnung von Tempo 30 die Regel ist. **Weiterer Ermessenspielraum der Straßenverkehrsbehörden u. a. zur Anordnung von Tempo 30 kann nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz auch durch eine Streichung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (genereller Wegfall des Erfordernisses einer "qualifizierten besonderen Gefahrenlage") erreicht werden. Sie bittet den Bund, auch diese Ergänzung eingehend in Betracht zu ziehen.**
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die in dem Bericht des Bundes zu TOP 4.1 dargestellte Zusage, entsprechend Ziffer 3 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 eine Klarstellung in den Verwaltungsvorschriften zur StVO vorzunehmen, dass die Verkehrsbehörden auch auf einem kurzen Streckenabschnitt zwischen zwei bereits beschränkten Abschnitten eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verstetigung des Verkehrsflusses anordnen können.
4. Der Bund wird aufgefordert, die Überarbeitung der RLS-90 unverzüglich abzuschließen, um dann zeitnah mit der unter Ziffer 4 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 beschlossenen Überarbeitung der Lärmschutz-RL-StV zu beginnen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die nach dem vorgelegten Entwurf der StVO-Änderung vorgesehene Klarstellung, dass die hohen Anforderungen an die Gefahrenlage i. S. v. § 45 Absatz 9 StVO nicht für die Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

festgesetzten Umweltzonen gelten.

Für die Thematik Krugöfen kann insbesondere auf die unter Absatz 2 fett unterlegte Absicht verwiesen werden, den Ermessensspielraum der Verkehrsbehörden durch eine Streichung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (genereller Wegfall des Erfordernisses einer „qualifizierten besonderen Gefahrenlage“) zu erhöhen.



# Krugenofen Verkehrsflächen

Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 19.05.2016



# Ein paar Daten...

Tagesbelastungen zwischen 15.000 und 17.000 Kfz

Morgendliche Spitzenstunde am Knoten: 1244 Kfz

Nachmittägliche Spitze am Knoten: 1276 Kfz

Ca. 230 Busfahrten

Ca. 500 Radfahrer

ca. 430 m Länge

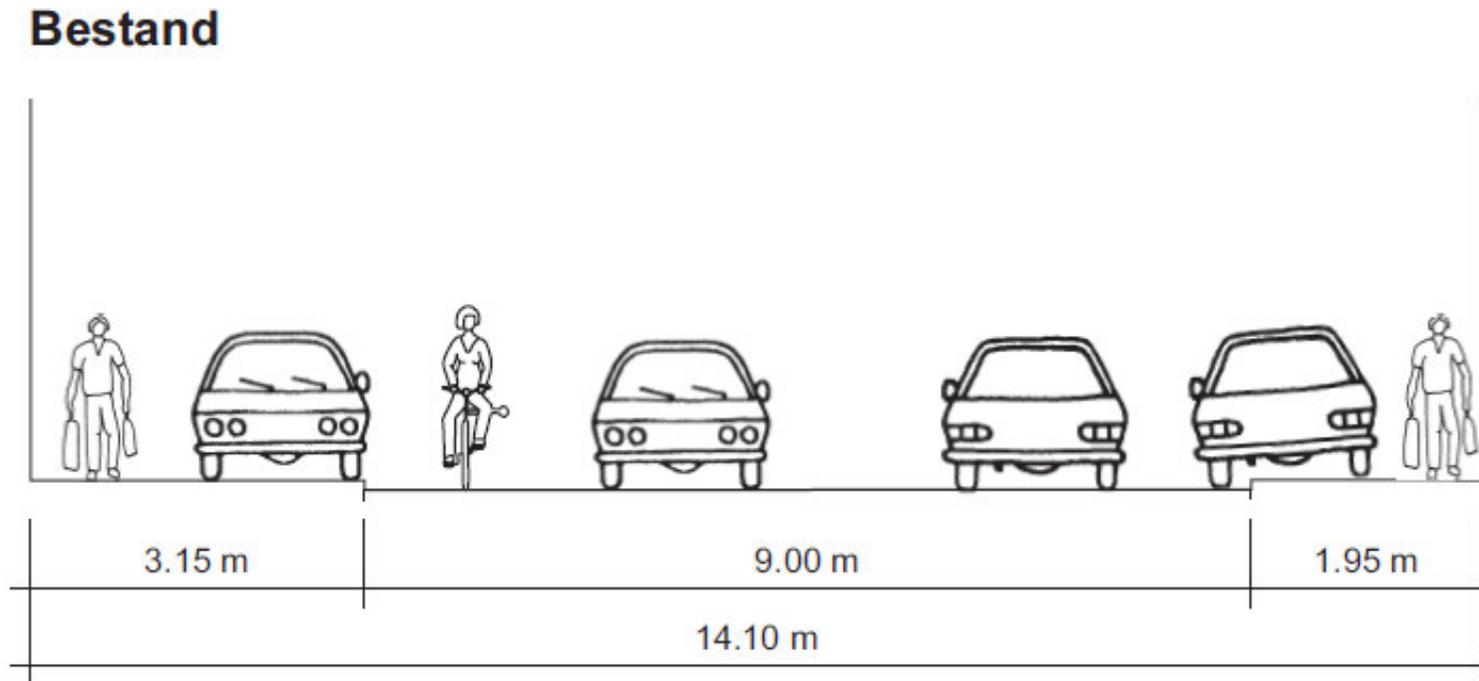
28,8 sec bei Tempo 50

48 sec bei Tempo 30

72-76 db (A) tags/ 64-68 db (A) nachts

71 Parkplätze

# Zustand



Hs-Nr.24

Querschnitte variieren zwischen 14 und 17 m

# Auslöser

- **Umfangreiche Erneuerung von Versorgungsleitungen durch die Stawag**
- **Folge des Anschlusses des neuen Bauvorhabens Krugenofen 29**

# Umgestaltung



# Umgestaltung



# Umgestaltung

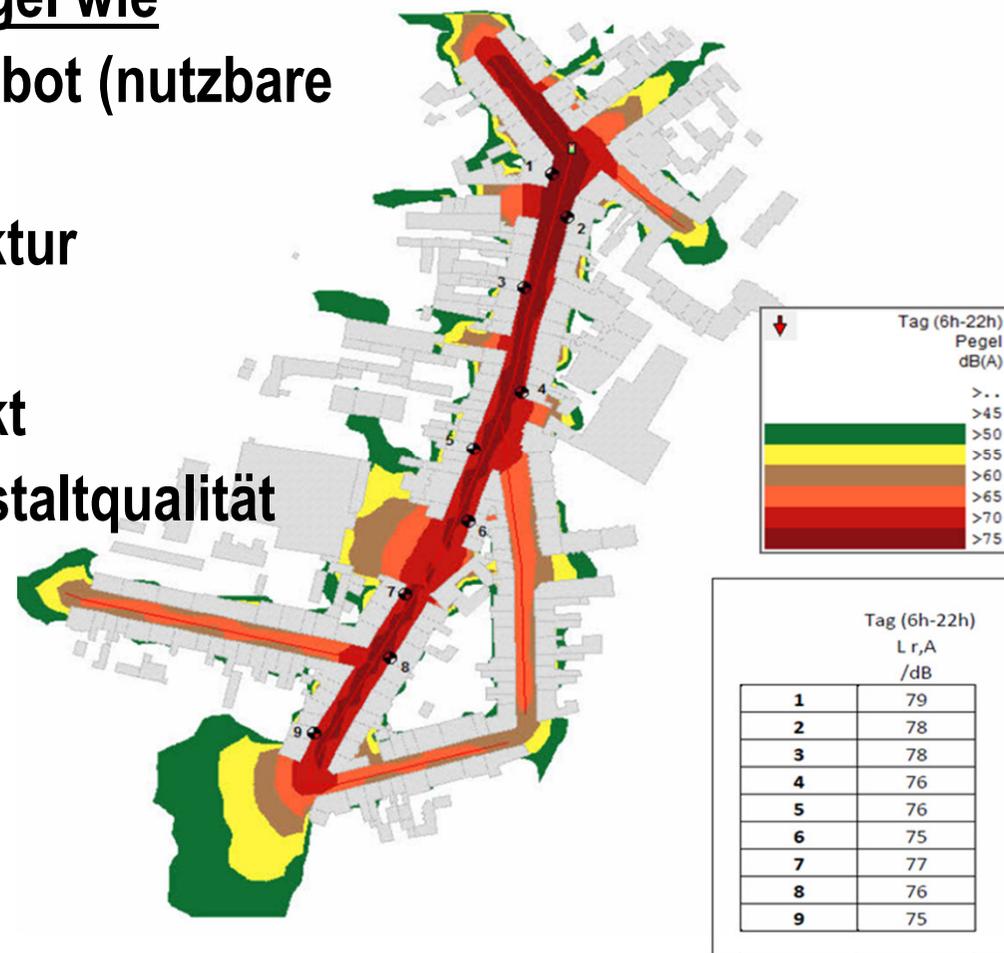


# Damalige Mängel

## Umfangreiche Funktionsmängel wie

- mangelhaftes Fußwegeangebot (nutzbare Breiten z.T. nur 1,0 m)
- keine Radverkehrsinfrastruktur
- aufgeschultertes Parken
- Lärmbelastungsschwerpunkt
- Qualitativ geringwertige Gestaltqualität
- Fehlende Begrünung

Rasterlärmkarte Tag incl. LSA an Kreuzung Hauptstraße/Krugenofen



# Planungsziele

- **verkehrssicher**er Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
- **Flüssigkeit** des Verkehrs
- **Netzlückenschluss** für alle Verkehrsarten
- Gestalterische **Aufwertung** des Straßenraumes
- Verbesserung der **Lebensqualität** der Anwohner
- **Reduktion** der verkehrsbedingten **Lärm**emissionen

# Bedeutung für den Radverkehr

**Maßnahmenplan Radverkehr: Netzlücke mit hoher  
Priorität**

**Radverkehrsziele: Rhein-Maas-Gymnasium  
Pius Gymnasium  
FH Aachen  
Schwimmhalle Süd**

**Fehlende Alternativverbindungen: Topographie; FGZ  
Burtscheid**

**ERA – Empfehlung und Bedeutung ausreichender  
Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr**

....

# Notwendige Maße lt Richtlinien

Gehweg, Parken, Sicherheitstrennstreifen, Radfahrstreifen, Fahrbahn,

2,50 m, 2,00m, 0,50, 1,85, 3,25 = 10,10m

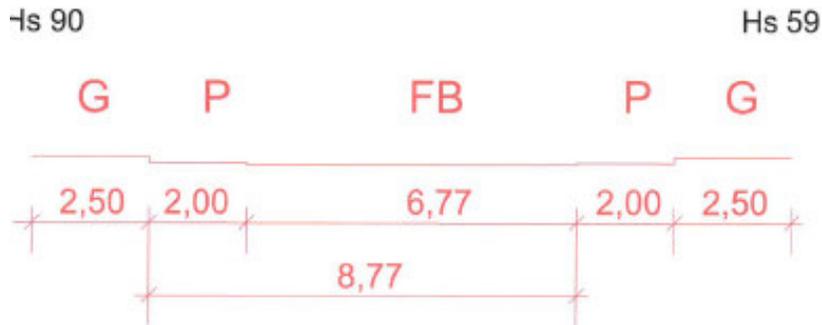


$$\begin{aligned} & \times 2 \\ & = 20,20 \text{ m} \end{aligned}$$

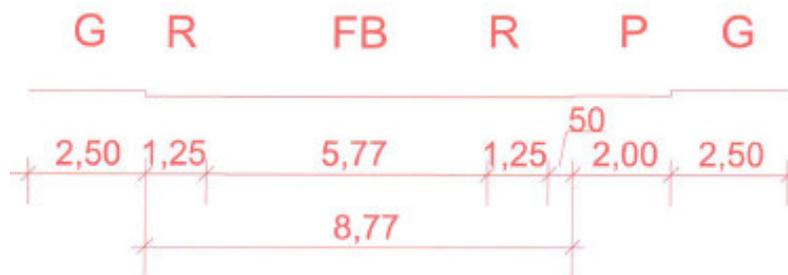
Vorhanden: **nur 14 – 17 m**



# Planungsvarianten



**Tempo 30**



**Separate  
Radfahrstreifen**



# Variantenvergleich

Kriterium	Zustand	Variante 1	Variante 2
zulässige Geschwindigkeit	50 km/h	50 km/h	30 km/h
Fahrbahnbreite	> 7,70 m	> 8,00 m inkl. Schutzstr.	> 6,00 m
nutzbare Gehwegbreite	> 1,00 m	> 2,00 m	> 2,00 m
Radverkehrsanlagen	keine	beidseitig Schutzsteifen	keine
Anzahl Parkstände im Straßenraum	71	36	71
Straßenraumbegrünung	Einmündung Neustraße	+ 6 Bäume	+ 12 Bäume
Kosten für die Stadt	-	ca. 600.000 €	ca. 600.000 €

# Tempo 30 an HVS

## § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

3. Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,

6. Zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. ...dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht ...



# Tempo 30 an HVS

## Verwaltungsvorschrift (VwV) zu Zeichen 274 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- I. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig **geschwindigkeitsbedingte Unfälle** auftreten.
  
- X. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum **Schutz der Bevölkerung vor Lärm** (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.

# Bisheriger Sachstand

Aus Lärmschutzgründen sind aus Sicht der Bezirksregierung  
Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h

Ganztags für den Bereich **Krugenofen 1 – 18**

und

Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr im Abschnitt  
**Eynattener Straße bis Sebastianstraße**

**zustimmungsfähig**



# Deutscher Städtetag

Aktuelle Befragung deutscher Städtetag: Von 22 teilnehmenden Großstädten sehen 21 Bedarf an einfacheren Anordnungslösungen

## Präsidiumsbeschluss von April 2016

unterstützt die Überlegungen in den Mitgliedstädten, das Regel-/Ausnahmeverhältnis für die Festlegung von Geschwindigkeiten in Städten generell neu zu regeln und dadurch die Entscheidungsbefugnisse auf kommunaler Ebene zu stärken.

Ersucht die Bundesregierung und den Bundesrat im Wege einer Experimentierklausel in der StVO die Voraussetzungen für einen Verkehrsversuch zu schaffen, der es den Städten ermöglicht, diese generelle Änderung zu erproben.



# Verkehrskonferenz I

Seit April 2015 Thema unter dem Titel:

## **Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr**

zur Verbesserung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer sowie für einen stärkeren Lärmschutz der Bevölkerung

Forderung nach Erleichterung der Anordnung von Tempo 30

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Oktober 2015

1. vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäuser grundsätzlich Tempo 30
2. auch zwischen zwei bereits beschränkten Abschnitten zur Verstärkung des Verkehrsflusses
3. Überprüfung der Lärmschutzrichtlinie RLS-90
4. Prüfung bei hohen Fußgänger- und Radverkehrsdichten ohne entsprechende Anlagen und bei gleichzeitig erhöhtem Querungsbedarf

aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden



# Verkehrskonferenz II

April 2016

1. Begrüßung des Verordnungsentwurfs des BMVdI zur Änderung der StVO zur erleichterten Anordnung von Tempo 30 mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere im Streckenbereich vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten und Pflegeheimen und Krankenhäusern

**2. „Weiterer Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden u.a. zur Anordnung von Tempo 30 kann nach Ansicht der Verkehrsminister-konferenz auch durch eine **Streichung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (genereller Wegfall des Erfordernisses einer „qualifizierten besonderen Gefahrenlage“)** erreicht werden. Sie bittet den Bund, auch diese Ergänzung eingehend in Betracht zu ziehen**

3. begrüßt die Zusage des Bundes zur Aufnahme eines Passus zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen bereits beschränkten Abschnitten

4. Überarbeitung der Lärmschutzrichtlinie

5. begrüßt Klarstellung zur Anordnung als Maßnahmen eines

**Luftreinhalteplans**

aus Sicherheitsaspekten



**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!**