

Betreff:
Tempo 30 in der Innenstadt innerhalb des Wallrings

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 27.01.2021
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 27.01.2021	<i>Status</i> Ö
---	-------------------------------------	--------------------

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 15.01.2021 wird wie folgt Stellung genommen:

Eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung im Innenstadtbereich auf maximal 30 km/h (mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsstraßen) ist ein wertvoller und für die Verkehrsteilnehmer leicht begreifbarer Beitrag für Verkehrssicherheit, Lärminderung und Lebensqualität in der Innenstadt, der die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht beeinträchtigt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist vom Verordnungsgeber der Straßenverkehrsordnung (StVO) bundeseinheitlich für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgelegt worden. Es steht somit nicht im freien Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, eine andere Höchstgeschwindigkeit festzusetzen. Gleichwohl sind in der StVO sowohl Ausnahmen benannt, bei denen es unter gewissen Voraussetzungen möglich ist (z. B. Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen) oder dies bei besonderen Umstände wie Gefahrenlagen oder aus Lärmschutzgründen geboten ist.

Die Innenstadt ist bereits heute in vielen Bereichen auf unterschiedliche Arten geschwindigkeitsreduziert. Dabei wurden vorrangig die o. g. Ausnahmen der StVO genutzt. Neben den Fußgängerzonen (z. B. rund um den Altstadtmarkt), sind weite Bereiche als Tempo-30-Zonen (z.B. rund um die St. Andreas-Kirche oder das Magniviertel) ausgewiesen. Darüber hinaus sind einzelne Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche (z.B. Kuhstraße, Löwenwall) oder als Fahrradstraßen (z.B. Wilhelmitorwall) ausgewiesen. Um diese flächenhaften Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchführen zu können, verlangt die StVO zugleich ein für den Kraftfahrzeugverkehr leistungsfähiges und den Bedürfnissen des ÖPNV und Wirtschaftsverkehrs angemessenes Vorfahrtstraßennetz.

Zu Frage 1:

Bezogen auf das oben erwähnte Vorfahrtstraßennetz sind auf folgenden Straßen streckenbezogene (zeitlich unbegrenzte) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingerichtet worden:

Wilhelmstraße	Theaterwall
Auguststraße	Stobenstraße
Bohlweg	Ritterbrunnen
Gördelingerstraße	An der Martinikirche

Sonnenstraße	Am Hohen Tore
Brabandtstraße	Südstraße
Gieselerwall (im Kurvenbereich)	Rosenhagen
Hinter Liebfrauen	Hintern Brüdern

Zeitlich uneingeschränkte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h bestehen zudem auf allen Fahrradstraßen und in allen Tempo-30-Zonen.

Zu Frage 2 und 3:

Für die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h bedarf es im Einzelfall einer konkreten Gefahrenlage bzw. Lärmschutzgründe nach § 45 Abs. 9 StVO. Dort wo dies bislang gegeben war, wurde dies auch umgesetzt.

Das passende Instrument zur Ausweitung der flächenhaften Tempo-30-Regelungen in der Innenstadt wäre die Festlegung von (weiteren) Tempo-30-Zonen. Die Verwaltung hält die Ausweitung der Tempo-30-Zonen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes grundsätzlich für sinnvoll. Tempo-30-Zonen bedürfen einer politischen Beschlussfassung. Die Vorlage der Verwaltung zu einer umfassenden Tempo-30-Zone für die Innenstadt ist in der Vergangenheit nicht beschlossen worden (DS 12845/09). Gab es jeweils Initiativen aus den Stadtbezirken zu dieser Frage, wurde die Sachlage geprüft und soweit möglich den entsprechenden Gremien zum Beschluss vorgelegt (vgl. DS 19-10722 Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Innenstadt, DS 19-12136 Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Echterstraße und im Prinzenweg).

Die Verwaltung wird die wenigen Straßen im Innenstadtbereich (ohne Hauptverkehrsstraßen), in denen noch keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h oder weniger besteht, prüfen und einen Vorschlag zur Abrundung der Tempo-30-Zonen zur Beschlussfassung vorlegen. Eine Umsetzung wäre dann bis Mitte des Jahres möglich.

Für die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen prüft die Verwaltung darüber hinaus regelmäßig die Sach- und Rechtslage, und sobald sich dabei eine Änderung ergibt, wird die Verwaltung weiterhin direkt darauf reagieren.

Leuer

Anlage/n:

keine