

A N F R A G E

gemäß § 8 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Anfragesteller/in	Fraktion Die Linke
Eingang	22.11.2021
Federführend	4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

14.12.2021

Betreff:

**Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes
- Anfrage der Fraktion Die Linke**

Frage:

Über welche Möglichkeiten zur Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes verfügt die Verwaltung der Universitätsstadt Siegen nach einem entsprechenden Beschluss des Rates der Stadt Siegen?

Antwort:

Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen städtischen Straßen ist gemäß StVO nicht möglich.

Innerstädtische Regelgeschwindigkeit ist 50 km/h. Mit der Festlegung dieser Regelgeschwindigkeit wurde angenommen, dass damit die allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs abgedeckt werden.

Die StVO gibt mehrere Möglichkeiten an, um von der vorgeschriebenen Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen.

- 1) Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO):

Geschwindigkeitsbeschränkungen können angeordnet werden, wenn sie der Vermeidung von Unfällen und der Flüssigkeit sowie Leichtigkeit des Verkehrs dienen.

Gleichzeitig definiert § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO jedoch auch, dass grundsätzlich das Vorhandensein einer besonderen Gefahrenlage und einem erheblich höheren Risiko als an vergleichbaren Straßen nachgewiesen werden muss.

Eine besondere Gefahrenlage ist z.B. durch eine Unfallhäufungsstelle oder –linie gegeben oder wenn erforderliche Sichtweiten nicht eingehalten werden können.

2) Sensible Einrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO):

Beschrieben werden ergänzend Ausnahmen, die zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen keiner besonderen Gefahrenlage bedürfen:

Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser

Voraussetzung ist, dass diese Einrichtungen einen direkten Zugang zur Straße haben oder starker Ziel-/Quellverkehr im Nahbereich der Einrichtung vorhanden ist.

Weiterhin darf eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur im unmittelbaren Bereich der Einrichtung angeordnet werden (max. 300 m) und ist ggfs. zeitlich zu beschränken.

Darüber hinaus sieht die Überarbeitung der StVO vor, dass auf kurzen Abschnitten zwischen zwei Bereichen mit Tempo 30 unabhängig von der Gefahrensituation Tempo 30 ausgedehnt werden kann, um häufiges Wechseln der zulässigen Geschwindigkeit zu vermeiden.

3) Schutz vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO):

Geschwindigkeitsbeschränkungen können auch zur Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung auf die Wohnbevölkerung angeordnet werden. Auch hierzu bedarf es einer besonderen Gefahrenlage. Z.B. muss der vorhandene Lärmpegel bestimmte hinzunehmende Grenzwerte überschreiten. Dabei ist die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit zu berücksichtigen.

Gemäß VwV-StVO gelten die Orientierungswerte der *„Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“* als maßgebliche Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz. Auch die 16. BImSchV § 2 Verkehrslärmverordnung kann als Orientierungswert herangezogen werden.

Zu beachten ist jedoch, dass es notwendig ist, den erhöhten Lärmpegel nachzuweisen. Dies geschieht im Allgemeinen über eine Lärmkartierung und Lärmaktionsplan.

Der möglichen Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist in jedem Fall eine intensive Prüfung voranzustellen. Den vorgenannten Anordnungsgründen sind technische und wirtschaftliche Auswirkungen entgegenzustellen. Es muss stets ein Abwägungsprozess erfolgen, ob

- vorhandene Lichtsignalschaltungen (LSA) und LSA-Koordinierungen mit der Geschwindigkeitsreduzierung verträglich sind
- negative Auswirkungen für den ÖPNV entstehen und vertreten werden können
- die Fahrzeiterhöhung und die Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße vertreten werden können
- ungewollte Verkehrsverlagerungen entstehen können

Hervorzuheben ist, wie richtigerweise in der Anfrage aufgezeigt, dass eine geringere Geschwindigkeit zu erhöhter Verkehrssicherheit und insbesondere im Fuß- und Radverkehr zu einer höheren Attraktivität führt.

Ausblick

Seitens verschiedener Verbände wird seit längerem eine deutliche Erleichterung zur Anordnung von Tempo 30 in innerörtlichen Bereichen gefordert.

Daher muss zunächst abgewartet werden, welche Entwicklungen sich durch die zukünftige Bundesregierung für das Thema *Tempo 30 innerorts* ergeben werden.

Mit der Vorlage 359/2021 wurde bereits die Ausarbeitung eines gesamtstädtischen Geschwindigkeitskonzeptes vorgestellt und einstimmig im Verkehrsausschuss am 31.08.2021 beschlossen. Neben einer umfangreichen Bestandsanalyse mit Erfassung des Geschwindigkeitsniveaus jeder Straße soll eine Überprüfung des Vorbehaltsnetzes und neuerliche Strukturierung des Straßennetzes erfolgen.

Um auf etwaige Anpassungen der StVO reagieren zu können, wird angestrebt, ein strukturiertes Straßennetz auf Basis des vorhandenen Vorbehaltsnetzes aus 2016 in Abstimmung mit weiteren TÖB, z.B. ZWS und VWS, zu entwickeln.

Die Netzgliederung wird dabei übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und untergeordnete Erschließungsstraßen vorsehen.

Auf dieser Basis ist es dann möglich auf StVO-Anpassungen zu reagieren.