



Schwäbisch Gmünd, 22.05.2019  
Gemeinderatsdrucksache Nr. 101/2019

Vorlage an

**Verwaltungsausschuss**

zur Unterrichtung  
- öffentlich -

**Überprüfung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen an den Hauptachsen in Schwäbisch Gmünd**

**Anlagen:**

Anlage 1 – Eutighofer Straße/Goethestraße/Klösterlestraße  
Anlage 2 – Weißensteiner Straße

**Sachverhalt:**

**I. Ausgangslage**

Es gibt derzeit wohl kaum ein Thema, welches so intensiv und so kontrovers diskutiert wird, wie „Verkehr und Geschwindigkeit“.

So findet kaum eine Bürgerversammlung bzw. ein Stadtteilforum sowie eine Bürgersprechstunde statt, an der nicht Anträge bzw. Anregungen zu diesem Thema gestellt werden. Auch im Gemeinderat finden hierzu kontroverse Diskussionen statt, bzw. es werden Anträge zu dieser Thematik gestellt. So zuletzt im Rahmen der Haushaltsberatungen des Haushalts 2019 durch die CDU-Fraktion und die Bürgerliste (s. Nichthaushaltswirksame Anträge).

Um diese Fragen beantworten zu können, muss zunächst zwischen „Verkehr“ und „Geschwindigkeit“ bzw. „Geschwindigkeitsbeschränkung“ unterschieden werden.

In puncto „Verkehr“ ist zunächst zwischen dem Durchgangsverkehr und dem Binnenverkehr zu unterscheiden. Hinzukommt ob der Verkehr aus Sicht des „Fahrzeuglenkers (in)“ oder „Anwohnersicht“ bewertet wird. In den letzten Jahren fand eine zunehmende Sensibilisierung der Menschen statt, was den Verkehr bzw. die Mobilität betrifft. Umstände, wie feierabendlicher „Verkehrskollaps“, Lärm, Stickoxidbelastung und Fein-



staub führen derzeit zu einem verstärkten Umdenken. Aus diesen Gründen sind große Umwälzungen im Gange, was die Änderungen des Modal Split betrifft. Die Menschen sollen mehr Fahrrad fahren, auf den ÖPNV umsteigen oder sich Elektrofahrzeugen zuwenden, um die Straßen und damit auch die Umwelt zu entlasten.

Gleichzeitig ist aber auch festzustellen, dass die Menschen sensibler geworden sind, was die Geschwindigkeit bzw. Verkehrssicherheit und den Lärm durch Verkehr betrifft. Darüber hinaus gehört der Straßenverkehr zu den kommunalen Angelegenheiten, die in der Regel alle Einwohner betreffen und wo von den Bürgern genau darauf geachtet wird, dass die Verkehrsführungen bzw. Verkehrsregelungen logisch, einfach und effektiv sind. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs steht dabei neben der Sicherheit im Vordergrund.

Durch die attraktiv gewordene Gmünder Innenstadt, zu der der Stadtumbau, die Landesgartenschau und der Einhorn-Tunnel beigetragen haben und derzeit die Remstalgartenschau dies positiv fortführt, bevorzugen auch immer mehr Menschen ein Wohnen in der Innenstadt bzw. der erweiterten Kernstadt, die sich vom Verteiler West bis zum Verteiler Ost hin erstreckt. Projekte wie das „Wohnen am Brücke-Areal“, „Wohnen unterm Königsturm“, Wohnbebauung an der Stadtmauer etc. tragen diesem Wohntrend Rechnung.

Um als Kommune alle diese Belange zu berücksichtigen, bedarf es einer sorgfältigen Prüfung, ob und wie Geschwindigkeitsreduzierungen dazu beitragen, die erweiterte Innenstadt lebenswert und sicher zu gestalten ohne dass dabei die Belange der Verkehrsteilnehmer und Bewohner mehr als nötig eingeschränkt oder rechtliche Vorgaben verletzt werden.

Bereits in der Vorlage „Wohnen und Verkehr in Schwäbisch Gmünd, Verkehrliche Betrachtung der Hauptverkehrsachsen sowie der Ortsdurchfahrten in Schwäbisch Gmünd aus Sicht der Anwohnerschaft“, Gemeinderatsdrucksache Nr. 179/2014, sowie in der Fortschreibung dieser Vorlage, Gemeinderatsdrucksache Nr. 039/2015 und im Abschlussbericht, Gemeinderatsdrucksache Nr. 070/2016, wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen untersucht. Diese Untersuchung fand, wie vom Gemeinderat gewünscht und der Bürgerschaft beantragt, aus Anwohnersicht statt.

Betrachtet man aus Anwohnersicht, so wurden auf Grundlage der damals bestehenden Normen u. a. an den Hauptachsen der erweiterten Innenstadt Regelungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen getroffen. Die Regelungen wurden überwiegend sehr gut von der Bevölkerung aufgenommen, während manche Punkte von Verkehrsteilnehmern auch kritisch hinterfragt wurden.

Ende 2016 hat auch der Gesetzgeber erkannt, dass den Straßenverkehrsbehörden ein Instrumentarium an die Hand gegeben werden sollte, dass es erlaubt bzw. sogar verpflichtend nach Einzelfallprüfung einfordert, an neuralgischen Punkten, die in der neuen StVO genau definiert sind, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Folge hiervon ist, dass die Stadtverwaltung wie auch andere Straßenverkehrsbehörden die Gesetzeslage kreativ zum Wohle der Anwohner auslegten, führte dazu, dass in der Bevölkerung der Eindruck entsteht, dass man sich die Geschwindigkeit herausuchen



könne bzw. der Autofahrer empfindet teilweise diese geschaffenen Regelungen als willkürliche Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Bevor wir nun auf die Fragen der Fraktionen eingehen, sollten in einem ersten Schritt zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen aufgezeigt werden.

## **II. Rechtliche Situation und mögliche Handlungsmaßnahmen beim Untersuchungsschwerpunkt im Hinblick auf die Anordnung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen**

Vorbemerkung:

Bei den dargestellten Möglichkeiten geht es ausschließlich um verkehrsregelnde Maßnahmen aufgrund verschiedener Rechtsgrundlagen, nicht aber um bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen, die per se auch Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau haben, nicht aber Gegenstand der Betrachtung sind.

### **a) Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Sicherheitsgründen**

Grundsätzlich beträgt für alle Kraftfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h:

#### **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 3 Geschwindigkeit**

...

#### **(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen**

##### **1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,**

...

In den letzten Jahren gab es immer wieder Diskussionen über eine innerorts herabgesetzte Regelgeschwindigkeit, für die es Seitens der Stadtverwaltung durchaus Verständnis gibt. Bei einer existierenden gesetzlichen Regelung dazu könnten Kommunen bspw. verpflichtet sein, 50 km/h aktiv zu begründen. Dies ist aber aktuell nicht der Fall, so dass bei allen Betrachtungen von der aktuellen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts ausgegangen werden muss.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des so genannten überörtlichen Verkehrs - also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen - sind nach 45 Abs. 9 StVO möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Für Ortsdurchfahrten bedeuten die Einschränkungen der StVO, dass Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann angeordnet werden können, wenn eine konkrete Gefahrenlage vorliegt und ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Eine Gefahrenlage besteht auch, wenn eine Unfalldhäufung vorliegt. Unfallauffälligkeiten und -häufigkeiten werden der Straßenverkehrsbehörde vom Polizeipräsidium umgehend gemeldet und zeitnah untersucht.



Eine pauschale Beschränkung der Geschwindigkeit ohne Rechtsgrundlage ist nicht möglich. Eine abstrakte Gefahrensituation, die ja grundsätzlich im Verkehr immer gegeben ist oder der grundsätzliche politisch bewegte Wunsch reichen nicht für eine verkehrsrechtliche Maßnahme aus:

### **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** **§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

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

...

**(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.**

...

In Wohngebieten und in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf gestaltet sich die Situation anders: Außerhalb des Vorfahrtstraßennetzes und außerhalb der Straßen des überörtlichen Verkehrs müssen Verkehrsteilnehmer(innen) jederzeit mit Tempo-30-Zonen rechnen, welche die Verkehrsbehörde anordnen kann. In diesen Zonen gilt dann die Regel Rechts-vor-Links, während bei anderen Geschwindigkeitsbeschränkungen dies gerade nicht der Fall ist. Diese Beschränkung kommt für eine Hauptachse grundsätzlich nicht in Frage, da durch die „Rechts-vor-Links“ Regelung erheblich die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wäre und somit die Funktion einer Hauptachse nicht mehr gegeben wäre.

### **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** **§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

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

...

**(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf**



**Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.**

...

Seit Dezember 2016 gibt es die Möglichkeit der erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Die Aufzählung ist abschließend. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nähere Vorgaben zur Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor den genannten Einrichtungen gemacht, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Neuregelung die nötige Handlungssicherheit zu verschaffen.

### **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

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

...

**(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.**

...

**Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von**

...

**6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.**



Diese Regelung der StVO wird durch die Verwaltungsvorschrift zur StVO und umfangreiche Dienstanweisungen des Regierungspräsidiums ergänzt:

...

### Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

...

- 13 XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.**

Das Regierungspräsidium führt unter anderem als Handlungsanweisung für die Verkehrsbehörden aus:

Der Zugang der betroffenen Einrichtung muss unmittelbar an der Straße liegen oder im Nahbereich starken Ziel- und Quellverkehrs mit all seine kritischen Begleiterscheinungen. Sofern alternative bzw. weitere Zugänge vorhanden sind, die sicher sind, weil sie bspw. schon in einer mit Tempo 30 abgesicherten Straße liegen, sind diese zu nutzen!

Damit ist seit der Vorlage „Wohnen und Verkehr“ ein weiteres Instrument geschaffen worden, das aber immer noch einer Einzelfallüberprüfung bedarf – auch wenn es bei den abschließend aufgezählten Einrichtungen der Regelfall ist. Hintergrund ist bspw. das



Betrachten der einzelnen Situation im Gesamtkontext der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen oder Überprüfung sonstiger verkehrlicher Besonderheiten.

**b) Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung**

Der Luftreinhaltungsplan des Regierungspräsidiums Stuttgart sieht im Teilplan Schwäbisch Gmünd keine Geschwindigkeitsreduzierungen vor. Der Einhorn-Tunnel und die Umweltzone haben zu einer Entlastung beigetragen

**c) Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes**

Der Lärmaktionsplan der Stadt Schwäbisch Gmünd befindet sich derzeit in der Entwurfsphase, siehe Gemeinderatsdrucksache 242/2016. Wenn das Ergebnis an hochbelasteten Hauptachsen Geschwindigkeitsreduzierungen sein werden, wird sich das möglicherweise mit bestehenden (punktuellen) Regelungen überlagern und zu einer Verstärkung der Geschwindigkeit über längere sinnvolle Abschnitte führen.

Für die Prüfung, ob ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann, sind die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine wichtige Orientierungshilfe. Maßnahmen kommen demnach insbesondere in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten. Das Ministerium für Verkehr hat im März 2012 mit dem so genannten Kooperationserlass neue Hinweise zur Umsetzung von Lärmaktionsplänen herausgegeben und dabei auch aufgezeigt, welche rechtlichen Möglichkeiten für lärmindernde Maßnahmen im Verkehr bei der derzeitigen Rechtslage bestehen, wie beispielsweise Tempo 30 km/h in den Nachtstunden oder ganztags in Ortsdurchfahrten.

Aussagen darüber, ob die Lärmaktionsplanung zu Geschwindigkeitsreduzierungen führen wird, können erst nach Abschluss der Untersuchungen für den Plan getroffen werden.

**Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**  
**§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

**(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder 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,**

...

**III. Festlegung des Untersuchungsschwerpunktes**

Auf die einleitend hingewiesene bzw. herausgearbeitete unterschiedliche Bewertung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Anwohnersicht und Fahrzeuglenkersicht besteht insbesondere auf den Hauptachsen. Diese sollten, wie vom Gemeinderat gewünscht im Mittelpunkt der Überprüfung stehen:



### **Hauptachsen West – Ost**

1. Achse B 29 Gmünder Einhorn-Tunnel
2. Achse Remsstraße – Lorcher Straße
3. Achse Buchstraße – Königsturmstraße – Goethestraße - Eutighoferstraße

### **Hauptachsen Nord – Süd sowie Hauptverkehrswege**

4. Oberbettringer Straße
5. Rektor-Klaus-Straße
6. Weißensteiner Straße

## **IV. Bewertung der Hauptachsen und Ortsdurchfahrten in Schwäbisch Gmünd (Kernstadt und Stadtteile) aktuelle Situation und geplante Änderungen**

### **Hauptachsen West – Ost**

#### **1. Achse B 29 Gmünder Einhorn-Tunnel**

##### Bestand

Der Gmünder Einhorn-Tunnel nimmt den Durchgangsverkehr auf, der ohne Behinderungen zwischen Mögglingen und Stuttgart die B 29 befahren kann. Weiteres Ziel muss es hier sein, die B 29 bis Mögglingen bzw. bis zur A 7 leistungsfähig auszubauen.

##### Änderung

Forcierung des 4-spurigen Ausbaus der B 29

#### **2. Achse Remsstraße – Lorcher Straße**

##### Bestand

Die „alte“ B 29 muss dauerhaft als Umleitungsstrecke für den Tunnel B 29 leistungsfähig bleiben. Nach dem Umbau der Baldung- und Pfitzerkreuzung hat sich gezeigt, dass auch die beiden Fahrspuren von Westen nach Osten erhalten bleiben müssen, da sich zu den Hauptverkehrszeiten, beginnend beim Pfitzerkreisel, ein Rückstau bildet, der teilweise bis zum Fehrlesteg reicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

##### Änderungen

Derzeit sind keine Änderungen vorgesehen, im Rahmen der Lärmaktionsplanung könnten sich möglicherweise Änderungen für die Remsstraße ergeben. Auch werden derzeit die Möglichkeiten geprüft, einen Radschutzstreifen anzubringen.



### **3. Achse Buchstraße – Königsturmstraße – Klösterlestraße – Goethestraße – Eutighofer Straße (Anlage 1)**

#### Bestand

Auf dieser Achse wurden in der Zeit nach der Verabschiedung der Vorlage „Wohnen und Verkehr“ verkehrsrechtliche Regelungen getroffen.

Eutighofer Straße/Goethestraße:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde beim früheren Standort des Kindergartens und des betreuten Wohnens die Geschwindigkeit im Umfeld der Einrichtungen beiderseits auf 30 km/h reduziert. Ebenso wurde im Bereich des Hallenbads und des Fußballstadions eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet.

Klösterlestraße:

Aufgrund des Vorhandenseins der Klösterleschule wurde die Geschwindigkeit von der Parlerstraße bis zur Kapuzinergasse von Mo-Fr, 7-17 Uhr, auf 30 km/h begrenzt

Königsturmstraße:

Ab dem Königsturm bis hin zur Mündung Kornstraße wurde zum einen wegen der zu erwartenden erhöhten Querungsfrequenzen zwischen dem Zeiselberg und Jugendhaus – nicht immer an der Signalanlage – und aufgrund der sehr schmalen Mittelinsel im Bereich des Zusammentreffens der Königsturmstraße und der Unteren Zeiselbergstraße angeordnet.

Buchstraße:

Derzeit sind dort keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen vorhanden.

#### Änderungen

Eutighofer Straße/Goethestraße:

Da der Kindergarten „Brücke“ mittlerweile zur Stauferschule umgezogen ist und die Seniorenwohnanlage Paul-Gerhardt-Haus kein Alten- oder Pflegeheim ist, entfällt an dieser Stelle die Beschränkung auf 30 km/h.

Beim Hallenbad wird die Reduzierung auf 30 km/h zusätzlich auf Mo-Fr von 7-17 Uhr beschränkt. Dies soll dem Umstand Rechnung tragen, dass in diesen Zeiten der meiste Verkehr stattfindet und zu dieser Zeit auch die meisten Personengruppen in diesem Bereich unterwegs sind, die eines besonderen Schutzes bedürfen. Die Zeiten sind daher an die Regelungen angelehnt, die vor Schulen bestehen. Zudem wird die Beschränkung um etwa 150 m nach Westen hin ausgedehnt, da sich westlich des Hallenbads das Bischof-Ketteler-Haus, eine Einrichtung für behinderte Menschen, befindet.

Goethestraße/Klösterlestraße:

Um ein homogenes Geschwindigkeitsniveau zu erhalten, nicht unbedingt die reduzierten Geschwindigkeiten, sondern der Wechsel der verschiedenen vorgeschriebenen Geschwindigkeiten wurde hauptsächlich kritisiert, wird der bisher östliche Beginn bei der Jahnstraße bis zur Parlerstraße ausgedehnt, wo die bisherige Beschränkung in der Klösterlestraße wegen der Grundschule endet.



Klösterlestraße/Königsturmstraße:

Die Änderungen wegen des zu erwartenden Besucherverkehrs im Bereich des Zeiselbergs und dem Jugendhaus bzw. Königsturm sowie wegen der zu schmalen Verkehrsinsel im Bereich Lichtsignalanlage bei der Mündung Untere Zeiselbergstraße/Königsturmstraße, werden nahtlos an den östlichen Beginn der 30 km/h wegen der Klösterleschule herangeführt – allerdings ohne zeitliche Begrenzung.

Buchstraße:

Der geplante Ausbau der Buchstraße mit Schaffung von Radschutzstreifen dürfte aufgrund der neuen Straßeneinteilung positive Effekte auf das Geschwindigkeitsniveau haben.

*Damit ergibt sich auf dieser Achse die größten Änderungen durch eine durchgehende Anordnung von 30 km/h – wenn auch aus verschiedenen rechtlichen Gründen, reduziert auf die Spitzenverkehrszeiten und Schulzeiten Mo-Fr von 7-17 Uhr siehe Plan Anlage 2.*

Eine durchgehende Reduzierung auf 40 km/h auf dieser Achse bzw. auf Teilen davon könnte nach Prüfung ggf. eine Option im Rahmen der Lärmaktionsplanung sein, derzeit besteht hierfür aber keine rechtliche Möglichkeit.

## **Hauptachsen Nord – Süd sowie Hauptverkehrswege**

### **4. Achse Oberbettringer Straße**

Bestand:

Die Oberbettringer Straße wurde mittlerweile mit einem Fahrradschutzstreifen bergauf versehen, der sich durchgehend ab dem Glockekreisel bis zur Albstraße hochzieht und der noch weiter nach Osten hin verlängert wird. Der Schutzstreifen wirkt sich aufgrund der nun engeren Kernfahrbahn positiv auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Hinzu kommt ein längerer Streckenabschnitt, der auf 40 km/h begrenzt ist, um den gefährlichen Ausfahrten ohne Gehweg Rechnung zu tragen.

Änderungen:

Derzeit sind keine Änderungen vorgesehen. Durch die geplante Verlängerung des Schutzstreifens auf dem Hardt bis zum Kreisverkehr Riedäcker und durch den neuen Charakter der Bebauung ergeben sich aber dennoch positive Wirkungen im Hinblick auf niedrigeres Geschwindigkeitsniveau.

### **5. Achse Rektor-Klaus-Straße (Anlage 1)**

Bestand:

Aufgrund der Altenheims St. Anna, der Gehörlosenschule und wegen der Schiller-Realschule ist der nördliche Teil der Rektor-Klaus-Straße Mo-Fr von 7-17 Uhr auf 30 km/h beschränkt.



Änderung:

Da das Parler-Gymnasium auch von der westlichen Seite her viel Fußgängerverkehr aufweist, so spielt sich bspw. dort der ganze Schülerfußgängerverkehr in Richtung Hallenbad und zurück ab, wird die Beschränkung auf 30 km/h bis zur Rechbergstraße ausgedehnt. Siehe Plan *Anlage 1*

**6. Weißensteiner Straße (Anlage 2)**

Bestand:

Im Bereich des ehemaligen Krankenhauses ist 30 km/h angeordnet. Siehe Plan *Anlage 2*.

Änderung:

In den nächsten Monaten wird im Bereich zwischen dem DRK und den dortigen Lebensmittelmärkten eine Fußgängerinsel installiert. Sie trägt neben der bereits vorhandenen Ampel zu einer weiteren Querungsmöglichkeit bei und wirkt sich positiv auf die das bereits angeordnete Geschwindigkeitsniveau aus.

Eine Ausdehnung bis hin zum Canisius-Haus ist nicht möglich, da die Einrichtung einen sicheren Zugang in der Heugenstraße hat. Auch in Richtung Dreifaltigkeitskreisel ist verkehrsrechtlich keine Ausdehnung derzeit möglich. Durch die Schaffung einer Schutzstreifenlösung stadteinwärts wird das Geschwindigkeitsniveau aufgrund der geringeren Kernfahrbahn absinken.

**V. Grundsätzliches zur Entscheidungsfindung und weiteres Vorgehen**

Geschwindigkeitsbeschränkungen als verkehrsregelnde Maßnahme kann die Stadt als Straßenverkehrsbehörde gem. den Vorgaben der StVO anordnen. Hierbei ist die Stadt an die Vorgaben, Verwaltungsvorschriften und Ausführungshinweise gebunden. Jede angeordnete, beschränkende Maßnahme bedarf einer Begründung, hierbei ist immer auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten!

Die Bewertung verkehrsrechtliche Situationen obliegt der Verkehrsschau, die sich aus Vertretern des Polizeipräsidiums, des Straßenbaulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde zusammensetzt. Dabei entscheidet die Verkehrsbehörde nach Anhörung der übrigen Beteiligten. Bei Unfallhäufungsstellen entscheiden alle drei beteiligten Institutionen einvernehmlich.

Anregungen aus der Bürgerschaft sowie Anregungen bzw. Vorschläge aus dem Gemeinderat können in die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde als Bewertungen sachkundiger Bürger bzw. als Stellungnahmen im Anhörungsverfahren miteinbezogen werden.



Im Hinblick auf Anregungen zu flächendeckenden und einheitlichen Regelungen bzgl. der Geschwindigkeitsbeschränkung hofft die Verwaltung, dass der Bundesgesetzgeber nun endlich die StVO ergänzt bzw. dass über die Lärmaktionsplanung flächendeckende Ansätze gefunden werden. Die Lärmaktionsplanung soll ja (s. Nichtaushaltswirksame Anträge) nach den Sommerferien ins Gremium eingebracht werden.

Die Verwaltung möchte die Änderungen, die sich aus den o. g. Ausführungen zu den Änderungen an den Hauptachsen ergeben, zeitnah umsetzen.