

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Bürgereingabe gem. § 24 GO, Tempo 30 Zone auf einem Teilstück der Aachener Straße (Az.: 02-1600-40/14)**

**Beschlussorgan**

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	11.12.2014

**Beschluss:**

Die Bezirksvertretung Innenstadt dankt dem Petenten für seine Eingabe, spricht sich jedoch gegen die Einrichtung einer Tempo 30 Zone bzw. die Anordnung per Einzelbeschilderung auf der Aachener Straße zwischen Händel- und Moltkestraße aus.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

\_\_\_\_\_

**Begründung:**

1. Der Petent beantragt die Einrichtung einer Tempo-30 Zone auf der Aachener Straße zwischen Händel- und Moltkestraße. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen soll entsprechend angepasst werden.

2. Der Gesetzgeber hat in der Straßenverkehrsordnung (StVO) die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften generell auf 50 km/h festgesetzt. Abweichungen hiervon unterliegen strengen Voraussetzungen.

Die Aachener Straße ist als Bundesstraße B 55 eine der Hauptein- bzw. -ausfallstraßen Kölns und gleichzeitig eine wichtige innerörtliche Verbindungsstrecke und gehört zum sogenannten Vorbehaltssnetz der Stadt Köln. Die im Vorbehaltssnetz erfassten Straßen sind als Hauptverbindungen zur Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs, nicht zuletzt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge etc., vorgesehen. Auf Straßen innerhalb des Vorbehaltssnetzes soll keine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter die nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgen. Die Straßen des Vorbehaltssnetzes sind daher auch gerade nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, welche insbesondere für Wohngebiete eingerichtet werden können.

Gemäß § 45 Abs. 1c der StVO dürfen sich Tempo 30-Zonen zudem nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-Landes- und Kreisstraßen) erstrecken."

3. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Einzelbeschilderung für bestimmte Streckenabschnitte ist gemäß §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 StVO nur dort vorzunehmen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Solche Beschränkungen des fließenden Verkehrs sind nur zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die die allgemeinen Gefahren im Straßenverkehr erheblich übersteigt. Dies ist bei dem von dem Petenten genannten Streckenabschnitt der Aachener Straße unter Berücksichtigung aller vorliegenden

Daten nicht der Fall.

Da die zulässige gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h der Verkehrsfunktion und dem Ausbauzustand der Aachener Straße angemessen ist, wäre eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht verhältnismäßig. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit dem Ziel, auf diesem Wege zumindest die Einhaltung von 50 km/h zu bewirken, wäre rechtswidrig und kommt daher nicht in Betracht.

4. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre zudem mit erheblichen Arbeiten an den auf dem Straßenzug befindlichen Lichtsignalanlagen (LSA) verbunden. Für die LSA müssten neue Signalprogramme entwickelt werden, da sich die Grundlagen für die sogenannten Sicherheitszeiten geändert haben. Im Nachgang müssten diese Planungen in die Schaltgeräte des LSA übernommen werden. Hierbei wäre mit Kosten in fünfstelliger Höhe zu rechnen.

Zusätzlich wäre ein beträchtlicher Abstimmungsbedarf mit der KVB AG erforderlich, da diese im Falle einer Änderung der LSA-Schaltung ihre Fahrpläne überarbeiten müsste. Die Reisezeiten würden sich verlängern und somit alle Fahrpläne der betroffenen Linien neu veröffentlicht werden.

Eine Koordinierung der LSA-Schaltung, wie sie heute vorhanden ist, wäre im Falle einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nur für diesen Bereich nicht aufrechtzuerhalten und würde beträchtliche Stauungen des Verkehrs nach sich ziehen. Im Falle der Erweiterung der koordinierten LSA-Schaltung auf den gesamten Straßenzug der Aachener Straße wäre mit Kosten in sechsstelliger Höhe zu rechnen.

5. Etwaige Parkverstöße werden von der Verwaltung konsequent geahndet. Der Bereich stellt, wie andere Innenstadtbereiche auch, einen Kontrollschwerpunkt der Verwaltung für die Überwachung des ruhenden Verkehrs dar.

6. Aufgrund des dargestellten Sachverhaltes lässt sich feststellen, dass es sich bei dem bezeichneten Bereich um eine zentrale Innenstadtlage mit vielfältigen Nutzungen (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Individualverkehr, Außengastronomie) und allgemein hoher Frequentierung handelt, wie sie in vielen anderen Großstadtstraßen vorkommt. Damit sind erfahrungsgemäß Konfliktsituationen unter den einzelnen Verkehrsteilnehmern verbunden. Entgegen der von dem Petenten beschriebenen Situation, ist aber keine Gefahrenlage zu erkennen, welche im Wesentlichen von Gefahrenlagen in vergleichbaren Innenstadtlagen abweicht. Soweit die vom Petenten genannten Probleme im Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern begründet sind, ist eine weiterhin verstärkte Überwachung insbesondere hinsichtlich der Falschfahrer und Falschparker angezeigt.

Anlagen