

An
die Stadtverwaltung
Herrn Oberbürgermeister Deffner
Herrn Bürgermeister Dr. Bucka

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Ansbach
Fischerstraße 6a
91522 Ansbach
Tel. 0981 / 66689
ansbach.fraktion@gruene-ansbach.de

Antrag

11.1.2023

von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

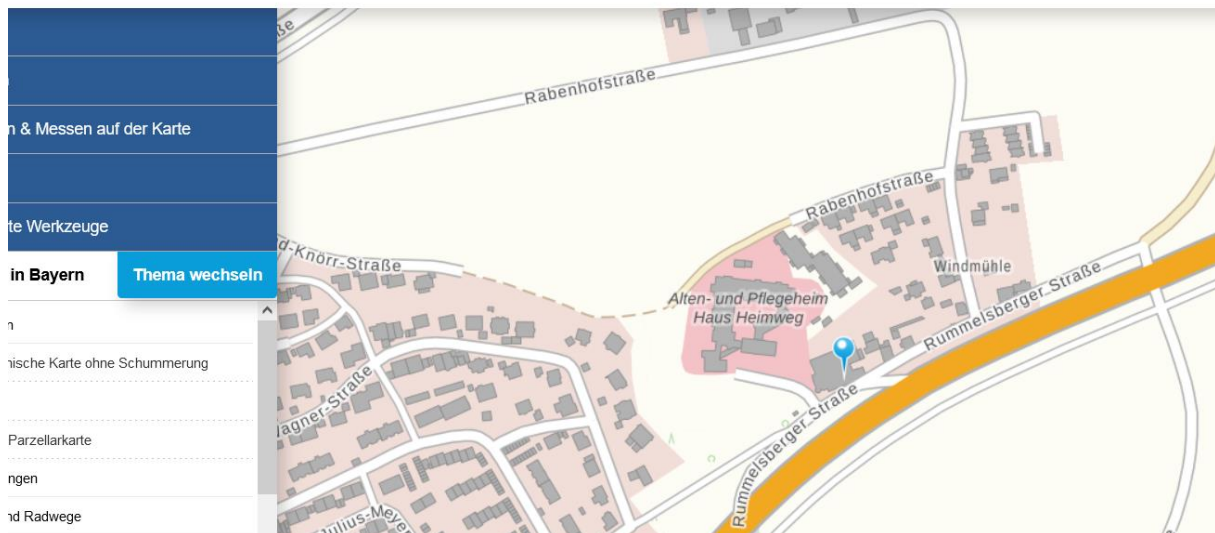
Tempo 30 in der Rummelsberger Straße

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, in der Rummelsberger Straße
entweder

- eine streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 oder
- eine Zone 30 einzuführen.

BayernAtlas

Q Rummelsberger Straße 1 91522 Ansbach , Kammforst





Begründung:

Analog zu der streckenbezogenen Temporeduzierung auf 30 km/h in Bernhardswinden (Straße Richtung Kurzendorf) ist es auch in der Rummelsberger Straße nach zwingend erforderlich die Geschwindigkeit des Verkehrs auf 30 km/h zu beschränken. Die örtliche Situation gleicht sich in vielen Punkten. Auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse besteht eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Gefahr besteht vor allem für Fußgänger:innen. Darunter sind u.a. Kinder und ältere Menschen.

Für die Temporeduzierung spricht:

- Es gibt keinen Gehsteig
- Häufige Querungen von Fußgänger:innen
 - o zwischen dem Hotel und den Parkplätzen (Reisebusse!)
 - o zwischen dem Seniorenheim und der Bushaltestelle oder den Parkplätzen auf der Rummelsberger Straße
 - o zur Bushaltestelle des Stadtbusses oder des Schulbusses
- Hohe Frequentierung mit Lieferverkehr (Hotel, Seniorenheim)
- Die Bushaltestelle ist derzeit abgesperrt, Fahrgäste des Schul- und Stadtbusses müssen auf der Straße bzw. auf der Radumleitungsroute wegen der fehlenden Querung der Bundesstraße warten.
- Von der Bundesstraße abfahrende Fahrzeuge haben leicht eine höhere Geschwindigkeit als 50 und laufen Gefahr, auf der Straße befindliche Personen zu spät zu erkennen.
- Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist gleichzeitig eine Maßnahme zum Lärmschutz.

Finanzierung: die Mittel sind aus dem HH Unterabschnitt 6373 Gemeindestraßen 2023 9502 entnehmen. Dieser ist durch den DR260 abgesichert.

Klimaschutz: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist gleichzeitig eine Maßnahme zum Klimaschutz. Nach dem Urteil des Verfassungsgericht sollten wir alle Möglichkeiten, die

diesem Ziel dienen, nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

Meike Erbguth-Feldner

Oliver Rühl

Dr. Bernhard Schmid

Sabine Stein-Hoberg

Richard Illig

Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Weitere Information:

Auszug aus den Wissenschaftlichen Diensten des Bundestags **WD 7 - 3000 - 071/20**

Straßenverkehrsordnungsrechtliche Einzelfragen

*Innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h und (temporäre) Radfahrstreifen
(...) 2.1. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen*

Wer ein Fahrzeug führt, darf im Bereich einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung nicht schneller als mit der jeweils angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren (vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7, Nr. 49, Zeichen 274, Ziffer 1). Die Anordnung einer solchen Beschränkung erfordert das Vorliegen der materiellen und verfahrensrechtlichen Voraussetzungen in jedem Einzelfall.

2.1.1. Materielle Voraussetzungen

...

*„Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen eine Gefahrenlage voraus, die bei durchschnittlichen Verkehrsverhältnissen die Unfallsituation negativ beeinflussen kann. **Nicht erforderlich ist eine unmittelbare (konkrete) Gefahr, vielmehr reicht die (abstrakte) Gefährlichkeit von Verkehrssituationen zu bestimmten Zeiten aus, um Eingriffe der Verkehrsbehörde auszulösen, z.B. durch den Ausbauzustand der Straßen, Kurven, [...] erhebliche Verkehrsdichte**“.*

Auch das Bundesverwaltungsgericht führt insoweit aus, dass es zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage nicht des Nachweises bedarf,

„daß jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Es genügt die Feststellung, die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße lege die Befürchtung nahe, es könnten - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten“.

*Beschränkungen des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs erfordern mithin eine **sorgfältige Prüfung in jedem Einzelfall**, ob der Eintritt eines schädigenden Ereignisses hinreichend wahrscheinlich ist. Erforderlich ist insoweit keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, sondern genügend ist vielmehr eine **das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit**. Sofern und soweit die Straßenverkehrsbehörden im konkreten Einzelfall nach Maßgabe der vorstehend beschriebenen Voraussetzungen zu dem grundsätzlichen Entschluss gelangen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen, ist **ermessenskonkretisierend** hinzukommend die Regelung des **§ 45 Abs. 9 StVO** zu beachten.*

... Insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, einschließlich solcher von Bundesstraßen, führen diese Konkretisierungen mithin dazu, dass Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann angeordnet werden können, wenn im konkreten Einzelfall eine tatsächliche Gefahrenlage gegeben ist, ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht und zudem keine alternative Möglichkeit gegeben ist, die örtliche Verkehrssicherheit zu verbessern. Einschränkungen erfährt dieser Grundsatz seit dem Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, und der damit verbundenen Einführung des § 45 Abs. 9 StVO im Dezember 2016,16 wiederum durch

§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO. Danach sind innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auch unabhängig vom Bestehen einer besonderen Gefahrenlage ausdrücklich zulässig. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gilt insoweit nicht.

(...)

2.2. Tempo 30-Zonen

Die Errichtung einer Tempo-30-Zone, also eines Bereichs des öffentlichen Straßenverkehrs, innerhalb dessen sich alle Fahrzeuge höchstens mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fortbewegen dürfen, richtet sich demgegenüber maßgeblich nach § 45 Abs. 1c S. 1 StVO²³. Danach können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie ho-hem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde anordnen. Eine solche Zonen-Anordnung darf sich dabei nach § 45 Abs. 1c S. 2 StVO allerdings insbesondere weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes- Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken.

Maßnahmen nach § 45 Abs. 1c S. 1 StVO stehen ebenso wie streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen im straßenverkehrsbehördlichen Ermessen der zuständigen Behörde und sind insbesondere durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie die Grundrechte jedes Einzel-nen begrenzt. Nach VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e Rn. 37 ff. soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen daher nur „auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personen-nahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophen-schutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.“