



Az.: 32.1.0201.002.001

Verkehrsberuhigung der Innenstadt

(Antrag der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.11.2018)

Beratungsweg	Sitzungstermin
Umwelt- und Verkehrsausschuss	05.09.2019
Haupt- und Finanzausschuss	25.09.2019
Rat	09.10.2019

Zuständige/r Dezernent/in	
----------------------------------	--

Finanzielle Auswirkungen		JA		X	NEIN
---------------------------------	--	----	--	---	------

Im Haushaltsplan vorgesehen		JA		NEIN	
Teilergebnisplan		Teilfinanzplan		Investitionsmaßnahme	
Produkt Nr.					
Kontengruppe					
Betrag					
einmalige	Erträge	Aufwendungen	laufende	Erträge	Aufwendungen
Insgesamt			Insgesamt		
Beteiligter Dritter			Beteiligter Dritter		
Anteil Stadt Kleve			Anteil Stadt Kleve		

--

1. Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.11.2018 zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt abzulehnen.

2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

Die Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN hat mit Schreiben vom 27.11.2018 einen Antrag zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt gestellt. So wurde beantragt, die Tiergartenstraße von der Ecke Grufftstraße bis zum 2. Kreisverkehr am Hotel Rilano als 30 km/h Zone auszuweisen und für den Lastverkehr (Ausnahme Anlieferung) zu sperren.

Der Antrag wurde gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) der Kreispolizeibehörde Kleve und auch der NIAG mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet.

Die Kreispolizeibehörde Kleve hat mit Schreiben vom 03.12.2018 wie folgt Stellung bezogen:

"Die Tiergartenstraße in Kleve verbindet die Innenstadt der Stadt Kleve mit der Gemeinde Kranenburg und ist in der Verlängerung eine der Hauptverkehrsachsen in der Innenstadt in alle Fahrtrichtungen. Sie ist in dem angesprochenen Teil von der Grufftstraße bis zum 2. Kreisverkehr eine Gemeindestraße, welche zum Vorbehaltsnetz im Stadtgebiet gehört. Über diese Achse wird auch der gesamte ÖPNV im Stadtgebiet abgewickelt. Diese Hauptverkehrsachse ist ein Teilnetz der städtischen Straßenverkehrsinfrastruktur, das zur Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs vorbehalten ist.

In einer Zone 30 darf es keine Lichtsignalanlagen und keine Anlagen für den Radverkehr geben. Beides ist auf der Tiergartenstraße vorhanden. Außerdem müsste hier dann die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten, welche zu erheblichen verkehrlichen Problemen (Heldstr. und Spycstr.) führen würde.

Aus diesen Gründen scheidet nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO eine Abstufung zur Zone 30 aus.

Radfahrer die im Kurvenverlauf Kavarinerstraße/Hafenstraße ausweichen benutzen verbotswidrig den Gehweg. Von daher verhalten sie sich verkehrswidrig.

Seit dem 01.01.2016 hat sich im Kurvenbereich der Kavarinerstraße in Verlängerung Hafenstraße kein Unfall mit Radfahrereteiligung ereignet.

Der Antrag der Fraktion der Grünen wird somit aus polizeilicher Sicht abgelehnt."

Weiterhin teilt die Kreispolizeibehörde Kleve mit Schreiben vom 23.01.2019 Folgendes mit:

"Grundsätzlich gilt nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) innerhalb von geschlossenen Ortschaften eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In Wohngebieten können Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden (§ 45 Abs. 1c StVO). Dies kann ebenso in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf angeordnet werden. Allerdings: Diese Zonen sind auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weiteren Vorfahrtsstraßen generell nicht möglich.

Die Kavariner Straße und im weiteren Verlauf die Hafenstraße sind eine Hauptverkehrsachse und ein Teil der städtischen Verkehrsinfrastruktur, welche zur Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs vorbehalten ist.

Außerdem wird hier der gesamte ÖPNV im Stadtgebiet abgewickelt.

Gemäß der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1 und § 45 Abs.9 StVO) gilt generell: Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs auf einem bestimmten Streckenabschnitt dürfen nur bei einer Gefahrenlage angeordnet werden. Diese Gefahren betreffen insbesondere die Sicherheit des Verkehrs oder den Schutz vor Lärm und Abgasen. Das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung muss jedoch erheblich überstiegen sein.

Eine besondere Gefahrenlage liegt in diesem Teilabschnitt nicht vor, da es hier keine Unfalllage gibt.

Im letzten Jahr ereigneten sich lediglich sechs Unfälle im Kreisverkehr Hafenstr./Ludwig-Jahn-Straße, welche nicht auf Geschwindigkeit zurückzuführen sind."

Auch die NIAG hat mit Schreiben vom 29.01.2019 Stellung zu dem o. a. Antrag bezogen:

"Da wegen des hohen Verkehrsaufkommens in den seltensten Fällen schneller gefahren werden kann, ist von unserer Seite nichts gegen das vorgeschlagene Tempolimit von 30 km/h auf den angegebenen Streckenabschnitten einzuwenden."

Zur weiteren Prüfung des Antrags wurde vom 09.04.2019, 14.25 - 11.04.2019, 15.13 Uhr eine informatorische Geschwindigkeitsmessung und Fahrzeugzählung durchgeführt. Die Messung erfolgte auf der Hafestraße im Bereich der Zufahrt zum Parkbereich Rathaus. Insgesamt konnten im genannten Zeitraum 30.914 Fahrzeuge erfasst werden. Davon befuhr kein Fahrzeug die Straße mit einer Geschwindigkeitsübertretung im ahndungswürdigen Bereich. Von den erfassten Fahrzeugen entfielen 4.450 (14,4 %) auf einspurige Fahrzeuge, 25.928 (83,9 %) auf PKW und nur 536 (1,7 %) auf LKW und Busse. Aus den ermittelten Zahlen ist abzuleiten, dass der PKW-Verkehr absolut die vorherrschende Verkehrsart ist. Der Schwerlastverkehr mit einem Anteil von 1,7 % des Gesamtverkehrsaufkommens ist als äußerst gering einzustufen und lässt darauf schließen, dass der genannte Bereich von LKW tatsächlich nur befahren wird, wenn auch im dortigen Bereich Lieferungen durchzuführen sind. Verdeutlicht wird diese Erkenntnis durch die Tatsache, dass die Konzessionsinhaber des ÖPNV (NIAG, LOOK und die Deutsche Bahn AG) den Bereich tagtäglich mit ca. 255 Bussen befahren. Daraus ist abzuleiten, dass alleine ca. 510 Busse den Bereich im Messzeitraum befahren haben. Somit ist der weitere Schwerlastverkehr durch LKW und Reisebusse mit ca. 26 Fahrzeugen als äußerst gering einzustufen. Der Anteil dieser Verkehrsart liegt bei gerade 0,08 %.

Wie bereits von der Kreispolizeibehörde in den Stellungnahmen ausgeführt, dürfen nach § 45 Abs. 1 der StVO die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 1 c der StVO scheidet die Einrichtung einer Tempo 30-Zonen jedoch aus. Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf Tempo 30-Zonen einrichten. Die Zonenanordnung darf sich aber weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Weiterhin darf sie nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Ebenso muss an Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs.1 der StVO ("rechts vor links") gelten. Die Anforderungen an eine Tempo 30-Zone können in dem beantragten Bereich nicht erfüllt werden. Beispielsweise befinden sich dort mehrere Lichtzeichenanlagen.

Zusätzlich zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone wurde die Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (ohne Zone) und ein Verbot für den Durchgangsverkehr von LKW geprüft. Laut § 45 Abs. 9 der StVO sind Verkehrszeichen und auch Verkehrseinrichtungen aber nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Besondere Gefahrenlagen in den örtlichen Verhältnissen könnten hier beispielsweise ein hohes LKW-Verkehrsaufkommen, dauerhafte Geschwindigkeitsüberschreitungen oder auch

Unfallschwerpunkte sein. Wie jedoch o. a. können in diesem Straßenstück Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nicht mit einer besonderen Gefahrenlage begründet werden. Das Unfallgeschehen ist als absolut unauffällig zu bezeichnen. Ebenso finden keine Geschwindigkeitsüberschreitungen im ahndungswürdigen Bereich statt und das reine LKW- und Reisebusverkehrsaufkommen ist mit 0,08 % Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen als sehr gering zu betrachten. Dies sieht die Kreispolizeibehörde Kleve ebenso.

Aus vorgenannten Gründen hat die Verwaltung keine Möglichkeit, etwaige verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen.

Kleve, den 26.08.2019

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rauer', written in a cursive style.

(Rauer)
Technischer Beigeordneter