

Berichtsvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Weststadt**

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrollen in der Weststadt

Bezug: 502/2020 Antrag AL/Grüne Tübingen vom 27.01.2020

Anlagen: Anlage 1 zu Vorlage 502a-2020
Anlage 2 zu Vorlage 502a-2020

Zusammenfassung:

Die Verwaltung beabsichtigt derzeit nicht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hagellocher Weg zu ändern. Stationäre Geschwindigkeits-Messanlagen hält die Verwaltung für nicht notwendig und setzt auf den Einsatz mobiler Messsysteme.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Die AL/Grüne Fraktion beantragt am 27.01.2020, den Hagellocher Weg, als Zubringer für die Umfahrung Ebenhalde, durchgehend mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h auszuschildern. Zudem sollen weitere stationäre- und temporäre Geschwindigkeitskontrollen, nicht nur im Hagellocher Weg, sondern besonders in den Durchgangsstraßen der Weststadt wie Rheinlandstraße, Westbahnhofstraße und Herrenberger Straße eingerichtet werden. Begründung: Die Weststadt leidet seit vielen Jahren unter einem massiven Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Lärm. Zudem ermöglicht Tempo 30 eine deutlich höhere Verkehrssicherheit. Da in absehbarer Zeit die kommende verkehrslenkende Maßnahme (Radangebot Belthlestraße und östliche Herrenberger Straße) noch weiteren Ver-

kehr auf die Rheinlandstraße, westliche Herrenberger Straße und Hagellocher Weg lenken wird, soll dort Lärm und Gefahr durch Temporeduzierung und Tempokontrollen minimiert werden.

2. Sachstand

Aus rechtlicher Sicht ist eine Änderung der innerhalb geschlossener Ortschaften geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für alle Kraftfahrzeuge ausschließlich nach den Bestimmungen des § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden 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 die Straßenverkehrsbehörden u.a.

- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
- hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
- zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Diesbezügliche Anordnungen sind, wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen, nach pflichtgemäßem Ermessen unter Beachtung der Bestimmungen des § 45 Abs. 9 StVO zu treffen. Dieser schreibt vor, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter, insbesondere Leben und der Gesundheit von Verkehrsteilnehmer/-innen, erheblich übersteigt.

Darüber hinaus kommt eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen nur dann in Betracht, wenn der Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Bei Straßen des überörtlichen Verkehrs, um eine solche handelt es sich beim Hagellocher Weg, muss aber auch die Verkehrsfunktion berücksichtigt werden. Diese rechtfertigt es vor allem bei einer so viel befahrenen und stauanfälligen Straße, den Verkehr nicht schon bei Überschreitung der Orientierungswerte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts) für allgemeine Wohngebiete) zu beschränken, sondern erst bei Überschreitung der Werte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen. Die im Rahmen der Vorbereitung des Lärmaktionsplans von der Stadt beauftragte Analyse Verkehrslärm hat ergeben, dass im Hagellocher Weg 2018 der maßgebliche Wert 70 dB (A) tags an keinem Gebäude überschritten wurde. Der maßgebliche Wert 60 dB (A) nachts wurde nur beim Gebäude Herrenberger Str. 122 an der Einmündung des Hagellocher Wegs in die Herrenberger Straße überschritten. Es ist deswegen auch nicht geplant, diesen Bereich als Maßnahmenbereich im Lärmaktionsplan aufzunehmen. Bei Lärmwerten, die unterhalb der oben genannten Grenzwerte liegen, wären darüber hinaus straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann möglich, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was als ortsüblich bezeichnet werden kann. Da sich die konkrete Verkehrssituation im Hagellocher Weg nicht wesentlich von der an anderen vergleichbaren Straßen darstellt, muss der daraus resultierende, durch den Verkehr verursachte Lärm, als ortsüblich bezeichnet werden.

Nach Ansicht der Verwaltung führt eine Geschwindigkeitsreduzierung im Hagellocher Weg zudem dazu, dass der Verkehr in Richtung Kliniken wieder vermehrt die Westbahnhofstraße samt Belthlekreuzung und Belthlestraße nutzt. Diese Strecke ist bereits zu den Hauptverkehrszeiten überlastet, weshalb zusätzlicher Verkehr zu vermeiden ist. Die verkehrsplanerische Zielsetzung und die Verkehrsführung wurde im partizipativen Rahmenplanungsprozess mit der Weststadt ausführlich diskutiert und vom Gemeinderat 2018 als „Zukunftsplan Weststadt“ beschlossen (siehe Anlage 2).

Für die grundsätzliche verkehrliche Strategie in der Weststadt bedeutet dies: die Fahrbeziehung B28/B296 – Rosentalstraße - westlicher Hagellocher Weg – Morgenstelle soll auch langfristig als Durchgangsstraße angesehen werden, auf der die Geschwindigkeit nicht auf Tempo 30 reduziert werden kann. Hier überwiegt das Interesse, den Durchgangsverkehr in anderen Bereiche der Weststadt wie Kelternstraße/Belthlestraße oder Herrenberger Straße zu reduzieren. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 im westlichen Hagellocher Weg würde sich der Autoverkehr wieder stärker auf die innerstädtischen Strecken verlagern, da sie streckenmäßig kürzer zur Morgenstelle oder den Kliniken sind.

Anders ist es mit dem inneren Hagellocher Weg östlich der Rosentalstraße: nach einer Umgestaltung der Kreuzung B 296 zu einem voll funktionsfähigen Knoten verliert dieser Teil des Hagellocher Wegs seine Funktion als Durchgangsstraße, da der Verkehr komplett auf der parallelen B296 abgewickelt wird, und könnte in der Folge auch rechtlich auf Tempo 30 runtergestuft werden.

Zu den Geschwindigkeitskontrollen: Bereits heute finden mobile Kontrollen vor allem in der Herrenberger Straße statt (12-15 Mal jährlich). Dort liegt die Verstoß-Quote zwischen 1% und 3%, das heißt von 500 Fahrzeugen sind zwischen 5 und 15 zu schnell unterwegs. Zudem belegen die Display-Auswertungen in der Westbahnhofstraße nur wenige Geschwindigkeitsüberschreitungen. Im Hagellocher Weg stehen am Ortsausgang in Richtung Hagelloch beidseitig stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen, die wechselweise mit einer Kamera ausgerüstet sind. In der Rheinlandstraße wird seit einigen Wochen der Messanhänger eingesetzt, für den es aber nur wenige geeignete Aufstellflächen gibt.

3. Vorgehen der Verwaltung

Grundsätzlich ist die Verwaltung der Ansicht, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für die meisten städtischen Wohn- und Sammelstraßen inhaltlich richtig und rechtlich begründbar ist; auch im Hagellocher Weg ist der Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner gut nachvollziehbar. Beim westlichen Hagellocher Weg spricht jedoch die bereits dargestellte prioritäre Verkehrsführung zu den Kliniken und die damit verbundene Funktion als Durchgangsstraße dagegen. Die Verwaltung sieht hier also keine inhaltliche und rechtliche Grundlage für die Anordnung von Tempo 30.

Für den östlichen Hagellocher bis zum heutigen Kreisverkehr an der Einmündung Rosentalstraße sieht das anders aus: mit dem Umbau der Kreuzung B 296/Rosentalstraße wäre er für den Durchgangsverkehr entbehrlich. Dort könnte, mit Zustimmung des Gemeinderates, dann eine abseits von Durchgangsstraßen zwischenzeitlich übliche Tempo-30-Zone angeordnet werden (siehe Anlage 2). Die Verwaltung wird dies dem Gemeinderat auch, sobald inhaltlich möglich, so vorschlagen und die Beschilderung zu den Klinken entsprechend anpassen. Mit dem Umbau der Kreuzung werden auch die Fußgängerbeziehungen untersucht und Fußgängerüberwege an geeigneter Stelle vorgesehen.

Auf dieser Grundlage sieht die Verwaltung derzeit auch keinen unmittelbaren weiteren Bedarf für Geschwindigkeitsmessanlagen in der Weststadt, zumal in der Herrenberger Straße regelmäßige Messungen mit mobilen Anlagen stattfinden und im Hagellocher Weg bereits zwei vorhanden sind. In der Westbahnhofstraße besteht zwar eine hohe Verkehrsbelastung, aber aus Sicht der Verwaltung kein relevantes Geschwindigkeitsproblem. Perspektivisch könnte entlang der Rheinlandstraße noch ein stationärer Blitzer eingerichtet werden. Die Verwaltung wird im Zuge der Planung für die Kreuzung B 296/Rosentalstraße einen möglichen Standort definieren.

4. Lösungsvarianten

In der Rheinlandstraße, der Herrenberger Straße und der Westbahnhofstraße werden stationäre Geschwindigkeits-Messanlagen installiert.

5. Klimarelevanz

Ob sich Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 auf die Pkw-Emissionen auswirkt, ist umstritten. Unbestritten dagegen ist, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerorts den Verkehrslärm um etwa 3 bis 4 Dezibel (dB(A)) reduziert.