

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	05.11.2015

Tempo 30 in der Kölner Innenstadt, Anfrage von Herrn Geffe vom 27.08.2015, TOP 6.3

Herr Geffe aus der Gruppe Piraten der Bezirksvertretung Innenstadt bittet in der Sitzung vom 27.08.2015 unter TOP 6.3 um Beantwortung folgender Fragen:

Fragen 1-3:

1. „Auf welchen Straßenabschnitten des Stadtbezirks Innenstadt gilt derzeit Tempo 30? Bitte listen Sie alphabetisch nach Straßennamen unter Angabe eventueller Abschnitte auf oder stellen Sie einen kartographischen Überblick zur Verfügung.“
2. „An wie vielen Stellen der Innenstadt sprechen rechtliche Gründe derzeit gegen ein Tempo-30-Gebot? Bitte nennen Sie die Straßenabschnitte in alphabetischer Reihenfolge, oder stellen Sie einen kartographischen Überblick zur Verfügung sowie dem entgegengesprechenden Rechtsgrundlagen.“
3. „Welche Maßnahmen wären erforderlich, um rechtliche Voraussetzungen für eine flächendeckende Tempo-30-Zone im Bereich des Stadtbezirks Innenstadt zu erfüllen? Bitte führen Sie die Maßnahmen nach Orten mit Straßennamen in gewohnter alphabetischer Abfolge, oder stellen Sie einen kartographischen Überblick zur Verfügung.“

Antwort der Verwaltung zu den Fragen 1-3:

In der Kölner Innenstadt sind nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet. Rechtsgrundlage für die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist § 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO):

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(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. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

Die Einführung von Tempo 30-Zonen erfolgt im Kölner Stadtgebiet entsprechend einer vom Rat der

Stadt Köln, von den Fachausschüssen und Bezirksvertretungen festgelegten Vorgehensweise. Nachdem der Rat der Stadt Köln die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen beschlossen hatte, wurde ein Konzept über "Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtstraßen (Vorbehaltsnetz)" erstellt. In diesem Vorbehaltsnetz sind die Vorfahrtstraßen enthalten, die aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung (z. B. Verkehrsfunktion für den überörtlichen und innerstädtischen Verkehr, Charakter, Ausbau und verkehrliche Ausstattung) nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen sollen. Dieses vom zuständigen Fachausschuss des Rates beschlossene Konzept bildet die Grundlage für alle Tempo 30-Zonen in Köln und entspricht den diesbezüglich definierten Vorgaben der Straßenverkehrsordnung zur Planung und Einrichtung von Tempo 30-Zonen.

Im anliegenden Plan sind die Tempo 30-Zonen rot hinterlegt und das Vorbehaltsnetz gelb dargestellt. Die rot umrandeten Zonen wurden erst kürzlich eingerichtet (Griechenmarktviertel) bzw. werden in naher Zukunft eingerichtet (Georgsviertel).

Das Vorbehaltsnetz kann und soll angesichts der vorgenannten Rechtsgrundlagen nicht in Tempo 30-Zonen integriert werden. Eine Einzelbeschilderung mit Zeichen 274-53 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30) ist angesichts der Vorschriften in den §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 StVO (s.u.) sowie der dazu ergangenen Rechtsprechung meist nicht zulässig. Soweit jedoch eine besondere Gefahrenlage besteht, ist bzw. wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Einzelfall auch auf diesen Strecken auf 30 km/h reduziert.

Die Strecken, auf denen dies bereits der Fall ist, sind bislang nicht gesondert erfasst. Diese nun gezielt zu ermitteln, ist aufgrund des damit verbundenen Aufwandes nicht zu vertreten.

§ 39 Verkehrszeichen

(1) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Frage 4:

„Welche Maßnahmen wären im Vergleich zu 3. Erforderlich, um Tempo 30 im Rahmen eines beim zuständigen Ministerium zu beantragenden Modellprojekts im Stadtbezirk Innenstadt einzuführen?“

Antwort der Verwaltung:

Angesichts der obigen Ausführungen sieht die Verwaltung derzeit keine Rechtsgrundlage für eine Ausweitung von Tempo 30 in der Innenstadt. Das bedeutet der Bundesgesetzgeber müsste die Rechtslage entsprechend anpassen.

