

## INFORMATION

### für die Sitzung des Gemeinderates vom 29.05.2024

Amt/Sachbearbeiter: Bauamt, Tiefbau / Steffen Kaden

Datum: 22.05.2024

öffentlich

nichtöffentlich

#### **Tagesordnungspunkt: TOP\_18 Angelegenheiten der Gemeinde – Tempo30 auf der Straße des Friedens in Ellefeld**

Zuständige Behörde für die Anordnung ist die Straßenverkehrsbehörde.

Rechtliche Grundlagen für das Anordnen von Tempo-30 auf Kreisstraßen:

#### **StVO § 45 (Abs.1)**

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Sicherheitserfordernisse können vor allem auf Straßen in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf geltend gemacht werden. Werden beispielsweise in einer Straße Radverkehrsanlagen als notwendig erachtet, sind aber aufgrund des beschränkten Platzangebots nicht oder nicht in den erforderlichen Mäßen zu verwirklichen, kann – mit gleichen Argumenten – zum Schutz der Radfahrer die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit geboten sein.

Argumente vom Stadtlabor (Planungsbüro Radverkehrskonzept):

Eine Anordnung von Tempo 30 ist denke ich trotzdem begründbar: das ist die zentrale Stelle der Ortsdurchfahrt. Durch den Marktplatz UND die Bushaltestelle besteht hier besonderer Querungsbedarf für den Fußverkehr. Hinzu kommt die Querung der Regionalen Hauptradroute und der kurvige Straßenverlauf. Ich habe in letzter Zeit zahlreiche Orte in Sachsen besucht, die Tempo 30 auf Ihren Durchfahrtsstraßen mit solchen Begründungen angeordnet haben.

Die „fehlende Gefahrenlage“ damit zu begründen, dass es bisher (zum Glück) keine Unfälle gab, ist leider gängige Praxis, finde ich aber entwürdigend und fahrlässig. Der Grund ist ja, dass bisher auch das Radverkehrsaufkommen AUFGRUND der ungünstigen Bedingungen gering ist. Und wo keine\*r Rad fährt, geschehen auch keine Unfälle mit Radfahrenden. Aber unser Planungsziel ist ja die Steigerung des Radverkehrs durch verbesserte Sicherheit. Daher wäre die präventive Anordnung Tempo hier konsequent.



Vorschlag Stadtlabor zur Radverkehrsführung am Markt



## B Streckenbezogene Temporeduzierung

**B I Besondere Sicherheitserfordernisse**

a) Gibt es im unmittelbaren Bereich an den vorgesehenen Straßen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser?	ja	<input type="checkbox"/>	→	
a) Wird der Straßenabschnitt von vielen Fußgänger*innen genutzt?	ja	<input type="checkbox"/>	→	
	nein	<input type="checkbox"/>	→	<input type="text" value="b)"/>
b) Wird der Straßenabschnitt von vielen Radfahrenden genutzt?	ja	<input type="checkbox"/>	→	
	nein	<input type="checkbox"/>	→	<input type="text" value="c)"/>
c) Überqueren auf diesem Straßenabschnitt viele Menschen die Straße, weil sich dort z.B öffentliche Einrichtungen, Geschäfte oder ähnliches befinden?	ja	<input type="checkbox"/>	→	
	nein	<input type="checkbox"/>	→	<input type="text" value="d)"/>
d) Gab oder gibt es auf diesem Straßenabschnitt viele Unfälle/ eine erhöhte Unfallgefahr oder eine besondere Gefährdungssituation (Schutz vor Emissionen)? Gibt es besonders schutzbedürftige Personen oder Güter?	ja	<input type="checkbox"/>	→	
Sind keine besonderen Sicherheitserfordernisse gegeben, überprüfen Sie, ob eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen möglich ist.				→ <input type="text" value="BII"/>

Checkliste vom VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) zur Prüfung einer Streckenbezogenen Temporeduzierung