

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0066/19
Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
Stadtrat Jürgen Canehl

Bezeichnung

Streckenbezogenes Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

30.04.2019

Stadtamt

Amt 66

Stellungnahme-Nr.

S0182/19

Datum

15.04.2019

Zu den in der Sitzung des Stadtrates am 21.03.2019 gestellten Fragen der Anfrage F0066/19 möchte die Stadtverwaltung wie folgt antworten:

- 1. Wie und von welchen Fachbereichen oder Ämtern in Magdeburg wurden die Schulen, Kindereinrichtungen, Träger der Alten- und Pflegeheime auf die neuen Möglichkeiten hingewiesen und befragt?*

Vom Fachbereich Schule und Sport wurden 74 Schulen im Stadtgebiet angeschrieben und zu der Situation vor Ort befragt. Daraufhin haben 21 Schulen geantwortet. Träger der Kindereinrichtungen und Alten- und Pflegeheime wurden nicht befragt, da diese nicht zentral durch einen Fachbereich der Stadtverwaltung verwaltet werden.

- 2. Wie viele und welche Träger und Einrichtungen wurden angeschrieben und wie viele haben reagiert? (Es wird um eine Übersicht gebeten.)*

In Anlage 1 befindet sich eine Aufstellung der Einrichtungen, die auf die Anfrage reagiert haben.

- 3. Wie viele Anträge haben der Unteren Straßenbehörde vorgelegen? Wie oft und bei welchen Einrichtungen hat sie von sich aus die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung empfohlen?*

Es haben 21 Anträge vorgelegen. An drei Einrichtungen hat die Straßenverkehrsbehörde ein streckenbezogenes Tempo 30 ohne Antrag eingerichtet.

- 4. Vor welchen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Alten- und Pflegeheimen u.a.) hat die Untere an die Obere Verkehrsbehörde Magdeburg letztendlich Anträge gestellt? Welche wurden bewilligt? Und welche dieser Anträge wurden abgelehnt, mit welcher Begründung?*

Die untere Straßenverkehrsbehörde hat alle Anträge (auch aus 2016) auf der Grundlage des bindenden ermessenslenkenden Erlasses des Landes vom 09.10.2017 bearbeitet. In Anlage 2 findet sich eine Auflistung der Einrichtungen, bei denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung bearbeitet worden ist. Die Einrichtungen, welche hier nicht aufgeführt sind, aber im Anhang 1 enthalten sind, befanden sich bereits innerhalb einer Tempo-30-Zone. Berufsbildende Schulen sind von dieser Regelung nicht betroffen und finden in der Beurteilung keine Berücksichtigung.

5. *Beabsichtigt die Landeshauptstadt die Schulen, Kitas, Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser erneut noch einmal anzusprechen um weitere streckenbezogene Tempo-30-Zonen anzustreben?*

Seitens der Verwaltung wurden auch andere Einrichtungen geprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass diese schon innerhalb von Tempo-30-Zonen liegen oder über technische Sicherungen wie z. B. Lichtsignalanlagen zum Überqueren der Straßen verfügen.

6. *Wie schätzt die Landeshauptstadt den Beitrag von Tempo-30-Zonen bzw. die Anordnung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen bezogen auf die Zielstellung der Vision Zero (0 Verkehrstote) ein?*

Die Anordnung von Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Abschnitten ist ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

7. *Wie schätzt die Landeshauptstadt die Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen in Bezug auf eine Senkung der Schadstoffemissionen und eine Regulierung der aus dem Verkehr resultierenden Lärmbelästigungen ein?*

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bewirkt nicht automatisch eine Senkung der Emissionen. Dazu wird Näheres in der beiliegenden Anlage 3 erläutert. Diese Erläuterung ist auch im Internet unter:

<http://www.lohmeyer.de/de/system/files/content/download/hauszeitung/ausgabe36.pdf>

zu finden.

Zur Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, ist auf die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) zu verweisen. Zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO darf nur die Lärmschutz-Richtlinie-StV herangezogen werden. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung geht ein Lärmgutachten durch den zuständigen Baulastträger voraus, welches auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV zum einen die Notwendigkeit und zum anderen den „Erfolg“ einer solchen Beschränkung hinsichtlich des Absenkerziels von mindestens 3 Dezibel feststellen muss. Es muss also im Einzelfall festgestellt werden, ob auf Grund der vorgefundenen Bebauung und des Straßenzustandes überhaupt eine Reduzierung des Lärms durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht werden kann. Auch hier kann nicht pauschal auf eine Lärminderung durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 geschlossen werden.

Dr. Scheidemann

Anlage

S0182/19; Anlage 1

S0182/19; Anlage 2

S0182/19; Anlage 3