Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/32-1

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
32-1/038/2016/1

**Einführung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im Straßenzug Friedrich- und Luitpoldstraße;
Ausweisen des Bereichs südlich Henkestraße bis zur Werner-von-Siemens-Straße als Tempo 30-Zone;
Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 222/2015**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.05.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.05.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Polizei, Abteilung Verkehrsplanung sowie Tiefbauamt

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt die einzelnen Knotenpunkte im Verlauf der Friedrich- und Luitpoldstraße zwischen Haupt- und Gebbertstraße genauer zu untersuchen und dem Ausschuss ein Konzept für eine verkehrssichere Vorfahrtsregelung vorzulegen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt mit baulichen Anpassungsmaßnahmen die Querschnitte der Hofmannstraße/Walter-Flex-Straße, Hofmannstraße/Schuhstraße anzugleichen sowie durch Umbaumaßnahmen (Schrägparken o. ä.) in der Schuh- und Sieboldstraße eine Reduzierung der Verkehrsbedeutung dieser Straßen zu erreichen. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist der Bereich südlich Henkestraße bis Werner-von-Siemens-Straße einschließlich Nürnberger Straße sowie Bauhof- und Sedanstraße als Tempo 30-Zone auszuweisen.
3. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 222/2015 vom 12.11.2015 ist bezüglich der beantragten Erweiterung der Tempo 30-Zone bearbeitet.

II. Begründung

Einführung Rechts-vor-Links-Regelung

Rechtslage

Nach § 45 Abs. 1 c Satz 4 StVO muss an Kreuzungen und Einmündungen innerhalb einer Tempo 30-Zone grundsätzlich die Vorfahrtsregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO ("rechts vor links") gelten. Nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) angeordnet werden, wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs erfordern.

Nach Ziffer II der Verwaltungsvorschrift zu § 8 StVO soll die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu

verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt sollte, wenn möglich, die Entscheidung darüber getroffen werden, ob an Kreuzungen der Grundsatz "Rechts vor Links" gelten soll oder eine Regelung durch Verkehrszeichen vorzuziehen ist und welche Straße dann die Vorfahrt erhalten soll.

Nach Ziffer II/1 VwV-StVO zu § 8 StVO soll im Verlauf einer durchgehenden Straße die Regelung stetig sein. Ist eine solche Straße an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage versehen oder positiv beschildert, so sollte an der nächsten nicht "Rechts vor Links" gelten, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.

Gegenwärtige Situation

Der betreffende Straßenzug liegt in einer Tempo 30-Zone, in dessen Verlauf folgende verschiedene Vorfahrtsregelungen gelten:

- Kreuzung Friedrichstraße/Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz
Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz als gemeinsamer Geh- und Radweg vorfahrtsrechtlich untergeordnet (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Rückertstraße/Weiße Herzstraße
Rückertstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereich; Weiße Herzstraße untergeordnet weil Verlassen Fußgängerzone (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Schuhstraße
Schuhstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per Beschilderung)
- Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
Signaltechnisch geregelt; bei Ausfall LSA ist Fahrstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet
- Kreuzung Friedrichstraße/Holzgartenstraße/Bohlenplatz
Holzgartenstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereichs; Bohlenplatz untergeordnet wegen Verlassen des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Regelung § 10 StVO)
- Einmündung Friedrichstraße/Raumerstraße
Raumerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per Beschilderung)
- Kreuzung Bohlenplatz/Waldstraße/Östliche Stadtmauerstraße
Waldstraße und Östliche Stadtmauerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per Beschilderung)
- Einmündung Luitpoldstraße/Ohmstraße
Ohmstraße Einbahnstraße Richtung Norden mit gegenläufigen Radverkehr; Vorfahrtsregelung für Radfahrer aus Ohmstraße Rechts-vor-Links (Regelung nach § 8 StVO)
- Kreuzung Luitpoldstraße/Stubenlohstraße/Bismarckstraße
Rechts-vor-Links-Regelung (Regelung nach § 8 StVO)
- Einmündung Luitpoldstraße/"kleine" Werner-von-Siemens-Straße
"kleine" Werner-von-Siemens-Straße per Beschilderung (Vorfahrt gewähren!) untergeordnet (Regelung per Beschilderung)

Anhörverfahren

Im Zuge des Anhörverfahrens wurden die Polizei, die Abteilung Verkehrsplanung sowie das Tiefbauamt um Stellungnahme gebeten.

Die Polizei weist darauf hin, dass in Tempo 30-Zonen grundsätzlich Rechts-vor-Links gelten sollte. Um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten müssen jedoch auch die Umstände des Einzel-

falls, d. h. der jeweiligen Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte gewürdigt werden.

Nach Einschätzung der Polizei könnte es auch für die Verkehrsteilnehmer schwierig werden, die Regelung von Kreuzungen richtig einzustufen, wenn diese **unmittelbar nach der LZA Friedrichstraße / Fahrstraße** folgen. Nach dem Passieren der LZA folgt mit der Holzgartenstraße eine Einmündung aus einem verkehrsberuhigten Bereich. Folglich wären dort die von rechts Kommenden wartepflichtig. An den nächsten beiden Kreuzungen (Raumerstraße sowie Waldstraße / Östliche Stadtmauerstraße) hätte man (nach einer Vorfahrtsänderung) dann wieder rechts-vor-links zu beachten.

Aktuell ist die Friedrichstraße gegenüber der **Waldstraße / Östlichen Stadtmauerstraße** mittels dortiger Stoppschilder (VZ 206) bevorzugt. Trotz dieser Regelungslage befand sich diese Kreuzung in den Jahren 2007, 2012 und 2013 unter den hiesigen Unfallhäufungsstellen (UHS).

Eine weitere UHS im tangierten Bereich stellte im Jahr 2011 die Kreuzung **Friedrichstraße / Fahrstraße** dar. Bei allen vier Unfällen des relevanten Typs 3 (Einbiegen-/ Kreuzenunfall) war die LZA wegen einer damaligen Baustelle außer Betrieb. Zu diesen Zeitpunkten hätten die Verkehrsteilnehmer die vorhandenen Vorfahrtszeichen zu beachten gehabt. Auch dies kann als Hinweis dafür gewertet werden, dass eine reine Regelung mittels Schildern oder gar rechts-vor-links an dieser Örtlichkeit womöglich nicht ausreicht.

Weiterhin zu bedenken sind die vorhandenen Bestrebungen, die **Kammererstraße und die Holzgartenstraße** als Fahrradachse künftig bevorzugt zu regeln. Hiermit wären an diesen Stellen der Umsetzung des Grundgedankens einer einheitlichen Rechts-vor-links-Regelung ebenfalls praktische Grenzen gesetzt.

Zusammenfassend sieht die Polizei die Grundidee, die Vorfahrtsregelung in der gesamten Tempo 30-Zone zu vereinheitlichen, nachvollziehbar. Gerade im Verlauf der Friedrichstraße bzw. deren Verlängerung liegen jedoch diverse Umstände vor, die eine Abweichung der dort angestrebten Rechts-vor-Links-Regel begründen. Aus polizeilicher Sicht genießt die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer – insbesondere der gefährdeten Radfahrer – oberste Priorität. Die bisherige Regelungslage hat sich auch nach Einschätzung der Polizei bewährt, weshalb die gegenwärtige Vorfahrtsregelung beibehalten werden sollte.

Aus fachlicher Sicht unterstützt die Abteilung Verkehrsplanung grundsätzlich die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung im Straßenzug Friedrichstraße zwischen Kammererstraße und Östliche Stadtmauerstraße. Bei Betrachtung der verkehrlichen Funktion des Straßenzuges Friedrichstraße zwischen Goethe- und Bismarckstraße ist festzustellen, dass die Achse zwar eine Verbindungsfunktion in West-/Ost-Richtung darstellt, eine gebündelte und bevorzugte Führung des Kfz.-Verkehrs jedoch aufgrund des städtebaulichen Umfelds (Wohn- und Einzelhandelsnutzung) und der geringen Kfz.-Verkehrsbelastung nicht erstrebenswert und nicht notwendig ist.

Buslinienverkehr ist in der Friedrichstraße nicht vorhanden, vielmehr jedoch in den die Friedrichstraße kreuzenden Achsen Schuh- und Fahrstraße. Der Knotenpunkt Friedrichstraße/Fahrstraße ist signalisiert, so dass Busse der Linien 284, 294 und 285 bevorzugt werden können. Am Knotenpunkt Friedrichstraße/Schuhstraße sind die Busse aus der Schuhstraße per Verkehrszeichen "Halt. Vorfahrt gewähren." (VZ 206 StVO) untergeordnet. Ein Aspekt, der dem Ansinnen der Förderung und konsequenten Bevorzugung des ÖPNV in Erlangen deutlich widerspricht. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung an letztgenanntem Knotenpunkt würden die Busse gegenüber dem Kfz.-Verkehr in der Friedrichstraße bevorzugt.

Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass es sich beim Straßenzug Friedrichstraße aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage des ansässigen Einzelhandels sowie der dichten Wohnbebauung um einen vom Rad- und Fußverkehr stark frequentierten Bereich mit hohem Queungsbedarf der Straße handelt. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung sind eine Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz.-Verkehr und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Die Vorfahrtsregelung entlang des Straßenzuges Friedrichstraße ist nicht stetig. Die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung würde zur Verstetigung beitragen.

Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Friedrichstraße/Fahrstraße ist verkehrlich nicht notwendig. Rechtlich ist sie unter Bestandschutz einzustufen. Sobald Erneuerungsbedarf an der Anlage entsteht, der den Einsatz von Haushaltsmitteln erfordert, plädiert die Verkehrsplanung für einen Rückbau mit ersatzweisen baulichen Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Bevorrechtigung des Buslinienverkehrs in der Fahrstraße.

Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung und damit verbunden einer Änderung der Vorfahrtsberechtigung im Straßenzug Friedrichstraße können hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematische Situationen entstehen. Bauliche Eingriffe zur Verdeutlichung von rechts-vor-links und damit der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit werden daher als notwendig erachtet.

Zusammenfassend befürwortet die Abteilung Verkehrsplanung die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung im Straßenzug Friedrichstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verstetigung der Verkehrsregelung sowie zur Förderung und Beschleunigung des ÖPNV.

Resümee

Die Verwaltung und Polizei vertreten die Auffassung, dass nach den maßgeblichen Vorschriften (vgl. Rechtslage) in Tempo 30-Zonen grundsätzlich die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links gelten sollte. Bei der Entscheidung zur Vorfahrtsregelung in diesem "kritischen" Bereich muss jedoch der Aspekt der Verkehrssicherheit höchste Priorität haben. Deshalb wird seitens der Verwaltung eine genaue Untersuchung der jeweiligen Knotenpunkte als zwingend erforderlich erachtet. Informativ wird darauf hingewiesen, dass mit Einführung der Tempo 30-Zone Altstadt im Jahr 1993 in der Friedrichstraße die Vorfahrtsregelung "Rechts-vor-Links" eingeführt wurde. Nachdem das Unfallgeschehen speziell an der Kreuzung Friedrich-/Waldstraße sprunghaft angestiegen ist, wurde diese Regelung wieder aufgehoben.

Erweiterung Tempo 30-Zone

In der Sitzung des UVPA am 15.3.2016 wurde die vorbereitete Beschlussvorlage als Einbringung behandelt und diskutiert. Im Zuge der Diskussion konkretisierte die Antragstellerin den Bereich zur Erweiterung der Tempo 30-Zone. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch der Bereich Nürnberger Straße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Sedanstraße gemeint sei. Nach Auffassung der Verwaltung sollte im Zuge dieser Erweiterung auch die Bauhof- sowie Sedanstraße einbezogen werden.

Rechtslage

Nach § 45 Abs. 1 c StVO hat grundsätzlich in der Tempo 30-Zone die Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links" zu gelten. Nach der VwV-StVO zu § 8 soll die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteil-

nehmers entspricht. An Kreuzungen sollte der Grundsatz "Rechts vor Links" u. a. nur dann gelten, wenn die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben.

Gegenwärtige Situation

Im betreffenden Bereich haben die Schuh- und Sieboldstraße eine andere Funktion (Verbindungsfunktion mit höherer Verkehrsbedeutung) als die übrigen Straßen. Zudem weisen verschiedene Straßen - z. B. Hofmannstraße / Walter-Flex-Straße, Hofmannstraße / Schuhstraße - sehr unterschiedliche Querschnitte auf.

Einschätzung der Polizei sowie der städtischen Fachdienststellen

Aus polizeilicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Einführung der Tempo 30-Zone im betreffenden Bereich, sofern die verkehrsrechtlich angezeigten Rahmenvorgaben eingehalten werden.

Die Abteilung Verkehrsplanung teilt die Auffassung des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes, dass vor Einführung einer Tempo 30-Zone bauliche Anpassungsmaßnahmen an den o. g. Kreuzungen, Einmündungen und Streckenabschnitten notwendig sind (u. a. Anpassung der Straßenquerschnitte, Umbaumaßnahmen in der Schuh- und Sieboldstraße). Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass die Anpassung der Straßenquerschnitte in Form von punktuellen baulichen Einengungen und vergleichbaren Maßnahmen erfolgen könnte.

Entsprechend eines verkehrlichen Konzeptes im Rahmen der Neuplanung der Mozartstraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Sieboldstraße hat die Verwaltung dem UVPA bereits ein Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in beschriebenem Bereich vorgelegt. Dieses beinhaltet die Herausnahme des Busverkehrs sowie eine Straßenplanung, die auf einer Tempo 30-Zone basiert (vgl. Vorlage 613/147/2013).

Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage des Bereiches mit Wohn- und Gewerbenutzung und der damit verbundenen hohen Nutzung der Straßenräume durch den Rad- und Fußverkehr sowie des vorgenannten Konzeptes zum Neubau der Mozartstraße sollte aus Sicht der Abteilung Verkehrsplanung auch hier dem Fraktionsantrag gefolgt werden.

Das Tiefbauamt stimmt der Einbeziehung des Bereiches südlich der Henkestraße in die Tempo 30-Zone grundsätzlich zu. Kann aber eine endgültige Beurteilung erst vornehmen, wenn entsprechende Planungen vorliegen. Sollten sich diese nicht nur auf Markierungen und Beschilderungen reduzieren, muss darauf hingewiesen werden, dass bisher keine Mittel für bauliche Maßnahmen zur Verfügung stehen. Das Tiefbauamt weist darauf hin, dass im betreffenden Bereich kein auffälliges Unfallgeschehen vorhanden ist und deshalb ein zwingender Handlungsbedarf nicht erforderlich ist.

Resümee

Sowohl die städtischen Fachdienststellen als auch die Polizei kommen zum Ergebnis, dass der Bereich innerhalb der Straßenzüge Henkestraße / Werner-von-Siemens-Straße / Nägelsbachstraße in die Tempo 30-Zone integriert werden sollte. Um die in Tempo 30-Zonen übliche Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links einführen zu können, ist es jedoch zwingend erforderlich, die Fahrbahnquerschnitte an verschiedenen Stellen anzupassen.

Um einen Tempo 30-Zone-Charakter zu vermitteln, müssen zudem die Schuh- und Sieboldstraße durch Umbaumaßnahmen (Schrägparken o. ä.) so umgestaltet werden, dass der Eindruck einer Verbindungsstraße reduziert und damit auch der Verkehr verringert werden. Die genannten Maßnahmen sind zur Gewährleistung der Sicherheit an den Knotenpunkten sowie zur Einhaltung der

dann geltenden Geschwindigkeiten von 30 km/h unabdingbar.

Mit Erweiterung der Tempo 30-Zone würden zudem die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um die Einbahnstraßen Walter-Flex-Straße sowie Bauhofstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben zu können.

Anlagen: Anlage Fraktionsantrag Nr. 222/2015

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang