Stadt Konstanz
Amt für Stadtplanung
und Umwelt

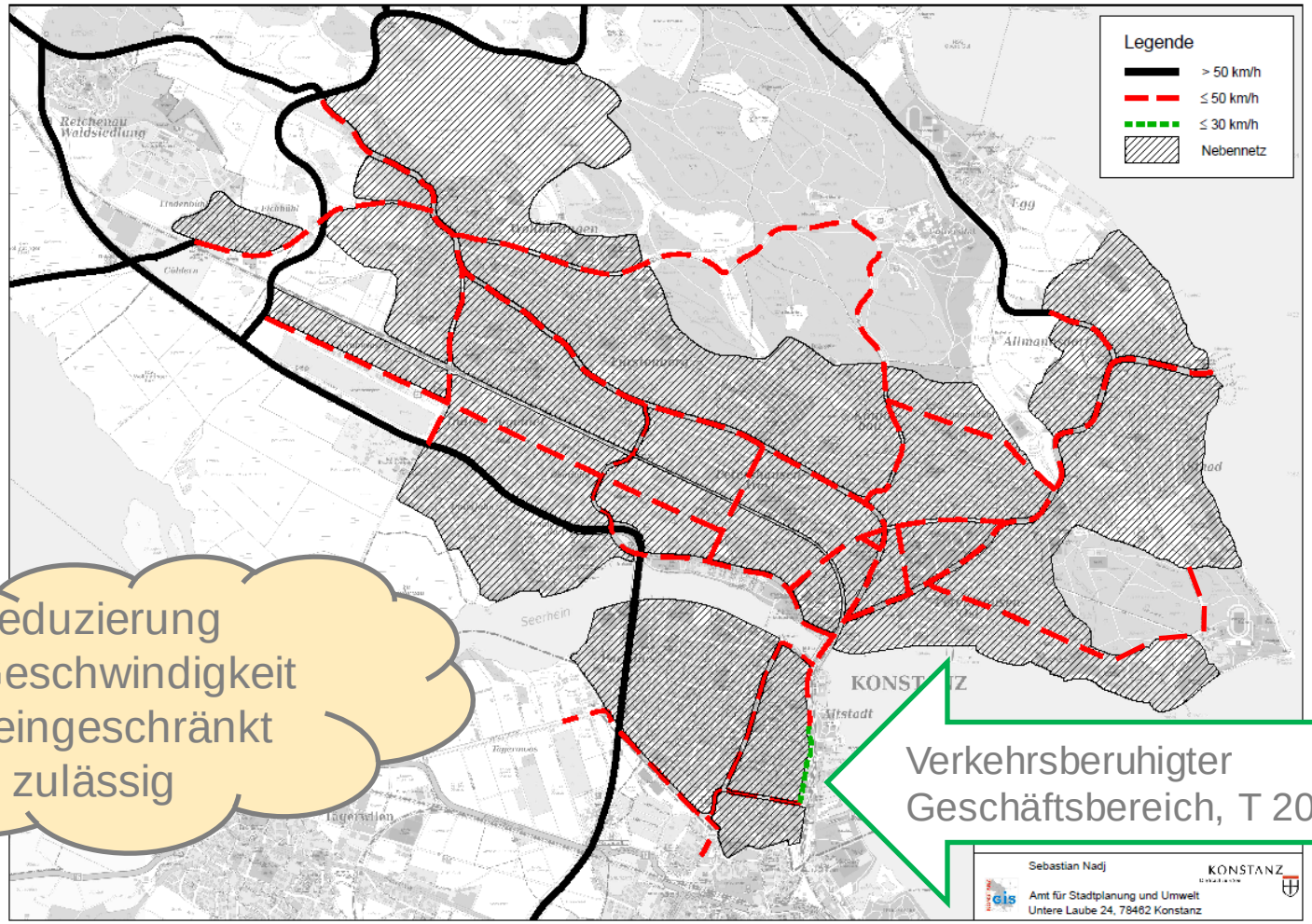
Möglichkeiten der Reduzierung von Geschwindigkeiten durch die Kommune am Beispiel der Stadt Konstanz

Stephan Fischer
Leiter Mobilität bei der Stadtverwaltung Konstanz

Vortragsgliederung

1. Das Vorbehaltsnetz
2. Maßnahmen nach Reduzierung des Vorbehaltsnetzes
3. Veränderung mit Lärmaktionsplanung Stufe 3
4. Auswirkungen
5. Fazit

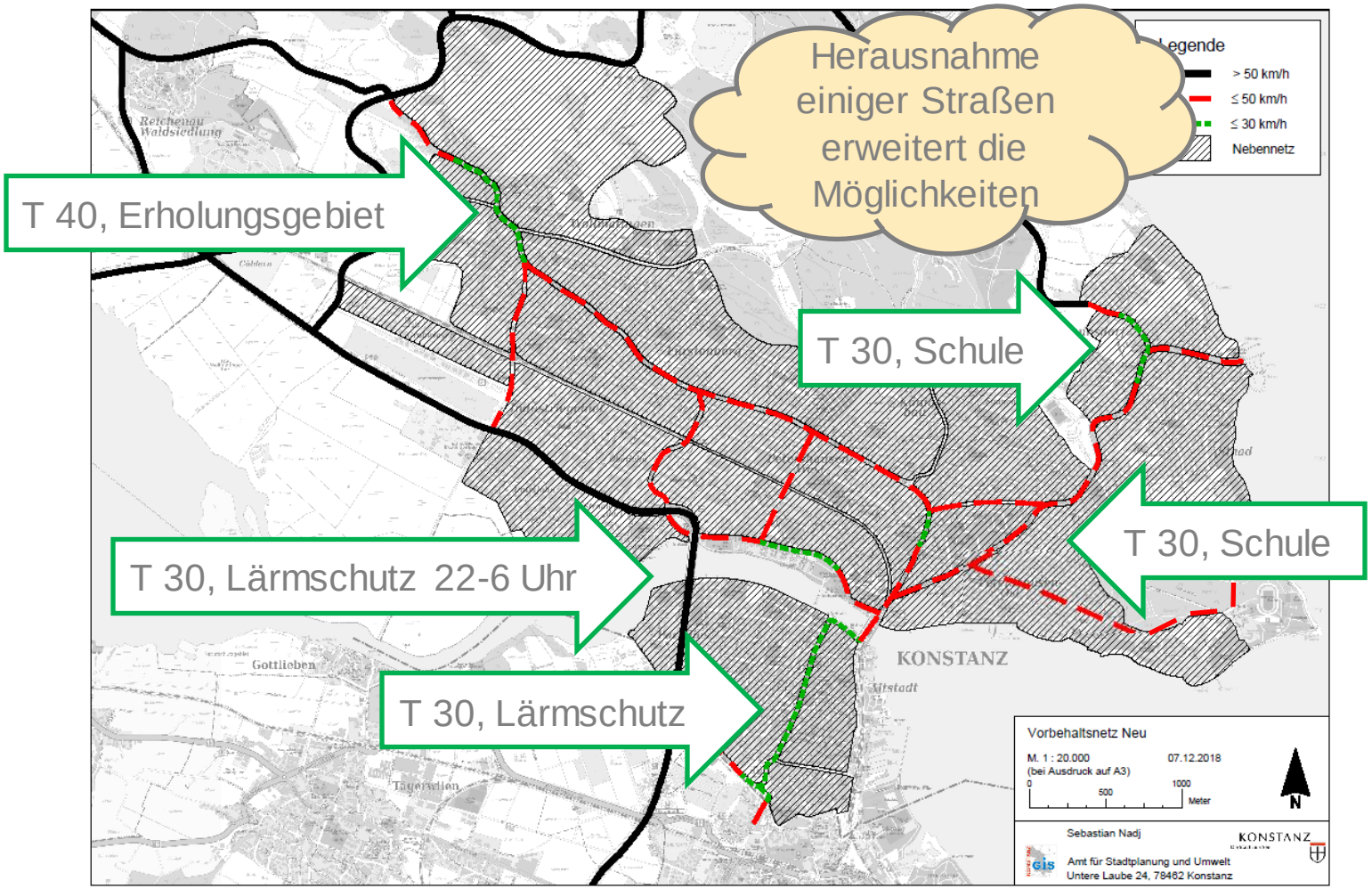
1. Das Vorbehaltsnetz der Stadt Konstanz



Reduzierung der Geschwindigkeit nur eingeschränkt zulässig

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, T 20

1. Das Vorbehaltsnetz der Stadt Konstanz

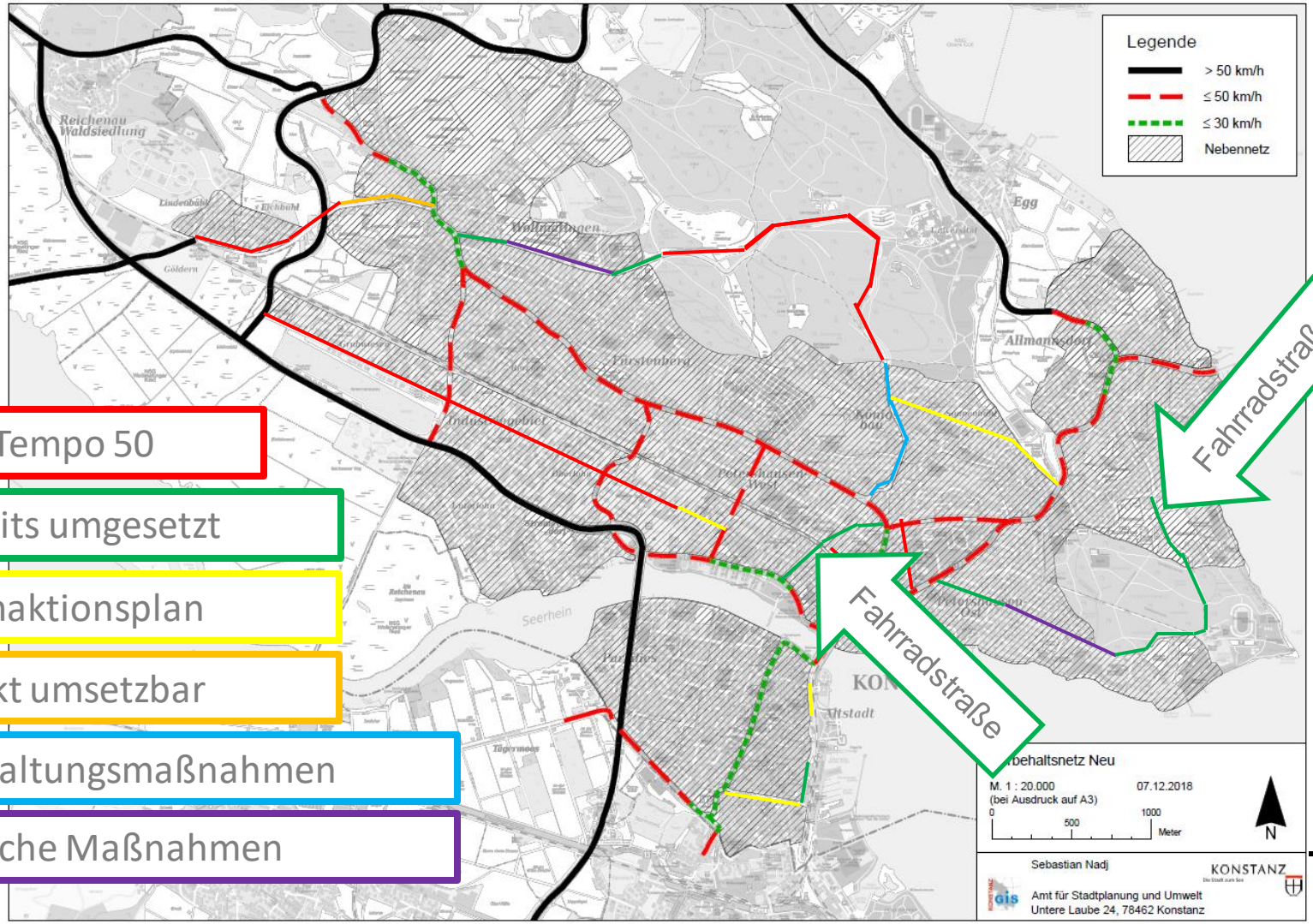


2. Maßnahmen nach Reduzierung des Vorbehaltsnetzes

Bei Ausweisung von T-30-Zonen ist zu beachten

- Lichtsignalanlagen sind abzuschalten (abzubauen)
- Markierungen (Mittelstreifen, Radwege/ -streifen, Zebrastreifen u.a.) müssen entfernt werden
- Ist eine Straße so breit, dass beim Befahren nicht deutlich wird, dass es sich um eine Zone mit Geschwindigkeitsreduzierung handelt, sind bauliche Maßnahmen wie Einengungen, Versätze o.ä. erforderlich („Einheit von Bau und Betrieb“)

2. Maßnahmen nach Reduzierung des Vorbehaltsnetzes



Verbleib Tempo 50

T 30 bereits umgesetzt

T 30 Lärmaktionsplan

T 30 direkt umsetzbar

T 30 Gestaltungsmaßnahmen

T30 bauliche Maßnahmen

2. Maßnahmen nach Reduzierung des Vorbehaltsnetzes

Beispiel Sonnenbühlstraße:

Hanglage, Sammelstraße zur Uni, Busverkehr

→ Gestaltungsmaßnahme: Einengung (wiederholend)

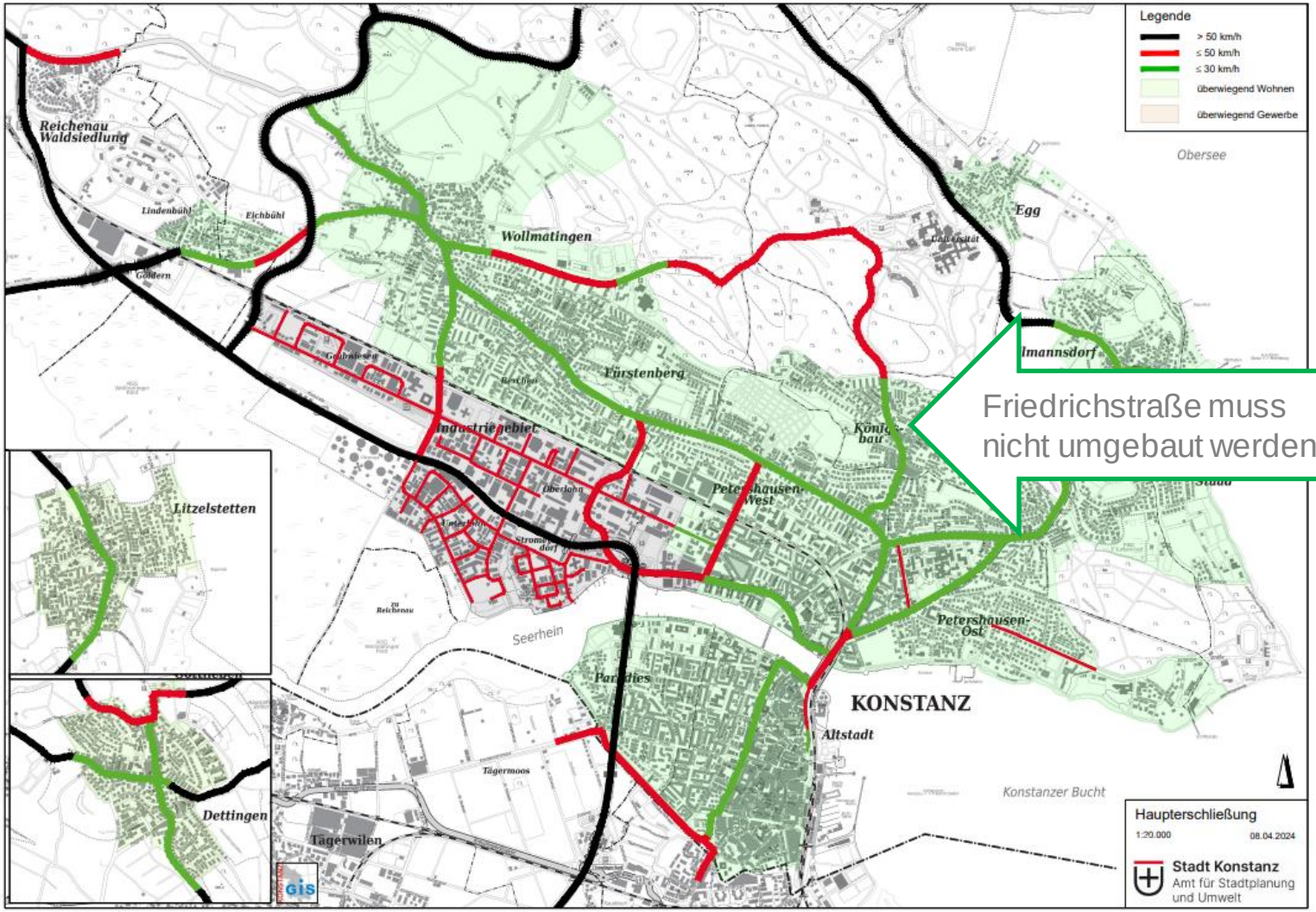
2. Maßnahmen nach Reduzierung des Vorbehaltsnetzes

Beispiel Friedrichstraße:

Hanglage, Hauptverbindung von der Stadt zur Uni, Busverkehr

→ für eine T 30 Zone müssten die Schutzstreifen weg!

3. Veränderung mit Lärmaktionsplanung Stufe 3



Friedrichstraße muss nicht umgebaut werden!

4. Auswirkungen

Lücken mit T 50 bleiben: Konzilstraße

- Radweg-Ende an Einmündung Inselgasse, gemeinsame Fläche mit FV
- stark frequentierter Überweg zum See

4. Auswirkungen

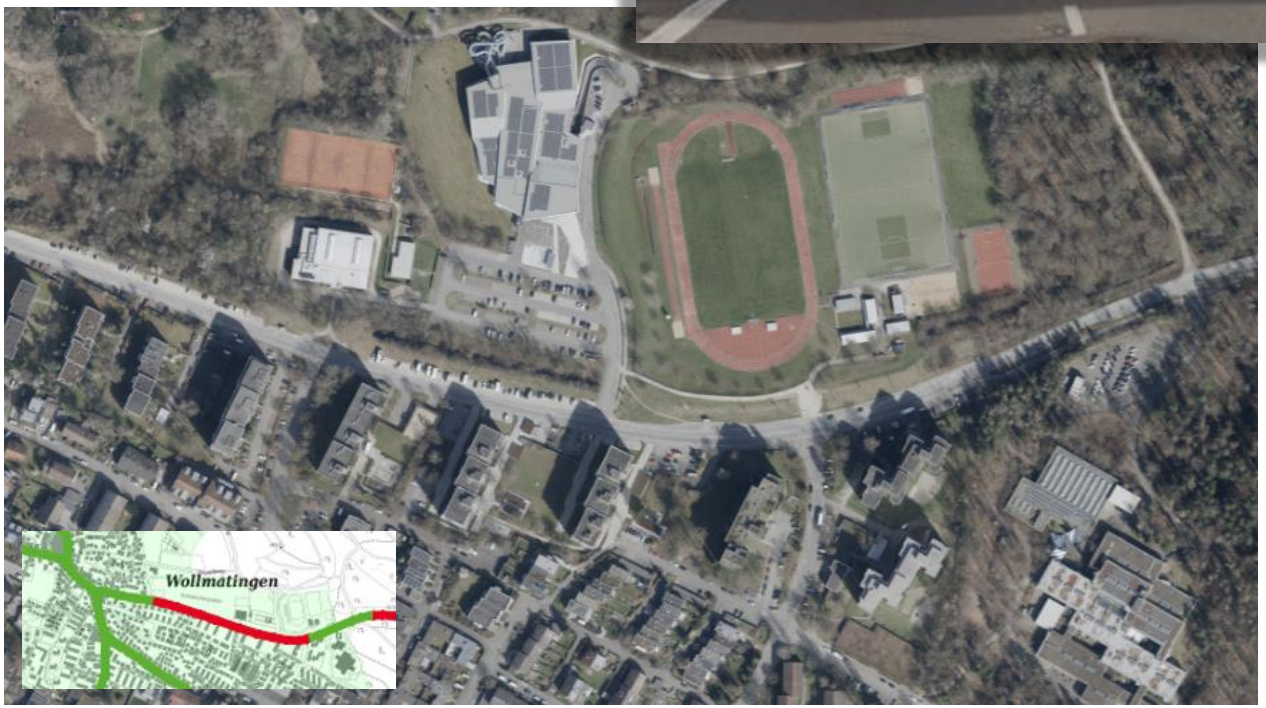
Lücken mit T 50 bleiben: Eichhornstraße

- Straßenaufweitung erfordert Umbau

4. Auswirkungen

Lücken mit T 50 bleiben:

Schwaketenstraße



Hauptverbindung zur Uni von Westen, Busverkehr,

Sportanlagen, Schule

Freizeitbad

→ Umbau erforderlich

4. Auswirkungen

Umfangreiche Neubeschilderungen

- nach jeder Straßeneinmündung
- in jede Fahrtrichtung

→ Planungsaufwand (nur größere Kommunen haben hierfür Personal!)

→ Kostenaufwand (Planung, Investition)

→ Erweiterung des „Schilderwalds“

5. Fazit

- Der Anteil innerörtlicher Straßen mit T 50 oder mehr sinkt anteilsmäßig
- Statt überall 30-Schilder aufzuhängen wäre es einfacher, 30 km/h als Innerorts-Geschwindigkeit zu definieren und einzelne Straßen auszunehmen.

Das Zeichen „Vorfahrtstraße“ ist gut geeignet:
Wenn dieses Schild steht, könnte 50 km/h gelten
(oder mehr erlaubt werden)

- Markierungen und LSA sollten bestehen bleiben dürfen, wenn es die Kommune zur Gewährleistung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr für sinnvoll erachtet

5. Fazit

Konstanz hat sich sehr früh der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen: lebenswerte-staedte.de

30 Lebenswerte Städte und Gemeinden

Aktuelles | Die Initiative | Mitglieder | Konferenz ´23 | Unsere Forderungen | FAQ | Newsarchiv | Links

Hier geht's zu den Hintergründen der Initiative

Aktuelles:

09 Mai 2024

15 Neuzugänge zum 9. Mai

Herzllichen Willkommen in der Initiative:

Bad Krozingen in Baden-Württemberg, Aukrug in Schleswig-Holstein, Seggebruch und Elbtalaue in Niedersachsen, Büsum in Schleswig-Holstein, die Samtgemeinde Meinersen wie auch ihre Gemeinden Hillerse, Leiferde, Meinersen und Müden (Aller) in Niedersachsen, Breuberg in Hessen, Helpsen in Niedersachsen, Eichenau in Bayern, Hachenburg in Rheinland-Pfalz sowie Runkel/Lahn in Hessen.

Danke für Ihr Engagement

28 März 2024

17 Neuzugänge zum 28. März

Neu dabei, wie immer in Reihenfolge des Beitritts:

Sundern in Nordrhein-Westfalen, Rieseby und Stocksee in Schleswig-Holstein, Rhauderfehn in Niedersachsen, Pöcking in Bayern, Faßberg in Niedersachsen, Kaltenkirchen in Schleswig-Holstein, Mittenwalde in Brandenburg, Egling a.d. Paar und Waakirchen in Bayern, Amtzell in Baden-Württemberg, Regnitzlosau und Ried in Bayern, Gronau (Leine) in Niedersachsen, Wachau in Sachsen, Bad Harzburg in Niedersachsen und Hasloh in Schleswig-Holstein.

In der Initiative engagieren sich bereits

1083

Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband **für mehr Entscheidungsfreiheit**

Neueste Beiträge

- 15 Neubeitritte zum 9. Mai
- 17 Neubeitritte zum 28. März
- Ausgelobt - Lebenswerte Straßenräume durch angepasste Geschwindigkeiten: SRL und VCD loben Deutschen Verkehrsplanungspreis 2024 aus

5. Fazit

Aus dem Positionspapier der Städteinitiative:

„Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume.

Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen
sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte.
Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.“

**„Die Städte und Gemeinden
brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen,
der es ihnen ermöglicht,**

**Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch
und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen,**

wo sie es für sinnvoll erachten,

**auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz
und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“**

Stadt Konstanz
Amt für Stadtplanung
und Umwelt