



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2363/2013

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-sc

Dezernat/Fachbereich/AZ

09.09.13

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	26.09.2013	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Saarstraße auf 30 km/h
- Bürgerantrag vom 27.06.13

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III lehnt den Bürgerantrag auf Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Saarstraße auf 30 km/h und eine Integration der Saarstraße in die beiden angrenzenden Tempo 30-Zonen der Waldsiedlung ab.

gezeichnet:

Buchhorn

Begründung:

Mit Schreiben vom 27.06.2013 (**s. Anlage 1**) regt der Petent an, die Höchstgeschwindigkeit auf der Saarstraße auf 30 km/h zu reduzieren, oder die Saarstraße in die beiden angrenzenden Tempo 30-Zonen der Waldsiedlung zu integrieren.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen können die personenbezogenen Daten des Originalantrages sowie die eingereichte Unterschriftenliste nicht mit abgedruckt werden. Sie sind zur weiteren Information der Mitglieder der Bezirksvertretung den Sitzungsunterlagen in den nichtöffentlichen **Anlagen 2 und 3** beigefügt.

Die Saarstraße stellt die Verbindung zwischen der Mülheimer Straße und der Bensberger Straße her und erschließt das gesamte umliegende Wohngebiet, das bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist. Da es sich um eine Straße innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit bedeutender Verkehrs- und Erschließungsfunktion handelt, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) 50 km/h.

Tempo 30-Zonen werden insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie hohen Querungsbedarfen angeordnet. Die Regelung gilt aber nicht für Straßen des überörtlichen Verkehrs (Landes-Bundesstraßen) oder für Vorfahrtstraßen. Es dürfen in Tempo 30-Zonen keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen / Einmündungen sowie Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Benutzungspflichtige Radwege vorhanden sein. An Kreuzungen und Einmündungen muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten. Zudem kommen sie nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h (Streckengebot) dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern (Sicherheit und Ordnung, Schutz vor Lärm und Abgasen) erheblich übersteigt. Hier wird vom Gesetzgeber sogar eine konkrete und besondere Gefahrenlage gefordert. Dies bedeutet, dass im Vergleich zu anderen Strecken eine signifikant erhöhte Unfallrate vorliegen muss. Dies ist hier aber nicht der Fall.

Die vorgenannten Vorschriften sind vom Ordnungsgeber eine verbindliche Anweisung. Für beide Formen der Geschwindigkeitsreduzierung gilt, dass besondere Umstände vorliegen müssen, die erkennbar mit der Ursache zusammenhängen, deren Bekämpfung die Geschwindigkeitsreduzierung schließlich dienen soll.

Vom 02.07.13 bis 04.07.13 wurde eine Verkehrszählung zum Geschwindigkeitsaufkommen durchgeführt.

Es wurde folgendes Ergebnis festgestellt:

Fahrtrichtung Bensberger Str. km/h	Fahrzeuge insgesamt	In %	Fahrtrichtung Mülheimer Str. km/h	Fahrzeuge insgesamt	In %
< 20	172	5,7	< 20	159	6,2
< 30	736	24,3	< 30	390	15,3
< 35	892	29,4	< 35	533	20,9

< 40	833	27,5	< 40	790	31,0
< 50	374	12,2	< 50	630	24,7
< 55	19	0,6	< 55	37	1,5
< 60	4	0,1	< 60	7	0,3
< 70	1	0,0	< 70	2	0,1
Gesamtsumme	3032	100		2550	100

Die Ergebnisse zeigen, dass sich in beiden Fahrtrichtungen weit über 90 % der Verkehrsteilnehmer an die bestehende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h halten beziehungsweise teilweise sogar erheblich langsamer fahren. Lediglich 0,7 % beziehungsweise 1,8 % fahren geringfügig schneller, wobei es sich jedoch um das Fehlverhalten Einzelner handelt, auf das die Verwaltung keinen weiteren Einfluss hat und das keine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h rechtfertigt. Das Argument, dass in der Saarstraße häufig zu schnell gefahren wird und die Gefahrenzeichen „Kinder“ keine Beachtung finden, ist somit widerlegt.

Es lässt sich feststellen, dass sich die subjektive Wahrnehmung von gefahrenen Geschwindigkeiten durch die Verkehrsmessungen nicht bestätigen lässt.

Auch bei einer Außendienstkontrolle zu einer Hauptverkehrszeit konnte kein auffälliges Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer festgestellt werden. Die Saarstraße ist in Teilabschnitten sehr schmal, so dass die Verkehrsteilnehmer bei Gegenverkehr automatisch die Fahrgeschwindigkeit anpassen / reduzieren. Wenn Busse an den Haltestellen halten oder Autos ausparken, werden die Verkehrsteilnehmer automatisch zum Warten gezwungen. Es konnte nicht beobachtet werden, dass sie zu Überholmanövern ansetzen. Diese Beobachtungen bestätigen das Ergebnis der Messung.

Die Saarstraße hat eine übergeordnete Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Unter diesem Aspekt werden sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beziehungsweise die geringfügige Missachtung derselben als angemessen beziehungsweise moderat eingestuft. Daraus ergibt sich, dass die oben genannten „besonderen Umstände“ hier insgesamt nicht vorliegen und somit die Einrichtung einer Tempo 30-Zone / Streckengebot (30 km/h) aus rechtlichen Gründen ausscheidet.

Weiter haben Haupt- und Erschließungsstraßen die Aufgabe, große Verkehrsmengen aufzunehmen und so Wohngebiete und Anliegerstraßen vom Verkehr zu entlasten. Dieser Funktion können sie aber nur gerecht werden, wenn sie ausreichend attraktiv und leistungsfähig sind.

Bei der Polizei Köln / Leverkusen wurde zudem die Unfallsituation erfragt. Es wurde mitgeteilt, dass das Unfallgeschehen auf der Saarstraße unauffällig ist beziehungsweise in den letzten Jahren keine Unfalhäufungen festgestellt wurden. Lediglich Bagatellunfälle, die im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr stehen, wurden registriert.

Weiterhin wurde die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG um Stellungnahme zu dem Antrag gebeten. Von dort wurde mitgeteilt, dass die fortschreitende Entwicklung von Tempo 30-Regelung auf Linienwegen kritisch gesehen wird, da damit immer Fahrzeitverluste einhergehen, die oftmals mit Zusatzkosten verbunden sind. Geringere Fahrgeschwindigkeiten erhöhen die Betriebskosten durch einen erhöhten Personal- und Fahrzeugaufwand. Außerdem werden hierdurch die Takt-Anschlussverbindungen beeinträchtigt. Aus dortiger Sicht wird die Personenbeförderung damit zunehmend unattraktiv für die Nut-

zer. Von der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG wird der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsreduzierung daher nicht befürwortet.

Auch die Einrichtungen von zusätzlichen Überquerungsmöglichkeiten, wie Fußgängerüberwege beziehungsweise Querungshilfen, ist nicht möglich. Voraussetzung für eine Querungshilfe ist, dass die Aufstellfläche in der Fahrbahnmittte mindestens 2 Meter betragen muss und die Fahrspurbreiten je Fahrtrichtung weiterhin mindestens 3,50 m betragen. Diese Voraussetzungen liegen hier aber aufgrund der baulichen Vorgaben nicht vor. Auch die Anlegung eines oder mehrerer Fußgängerüberwege kann aufgrund zwingender Voraussetzungen nicht vorgenommen werden. So muss unter anderem eine Fahrzeugbelastung von mindestens 300 Fahrzeugen pro Stunde vorhanden sein und innerhalb dieser Stunde müssen mindestens 100 Fußgänger die Straße queren. Auch müssen entsprechende Beleuchtungen vorhanden sein, damit eine gute Sichtbeziehung auf dem Fußgängerüberweg gewährleistet wird. Die örtlichen und sachlichen Voraussetzungen hierfür liegen hier nicht vor.

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, die Geschwindigkeit auf der Saarstraße nicht zu reduzieren.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Im Hinblick auf eine bürgerfreundliche Bearbeitung, die auch eine möglichst kurzfristige Abwicklung des jeweiligen Anliegens beinhaltet, sollte eine Beratung des Bürgerantrages in der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III am 26.09.13 erfolgen.

Anlage/n:

- 2363 - Anlage 1 - Bürgerantrag
- 2363 - Nichtöffentliche Anlage 2
- 2363 - Nichtöffentliche Anlage 3