Stadt Leverkusen Bürgerantrag Nr. 2023/2262

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-jm
Dezernat/Fachbereich/AZ

16.08.2023
Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	14.09.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Tempo 30 auf der Oulustraße und Mülheimer Straße sowie Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Bürgerantrag vom 06.06.2023
- Stellungnahme der Verwaltung vom 16.08.2023

363-20-01-zg 16.08.2023
Katharina Zager
Tel. 363 13

01
- über Herrn Beigeordneten Lünenbach gez. Lünenbach
- über Herrn Stadtkämmerer Molitor gez. Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath gez. Richrath

Tempo 30 auf der Oulustraße und Mülheimer Straße sowie Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Bürgerantrag vom 06.06.2023
- Nr. 2023/2262

Zu Punkt 1:
Im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 wurde für den Bereich der Mülheimer Straße die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen durch den Fachbereich Umwelt geprüft. Hierzu wurden die Beurteilungspegel nach den Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) ermittelt.

Mülheimer Straße zwischen Morsbroicher Straße und Willy-Brandt-Ring
Im Analysefall wird während des Tag- und Nachtzeitraumes der maßgebliche Immissionsrichtwert an den repräsentativen Immissionsorten gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten.

Tempo 30 während des Tages- wie auch des Nachtzeitraumes bewirkt im o.g. Abschnitt Pegelminderungen von 3 dB(A). Als verkehrsrechtliche Maßnahme in Bezug auf § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohnenden ist eine Temporeduzierung von heute 50 km/h auf zukünftig 30 km/h hinsichtlich des Überschreitungskriteriums gegenüber den anzusetzenden Richtwerten damit als Maßnahme geeignet.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde deshalb die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen empfohlen.

Oulustraße zwischen Gezelinallee und Morsbroicher Straße
Der Abschnitt wurde im Nachgang des Lärmaktionsplans ebenfalls weitergehend geprüft bzw. wurden die notwendigen Berechnungen durchgeführt. Im Analysefall wird während des Tag- und Nachtzeitraumes der maßgebliche Immissionsrichtwert je Nutzung an den repräsentativen Immissionsorten gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV unterschritten.

Es wurde nachgewiesen, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Tag- sowie im Nachtzeitraum an allen Immissionsorten eine Minderung der Beurteilungspegel von 3 dB(A) bewirkt.

Aufgrund der hohen Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch bei geringfügiger Unterschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für diesen Abschnitt eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung.

Der Fachbereich Ordnung und Straßenverkehr gibt jedoch zu bedenken, dass eine Überschreitung der Richtwerte lediglich nur punktuell und geringfügig stattfindet. Zudem ist zu beachten, dass die Mülheimer Straße und die Oulustraße Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes und zugleich Ortsdurchfahrt (L188) sind, auf denen ebenfalls Busverkehr liegt und die Straßen damit eine herausragende Verkehrsbedeutung besitzen.

Zu Punkt 2:
Derzeit finden bzgl. einer Beschilderung noch Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW statt, da es sich bei der Herbert-Wehner-Straße und der Oulustraße um Landesstraßen handeln, welche in deren Baulast liegen.
Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Lichtsignalanlagen (LSA) an der Mülheimer Straße/Willy-Brandt-Ring und an der Herbert-Wehner-Straße/Oulustraße, soweit es möglich ist, schon mit einer kurzen restriktiven Schaltung für die Abbiegenden in Richtung Schlebusch Mitte versehen ist, um das Abbiegen möglichst unattraktiv zu machen.

Zu Punkt 3:
Grundsätzlich besteht durch eine LSA eine der sichersten Querungsmöglichkeiten, da eindeutig geregelt ist, wann der Verkehrsteilnehmende die Straße passieren darf. Zudem stellen die beiden LSA jeweils direkte Wegverbindungen dar, welche durch die zu Fuß gehenden gut angenommen werden. Bei der Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ), beispielsweise zwischen den beiden heutigen LSA, müssten die zu Fuß gehenden zur Querung der Straße Umwege gehen. Hier besteht demnach die Gefahr, dass bei Entfernung der LSA die Verkehrsteilnehmenden (insbesondere auch Schülerinnen und Schüler, welche die LSA auf ihrem Schulweg nutzen) erfahrungsgemäß weiterhin an der ursprünglichen und gewohnten Stelle queren, da es sich hierbei um den direktesten und kürzesten Weg handelt. Beide LSA für zu Fuß gehende sind Bestandteil der Schulwegkarte der GGS Morsbroicher Straße. Erfahrungsgemäß führt der Abbau von LSA bei Eltern, Schulvertretung etc. zu erheblichen Diskussionen. Zudem gibt es zwischen Fahrbahn und Rad- Gehwegbereich einen Grünstreifen mit Baumbepflanzung. Dieser müsste zurückgebaut werden, wenn man dem Vorschlag eines überbreiten FGÜ‘s folgt. Außerdem kann bei LSA durch die Signalschaltung regulativ auf das Verkehrsgeschehen Einfluss genommen werden. Diese Möglichkeit entfällt bei der Einrichtung eines FGÜ‘s.

Vor einer möglichen grundsätzlichen Änderung des Bereiches müsste zudem durch den Fachbereich Tiefbau eine tiefergehende Prüfung und Überplanung des Bereichs vorgenommen werden, bei der die Gesamtsituation einschließlich der beiden vorhandenen LSA betrachtet werden muss.

Seitens des Fachbereichs Ordnung und Straßenverkehr und der Polizei wird der Austausch der beiden LSA für einen übergroßen FGÜ jedoch bereits jetzt aus den o. g. Gründen als kritisch angesehen.

Zu Punkt 4a:
Vor Einrichtung der wupsiRad-Station an der Von-Diergardt-Straße wurden verschiedene Standorte in der Umgebung geprüft. Aufgrund der starken Frequentierung der Bushaltestelle Von-Diergardt-Straße stellte sich der heutige Standort als bestmögliche Lösung heraus. Für den Standort sprechen die relative Nähe zum Bushaltepunkt Von-Diergardt-Straße, die Sichtbarkeit der Station sowie die gute Lagequalität aufgrund der Nähe zu den angrenzenden Wohngebieten und Einkaufsmöglichkeiten.

Bei einer Verlegung der Station würden Kosten für die Versetzung des Stationsmastes anfallen. Darüber hinaus müsste eine Kennzeichnung der potenziellen Stationsfläche auf dem Boden erfolgen sowie das dazugehörende Stationsschild umgehängt werden. Mit Ausnahme des Setzens des neuen Stationsmastes ist der Aufwand überschaubar. Die wupsi GmbH verweist in diesem Zusammenhang allerdings auf die gute Lagequalität des heutigen Standorts und einer sehr guten Nachfrage der wupsiRad-Station Von-Diergardt-Straße. Eine Verlagerung der Station in den Bereich der Fußgängerzone wird insgesamt kritisch gesehen. Demnach müsste zunächst die Möglichkeit eines alternativen Standorts in der Umgebung in Abstimmung mit der wupsi GmbH geprüft werden.

Zudem befindet sich der Abstellplatz der wupsi-Räder auf dem Gehweg und nicht auf dem Radweg.

Zu Punkt 4b:
Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Radweg an der Oulustraße bzw. der Mülheimer Straße nicht um einen benutzungspflichtigen Radweg handelt, sondern um einen sogenannten sonstigen Radweg, welcher sich durch eine Markierung bzw. durch die Beschaffenheit des Radweges vom Gehweg absetzt. An der angesprochenen Örtlichkeit erfolgt dies beispielsweise durch eine rote Pflasterung. Diese sonstigen Radwege werden nicht ausgeschildert. Hier können die Fahrradfahrenden wählen, ob sie die Fahrbahn oder den nicht benutzungspflichtigen Radweg benutzen. Für eine durchgehende Verbreiterung des Weges und eine Ausweisung als benutzungspflichtigen Radweg sind die entsprechenden Breiten nicht vorhanden. Eine mögliche Verbreiterung des Weges hätte zur Folge, dass der komplette Grünstreifen und sämtliche Bäume entlang der Straße entfernt werden müssten. Daher ist eine Erweiterung aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.

Ordnung und Straßenverkehr i. V. m. Tiefbau, Umwelt, Mobilität und Klimaschutz