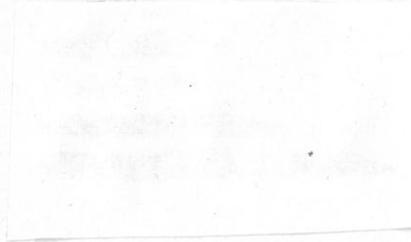


Stadt Leverkusen
Stadtbezirk III
z.H. Herr Frank Schönberger
Bezirksvorsteher



Leverkusen, 12.01.2015

Antrag: T30-Zone in der Saarstraße gemäß Kriterienkatalog 2014-0161

Sehr geehrter Herr Bezirksvorsteher Schönberger, sehr geehrte Damen und Herren,

Antrag:

Wir beantragen, dass die Saarstraße gemäß verabschiedeter Kriterien der Vorlage 2014-0161 zur T30-Zone gemacht wird, denn

- Die Saarstraße erfüllt alle Kriterien des Kriterienkatalogs 2014-0161 (siehe Anhang A)
- Der ÖPNV erfährt durch T30-Zone nachweislich keine Nachteile (siehe Anhang B)
- In der Saarstraße überwiegt eindeutig die Erschließung der Wohnsiedlung, der Durchgangsverkehr ist untergeordnet (siehe Anhang C und D).

Begründung:

1. Alle Zone-30 Kriterien sprechen für die Saarstraße

Mit Vorlage 2014-0161 hat die Stadtverwaltung 10 verbindliche Kriterien für T30-Zonen in Leverkusen festgelegt. Die Saarstraße erfüllt alle diese 10 Kriterien (siehe Anhang A) und muss konsequenterweise und gemäß langjährigen Bürgerwillen (siehe beigefügte Unterschriftenliste mit mehr als 350 Unterschriften) zur T30 Zone werden.

Hinzu kommt: Die Saarstraße ist offizieller und ausgewiesener Schulweg und sollte deshalb so sicher wie eben möglich sein. Die Schulwegsicherheit wird auf den Internetseiten der Stadt Leverkusen besonders hervorgehoben und sollte folglich auch in der Saarstraße verbessert werden.

2. ÖPNV fährt im Schnitt nicht schneller als 30 km/h durch die Saarstraße

Die Stadtverwaltung hat den Verkehr in der Saarstraße gemessen. Die Ergebnisse dieser Verkehrszählung (02.-04.07.2013) haben wir im Detail ausgewertet. Ergebnis: Die Busse der

WUPSI fahren durchschnittlich nur knapp über 30 km/h durch die Saarstraße (32,3 km/h in Richtung Bensberger Straße und 36,9 km/h in Richtung Mülheimer Straße).

Die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit ist plausibel und auch gut nachvollziehbar, da sie exakt zum WUPSI-Fahrplan passt: 1 Minute von Haltestelle zu Haltestelle, die in der Saarstraße nur wenige 100-Meter auseinander liegen.

Schneller als 30 km/h zu fahren bringt der WUPSI folglich keinen zusätzlichen Nutzen (siehe hierzu auch Anhang B).

3. Kaum Durchgangsverkehr in der Saarstraße, Erschließung überwiegt eindeutig

Laut aktuellem Regelwerk (StrVG NRW, RIN 2008 und RAS 06) ist die Saarstraße eine Gemeindestrasse sowie Erschließungsstraße vom Typ IV („Wohnsammelstraße“), also für Tempo 30 prädestiniert.

Dennoch wird ihr eine übergeordnete Verkehrsfunktion mit hohem Durchgangsverkehr nachgesagt.

Dies ist nicht plausibel, denn das Verkehrsaufkommen von nur 2.850 Fahrzeugen pro Tag ist gering und absolut geeignet für Tempo 30.

Auswertungen belegen zusätzlich, dass der Erschließungsverkehr (ca. 2.330 Fahrzeuge = 83%) in der Saarstraße ganz klar gegenüber dem Durchfahrtsverkehr (ca. 500 Fahrzeuge = 17%) überwiegt. Details hierzu finden Sie in den Anhängen C und D.

Fazit:

Da wir mit diesem Antrag nicht nur die Erfüllung der Kriterien aus Vorlage 2014-0161 belegt haben, sondern auch, dass weder ÖPNV noch der untergeordnete Durchgangsverkehr in der Saarstraße eingeschränkt werden, bitten wir um Genehmigung der T30-Zone.

Das von der Stadtverwaltung vorgeschlagene kleinteilige T30-Streckengebot in Höhe der Geschäftsstraße (Vorlage 2014-0323) halten wir für nicht sachdienlich, da sich in diesem Bereich die einzige und rege genutzte Fußgängerampel der Saarstraße befindet und die Situation in der Waldsiedlung dadurch nicht verbessert sondern eher unruhiger und undurchsichtiger wird.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Vielen Dank!

ANHANG A: Voraussetzungen für Tempo 30 Zonen gemäß Vorlage 2014-0161

Tempo 30 Zonen	Rahmenbedingungen in der Saarstraße
2.4.1. Es darf sich nicht um Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes oder Kreisstraßen) handeln.	<ul style="list-style-type: none"> Saarstr. ist eine Gemeindestrasse. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.2. Es darf sich nicht um eine Vorfahrtstraße aus dem zuvor beschriebenen Vorfahrtstraßennetz handeln.	<ul style="list-style-type: none"> Lt. Stellungnahme von H. Laufs (36-la-gi) können auch „...andere vorfahrtregelnde Verkehrszeichen aufgestellt werden.“ (siehe Anhang E). Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.3. Tempo 30-Zonen kommen insbesondere in Wohngebieten oder in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radfahrdichte in Betracht.	<ul style="list-style-type: none"> Waldsiedlung ist eine ruhige Wohnsiedlung. Es gibt hohen Querungsbedarf schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen). Es gibt keinen Radweg. Pro Tempo 30-Zone, T30 wird sogar angeordnet <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.4. Der Durchgangsverkehr muss von geringer Bedeutung sein.	<ul style="list-style-type: none"> Durchgangsverkehr ist von geringer Bedeutung (=17%, siehe Anhang C) Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.5. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.	<ul style="list-style-type: none"> Waldsiedlung ist eine ruhige Wohnsiedlung, die Wohnbevölkerung (viele Kinder / Schulkinder und ältere Mitbürger) ist schutzbedürftig. Es gibt keinen Radweg. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.6. Es muss ein hoher Querungsbedarf bestehen.	<ul style="list-style-type: none"> Hoher Querungsbedarf durch Kinder, Schulkinder. Sehr schwierige Situation für ältere Menschen mit z.B. Rollatoren (!). Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.7. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie grundsätzlich nicht in Betracht.	<ul style="list-style-type: none"> Saarstraße ist Teil einer Wohnsiedlung. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.8. An Kreuzungen soll grundsätzlich „rechts vor links“ gelten. Ausnahmen sind für den ÖPNV möglich.	<ul style="list-style-type: none"> Lt. Stellungnahme von H. Laufs (36-la-gi) können auch „...andere vorfahrtregelnde Verkehrszeichen aufgestellt werden.“ (siehe Anhang E). Regelung durch Zeichen 301 möglich. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.9. Lichtzeichenanlagen sind in diesen Zonen nicht zulässig, es sei denn, sie waren bereits bei Einrichtung der Zone vorhanden.	<ul style="list-style-type: none"> Keine Lichtzeichenanlagen! Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.10 Es dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sein.	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radwege vorhanden. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>

Fazit: Alle Kriterien sprechen für eine Tempo-30 Zone in der Saarstraße!

ANHANG B: Kein Einfluss auf den ÖPNV – Busse fahren eh langsam

- Lt. Verkehrszählung der Stadtverwaltung (02.-04.07.2013) fahren die Wupsi-Busse durchschnittlich nur knapp über **30 km/h** durch die Saarstraße (**32,3 km/h** in Richtung Bensberger Straße und **36,9 km/h** in Richtung Mülheimer Straße).
- Die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit ist richtig und gut nachvollziehbar, da sie zum Fahrplan der WUPSI passt (1 Minute von Haltestelle zu Haltestelle)

Richtung Mülheimerstraße

Geschwindigkeit	LKW	Lastzüge	Gesamt	Geschw. x Anzahl
20	2	0	2	40
30	26	19	45	1350
35	38	26	64	2240
40	29	19	48	1920
50	18	6	24	1200
55				
60				
70				
Summe	113	70	183	36,9

Durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit = 36,9 km/h

Richtung Bensbergerstraße

Geschwindigkeit	LKW	Lastzüge	Gesamt	Geschw. x Anzahl
20	1	2	3	60
30	61	35	96	2880
35	36	14	50	1750
40	10	4	14	560
50	1		1	50
55				
60				
70				
Summe	109	55	164	32,3

Durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit = 32,3 km/h

FAZIT: Durch eine Tempo-30 Zone entstehen dem ÖPNV weder Zeitverluste noch zusätzliche Betriebskosten. Die Nutzungsansprüche des ÖPNV, pünktlich zu sein, bleiben komplett erhalten.

ANHANG C: Klarstellung - Funktion der Saarstraße

Laut aktuellem Regelwerk (StrWG NRW, RIN und RaSt) ist die Saarstraße eine Gemeindestrasse und Erschließungsstraße Typ IV („Wohnsammelstraße“), also bestens für Tempo 30 geeignet und durch die Straßenverkehrsbehörden sogar angeordnet

Übergeordnete Verkehrsfunktion der Saarstraße? **NEIN!**

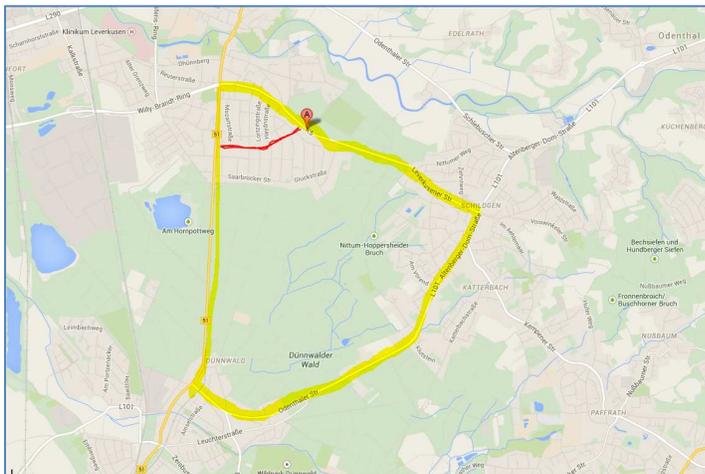
Zählungen zeigen: Die Erschließung der Wohnsiedlung überwiegt, denn dem Durchfahrtsverkehr (ca. 500 Fahrzeuge) stehen deutlich mehr Erschließungsfahrten gegenüber (Arbeit + Kindergarten + Schule + Anlieger + Kleingewerbe + Busse = ca. 2.330).

	Verkehr	Erschließung
Busse lt. Fahrplan		200
Sonstige "Durchfahrer"	500	
Anlieger		
Dienst hin & zurück		400
Kindergarten morgens hin & zurück		200
Kindergarten mittags hin & zurück		200
Schule morgens hin & zurück		300
Schule mittag hin & zurück		300
Sonstige (z.B. nicht berufstätig) & zurück		400
Zweiräder		130
Kleingewerbe (Post, Apotheke...)		200
Summe	500	2330
GESAMT		2830

Tabelle: Gegenüberstellung Verkehr ⇔ Erschließung in der Saarstraße (gerundet)

Verbindungsfunktion zwischen zwei Hauptstraßen? **NEIN!**

Die genannte Verbindungsfunktion im Sinne einer Abkürzung macht keinen Sinn, da alle Leverkusener und Kölner Stadtteile besser über die Hauptverkehrsstraßen Bensbergerstr. / Mülheimerstr. / Odenthalerstr. zu erreichen sind (siehe Kartenausschnitt).



FAZIT: Die Saarstraße dient überwiegend der Erschließung der Wohnsiedlung. Der Durchgangsverkehr ist vernachlässigbar. Eine Verbindungsfunktion ist nicht plausibel.

ANHANG D: Verkehrsmessung der Stadtverwaltung

Verkehrsmessung: Auszug aus dem Beschlussentwurf Nr. 2363/2013 der Stadtverwaltung

Fahrtrichtung Bensberger Str. km/h	Fahrzeuge insgesamt	In %	Fahrtrichtung Mühlheimer 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

Verkehrsmessung: Auszug aus dem Schreiben von Herrn Molitor (01-011-12-11-sc)

Bei der Messung wurden in den einzelnen Kategorien nachfolgende Werte ermittelt:
Fahrtrichtung Mühlheimer Str.

Geschwindigkeit	Zweiräder	Pkw	Transporter	Lkw	Lastzüge
< 20	114	40	3	2	0
< 30	25	304	16	26	19
< 35	6	455	8	38	26
< 40	7	732	3	29	19
< 50	4	596	6	18	6
< 55	0	37	0	0	0
< 60	0	7	0	0	0
< 70	0	2	0	0	0
> 70	0	0	0	0	0
Gesamt	156	2173	36	113	72

Fahrtrichtung Bensberger Str.

Geschwindigkeit	Zweiräder	Pkw	Transporter	Lkw	Lastzüge
< 20	103	62	4	1	2
< 30	12	601	27	61	35
< 35	8	822	12	36	14
< 40	13	803	4	10	4
< 50	3	369	1	1	0
< 55	0	19	0	0	0
< 60	0	4	0	0	0
< 70	1	0	0	0	0
> 70	0	0	0	0	0
Gesamt	140	2680	48	109	55

ANHANG E:**VwV StVO - Zu § 42 Richtzeichen****Zu den Zeichen 306 und 307 Vorfahrtstraße und Ende der Vorfahrtstraße**

- I *Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Vorfahrt für alle Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weitere für den innerörtlichen Verkehr wesentliche Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich unter Verwendung des Zeichens 306 anzuordnen (vgl. zu § 45 Absatz 1 bis 1e).*

⇒ **Zeichen 306 ist in einer Gemeinde-/Wohnsammelstrasse gar nicht vorgesehen!**

Zu Zeichen 301 Vorfahrt

- IV *Das Zeichen ist für Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen nicht anzuordnen. Dort ist das Zeichen 306 zu verwenden. Im Übrigen ist innerhalb geschlossener Ortschaften das Zeichen 301 nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden. Sonst ist das Zeichen 306 zu verwenden. Eine Abweichung von dem Regelfall ist nur angezeigt, wenn die Bedürfnisse des Buslinienverkehrs in Tempo-30-Zonen dies zwingend erfordern.*

⇒ **Zeichen 301 ist in einem Wohngebiet mit ÖPNV möglich!**

Auszug aus dem Schreiben von Herrn Laufs (36-la-gi)

Grundsätzlich ist aber auch in Tempo 30-Zonen ÖPNV denkbar, wenn dieser die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für diese Zonen, wie beispielsweise den nur in geringem Umfang stattfindende Durchgangsverkehr nicht tangiert, also entsprechend selten vorkommt. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV können dann andere vorfahrtregelnde Verkehrszeichen entsprechend den gesetzlichen Regelungen aufgestellt werden, um zu verhindern, dass Busse an jeder Straßeneinmündung rechts vor links beachten müssten.

⇒ **Andere vorfahrtsregelnde Zeichen sind in einem Wohngebiet mit ÖPNV möglich!**

Fazit:

Die Vorfahrtsstraßenregelung mit Zeichen 306 muss in der Saarstraße nicht angewendet werden, da sie KEINE Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und auch KEINE weitere für den innerörtlichen Verkehr wesentliche Hauptverkehrsstraße ist.

Eine alternative Regelung mit Zeichen 301 ist möglich und plausibel, da sie auch in vielen anderen Leverkusener und Straßen mit ÖPNV praktiziert wird (Straßburger Str., Heinrich-Lübke-Straße, etc.).



Bürgerantrag: Tempo-30 Zone in der Saarstraße



Tempo-30 Zone in der Saarstraße



Inhalt

- T30-Zonen in Leverkusener Wohngebieten
 - Kriterien für T30-Zonen in Leverkusen – Vorlage 2014-0161
 - ÖPNV und den Durchgangsverkehr in der Saarstraße
 - Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit bei T30-Zonen
-

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Die Stadt Leverkusen befürwortet T30 Zonen in Wohngebieten



Leverkusen | Presse | Stadtplan | English

Rathaus & Service | Leben in Lev | Sport | Kultur & Bildung | Wirtschaft & Arbeit

Tempo-30-Zonen

Aus der Vielzahl der in den letzten Jahren zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bzw. Verkehrsberuhigung getroffenen verkehrsbehördlichen Anordnungen ist in den städtischen Wohnbezirken besonders die Einführung von Tempo-30-Zonen hervorzuheben.

Überblick | Details | Kontakt

In Leverkusen sind inzwischen eine Vielzahl von Wohngebieten als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer (z. B. Kinder, ältere Menschen, Behinderte) können das Herannahen von Fahrzeugen und deren Geschwindigkeit oft nicht richtig oder schnell genug einschätzen und sind daher im täglichen Straßenverkehr vermehrt gefährdet.

Die Nichtbeachtung der in Tempo-30-Zonen zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine der meist begangenen Ordnungswidrigkeiten überhaupt und kein Kavaliersdelikt. Aus diesem Grunde werden sowohl von der Polizei und unter bestimmten Voraussetzungen vom Fachbereich Straßenverkehr regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergibt sich ein Anhalteweg (= Reaktionsweg + Bremsweg) von 18 Metern. Der Anhalteweg verlängert sich bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h bereits um 10 Meter auf etwa 28 Meter. Der verlängerte Anhalteweg kann im Einzelfall schlimme Folgen für die übrigen Verkehrsteilnehmer haben.

- Rathaus & Service
- Bürgerservice Online
 - Ihr Anliegen
 - Ihre Ansprechpartner
 - Formularübersicht
 - Stadtverwaltung
 - Termine online
 - Onlinedienste

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach wie vor die Hauptunfallursache nicht nur in Deutschland, sondern auch in Leverkusen sind. Untersuchungen zeigen, dass Geschwindigkeiten ab 38 km/h für beteiligte Fußgänger/Radfahrer tödliche Folgen haben können. Daher haben derartige Geschwindigkeitsüberwachungen sowohl in den Ferien als auch nach 18.00 Uhr, also außerhalb des Schulbetriebes durchaus ihre Berechtigung.

gez. Laufs

Die Stadt Leverkusen hebt im Internet die Bedeutung von T30 Zonen in Wohngebieten hervor.

- Schulwegsicherheit
- Verkehrsberuhigung
- Wohnbezirke
- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (z.B. Kinder, ältere Menschen..)
- Schlimme Folgen durch längeren Anhalteweg

Herr Laufs bemerkt im Schreiben „36-la-ger“ zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet:

- „Untersuchungen zeigen...ab 38 km/h können Unfälle für Fußgänger / Radfahrer tödlich sein...“.

Tempo-30 Zone in der Saarstraße



Die Saarstraße erfüllt alle 10 Kriterien des Geschwindigkeit-Konzepts 2014-0161

Tempo 30 Zonen	Rahmenbedingungen in der Saarstraße
2.4.1. Es darf sich nicht um Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes oder Kreisstraßen) handeln.	<ul style="list-style-type: none"> Saarstr. ist eine Gemeindestrasse. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.2. Es darf sich nicht um eine Vorfahrtstraße aus dem zuvor beschriebenen Vorfahrtstraßennetz handeln.	<ul style="list-style-type: none"> Lt. Stellungnahme von H. Laufs (36-la-gi) können auch „... andere vorfahrtregelnde Verkehrszeichen aufgestellt werden.“ (siehe Anhang E). Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.3. Tempo 30-Zonen kommen insbesondere in Wohngebieten oder in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radfahrdichte in Betracht.	<ul style="list-style-type: none"> Waldsiedlung ist eine ruhige Wohnsiedlung. Es gibt hohen Querungsbedarf schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen). Es gibt keinen Radweg. Pro Tempo 30-Zone, T30 wird sogar angeordnet <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.4. Der Durchgangsverkehr muss von geringer Bedeutung sein.	<ul style="list-style-type: none"> Durchgangsverkehr ist von geringer Bedeutung (=17%, siehe Anhang C) Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.5. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.	<ul style="list-style-type: none"> Waldsiedlung ist eine ruhige Wohnsiedlung, die Wohnbevölkerung (viele Kinder / Schulkinder und ältere Mitbürger) ist schutzbedürftig. Es gibt keinen Radweg. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.6. Es muss ein hoher Querungsbedarf bestehen.	<ul style="list-style-type: none"> Hoher Querungsbedarf durch Kinder, Schulkinder. Sehr schwierige Situation für ältere Menschen mit z.B. Rollatoren (!). Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.7. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie grundsätzlich nicht in Betracht.	<ul style="list-style-type: none"> Saarstraße ist Teil einer Wohnsiedlung. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.8. An Kreuzungen soll grundsätzlich „rechts vor links“ gelten. Ausnahmen sind für den ÖPNV möglich.	<ul style="list-style-type: none"> Lt. Stellungnahme von H. Laufs (36-la-gi) können auch „... andere vorfahrtregelnde Verkehrszeichen aufgestellt werden.“ (siehe Anhang E). Regelung durch Zeichen 301 möglich. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.9. Lichtzeichenanlagen sind in diesen Zonen nicht zulässig, es sei denn, sie waren bereits bei Einrichtung der Zone vorhanden.	<ul style="list-style-type: none"> Keine Lichtzeichenanlagen! Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>
2.4.10 Es dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sein.	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radwege vorhanden. Pro Tempo 30-Zone <input checked="" type="checkbox"/>

Die Saarstraße erfüllt sämtliche Kriterien des Leverkusener Geschwindigkeit – Konzepts:

- Mit Vorlage 2014-0161 hat die Stadtverwaltung 10 verbindliche Kriterien für T30-Zonen in Leverkusen festgelegt.
- Die Saarstraße erfüllt alle 10 Kriterien und muss somit konsequenterweise zur T30 Zone werden.

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

WUPSI fährt im Schnitt nur 30 km/h, weil der Fahrplan es so fordert



Richtung Mülheimerstraße

Geschwindigkeit	LKW	Lastzüge	Gesamt	Geschw. x Anzahl
20	2	0	2	40
30	26	19	45	1350
35	38	26	64	2240
40	29	19	48	1920
50	18	6	24	1200
55				
60				
70				
Summe	113	70	183	36,9

Durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit = 36,9 km/h

Richtung Bensbergerstraße

Geschwindigkeit	LKW	Lastzüge	Gesamt	Geschw. x Anzahl
20	1	2	3	60
30	61	35	96	2880
35	36	14	50	1750
40	10	4	14	560
50	1		1	50
55				
60				
70				
Summe	109	55	164	32,3

Durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit = 32,3 km/h

Die Verkehrszählung der Stadtverwaltung (02.-04.07.2013) zeigt:

- Die Busse der WUPSI fahren durchschnittlich nur knapp über 30 km/h durch die Saarstraße.
- Die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit ist plausibel und auch gut nachvollziehbar:
 - Sie passt exakt zum WUPSI-Fahrplan.
 - 1 Minute von Haltestelle zu Haltestelle, die in der Saarstraße nur wenige 100-Meter auseinander liegen.
- Fazit: Tempo 30 km/h reicht dem ÖPNV, da die Bushaltestellen sehr nah beieinander liegen, schneller zu fahren bringt keine Vorteile.

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Kaum Durchgangsverkehr in der Saarstraße...Erschließungsverkehr (83%) überwiegt!

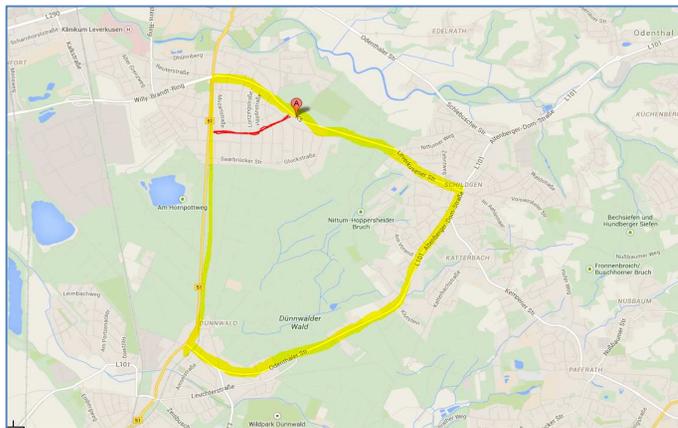


	Verkehr	Erschließung
Busse lt. Fahrplan		200
Sonstige "Durchfahrer"	500	
Anlieger		
Dienst hin & zurück		400
Kindergarten morgens hin & zurück		200
Kindergarten mittags hin & zurück		200
Schule morgens hin & zurück		300
Schule mittag hin & zurück		300
Sonstige (z.B. nicht berufstätig) & zurück		400
Zweiräder		130
Kleingewerbe (Post, Apotheke...)		200
Summe	500	2330
GESAMT		2830

Laut aktuellem Regelwerk StrWG NRW, RIN und RaSt ist die Saarstraße eine Gemeindestrasse sowie Erschließungsstraße Typ IV (d.h. eine „Wohnsammelstraße“)...sonst gar nichts!
Sie ist also bestens für T30-Zone geeignet (!)

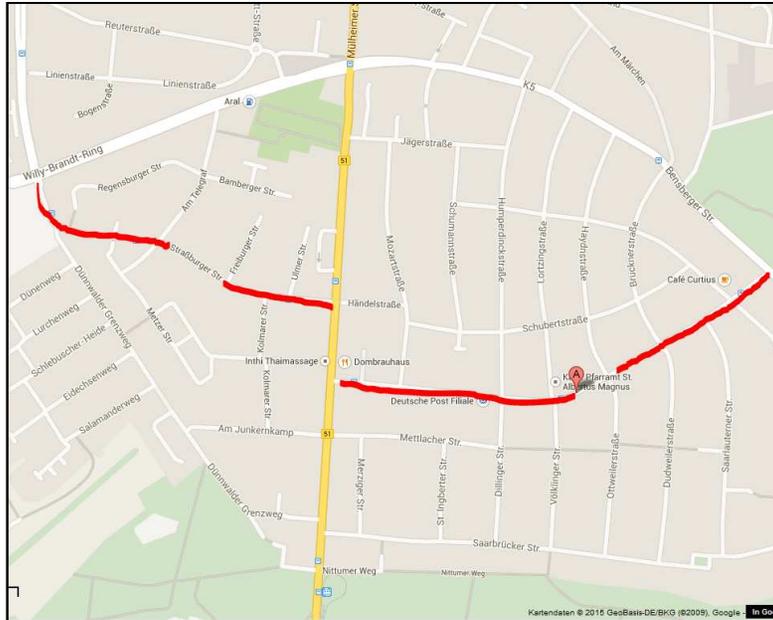
Die Stadtverwaltung sagt ihr aber immer wieder eine übergeordnete Verkehrs- und Verbindungsfunktion mit hohem Durchgangsverkehr nach. Dies ist aber nicht richtig, denn...

- es herrscht ein geringes Verkehrsaufkommen von nur 2.850 Fahrzeugen pro Tag.
- der Erschließungsverkehr (83%) überwiegt klar gegenüber dem Durchfahrtsverkehr (17%).
- eine Verbindungsfunktion gibt es nicht, da alle Leverkusener und Kölner Stadtteile besser über die Hauptverkehrsstraßen Bensberger / Mülheimer / Odenthaler zu erreichen sind.



Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Das Konzept soll Gerechtigkeit und Nachvollziehbarkeit bringen



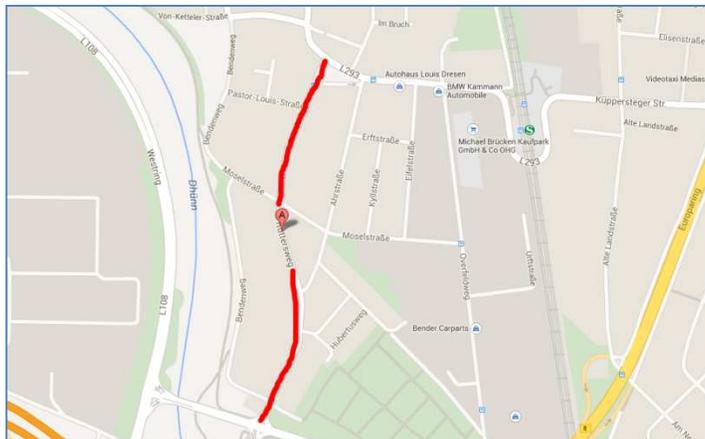
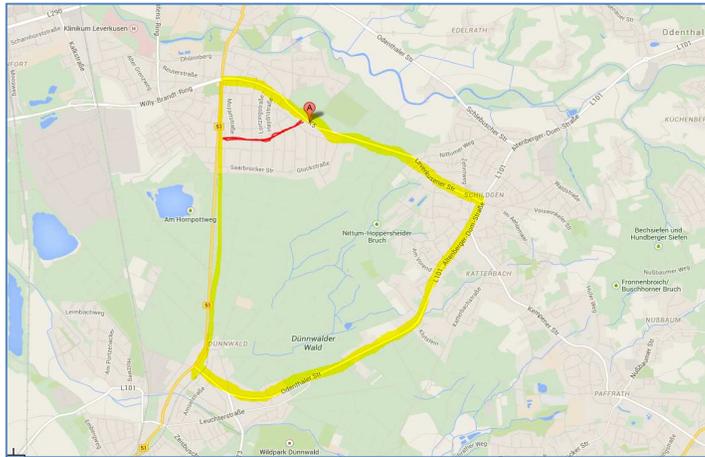
Kriterium Verbindungsfunktion und Durchgangsverkehr

Bsp.: Saarstraße ↔ Straßburger Straße

- Identische Rahmenbedingungen:
 - Saarstraße verbindet Mühlheimer und Bensberger Str., Wohngebiet, ÖPNV
 - Straßburger Str. verbindet Mühlheimer und Willy-Brandt Ring, Wohngebiet, ÖPNV
- In der Straßburger Str. wird der Durchgangsverkehr ausgeschlossen („Anlieger frei“) und T30 Zone eingerichtet.
- In der Saarstraße soll stattdessen der Durchgangsverkehr geschützt und T50 belassen werden?!?
- Das ist weder gerecht noch nachvollziehbar.

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Das Konzept soll Gerechtigkeit und Nachvollziehbarkeit bringen



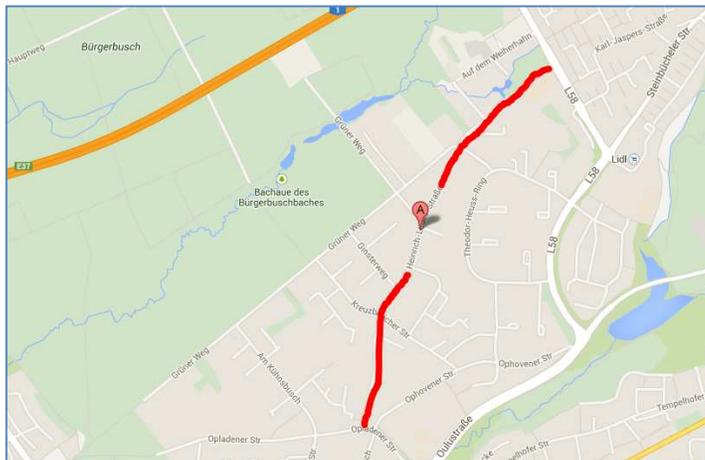
Kriterium Wohngebiet

Bsp.: Saarstraße ↔ Rüttersweg

- Identische Rahmenbedingungen:
 - Saarstraße: ca. 800 Meter, Wohngebiet, ÖPNV
 - Rüttersweg: ca. 800 Meter, Wohngebiet, ÖPNV
- Beim Rüttersweg wird das Kriterium „Teil eines abgeschlossenen Wohngebiets mit ÖPNV“ für eine Zone 30 gewertet.
- In der Saarstraße wird unter gleichen Umständen in Höhe der einzigen Fußgängerrampe (!) ein T30-Streckengebot wegen Fußgängerquerungen vorgeschlagen.
- Das ist weder gerecht noch nachvollziehbar.

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Das Konzept soll Gerechtigkeit und Nachvollziehbarkeit bringen



Kriterium ÖPNV

Bsp.: Saarstraße ↔ Heinrich Lübke Straße

- Rahmenbedingungen:
 - Saarstraße: ca. 800 Meter, Wohngebiet, mit ÖPNV
 - Heinrich Lübke Straße: ca. 1.400 Meter, Wohngebiet, mit ÖPNV
- In der Saarstraße wird der ÖPNV seit Jahren als Argument gegen T30 Zone gewertet.
- Die Heinrich Lübke Straße ist nahezu doppelt so lang und führt doppelt so viel ÖPNV, ist aber eine T30-Zone.
- Das ist weder gerecht noch nachvollziehbar!!!

Tempo-30 Zone in der Saarstraße

Tempo 30 Zone in der Saarstraße ist überfällig!



Zusammenfassung



Die Stadt ist für T30 Zonen in Wohngebieten und für die Schulwegsicherheit

- Die Saarstraße ist Wohngebiet mit vielen Kindern und älteren Mitbürgern
- Die Saarstraße ist ausgewiesener Schulweg



Die Stadt gibt rechtliche Kriterien für T30 Zonen vor

- Die Saarstraße erfüllt alle Kriterien der Vorlage 2014-0161



Die Stadt möchte den ÖPNV und Durchgangsverkehr nicht einschränken

- Busse fahren wegen des Fahrplan nur 30 km/h und werden nicht eingeschränkt
- Der Durchgangsverkehr ist gering und wird ebenfalls nicht eingeschränkt



Die Stadt möchte mit dem Konzept Gerechtigkeit & Nachvollziehbarkeit erreichen

- Die Saarstraße will nicht besser sondern gleich behandelt werden, und das spricht für T30 Zone



Die Politik möchte den Bürgerwillen umsetzen

- Der Bürgerwille ist da...und das schon seit mehr als 20 Jahren!!!

