

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-wb

Dezernat/Fachbereich/AZ

21.01.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	26.01.2015	Entscheidung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	27.01.2015	Entscheidung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	29.01.2015	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Änderung der Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet

- Bürgerantrag vom 09.01.15
- Stellungnahme der Verwaltung vom 21.01.15

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-wb

Dezernat/Fachbereich/AZ

21.01.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	29.01.2015	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Saarstraße

- Bürgerantrag vom 12.01.15
- Stellungnahme der Verwaltung vom 21.01.15

01

- über Herrn Beigeordneten Märtens
- über Herrn Oberbürgermeister Buchhorn

gez. Märtens  
gez. Buchhorn

**Änderung der Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet /  
Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Saarstraße  
- Bürgeranträge vom 09.01.15 und 12.01.15  
- Nrn. 2015/0357 und 2015/0361**

Der Antragsteller bittet, die Vorlage Nr. 2014/0323 vor deren Verabschiedung wegen angeblicher Unstimmigkeiten zu überarbeiten. Zu den einzelnen Punkten ist folgendes festzuhalten:

**1. Kriterium ÖPNV Liniennetz**

In der Vorlage Nr. 2014/0161 wurde unter Pkt. 2.4 eingangs der Grundsatz für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wieder gegeben. Hier heißt es: „Hierbei ist gleichzeitig ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen“. Durch die anschließenden Aufzählungen wird lediglich der vorgenannte Grundsatz entsprechend erläutert bzw. ergänzt.

Daraus ist ersichtlich, dass in der jetzigen Vorlage Nr. 2014/0323 kein abweichendes Kriterium eingeführt wurde.

Die vom Beschwerdeführer angegebenen Beispiele (Straßburger Straße, Heinrich-Lübke-Straße) vermitteln aufgrund des überwiegenden Querschnitts bzw. des Ausbauszustandes – Fahrbahneinengungen – auch ohne zusätzliche Gefahrenstellen oder Hinweise auf den Wohncharakter des Gebiets dem Verkehrsteilnehmer den Eindruck einer Straße, in der nur mit reduziertem Tempo gefahren werden kann.

**2. Änderung von Tempo 30-Zonen in Tempo 30-Streckenregelungen**

In der Vorlage Nr. 2014/0323 werden in den einzelnen Begründungen lediglich einige Grundsätze aufgeführt, die dazu führen, die bestehende Geschwindigkeitsregel zu ändern. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Kriterien vollständig und umfassend übertragen wurden.

Zur Goethestraße ist zu sagen, dass zusätzlich zu den bereits aufgeführten Punkten auch andere Aspekte dazu führen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h weiterhin zu begrenzen. Als zusätzliche Aspekte sind die dortige Grundschule sowie die erhöhte Fußgängerfrequenz zur angrenzenden Fußgängerzone zu sehen. Sicherlich sind zu den einzelnen Begründungen nicht bei allen Punkten

alle Aspekte aufgeführt worden, weil dies dann zu Lasten der Übersichtlichkeit gegangen wäre. Dies ist auch auf das Beispiel der Humboldtstraße anzuwenden.

### **3. Anwendung der Kriterien und Gleichbehandlung**

Die Saarstraße und der Rüttersweg sind nicht zu vergleichen. Der Rüttersweg mag zwar genauso lang sein wie die Saarstraße. Er hebt sich jedoch deutlich von der Saarstraße ab. In der Saarstraße ist das Parken auf der Fahrbahn nur zwischen der Mülheimer Straße und der Dillinger Straße erlaubt. Dies führt in diesem Bereich zu einer Verengung des Straßenquerschnitts. Im weiteren Verlauf wird das Parken auf beiden Seitenstreifen zwischen den dortigen Bäumen verlagert. Hierdurch wird der Straßenquerschnitt erheblich verbreitert und erweckt nicht den Eindruck, dass in diesem Bereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit unterhalb der innerörtlichen geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50km/h liegt. Anders ist es auf dem Rüttersweg. Dieser wird durch die Anlage der dortigen Parkmarkierungen auf der Straße in der gesamten Länge im Querschnitt eingeschränkt. Hierdurch wird dem Verkehrsteilnehmer vermittelt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit unterhalb der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen muss.

### **4. Saarstraße**

Die Saarstraße stellt die Verbindung zwischen Mülheimer und Bensberger Straße her und erschließt als Sammelstraße das ganze Wohngebiet innerhalb der Waldsiedlung. Hieraus resultiert, dass die Verkehrsfunktion (und nicht die Aufenthaltsfunktion) vorherrschend ist. Dies wird auch durch die Kommentierung zum Straßen- und Wegerecht verdeutlicht.

In der ca. 850 m langen Saarstraße sind fünf Vollkreuzungen und zwei Einmündungen (jeweils eine Einmündung je Fahrtrichtung). Dieses würde für den Busverkehr bedeuten, dass bei Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf dieser Strecke sechsmal die Vorfahrt für den Verkehr auf der Saarstraße gewährt werden müsste, da die Saarstraße als Vorfahrtstraße ausgewiesen ist. Diese Bevorrechtigung gilt dann natürlich ebenfalls für den gesamten Individualverkehr. Ohne umfangreiche kostspielige bauliche Maßnahmen (Fahrbahneinengungen, Parkmarkierungen usw.) wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h nur schwer umsetzbar bzw. würde zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung der Geschwindigkeit führen. Zusätzlich sind umfangreiche Beschilderungsmaßnahmen (Austausch der bestehenden Beschilderung) notwendig.

Gez. Laufs