



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2017/2010

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-sc/wb

Dezernat/Fachbereich/AZ

24.01.2018

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	30.11.2017 (vertagt)	Entscheidung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	01.02.2018	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Stufenplan zur Integration der Saarstraße in die Tempo-30-Zonen der Waldsiedlung

- Bürgerantrag vom 21.11.2017

- Stellungnahme der Verwaltung vom 24.01.2018 zu den Fragen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 30.11.2017 (s. Anlage)

36-la
Herr Laufs
Tel. 3600

24.01.2018

01

- über Herrn Stadtdirektor Märtens
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Märtens
gez. Richrath

**Stufenplan zur Integration der Saarstraße in die Tempo 30-Zonen der
Waldsiedlung**
- Bürgerantrag vom 21.11.2017
- Vorlage Nr. 2017/2010

In der Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III am 30.11.2017 wurde die Verwaltung um Prüfung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Voraussetzungen (zeitnah mit möglichst geringem Aufwand) müssen geschaffen werden, damit die Bezirksregierung Köln einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße zustimmt?
2. Kann die Bezirksregierung Köln bis dahin die Umsetzung ihrer Anweisung zurückstellen?
3. Wie ist die Stellungnahme der wupsi zu einer Verkehrsberuhigung der Saarstraße?

Stellungnahme:

Auf die im Mitteilungsblatt z.d.A.: Rat Nr. 11 vom 19.12.2017 auf den Seiten 308 bis 310 veröffentlichte Mitteilung wird verwiesen. Der Vollständigkeit halber ist sie nachstehend nochmals aufgeführt:

„Mitteilung für die Bezirksvertretung III

Tempo 30 in der Saarstraße

Die Temporegelung in der Saarstraße war Gegenstand der Beratungen in der letzten Bezirkssitzung für den Stadtbezirk III am 30.11.2017 zur Vorlage Nr. 2017/2010, Stufenplan zur Integration der Saarstraße in die Tempo-30-Zonen der Waldsiedlung, Bürgerantrag vom 21.11.2017, und zur Vorlage Nr. 2017/1943, Aufhebung wegen Beanstandung des Beschlusses der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 29.01.2015 zur Einführung einer streckenbezogenen Tempo-30-Regelung auf der Saarstraße.

Die Verwaltung wurde von der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III mit der Prüfung folgender Punkte bis zur nächsten Sitzung beauftragt:

1. Welche Voraussetzungen (zeitnah mit möglichst geringem Aufwand) müssen geschaffen werden, damit die Bezirksregierung Köln einer Tempo-30-Zone in der Saarstraße zustimmt?
2. Kann die Bezirksregierung Köln bis dahin die Umsetzung ihrer Anweisung zurückstellen?
3. Wie ist die Stellungnahme der wupsi zu einer Verkehrsberuhigung der Saarstraße?

Stellungnahme:

Zu 1. bis 2. wird folgendes mitgeteilt:

Gemäß § 44 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind für die Ausführung der Vorschriften der StVO die Straßenverkehrsbehörden sachlich zuständig. Nach § 45 Abs. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs unter anderem beschränken, wozu z. B. auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zählt. Diese Einschränkung ist jedoch an Voraussetzungen geknüpft. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nur dort angeordnet werden, wo auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, z. B. aufgrund von Unfallhäufungen mit spezifischen Ursachen, und die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter erheblich übersteigt. Hier wird vom Gesetzgeber eine konkrete und besondere Gefahrenlage gefordert. Dies bedeutet, dass im Vergleich zu anderen Strecken eine signifikant erhöhte Unfallrate vorliegen muss.

Die übliche Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen beträgt 50 km/h. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächendeckenden Verkehrsplanung vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennah- und Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Zudem dürfen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung das Rettungswesen, der Katastrophenschutz und die Feuerwehr in ihrer Aufgabenerfüllung nicht übermäßig behindert werden.

Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer.

Derartige Geschwindigkeitsbeschränkungen werden somit nur auf Straßen eingerichtet, die den Charakter einer Wohnstraße mit überwiegender Aufenthaltsfunktion aufweisen und die keine Verbindungsfunktionen zu wichtigen Hauptverkehrsstraßen erfüllen. Sie sollen somit nicht auf Straßen in einer geschlossenen Ortschaft mit bedeutender Verkehrs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Quell- und Zielverkehren angeordnet werden. Von den Beschränkungen soll keine Erschwerung des Buslinienverkehrs ausgehen.

Am 14.12.2016 trat die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Kraft. In § 45 Abs. 9 StVO wurde eine Erleichterung für die Anordnung einer

Temporeduzierung auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen aufgenommen. Die Erleichterung betrifft den unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Es muss nun nicht mehr nur auf eine besondere Gefahrenlage abgestellt werden, sondern es kann nun „einfacher“ vor diesen Einrichtungen eine Temporeduzierung vorgenommen werden.

Aus den Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO ergibt sich allerdings, dass die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in den vorgenannten Bereichen nur dann angeordnet werden kann, wenn die Kita, die Schule oder das Seniorenheim über einen „direkten Zugang zur Straße“ verfügt. Auch müsse die Anordnung auf maximal 300 Meter beschränkt werden und nicht zwangsläufig beide Fahrtrichtungen betreffen. Zudem sind die Anordnungen, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken. Weiterhin kann auf die Temporeduzierung verzichtet werden, soweit negative Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung ist auch einzubeziehen, ob bereits Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) vorhanden sind.

Aufgrund dieser Kriterien, die auf der Saarstraße nicht vorhanden sind - bis auf den Geschäftsbereich und die Kirche unter großzügiger Auslegung der rechtlichen Bestimmungen -, hat die Bezirksregierung gefordert, den seinerzeit gefassten Beschluss wieder aufzuheben.

Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln können die Kriterien erst mit einer umfassenden Umgestaltung realisiert werden, damit die Straße den Charakter einer Wohnstraße erhält. Derzeit entsprechen die Gestaltung sowie die vorhandene Fahrbahnfläche der Saarstraße einer Durchfahrtsstraße. Erst mit einer deutlichen Reduzierung des Straßenquerschnitts, z. B. durch die Anlage alternierender Parkflächen oder das Setzen von Baumscheiben ließe sich der Charakter einer Wohnstraße erfüllen. Dies ist insbesondere im östlichen Teil der Saarstraße notwendig, da in diesem Bereich nur wenige parkende Fahrzeuge vorhanden sind. Ob eine derartige Umgestaltung mit geringem Aufwand zu realisieren sein wird, bleibt der Prüfung durch den Fachbereich Tiefbau vorbehalten, die erfolgen soll.

In Bezug auf eine gewünschte „Aussetzung“ der Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung bis eine Planung des Fachbereichs Tiefbau vorliegt, wurde seitens der Bezirksregierung Köln auf Rückfrage mitgeteilt, dass eine weitere Aufrechterhaltung der Tempo-30-Regelung nicht mitgetragen wird. Es erging die Aufforderung, nunmehr baldmöglichst die Maßnahme umzusetzen. Ergänzend wurde erneut darauf hingewiesen, dass in einer Nachbarkommune zwei gleichgelagerte Fälle vorliegen. Daher könne nicht nur aus rechtlichen Gründen, sondern auch aus Gleichbehandlungsgründen nicht auf eine baldmögliche Umsetzung verzichtet werden.

Somit wird nun die entsprechende Anordnung zur Aufhebung bzw. Änderung der Tempo-30-Regelung gefertigt und an die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AöR zur Umsetzung zugeleitet.

Straßenverkehr“

Zur weiteren Klärung fand zwischenzeitlich eine weitere Besichtigung der Örtlichkeit unter Beteiligung der wupsi und der Fachbereiche Tiefbau sowie Bürger und Straßenverkehr statt.

Die wupsi weist darauf hin, dass Temporeduzierungen grundsätzlich den ÖPNV behindern, was auch in der Saarstraße der Fall sein würde. Unter der Voraussetzung, dass die Möglichkeiten zur Aufhebung der Rechts-vor-links-Regelung in Tempo 30-Zonen an drei hintereinander folgenden Einmündungen ausgeschöpft werden, würde von dort eine Verkehrsberuhigung gerade eben noch mitgetragen. Seitens der Verwaltung bestehen keine Bedenken, diese rechtliche Möglichkeit zu Gunsten des ÖPNV zu realisieren.

Damit die Saarstraße in eine der beiden vorhandenen Tempo 30-Zonen integriert werden kann, muss sie als Wohnstraße erkennbar sein. Dies setzt

- eine Reduzierung der Straßenbreite sowie
- die Etablierung verkehrsberuhigender Elemente

voraus.

Beide Voraussetzungen könnten beispielsweise durch entsprechende Parkregelungen auf der Straße bzw. im besten Fall auch durch mögliche Engpässe realisiert werden.

Parkende Fahrzeuge befinden sich aber nur zwischen Mülheimer Straße und der Sparkasse in begrenzter Anzahl auf der Fahrbahn, sodass selbst in diesem Bereich eine dauerhafte Verkehrsberuhigung durch genutzte Parkflächen nicht oder nur in begrenztem Umfang erzielt werden könnte.

Im weiteren Verlauf der Saarstraße in Richtung Bensberger Straße parken in der Regel keine Fahrzeuge auf der Straße. Eine Ausnahme bilden die Messezeiten in der Kirche, wo vereinzelt die Parkstände zwischen den Bäumen zum Parken genutzt werden. Diese temporären Parkvorgänge tragen aber nicht zu einer dauerhaften Verkehrsberuhigung bei. In diesem Straßenabschnitt wäre der Wohnstraßencharakter nur durch bauliche Veränderungen oder dem Hereinziehen von Baumscheiben in die Fahrbahn erreichbar.

Das bloße Markieren einer schmalen Fahrbahn bzw. das Setzen von Warnbaken als Hindernisse zur Verkehrsberuhigung erfüllen diese Voraussetzungen nicht, weil die Fahrbahn tatsächlich ihre Breite behält und Baken aufgrund der Aufstellvorschriften nicht so einengend gesetzt werden können, dass bei der vorhandenen Fahrbahnbreite eine signifikante Wirkung erzielt wird. Zudem sind sie gestalterisch nicht geeignet, einen Wohncharakter der Straße zu erzeugen.

Eine Verkehrsberuhigung ist daher nicht mit nur geringem Aufwand zu erzielen, sondern bedarf einer genauen Planung und entsprechender baulicher Maßnahmen.

Die Bezirksregierung bat angesichts der örtlichen Verhältnisse um zeitnahe Umsetzung der Anweisung, was zwischenzeitlich auch geschehen ist.

Bürger und Straßenverkehr in Verbindung mit Tiefbau