



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/3173

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-Ig/wb
Dezernat/Fachbereich/AZ

25.09.19
Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	26.09.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße aufgrund neuer rechtlicher Erkenntnisse

- Bürgerantrag vom 12.09.19
- Stellungnahme der Verwaltung vom 25.09.19 (s. Anlage)

364-20-01-zg
Katharina Zager
Tel. 36 83

25.09.2019

01

- über Herrn Beigeordneten Lünenbach
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Lünenbach
gez. Richrath

Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße aufgrund neuer rechtlicher Erkenntnisse

- Bürgerantrag vom 12.09.19
- Nr. 2019/3173

Die Bürgerantragsteller möchten die sofortige Umsetzung einer Tempo 30-Zone in der Saarstraße bewirken.

Dieser Antrag wurde bereits mehrfach von der Verwaltung zurückgewiesen und in dieser Hinsicht von der Bezirksregierung Köln bestätigt.

Die Umsetzung einer Tempo 30-Zone in der aktuellen Straßenform wäre schwer realisierbar bzw. würde zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung der Geschwindigkeit und der Vorfahrtsregelung führen.

Tempo 30-Zonen werden gemäß § 45 Abs. 1c Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 45 Abs. 1c StVO insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger und Radverkehrsdichte sowie hohen Querungsbedarfen angeordnet. Diese Regelung gilt aber nicht für Straßen des überörtlichen Verkehrs (Landes- oder Bundesstraßen) oder Vorfahrtsstraßen. Weiterhin dürfen in Tempo 30-Zonen keine Lichtsignalanlagen und benutzungspflichtige Radwege vorhanden sein. An Kreuzungen und Einmündungen soll grundsätzlich die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. Ausnahmen sind für den ÖPNV möglich. Zudem kommen sie nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Es ist zutreffend, dass abseits von Vorfahrtsstraßen mit Tempo 30-Zonen zu rechnen ist und sich der Fahrzeugführer hierauf einstellen muss. Die Saarstraße ist aufgrund ihrer Gestaltung, des Ausbauzustands und des Durchgangsverkehrs als Vorfahrtsstraße ausgeschildert und Teil des von der Kommune festzusetzenden Vorrangnetzes. Insofern entspricht die aktuelle Regelung in der Saarstraße und den umliegenden Wohnstraßen der gesetzlichen Vorgabe.

Durch die geplante Umgestaltung der Saarstraße soll ebendieser Charakter der Straße geändert werden, womit gleichzeitig auch die rechtliche Klassifizierung als Vorfahrtsstraße und Einordnung in das Vorrangnetz aufgehoben werden wird.

Charakteristisch für eine Tempo 30-Zone ist die eingangs der jeweiligen Zufahrtstraßen aufgestellte Zonenbeschilderung, die im Verlauf der jeweiligen Straßen nicht mehr wiederholt wird. Insofern muss sich der Fortbestand der Zonenregelung aus dem baulichen Charakter für den Autofahrer erschließen. Dies setzt nicht zwingend ein Zonenbewusstsein voraus. Es ist ausreichend, dass der Fahrzeugführer den Eindruck bekommt, hier langsam fahren zu müssen.

Wie auch bereits die Bezirksregierung Köln angibt, soll durch ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild innerhalb der Zone sichergestellt werden, dass die Zone als Ganzes für alle Verkehrsteilnehmer erkenn- und begreifbar ist. Nur so kann auch für Ortsfremde die reduzierte Geschwindigkeit nachvollzogen werden. In diesem Zusammenhang ist noch einmal auf den derzeitigen Charakter der Saarstraße und auf die Fahrbahnbereite hinzuweisen, die sich von den umliegenden Seitenstraßen erheblich unterscheidet. Die Saarstraße entspricht in der derzeitigen Gestaltung einer Durchfahrtsstraße und wird auch als diese von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die Seitenstraßen sind sowohl durch die reduzierte Breite im Vergleich zur Saarstraße geprägt, als auch durch eine Vielzahl an den Seitenrändern parkender Autos, die dadurch zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. In der Saarstraße kann dies aber nur durch Fahrbahnverengungen, Parkmarkierungen, Sperrflächen oder bauliche Änderungen erzielt werden. Dieser Ansicht ist auch die Polizei, die im Rahmen einer Anhörung vor der Anordnung einer Beschilderung zu beteiligen ist.

2018 wurden zwar bereits Parkmarkierungen und Baken aufgebracht, diese erreichen jedoch nur bedingt den gewünschten Effekt, da unter anderem im östlichen Teil der Saarstraße kaum geparkt wird. Eine Verkehrsberuhigung kann nicht bzw. nur im begrenzten Maße erzielt werden. Das bloße Markieren einer schmalen Fahrbahn bzw. das Setzen von Warnbaken als Hindernisse zur Verkehrsberuhigung reichen nicht als notwendiges Mittel aus, da die Fahrbahn die tatsächliche Breite behält und Baken aufgrund der Aufstellvorschriften nicht so einengend gesetzt werden können, dass bei der vorhandenen Fahrbahnbreite eine signifikante Wirkung erzielt wird. Eine Verbesserung könnte nur durch die bereits erwähnten baulichen Maßnahmen erreicht werden.

Der Durchgangsverkehr muss ebenfalls von geringer Bedeutung sein, was aktuell für die Saarstraße nicht zutrifft.

Im Jahr 2015 hatte die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III bereits eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h beschlossen, welche jedoch seitens der Bezirksregierung Köln für die gesamte Saarstraße als unzulässig eingestuft und wieder entfernt werden musste. Lediglich für den Geschäftsbereich wird eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h temporär als zulässig bewertet.

Grundsätzliches ist es notwendig, dass sowohl die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, darüber hinaus die Straße aber auch für alle Verkehrsteilnehmer als Tempo 30-Zone nach der Einfahrt in diesen Bereich erkennbar bleibt. Dies liegt in der Saarstraße zurzeit nicht vor.

Auch wenn die von den Petenten aufgeführten „neuen“ Gerichtsurteile als Einzelfallentscheidungen zu werten und daher nicht unmittelbar auf die Saarstraße anwendbar sind, bestätigen sie die sowohl von der Verwaltung als auch von der Bezirksregierung Köln seit langem vertretene Rechtauffassung. So wird beispielsweise durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Oldenburg bestätigt, „dass die Kraftfahrzeugführer durch die detaillierten Regelungen des § 45 Abs. 1 c StVO Tempo 30-Zonen deutlich von Straßen, welche außerhalb dieser Bereiche liegen, unterscheiden können“. Auch der von den Petenten angeführte Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg aus 2016 spricht von einem geschlossenen und einheitlichen Erscheinungsbild der betreffenden Straße, welches durch die flächenhaft wirkenden Festlegungen sichergestellt wird. Auch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt im Beschluss von 2017 (Anhang Seite 1 von 2 zum Schreiben der Petenten, dass es bei überörtlichen Straßen nicht auf das Verhältnis von Durchgangs- und Anliegerverkehren ankommt, weil diese Straßen grundsätzlich nicht in Tempo 30-Zonen eingebunden werden dürfen. Das Bundesverwaltungsgericht führt dann weiter aus, dass Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Hierbei käme es aber vor allem auf die der Straße nach ihrer Klassifizierung zukommende objektive Verkehrsbedeutung an. Die Saarstraße ist aber, wie schon mehrfach ausgeführt, keine reine Wohnstraße wie die umliegenden Straßen, sondern vielmehr eine Verbindungsstraße zwischen der Mülheimer Straße und der Bensberger Straße mit einem kleinen Einkaufsbereich und einer Kirche und einer auf die dort zu erwartenden Verkehrsverhältnisse dimensionierten Straßenbreite.

Zusammengefasst erfüllt die Saarstraße in ihrer jetzigen Form nicht die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone. Eine Umsetzung wäre unzulässig/rechtswidrig. Diese Auffassung wurde auch jetzt noch einmal von der Bezirksregierung Köln nach Rücksprache bestätigt.

Im Jahr 2018 wurde jedoch bereits von der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III der Wunsch geäußert, dass im Rahmen der vorgesehenen Fahrbahndeckenerneuerung der Saarstraße eine Neugestaltung des Straßenraumes geplant werden soll, so dass anschließend die Einführung einer Tempo 30-Reglung möglich ist. Diese Entscheidung wird sowohl von der Verwaltung als auch von der Bezirksregierung Köln unterstützt. Nach derzeitigem Stand ist der Umbau für 2022 vorgesehen.

Bürger und Straßenverkehr in Verbindung mit Recht und Ordnung