

**Absender:  
FB 3-32,  
Allgemeine Ordnungsbehörde**

**Drucksachen-Nr.**

**0281/2019**

**öffentlich**

**Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur  
und Verkehr am 25.06.2019**

## **Antrag (gem. § 24 GO)**

### **Tagesordnungspunkt:**

**Anregung vom 22.10.2018 die Straßenzüge Feldstraße/Rheinhöhenweg aus dem Vorfahrtsstraßennetz herauszunehmen und in die umgebende Tempo 30-Zone zu integrieren, sowie die Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen und für eine sichere Zufahrt von der Bensberger Straße aus zu sorgen.**

### **Sachverhalt:**

Die Initiative Zone 30 für Feldstraße/Rheinhöhenweg (Antragstellerin) wird von über 100 Haushalten unterstützt und fordert die Integration der Feldstraße und des Rheinhöhenweges in die umliegende Tempo 30-Zone. Die Initiative sieht die hohe Verkehrsfrequenz, die Vorfahrtsregelung, die Halteverbote auf dem Rheinhöhenweg und fehlende Hindernisse im Einbahnstraßenabschnitt als Hauptprobleme an. Zudem fördere die Ampelschaltung der Kreuzung Ferrenbergstraße die Raserei. Außerdem bemängelt die Initiative fehlende Fußgängerquerungen.

Die Initiative verspricht sich unter anderem durch die Integration in die Tempo 30-Zone

- eine Beruhigung des Verkehrsflusses
- einen Abbau des Schilderwaldes
- Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer
- Reduktion unnötiger Brems- und Beschleunigungsvorgänge
- mehr Übersichtlichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Die Initiative fordert zudem die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr.

### **Zu diesem Antrag wird wie folgt Stellung genommen:**

Gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 45 Abs. 1 c StVO soll die Anordnung einer Tempo 30-Zone aufgrund einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden soll. Die Feldstraße und der Rheinhöhenweg wurden im Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 27.06.2001 nicht explizit als Vorfahrtsstraßen eingestuft, jedoch ist dem – der Niederschrift beigefügten – Stadtplan zu entnehmen, dass die Feldstraße/Rheinhöhenweg zum Vorfahrtsstraßennetz gehören sollte. So müsste diese Einstufung zunächst durch einen entsprechenden Beschluss geändert werden. Die weiteren Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone sind vorhanden oder könnten durch Anordnung geschaffen werden.

Im Frühjahr 2019 führte die Straßenverkehrsbehörde Messungen mittels Datenerfassungsgerät auf den beiden Straßen durch. Wie die Auswertungen ergeben haben, werden die Feldstraße/der Rheinhöhenweg nicht vorrangig genutzt. So weist die Feldstraße einen DTV-Wert (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 2365 Fahrzeugen auf, der Rheinhöhenweg einen Wert von 835 Fahrzeugen. Eine vergleichbare Ausweichstrecke, wie der Duckrather Weg, weist hingegen einen DTV-Wert von 4287 Fahrzeugen auf. Entsprechend werden die beiden Straßen kaum als Ausweichroute genutzt und weisen keine auffälligen Verkehrsstärken auf. Die im Antrag angegebene hohe Verkehrsfrequenz kann somit nicht bestätigt werden. In Bezug auf die gefahrenen Geschwindigkeiten sind die Ergebnisse ähnlich. Die  $v_{85}$ , der Wert, den 85% aller Fahrzeuge an der gemessenen Stelle fahren, lag auf der Feldstraße bei 36,4 km/h, auf dem Rheinhöhenweg bei 40,8 km/h. Die maximal gemessenen Werte liegen bei 62 km/h bzw. 65 km/h.

Die derzeitige Vorfahrtsregelung sorgt für den nötigen Verkehrsfluss. Da die Initiative sich ebenfalls eine Reduktion von Brems- und Beschleunigungsvorgängen wünscht, kann nur einem der Wünsche entsprochen werden.

Die Halteverbote auf dem oberen Teil des Rheinhöhenweges sind zum Teil zur Gefahrsicherung in den Kurvenbereichen als auch zur Sicherung des Busverkehrs in den 70iger bis 90iger Jahren angeordnet worden. Diese werden weiterhin benötigt. Alternierendes Parken in diesem Bereich würde neben enormen Markierungsarbeiten wiederum zu erhöhten Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen und wird von der Straßenverkehrsbehörde als nicht zielführend eingestuft. Dort besteht zudem nur eine sehr geringe Unfalllage.

Im mittleren Bereich der Feldstraße zwischen Schützenstraße und Schützheider Weg besteht aufgrund der Parksituation eine Unfalllage mit Blechschäden (Parkunfälle; die Unfälle begründen sich nicht durch erhöhte Geschwindigkeiten). Dort wird die Straßenverkehrsbehörde alternierende Parkflächen schaffen, um die angespannte Parksituation zu entspannen und die nötigen Schleppkurven für Rettungsfahrzeuge freizuhalten.

Im Einbahnstraßen-Bereich der Feldstraße wird aktuell ohne weitere Regelung rechtsseitig geparkt. Alternierendes Parken in diesem Bereich würde aufgrund der einzuhaltenden Schleppkurven zu einem Verlust von Parkplätzen führen. Zudem ist das längsseitige Einparken auf der linken Seite in der Regel schwieriger. Entsprechend wird in Einbahnstraßen i.d.R. kein alternierendes Parken eingezeichnet. Die Straßenverkehrsbehörde empfiehlt, bei der bestehenden Regelung zu verbleiben, um Parkflächen zu erhalten.

Die Ampel (Lichtzeichenanlage) an der Ferrenbergstraße wird über eine Kontaktschleife bedient. Entsprechend beginnt der Schaltvorgang 5 Sekunden nach dem Kontakt auf der Kontaktschleife. Diese Schaltung zwingt den Fahrenden zum Abbremsen, um die Grünphase zu

erreichen. Bei hohen Geschwindigkeiten würde der Fahrende die Ampel noch in der Rotphase erreichen. Eine Förderung der Raserei durch die Ampelanlage ist daher nicht möglich.

Gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO sind Lichtzeichenanlagen in einer Tempo 30-Zone unzulässig. Entsprechend muss die LZA Ferrenbergstraße sowie die Fußgänger-LZA bei der Entscheidung für die Tempo-30-Zone abgebaut werden. Gemäß den Richtlinien für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) R-FGÜ 2001 sind FGÜ in Tempo 30-Zonen i.d.R. entbehrlich. Selbst wenn man dies ignorieren würde, werden die nötigen Fahrzeugzahlen nicht erreicht. In der Spitzenstunde müssten 50-100 Fußgänger auf 200-300 Fahrzeuge treffen, um einen FGÜ zu rechtfertigen. Diese Werte werden weder auf der Feldstraße und schon gar nicht auf dem Rheinhöhenweg erreicht. Entsprechend würde die Integration in die Tempo 30-Zone zu einem Wegfall aller Querungshilfen führen.

Eine Beruhigung des Verkehrsflusses durch Integration in die Tempo 30-Zone lässt sich ebenfalls nicht erreichen, da die Tempo 30-Zone mit einer Rechts-vor-Links-Regelung einhergeht. Durch die Rechts-vor-Links Regelung werden die Fahrzeuge zu ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen gezwungen. Der Verkehr wird entsprechend nicht ruhig durch die Straße fließen, sondern fortlaufend unterbrochen werden.

Der Abbau des Schilderwaldes würde teilweise erreicht werden, da die Zone 30 nur zu Beginn und zum Ende gekennzeichnet werden müsste und die Vorfahrtsschilder entfernt werden könnten. Die Halteverbotsschilder auf dem Rheinhöhenweg müssen jedoch bestehen bleiben.

Eine Vorfahrtsregelung für Fußgänger und Radfahrer ist nach der StVO in einer Tempo 30-Zone nicht vorgesehen. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden.

Eine Reduktion der Brems- und Beschleunigungsvorgänge ist aufgrund der o.g. Problematik nicht erreichbar. Diese würden sich in der Tempo 30-Zone zwangsläufig verstärken.

Aus den o.g. Gründen wird auch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone nicht zu mehr Übersichtlichkeit für Fußgänger und Radfahrer führen.

Von Seiten der Verkehrsbetriebe bestehen keine Einwände gegen die Anordnung einer Tempo-30-Zone und damit dem Wegfall der Vorfahrtsregelung für die Busse.

Die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr wurde in der Verkehrsbesprechung vom 15.02.2019 einstimmig abgelehnt. Aufgrund des gefährlichen Knotens Feldstraße/Bensberger Straße ist eine sichere Radverkehrsführung bzw. eine Einleitung der Radfahrer in die Feldstraße unmöglich. Die Platzverhältnisse auf der Bensberger Straße erlauben keine Abbiegespur für den Radverkehr, welche zur sicheren Einleitung zwingend nötig wäre. Zudem müsste die Feldstraße im unteren Bereich einspurig verlaufen und die Lichtsignalanlage abgeändert werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde rapide abnehmen.

### **Fazit / Beschlussvorschlag:**

Es ist rechtlich möglich, eine Tempo 30-Zone anzuordnen. Es ist jedoch zweifelhaft, ob die Integration in die umliegende Tempo 30-Zone zielführend ist, da die Ziele des Antrags nicht erreicht werden können.

Die Verwaltung empfiehlt daher, den Antrag abzulehnen.

Als Alternative wird vorgeschlagen, die derzeitigen Regelungen bestehen zu lassen, zusätzlich zwischen Schützenstraße und Schützheider Weg alternierendes Parken einzurichten und im Bereich des Kindergartens auf einer Länge von 300m streckenbezogenes Tempo 30 anzuordnen.