

Absender Fraktionen	Drucksachen-Nr. 66/2005
	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
	<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
Antrag	
der Fraktion, der Ratsmitglieder ▼	zur Sitzung des
Fraktionen	Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 03. März 2005

Tagesordnungspunkt A

Tempo 30-Zonen;

hier: Anträge der SPD-Fraktion vom 15.11.04 und F.D.P.-Fraktion vom 16.11.04

Inhalt:

@->

A. Vorbemerkung

Die Zielsetzung der Antragsteller ist klar ersichtlich: Durch die Wiedereinrichtung einer Tempo 30-Zone soll die Verkehrssicherheit in den betreffenden Bereichen verbessert und die Unfallgefährdung von Fußgängern, insbesondere Kindern und alten Menschen verringert werden.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Verringerung von Unfallgefahren sind prinzipiell gemeinsame Zielsetzungen nicht nur von Rat und Verwaltung, sondern auch des Gesetzgebers und der im Rahmen des Straßenverkehrsrechtes zuständigen Behörden. Bei den im Einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen ist jeweils zu prüfen, ob sie einen positiven Beitrag zu diesem gemeinsamen Ziel leisten können.

Insbesondere in Fragen des Straßenverkehrsrechts ist der Handlungsspielraum der kommunalen Selbstverwaltung sehr stark eingeschränkt. Die Beschlussfassung des Fachausschusses steht unter dem Vorbehalt von rechtlichen und institutionellen Vorgaben. Diese dienen aus Sicht der Verwaltung nicht dazu, den Fachausschuss zu „knebeln“. Sie sollen vielmehr eine einheitliche Anwendung des Straßenverkehrsrechts gewährleisten und ebenfalls zu mehr Verkehrssicherheit beitragen.

B. Rechtslage

I. § 45 Absatz 1c StVO

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen.

An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtsregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO („rechts vor links“) gelten.

Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 01.11.2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

II. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001

In **Nummer XI.** (Tempo 30-Zonen) wird ausgeführt:

1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
2. 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. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:
 - a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.
 - b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden.
 - c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von „30“

auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.

III. Festlegung des innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes und der Tempo 30-Zonen

Die Straßenverkehrsbehörde hatte im 1. Quartal 2001 eine Überprüfung aller im Stadtgebiet vorhandenen Tempo 30-Zonen vorgenommen. Hierbei wurden 635 Straßen überprüft. Bereits auf der Grundlage des alten Straßenverkehrsrechts waren sehr viele Straßen des bebauten Stadtgebietes in Tempo 30-Zonen gelegen. Diese Zonen entsprachen größtenteils auch dem neuen Recht bzw. konnten dem neuen Recht angepasst werden, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entfernt wurden.

Nach Abstimmung mit der Polizei, der Feuerwehr, dem Straßenbaulastträger, der Stadtverkehrsgesellschaft und den Verkehrsunternehmen wurden dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr (AUIV) in seiner Sitzung am 27.06.2001 u.a. folgende beabsichtigte Änderungen zur Kenntnis gegeben mit der Bitte um Zustimmung:

Die Straßen

- In der Auen/Beningsfeld,
- Rommerscheider Straße

werden in das Vorfahrtstraßennetz aufgenommen und aus der Tempo 30-Zone herausgenommen.

Der Ausschuss folgte mehrheitlich dem Beschlussvorschlag der Verwaltung.

C. Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Zonenänderungen

I. In der Auen / Beningsfeld

Ende Mai 2003 wurde die Beschilderung geändert. Die ursprüngliche Zonenbeschilderung jeweils zu Beginn und Ende der Zone wurde aufgehoben und statt dessen eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 650 m zwischen dem Bahnübergang und der Aufpflasterung an der Einmündung der Immanuel-Kant-Straße beschildert (siehe beiliegenden **Plan**, in dem noch irrtümlich 510 m eingetragen sind). In diesem Straßenabschnitt wurden hinter jeder der 7 Einmündungen in beiden Richtungen die Verkehrszeichen 274 aufgestellt.

Vorangegangen waren zahlreiche Gespräche zwischen Behördenvertretern und betroffenen Anwohnern, mehrfache Erörterung der Thematik im AUIV, im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden (AAB) und im Rat, die Durchführung eines Petitionsverfahrens und Eingaben an die Aufsichtsbehörden.

Das **Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NW** hatte am **07.12.2001** wie folgt Stellung genommen:

„Bei dem genannten Straßenzug handelt es sich um eine Verbindungs- und Erschließungsstraße mit bedeutender Verkehrsfunktion. Er verbindet die Vorfahrtstraßen auf dem Gebiet der Stadt Köln mit der Anschlussstelle Refrath an der A 4. Die Verkehrsbelastung ist hoch. Sie wird insbesondere verursacht durch den Ziel- und Quellverkehr aus den umliegenden Wohngebieten und durch den Durchgangsverkehr von Köln zur A 4. Entsprechend der Verkehrsbelastung und der

Straßenfunktion wurde der Straßenzug vom Rat der Stadt Bergisch Gladbach als Hauptverkehrsstraße eingestuft.

Gemäß § 45 Abs. 1c StVO darf sich die Tempo 30-Zone nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, Kreisstraße) noch auf weitere (kommunale) Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Im vorliegenden Fall handelt es sich, wie oben ausgeführt, um eine Hauptverkehrsstraße.

Darüber hinaus weist der Straßenzug weitere Merkmale (benutzungspflichtiger Radweg, Leitlinien, Fahrstreifenbegrenzungen, etc.) auf, die gemäß § 45 Abs. 1c StVO in einer Tempo 30-Zone nicht vorhanden sein dürfen.

Die Entscheidung der Stadt Bergisch Gladbach, den genannten Straßenzug aus der Tempo 30-Zone herauszunehmen, ist daher von mir nicht zu beanstanden.“

Im Rahmen des **Petitionsverfahrens** wurde vom Vertreter des Ministeriums am **20.08.2002** folgendes protokolliert:

„...Die Einnahme des Augenscheins hat folgendes ergeben: Es sind nicht nur Lichtzeichenanlagen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Auch die Rechts-vor-Links-Regel gilt nicht in der vom Gesetz vorgeschriebenen Weise. Die gesamte Straße macht zudem auf den ortsunkundigen Fahrer kaum den Eindruck, als handele es sich um eine Tempo 30-Zone. Aus diesem Gesichtspunkt war auch zu erwarten, dass Bußgeldverfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitung bei einer gerichtlichen Überprüfung keinen Erfolg haben würden. Wirksame Geschwindigkeitskontrollen sind derzeit wohl nicht möglich, wie dies in dem Anhörungstermin von seiten der Vertreter der Polizei erläutert wurde.

Benutzungsregelungen für Straßen sind entsprechend der zwingenden gesetzlichen Vorgabe des § 45 StVO auszugestalten. Danach ist Tempo 50 innerörtlich die Regel. Tempo 30-Zonen müssen eng begrenzte Ausnahmen bleiben (§ 39 StVO). Wenn die gesetzlichen Vorgaben nicht vorliegen, darf eine Tempo 30-Zone nicht eingerichtet werden. Ermessen gibt es insoweit nicht. Bestandsschutz für bestehende Tempo 30-Zonen gibt es ebenfalls nicht...“

Das **Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NW** schrieb am **13.11.2003** an den Präsidenten des Landtags:

„Wunschgemäß bestätige ich, dass auch hier die im Bericht der Stadt Bergisch Gladbach vom 30.07.2003 geschilderte Herausnahme des Straßenzuges „In der Auen/Beningsfeld“ aus der Tempo 30-Zone in Refrath für zweckmäßig erachtet wird, weil der Straßenzug mittlerweile die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße gewonnen hat. Im Übrigen entspricht diese Lösung einem der beiden Vorschläge in der Stellungnahme des Ministeriums vom 05.03.2002.

Zudem wird erwartet, dass sich die Verkehrssicherheit positiv entwickelt, weil die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h jetzt nicht mehr auf die gesamte Länge des Straßenzuges ausgedehnt, sondern auf den Straßenabschnitt (Grundschule, Kindertagesstätte) reduziert ist, in dem die Einhaltung dieser Geschwindigkeit geboten ist. Insoweit ist von den Autofahrern nunmehr eine größere Akzeptanz der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung zu erwarten.“

Diese sich aus den drei Stellungnahmen ergebende Rechtsauffassung, die von den Straßenverkehrsbehörden der Stadt und des Kreises, der Polizei und der Bezirksregierung uneingeschränkt geteilt wird, hat sich zwischenzeitlich nicht geändert. Die gesetzlichen Vorgaben für die (Wieder-) Einrichtung einer Tempo 30-Zone liegen nicht vor.

1. Gemäß dem Antrag der SPD-Fraktion sollen die Voraussetzungen und Merkmale der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone durch verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen geschaffen werden.

a) Hierzu müssten die vorhandenen Leitlinien und Fahrstreifenbegrenzungen entfernt werden. Dies wäre denkbar.

b) Ferner müsste die Benutzungspflicht der beidseitigen Radwege aufgehoben werden. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung dieses Straßenzuges, insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs, ist dies aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch sehr problematisch. Insbesondere für Kinder (über 8 Jahre) und ältere Menschen wäre die Benutzung der stark befahrenen Straße anstelle des gesicherten Radweges mit wesentlich größeren Gefahren verbunden.

c) Weiterhin müsste grundsätzlich an Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“ gelten. Nur dort, wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von dieser Grundregel die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden. Das Zeichen 301 darf jedoch innerhalb der geschlossenen Ortschaft in der Regel nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen aufgestellt werden; ansonsten ist das Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) zu verwenden.

Entlang des Straßenzuges befinden sich 7 Kreuzungen und 10 Einmündungen. Bei dieser Vielzahl ist es aus Rechtsgründen ausgeschlossen, die Vorfahrt mit dem Zeichen 301 zu regeln.

Dies wiederum bedeutet, dass alle Kreuzungen und Einmündungen baulich umgestaltet werden müssten, um die in Tempo 30-Zonen grundsätzlich geltende Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“ zu gewährleisten. Nach Berechnungen des Fachbereichs 7 aus dem Jahre 2001 würden hierdurch Kosten von ca. **71.600 € (2.965 € je Einmündung)** entstehen.

d) Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass trotz dieser mit hohen Kosten verbundenen baulichen Maßnahmen der Straßenzug „In der Auen/Beningsfeld“ mangels Entlastungsstraße seine bisherige Funktion beibehalten würde, d.h. er hätte als Verbindungsstraße zwischen den Vorfahrtstraßen „Brandroster / Halbenmorgen / Bensberger Marktweg“ und „Lustheide“ (L 36) und als Erschließungsstraße der angrenzenden Wohngebiete eine bedeutende Verkehrsfunktion mit hoher Verkehrsbelastung. Eine Verkehrszählung aus dem Jahre 1985 ergab bereits eine Anzahl von 5232 Kraftfahrzeugen in den frühen Morgenstunden von 06.30 Uhr bis 08.30 Uhr und in den Nachmittagsstunden von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Diese hohe Verkehrsbelastung wurde verursacht durch den Ziel- und Quellverkehr aus den umliegenden Wohngebieten und den reinen Durchgangsverkehr, z.B. von Köln kommend in Richtung A 4.

Bereits durch Inaugenscheinnahme wird deutlich, dass diese Verkehrsbelastung in den vergangenen 20 Jahren nicht abgenommen, sondern stark zugenommen hat.

Diese hohe Verkehrsbelastung verhindert die (Wieder-) Einrichtung einer Tempo 30-Zone, da Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist (Nr. XI Punkt 2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO).

2. Zum Antrag der FDP-Fraktion vom 16.11.2004 ist ergänzend anzumerken, dass die Umwandlung in eine Tempo 30-Zone nicht im Ermessen des Rates steht.

Die Straßenverkehrsbehörde ist bei der Bewertung der Frage, ob die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zulässig ist, an das Bundesgesetz „Straßenverkehrsordnung“ und die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften zwingend gebunden. Ein Spielraum wie in vielen Selbstverwaltungsangelegenheiten besteht nicht. Es wird auf die oben genannte Stellungnahme des Ministeriums vom 20.08.2002 im Rahmen des Petitionsverfahrens verwiesen.

Die Bezirksregierung Köln hat noch in der jüngsten Vergangenheit, d.h. in der gemeinsamen Dienstbesprechung mit den Straßenverkehrsbehörden am 06.11.2004, darauf hingewiesen, dass das Verkehrsrecht nicht zu den Aufgaben kommunaler Selbstverwaltung gehört, sondern es sich hierbei

um eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung handelt.

3. Die FDP-Fraktion hatte in der Ratssitzung am 09.12.2004 ihren Antrag mündlich ergänzt, ein Durchfahrtsverbot für LKW für die Straßen „In der Auen und Beningsfeld zu prüfen.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, u.a. der Polizei liegen bislang noch nicht vor. Sie können ggf. in der Sitzung nachgereicht werden.

Vorab weist die Straßenverkehrsbehörde darauf hin, dass angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der StVO eigenverantwortlich zu beachten, örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden können, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 39 StVO). Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter, z.B. Leben und Gesundheit, erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 StVO).

Es bedarf einer sorgfältigen Prüfung, ob diese rechtlichen Voraussetzungen bei dem Straßenzug „In der Auen/Beningsfeld“ vorliegen.

II. Rommerscheider Straße

Im Jahre 1998 wurde die Rommerscheider Straße aus der Tempo 30-Zone herausgenommen und es wurden drei neue Zonen geschaffen. Dies sind

- die Schlade mit Nebenstraßen
- die Siedlung Großer Busch
- Rommerscheider Höhe/Margaretenhöhe mit Nebenstraßen.

Es wird auf den beiliegenden **Plan** des Wohnquartiers Rommerscheid/Schlade verwiesen.

Diese Herausnahme aus der Tempo 30-Zone wurde in der Sitzung des AUIV am 27.06.2001 mehrheitlich bestätigt. Die Verwaltung hatte damals ausgeführt:

„Die Rommerscheider Straße gehört derzeit nicht zum Vorfahrtstraßennetz (kein Zeichen 306). Fahrstreifenbegrenzungen befinden sich im Einmündungsbereich zur Odenthaler Straße. Leitlinien befinden sich im Bereich Johannesstraße/Am Steinberg. Eine Buslinie befährt diese Straße. Bei der Rommerscheider Straße handelt es sich um eine Haupteinfahrtsstraße. Sie ist Verbindungsstraße zwischen dem Zentrum und dem Ortsteil Rommerscheid. Insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs ist die Verkehrsbelastung hoch. Nach Auffassung der Polizei liegen die Voraussetzungen für eine Tempo 30-Zone nicht vor. Die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt daher, diese Straße in das Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) aufzunehmen.“

Diese Ausführungen haben auch heute noch Gültigkeit. Lediglich die Leitlinien sind im Zuge der Kanal-/Straßenbaumaßnahme entfallen. Laut Aussage der Polizei ist mehrjährig keine Unfallhäufung gegeben. Besondere Gefahrenstellen seien nicht erkennbar. Die Polizei hielt daher in der Vergangenheit die Einrichtung von Geschwindigkeitsmessstellen für nicht geboten.

Zum Antrag der SPD-Fraktion vom 15.11.2004:

Zu 1. Bislang sind die Vorfahrtsregelungen in der Rommerscheider Straße noch sehr unterschiedlich geregelt. Teilweise gilt die „Rechts vor Links“ Regelung, teilweise ist das Zeichen 301 vorhanden, an der Einmündung Johannesstraße steht das Zeichen 306. Diese unterschiedlichen

Verkehrsregelungen erfordern unabhängig von dem Antrag eine Neuordnung. Aus den oben genannten Gründen ist es jedoch weiterhin geboten, die Rommerscheider Straße in das Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) aufzunehmen.

Zu 2. Die Straßenverkehrsbehörde bleibt bei ihrer Auffassung, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Zone nicht vorliegen. Es handelt sich um die Verbindungsstraße zwischen der Stadtmitte und dem Ortsteil Rommerscheid, die zudem die Haupteinfahrtsstraße für den Ortsteil Rommerscheid ist. Zu Zeiten des morgendlichen Berufsverkehrs ist die Straße so stark befahren, dass sich an der Einmündung Odenthaler Straße ein langer Rückstau bildet. Von ihrem Ausbauzustand und von ihrer Verkehrsbedeutung ist in dieser Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen von 50 km/h (Regelgeschwindigkeit) gesetzlich vorgegeben.

Zu 3. Der damalige Bau-, Verkehrs- und Werksausschuss (BVWA) hatte die Verwaltung bereits in seiner Sitzung am 29.01.1998 beauftragt, zu prüfen, welche Maßnahmen zur Einrichtung einer Zonenregelung (nach altem Recht) erforderlich sind. Die Verwaltung hatte bauliche Maßnahmen in der Sitzung des BVWA am 29.01.1998 vorgestellt. Hierbei muss jedoch bedacht werden, dass es sich überwiegend um eine starke Steilstrecke handelt, die zudem von der Buslinie 439 der KWS befahren wird. In diesem Bereich können aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Einengungen oder andere bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen werden. Auch in dem unübersichtlichen Kurvenbereich zwischen der Einmündung Johannesstraße und der Straße „Am Steinberg“ können wegen der unzureichenden Sichtverhältnisse und der daraus resultierenden Verkehrsgefährdung keine Einbauten oder Markierungen erfolgen.

Es ist daher in weiten Teilen nicht möglich, die heute zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite so einzuengen, dass eine wirksame Geschwindigkeitsdämpfung die Folge wäre.

Die Straßenverkehrsbehörde ist daher der Auffassung, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone nicht vorliegen und auch nicht geschaffen werden können.

<-@