

**Absender
Verkehrslenkung**

Drucksachen-Nr.

0712/2023

öffentlich

Antrag

der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 23.01.2024

Tagesordnungspunkt

**Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion
vom 06.08.2023 zur Gierather Straße**

Inhalt:

Die rechtliche Prüfung der beiden Punkte des Gemeinsamen Antrags der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 06.08.2023 zur Gierather Straße konnte abgeschlossen werden, sodass diesbezüglich seitens der Verwaltung wie folgt Stellung genommen wird:

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Gierather Straße wird auf 30 km/h begrenzt.

Eine Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO dar. Sie setzt daher das Vorliegen einer durch die besonderen örtlichen Verhältnisse bedingten Gefahrenlage voraus. Ausgenommen hiervon sind nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 StVO Anordnungen einer Tempo 30-Zone gemäß § 45 Abs. 1c StVO. Der letzte Abschnitt der Gierather Straße vor der Einmündung zur Mülheimer Straße ist bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Im vorliegenden Fall kommt eine Erweiterung der Zone jedoch nicht in Betracht, da es sich beim restlichen Verlauf der Gierather Straße um eine durch Zeichen 306 ausgewiesene Vorfahrtstraße handelt. Gemäß § 45 Abs. 1c S. 2 StVO dürfen sich Tempo 30-Zonen nicht auf Vorfahrtstraßen erstrecken. Weitere Ausnahmen vom Grundsatz des Erfordernisses einer Gefahrenlage sind nicht einschlägig.

Eine besondere Gefahrenlage könnte durch ein erhöhtes Risiko von Verkehrsunfällen vorliegen. Nach Einschätzung der Kreispolizeibehörde ist dies vor allem mit Blick auf die

Unfalllage der letzten Jahre nicht der Fall. In Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung der Gierather Straße sowie ihr Ausmaß ist die Unfalllage sogar ausgesprochen positiv. Insbesondere ereignete sich seit drei Jahren kein einziger Unfall mit Personenschaden. Insofern unterscheidet sich das Bergisch Gladbacher Stadtgebiet von jenem der Stadt Köln, wo nach Mitteilung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde eine Unfallhäufung bestand. Außerdem könnte eine Gefahrenlage aber auch bei einer unzumutbaren Lärmbelastung für die Anwohnenden vorliegen. Für die Gierather Straße liegen Daten aus der Lärmkartierung der Runde 4 im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie aus dem letzten Jahr vor. Demnach beträgt die Lärmbelastung entlang der Straße tagsüber zwischen 65 und unter 70 dB(A) und nachts zwischen 55 und unter 60 dB(A). Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sehen die Einleitung von lärm mindernden Maßnahmen in reinen Wohngebieten regelmäßig ab einer Belastung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht vor. Ob eine unzumutbare Lärmbelastung vorliegt, ist daher zumindest fraglich. Die Entscheidung darüber, wann eine Belastung durch Lärm als unzumutbar anzusehen ist, ist jedoch nicht allein von Grenzwerten abhängig, sondern bedarf einer Beurteilung der Einzelfallgegebenheiten, insbesondere der Verhältnismäßigkeit möglicher straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen.

Im Falle der Gierather Straße ist zu beachten, dass durch den ruhenden Verkehr, der im Straßenverlauf durch Parkflächenmarkierungen gesteuert wird, in einigen Bereichen ohnehin nicht mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann, beziehungsweise wird. Dies betrifft insbesondere die dichter bebauten Abschnitte der Straße, die in Hinblick auf lärm mindernde Maßnahmen besonders schützenswert sind. Dieser Umstand wird durch die Ergebnisse der Messung eines Verkehrsdatenerfassungsgeräts bestätigt, welche im Sinne der Prüfung beauftragt wurde, konkretisiert. So wurde im Verlauf einer Woche die Geschwindigkeit aller durchfahrenden Kraftfahrzeuge vor den Hausnummern 64 und 196, welche diese dichter bebauten Bereiche abbilden, gemessen. Es zeigt sich dabei, dass bereits jetzt mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 36, beziehungsweise 32 km/h gefahren wird.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als keine geeignete Maßnahme, um die Lärmbelastung für die Anwohnenden wirksam zu reduzieren. Die tatsächliche Lärminderung würde allenfalls minimal ausfallen und ist damit gegenüber einer Einschränkung aller die Gierather Straße befahrenden Verkehrsteilnehmenden auch als unverhältnismäßig anzusehen. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV fordern für die Anordnung von lärm mindernden Maßnahmen im Regelfall eine Pegelminderung von (aufgerundet) mindestens 3 dB(A), die hier mit Blick auf die konkrete örtliche Verkehrssituation nicht erreicht werden kann.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Gierather Straße ist daher nach derzeitiger Rechtslage unzulässig.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die rechtliche Möglichkeit zur Einrichtung eines Zebrastreifens an der bezeichneten Stelle an der Kreuzung Gierather Straße / Ferdinandstraße / Dünnhofsweg festzustellen und die Umsetzung zeitlich und finanziell vorzubereiten. Die Ergebnisse dieser Vorbereitung sind dem AMV zeitnah zur Beschlussfassung vorzulegen.

Bei der Prüfung eines Fußgängerüberweges sind vor allem die Regelungen der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) zu beachten. Insbesondere sind Fußgängerüberwege so anzulegen, dass zu Fuß Gehende die Fahrbahn jederzeit sicher queren können, indem sie rechtzeitig vom Kraftfahrzeugverkehr erkannt werden. Die R-FGÜ regeln in Bezug darauf, dass der Überweg aus einer Distanz von 100

Metern bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, beziehungsweise von 50 Metern bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sichtbar sein muss. Die beidseitigen Warteflächen müssen aus 50, beziehungsweise 30 Metern zu erkennen sein, um herannahende zu Fuß Gehende rechtzeitig sehen zu können.

Die gegenständliche Örtlichkeit wird teilweise von Schülerinnen und Schülern vor als Teil des Schulwegs vor allem zur Gemeinschaftsgrundschule Gronau genutzt und ist Teil der im Fußverkehrscheck vorgesehenen Ost-West-Route. Insbesondere deshalb ist eine Gefährdung der zu Fuß Gehenden durch eine Vorfahrt gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr auszuschließen.

Gemäß der dem Antrag beigefügten Skizze soll sich der Fußgängerüberweg in einem verschwenkten Bereich der Gierather Straße befinden. Bei einer Ortsbesichtigung kamen dabei erhebliche Zweifel an der ausreichenden Erkennbarkeit der Anlage gemäß der R-FGÜ auf. Sie müsste für von der Mülheimer Straße kommende Fahrzeuge zumindest aus 50 Metern sichtbar sein. Da die Fahrtlinie hier durch ruhenden Verkehr zusätzlich verschwenkt ist, entsteht eine unglückliche Sichtbeziehung, bei der der Überweg durch die Kurvenlage und parkende Fahrzeuge nicht sicher erkannt werden kann. Gleichzeitig wird in der Anfahrt auf den Überweg das Ende der Tempo 30-Zone (Zeichen 274.2) ausgeschildert, ebenso der Charakter der Gierather Straße als Vorfahrtstraße ab dieser Stelle (Zeichen 306). Dadurch ist davon auszugehen, dass vor der Verschwenkung der Straße zumindest in einem gewissen Maß beschleunigt wird und zudem durch das Zeichen 306 der Eindruck der „freien Vorfahrt“ entsteht. Zudem müssten die Warteflächen des Überweges aus mindestens 30 Metern sichtbar sein. Die aus der beschriebenen Fahrtrichtung linksseitig befindliche Fläche kann aber bis wenige Meter vor der Querung nicht eingesehen werden, da eine Hecke auf einem Privatgrundstück die Sicht darauf versperrt.

Die Situation für Kraftfahrende aus Fahrtrichtung Köln verhält sich ähnlich. Hier müsste der Fußgängerüberweg aus 100 Metern Entfernung sichtbar sein, die Warteflächen aus 50 Metern. Erneut ist dies durch die verschwenkte Fahrbahn, parkende Fahrzeuge und eine linksseitige Baumreihe, die Personen verdecken könnte, nicht sichergestellt. Insgesamt ist daher festzustellen, dass es aktuell nicht möglich ist, dem Fußverkehr in der Verschwenkung der Gierather Straße sicher Vorfahrt zu gewähren. Es wäre zu befürchten, dass zu Fuß Gehende oder deren Vorfahrt nicht rechtzeitig erkannt wird und es in Folge dessen zu Unfällen mit Personenschaden kommt. Gerade angesichts der Frequentierung der Querung durch Schülerinnen und Schüler ist dieser Umstand zu vermeiden.

Dennoch ist auch der Status quo in Bezug auf die Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende nicht zufriedenstellend, da sie bislang eine relativ breite Fahrbahn bei den beschriebenen Sichtverhältnissen ohne weitere Einrichtung queren müssen. Im Rahmen des Fußverkehrschecks werden daher weiterhin Möglichkeiten evaluiert, um an dieser Stelle durch andere Einrichtungen eine Verbesserung der Sicherheit zu Fuß Gehender zu erzielen.