

Federführender Bereich Sicherheit und Ordnung, Einwohnerwesen		Beteiligte Bereiche - 66 -				
Vorlage für Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz						
<u>Betrifft:</u> (ggf. Anlagen bezeichnen) Einführung einer einheitlichen Geschwindigkeitsregelung auf der Verkehrsachse Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Luziastraße						
Namenszeichen des federführenden Bereichs Leiter/in		Sachbearbeiter/in		Datum 25.04.2006		
Namenszeichen						
- 66 -	Beteiligte Bereiche			Fachdezernent	Kämmerer	Bürgermeister
Bearbeitungsvermerk						

Sachbearbeiter/in: Frau Schmieden
Datum: 25.04.2006



öffentlich



nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz
@GRM3@
@GRM4@

Betreff:

Einführung einer einheitlichen Geschwindigkeitsregelung auf der Verkehrsachse Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Luziastraße

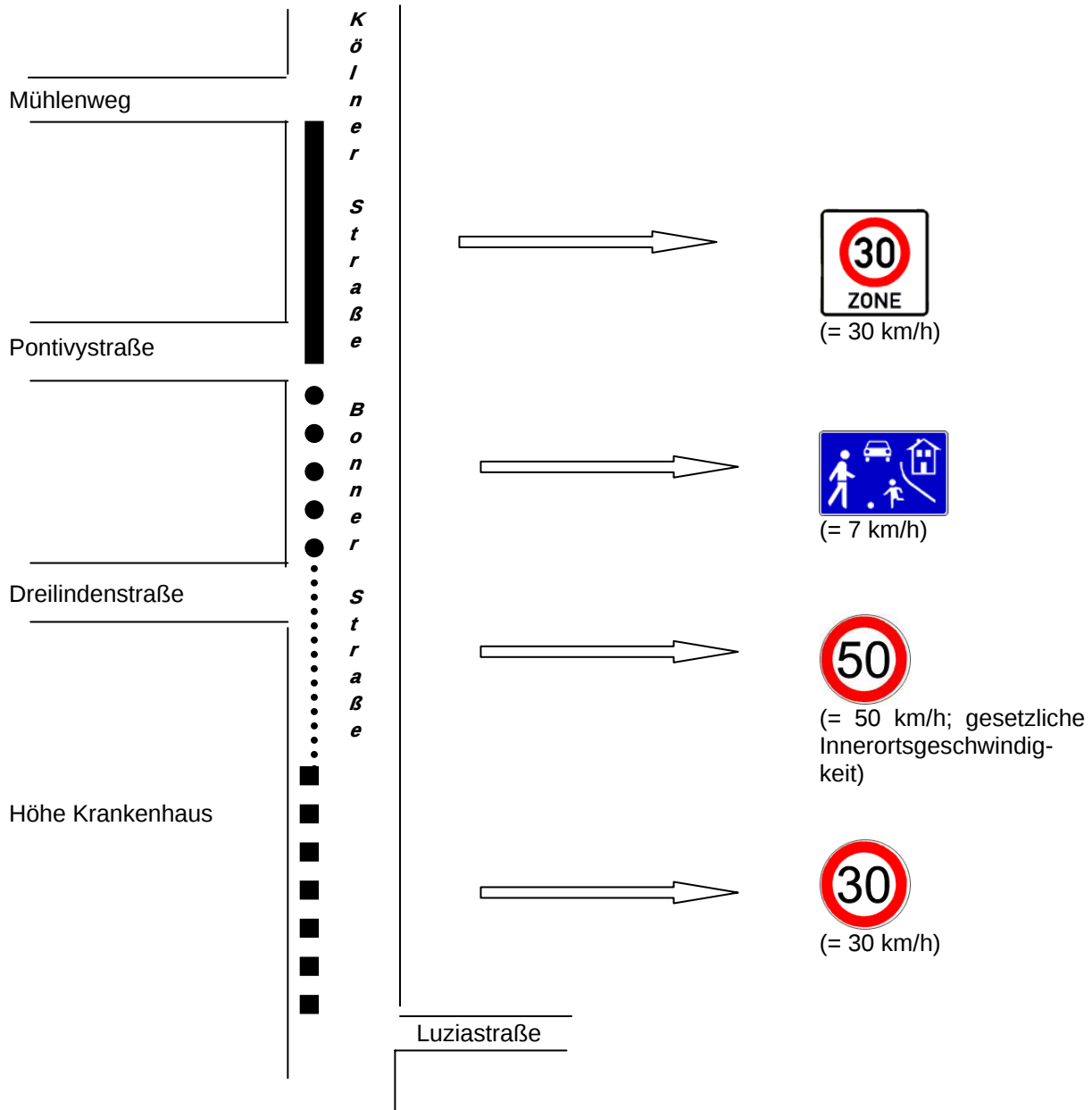
Beschlussentwurf:

Es wird beschlossen die Geschwindigkeit auf der Verkehrsachse Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Luziastraße -wie vorgestellt- auf 30 km/h zu beschränken.

Sachdarstellung:

1. Problem

Im Bereich von Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Luziastraße gelten aktuell vier verschiedene Geschwindigkeitsregelungen. Im Einzelnen lässt sich die Verkehrssituation wie folgt darstellen:



Im Interesse einer einheitlichen Verkehrsregelung sowie der Rechtsklarheit und einer leicht verständlichen Orientierung für den kraftfahrenden Verkehr, soll die bestehende Regelvielfalt auf der gesamten Strecke konsequent auf 30 km/h begrenzt werden.

2. Lösung

Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Dreilindenstraße

Die derzeitige Ausweisung des Abschnittes Kölner Straße/Pontivystraße bis Bonner Straße/Dreilindenstraße als verkehrsberuhigten Bereich hat sich nach inzwischen gewonnenen Erkenntnissen nicht als optimale Lösung bewährt.

Zwar liegt hier entsprechend der Vorgabe nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ein niveaugleicher Ausbau vor, jedoch bieten separierte Anlagen eine optische Trennung in Gehweg und Fahrbahn. Darüber hinaus erfüllt die Straße in diesem Bereich keine nennenswerte Aufenthaltsfunktion. Nicht zuletzt fehlt es hier an einem hohen Querungsverkehr von Fußgängern.

Die Praxis der letzten Jahre hat gezeigt, dass tatsächlich in diesem Bereich der Fahrverkehr gegenüber dem Fußgängerverkehr dominiert. Insoweit steht die jetzige Beschilderung in einem offenen Konflikt zu der tatsächlichen Verkehrssituation.

Die nach StVO geforderte Schrittgeschwindigkeit von 7 km/h wird von 96 % der Fahrzeugführer, ausweislich einer repräsentativen Messung in der Zeit von Donnerstag, 11.05.2006 bis Donnerstag, 18.05.2006, nicht eingehalten. Nach vorliegendem Auswertungsmaterial ist eine Fahrgeschwindigkeit von weniger als 10 km/h bei lediglich 0,7 % des Fahrzeugverkehrs und 3,3 % des Zweiradverkehrs gemessen worden.

Vor diesem Hintergrund vermittelt die aktuelle Situation dem Fußgänger lediglich eine Scheinsicherheit, welche mit dem Verkehrssicherheitsinteresse nicht vereinbar ist. Zudem bestehen bei den Autofahrern beim Verlassen des verkehrsberuhigten Bereiches (Dreilindenstraße und Pontivystraße) Irritationen bezüglich der Vorfahrtsregelung.

Mit Blick auf die Fertigstellung der Platzgestaltung im Bereich Rheinforum/Kölner Straße bildet nun der Abschnitt von Kölner Straße/Mühlenweg bis Bonner Straße/Dreilindenstraße aufgrund seines gleichartigen Straßenbaucharakters, wenn auch nicht durchgehend, aber zum überwiegenden Teil, eine Einheit.

Die Einbeziehung des bisher verkehrsberuhigten Bereiches in die bestehende Tempo 30-Zone bietet sich in besonderem Maße an, da nun der benannte Straßenabschnitt eine erkennbare städtebauliche Einheit darstellt und die betroffene Straße, jedenfalls in großen Teilen, durch gleichartige Merkmale (Straßenbreite, Randbebauung) von ihrem Gesamteindruck her dem Kraftfahrer eine niedrige Geschwindigkeit nahe legt.

Denkbar wäre auch die niveaugleich ausgebauten Teilabschnitte (Höhe Rheinforum und bisheriger verkehrsberuhigter Bereich) als Tempo 10-Zone auszuweisen.

Bei Betrachtung der örtlichen und verkehrlichen Wechselbeziehungen ist eher davon auszugehen, dass die Akzeptanz des Autofahrers tatsächlich nicht herbeizuführen sein wird. Zumindest ist es fraglich, ob diese Teilabschnitte hinreichend Merkmale aufweisen, um den durchfahrenden Verkehr an die 10 km/h zu erinnern. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Kölner Straße die Regionalbus-Linie 990 verläuft, in deren Streckenverlauf keine besonderen Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten sollen.

Nicht zuletzt würde die Anordnung der Tempo 10-Zone erneut zu einer Situation der Regelvielfalt führen, sie wird im Sinne einer einheitlichen Rechtsanwendung nicht empfohlen.

Nach Gesamtschau aller Interessen und Belange kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass eine durchgehende Tempo 30-Zone mit den örtlichen Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs in Einklang zu bringen ist. Diese Auffassung teilen auch die Straßenverkehrsbehörde des Rhein-Erft-Kreises und die Polizei.

Bonner Straße/Dreilindenstraße bis Bonner Straße Höhe Krankenhaus

Im weiteren Verlauf der Bonner Straße (Bonner Straße/Dreilindenstraße bis Höhe Krankenhaus) soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden. Mit dieser Begrenzung wird ein harmonischer Übergang in die derzeitige Regelung ab Höhe Krankenhaus geschaffen. Unterstützend hierzu soll der Straßenquerschnitt durch Anordnung von Schrägparkplätzen eingeengt werden. Die Parkplatzmarkierungen sind auf dem beiliegenden Plan (siehe Anlage) dargestellt. Insgesamt können 33 Parkplätze ausgewiesen werden. Damit erhöht sich in diesem Bereich die aktuell verfügbare Zahl an Parkplätzen um weitere 13 Stück.

Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung „Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ findet ihre Rechtfertigung in der hohen Verkehrsdichte der Bonner Straße. Sie dient dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Radfahrer und Fußgänger. Die Straße liegt in einem Mischgebiet mit einem erheblichen Anteil an Wohnbebauung einschließlich einer Vielzahl von Grundstückseinfahrten, und einem ebenso ausgeprägten Dienstleistungs- und Gewerbeanteil. Hieraus ergibt sich der besondere Schutzzweck der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Somit ist die angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung in Verbindung mit einer optischen Einengung durch Markierungsmaßnahmen besser geeignet die Qualität der Bewegungsräume städtischen Lebens entlang der Straße zu erhöhen. Durch die Temporeduzierung wird bei nur geringfügigen Einschränkungen des Verkehrsflusses ein verträgliches und verkehrssicheres Miteinander der Verkehrsarten angestrebt. Hinzu kommt, dass aufgrund der zum Teil bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung in Höhe Krankenhaus von einer weitgehenden Akzeptanz auszugehen ist.

3. Alternativen

keine

4. Finanzielle Auswirkungen

Die erforderlichen Mittel für Markierungsarbeiten belaufen sich auf ca 1.500 Euro.