

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Tempo 30-Zonen in Lindenthal-Süd
Beschlussorgan
 Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	19.09.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Die Bezirksvertretung Lindenthal beauftragt die Verwaltung, die Tempo 30-Zonen Köln-Lindenthal-Süd I und Lindenthal-Süd II mit den jeweils aufgeführten Maßnahmen einzurichten:

- 1. Einrichtung der Tempo 30-Zone Lindenthal-Süd I (Birresborner Straße)**
 - 1.1 Ausweisung einer Tempo 30-Zone innerhalb Gleueler Straße – Lindenthalgürtel -Rurstraße - Mommsenstraße,
 - 1.2 Öffnung der Einbahnstraße Kermeterstraße im Abschnitt zwischen Rurstraße und Birresborner Straße für den gegenläufigen Radverkehr,
 - 1.3 Information der Anwohner durch Faltbroschüren vor Einrichtung der Tempo 30-Zone über die neue Regelung.
- 2. Einrichtung der Tempo 30-Zone Lindenthal-Süd II (Frechener Platz)**
 - 2.1 Ausweisung einer Tempo 30-Zone innerhalb Gleueler Straße - Mommsenstraße - Zülpicher Straße,
 - 2.2 Öffnung der Einbahnstraße Frechener Platz für den gegenläufigen Radverkehr,
 - 2.3 Information der Anwohner durch Faltbroschüren vor Einrichtung der Tempo 30-Zone über die neue Regelung.
- 3. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Kermeterstraße im Abschnitt zwischen Zülpicher Straße und Rurstraße auf 30 km/h.**

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme circa 5.300,00 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten _____ € _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)			Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Die Quartiere Lindenthal-Süd I (Birresborner Straße) und Lindenthal-Süd II (Frechener Platz) befinden sich in der für den Stadtbezirk Lindenthal beschlossenen Prioritätenliste zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Stadtbezirk Lindenthal. Zur Beschleunigung der Umsetzung von Tempo 30-Zonen werden diese zwei örtlich nah gelegenen Quartiere zusammen abgearbeitet und gebündelt zum Beschluss vorgelegt.

Bei der Planung zur Einrichtung der Tempo 30-Zonen wurden zunächst die Abgrenzungen der beiden Gebiete untersucht.

Diese detaillierte Prüfung hat im Hinblick auf das Untersuchungsgebiet Lindenthal-Süd I (Birresborner Straße) ergeben, dass unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben bezüglich der städtebaulichen Empfehlungen zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen die Rurstraße entgegen der Mitteilung der Verwaltung zur Sitzung der Bezirksvertretung Lindenthal am 15.06.2009 TOP 11.2.1 (siehe Anlage 2), aufgrund ihrer verkehrlichen Merkmale, wie nachfolgend erläutert, nicht in die Zonenregelung eingebunden werden soll.

In der oben aufgeführten Mitteilung an die Bezirksvertretung wurde unter anderem die im Vorbehaltsnetz enthaltene Rurstraße so aufgeführt, dass diese aufgrund ihres relativ geringen Verkehrsaufkommens von 258 Kfz/Spitzenstunde (Erhebung aus dem Jahre 2000) zukünftig in eine Tempo 30-Zone integriert werden kann.

Diesbezüglich wurde im Rahmen der Planung der Tempo 30-Zone die Rurstraße erneut hinsichtlich der Einbeziehung in die Tempo 30-Zone überprüft. Hierfür wurde unter anderem eine Verkehrserhebung nachmittags zwischen 15:00 und 19:00 Uhr durchgeführt. Diese Prüfung hat Folgendes ergeben:

- Die Auswertung der Verkehrszählung ergab, dass die höchste Querschnittsbelastung in der Rurstraße in der Zeit zwischen 16:00 und 17:00 Uhr bei nur 214 Kraftfahrzeugen lag. Der anhand der Kennzeichenerfassung ermittelte Anteil des Durchgangsverkehrs ergab jedoch eine anteilig viel zu hohe Belastung von 148 Kfz, d.h. 52 % des Gesamtverkehrs.
- Durch den Ausbau und Charakter sowie die Funktion einer Verbindungsstraße unterscheidet sich die Rurstraße trotz ihrer Wohnnutzung von den benachbarten Wohnstraßen.

Die Rurstraße mit circa 8,00 m breiter Fahrbahn wird von Bäumen alleinartig umrahmt, ist vorfahrtsberechtigt geregelt und hat eine durchgehende Mittelmarkierung. Die Straße ist zu beiden Seiten mit einem durchgehend baulichen rot eingefärbten und zurzeit benutzungspflichtigen Radweg ausgestattet.

Auf der in Fahrtrichtung Lindenthalgürtel rechten Seite werden die Fahrzeuge zwischen

den vorhandenen Baumscheiben abgestellt. Auf der gegenüberliegenden Seite parken die Fahrzeuge längs am Fahrbahnrand, so dass hier eine Fahrgassenbreite von circa 6,00 m verbleibt.

Die Gesamtheit dieser Eigenschaften vermittelt dem Verkehrsteilnehmer den Eindruck einer Straße von höherer Verkehrsbedeutung und widersprechen dem Erscheinungsbild einer Tempo 30-Zone.

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen und Einsatzkriterien, die für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VV) vorgegeben sind, kann die Rurstraße derzeit aufgrund der beschriebenen verkehrlichen Merkmale insbesondere der Bedeutung für den Durchgangsverkehr nicht in die Tempo 30-Zone einbezogen werden.

Laut VV der StVO zu § 45, XI, 2 kommen „Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist“. Der Deutsche Städtetag hat sich in einer Stellungnahme zur Neuregelung der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu dem Begriff "Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung" wie folgt geäußert: „Umsetzungsprobleme ergeben sich insbesondere im Hinblick auf die geänderte Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO. So wird in Nr. 2 der Ziffer XI VV-StVO zu § 45 StVO der Begriff "Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung" weder gesetzlich definiert noch eindeutig kommentiert. Da es sich um eine neue Verwaltungsvorschrift handelt, die erst im Zuge der Gesetzesänderung vom 01.02.2001 erlassen worden ist, liegt auch noch keine aussagekräftige Rechtsprechung zu dieser Frage vor. Die Hauptgeschäftsstelle geht nach den bisherigen Erfahrungen in der Praxis kommunaler Verkehrsplanung davon aus, dass "Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung" in der Regel dann vorliegt, wenn der Verkehrsweg überörtliche Bedeutung hat. Im innerörtlichen Verkehr kann nach unserem Erachten immer dann von einem Durchgangsverkehr geringer Bedeutung gesprochen werden, wenn er einen Anteil von weniger als ein Drittel am gesamten Verkehr ausmacht.“

In der Rurstraße, wie die neusten Ergebnisse der Verkehrszählung zeigen, ist der überwiegende Anteil des Gesamtverkehrs dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Demnach ergibt sich für die Tempo 30-Zone Lindenthal–Süd I nachfolgende Abgrenzung:

Gleueler Straße-Lindenthalgürtel–Rurstraße–Mommsenstraße

Nach Beschluss des Rates der Stadt Köln am 11.01.1990 über die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen wurde von der Verwaltung ein Konzept über Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtstraßen (Vorbehaltsnetz) erstellt. In dem oben aufgeführten Vorbehaltsnetz sind die Straßen enthalten, die aufgrund ihrer Merkmale wie z. B. Verkehrsbedeutung und -funktion, Charakter, Ausbau, Öffentlicher Personennahverkehr usw. nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen.

1. Tempo 30-Zone Lindenthal Süd I (Birresborner Straße)

Beim Quartier Lindenthal-Süd I (Birresborner Straße) - Gebiet innerhalb Gleueler Straße, Lindenthalgürtel, Rurstraße und Mommsenstraße - handelt es sich vorwiegend um ein reines Wohngebiet.

Die Ernst-Wilhelm-Nay-Straße sowie ein großer Abschnitt der Birresborner Straße sind mit VZ 325/326 StVO (Beginn bzw. Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs) ausgeschildert und entsprechend ausgebaut. Die Durchfahrt von der Mommsenstraße zum Lindenthalgürtel und umgekehrt über die Birresborner Straße ist bereits seit einigen Jahren baulich unterbunden.

Bereits heute gilt in dem Gebiet die „Rechts-vor-Links“-Vorfahrtsregelung. Die Abgrenzung der Tempo 30-Zone erfolgt durch Beschilderung mit Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO.

Entsprechend den gesetzlichen und politischen Vorgaben wurde die Einbahnstraße in der geplanten Tempo 30-Zone auf die mögliche Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr geprüft. Der im Quartier liegende Bereich der Kermeterstraße, der Einbahnstraße in Fahrtrichtung Birresbornerstraße ist, weist eine verbleibende Restfahrbahnbreite auf, die zwischen 2,90 m und 3,20 m variiert. Da hier die Abschnitte, eine Mindestfahrgassenbreite von 3,00 m überschreiten und einige Grundstückszufahrten, überwiegend als Ausweichstellen genutzt werden können, kann die Kermeterstraße zwischen Rurstraße und Birresbornerstraße unter der Voraussetzung, dass das Gehwegparken im Einmündungsbereich Kermeterstraße/Rurstraße jeweils zu beiden Seiten um circa 5 m verkürzt wird, für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden. Die Öffnung der Einbahnstraße erfolgt durch Beschilderungs- und gegebenenfalls Markierungsmaßnahmen.

Die Birresborner Straße ist im Abschnitt zwischen Kermeter Straße und Bitburger Straße mit einem auf dem Gehweg rot markierten Radweg ausgestattet. Da entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung in Tempo 30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege existieren dürfen, wird die Benutzungspflicht durch die Wegnahme der Beschilderung aufgehoben, so dass es sich dann um einen „anderen Radweg“ handeln wird.

Weitere Maßnahmen sind in dem aus verkehrlicher Sicht unauffälligen Gebiet nicht erforderlich. Vor Einrichtung der Tempo 30-Zone werden die betroffenen Anwohner des Quartiers durch Faltbroschüren und Pressemitteilung über Sinn und Zweck der neuen Regelung informiert.

Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf circa 3.200 €. Die Finanzierung erfolgt über die Finanzposition 6601.572.2100.4.

2. Tempo 30-Zone Lindenthal - Süd II (Frechener Platz)

Bei der geplanten Tempo 30-Zone Lindenthal-Süd II (Gebiet innerhalb Mommsenstraße, Zülpicher Straße und Gleueler Straße) handelt es sich vorwiegend um ein reines Wohngebiet.

Den Suitbert-Heimbach-Platz, wo sich unter anderem eine Kindertagesstätte, die Kirche Sankt Albertus Magnus und der Krieler Dom befinden, erreicht man über die Gleueler Straße und den entsprechenden Abschnitt der Freiligrathstraße, in der einige erzbischöflichen berufsbildenden Schulen beherbergt sind. Die Verbindung zur Zülpicher Straße ist mittels Absperrpfosten unterbunden und der Bereich zum Platz ist ebenfalls durch Pfosten abgesichert.

Da die Höchstgeschwindigkeit in der Freiligrathstraße bereits auf 30 km/h (Einzelbeschilderung) begrenzt ist und keine Einmündungen bzw. Kreuzungen vorhanden sind, wird in diesem Fall aufgrund eines damit verbundenen erhöhten Beschilderungsaufwandes von einer Tempo 30-Zonenbeschilderung abgesehen.

In den restlichen Straßen des Gebietes ist die Vorfahrt bereits mit „Rechts-vor-Links“ geregelt. Die Abgrenzung der Tempo 30-Zone erfolgt durch Beschilderung mit Zeichen 274.1-50 und 274.2-50 StVO.

Entsprechend den gesetzlichen und politischen Vorgaben wurden die im Quartier befindlichen Einbahnstraßen Frechener Platz und Sielsdorfer Straße auf die mögliche Öffnung in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr geprüft.

Aufgrund des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal vom 21.04.2008 wurde die Straße Frechener Platz als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Sielsdorfer Straße ausgeschildert. Diese Maßnahme wurde unter anderem damit begründet, dass die Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs im nördlichen Bereich des Frechener Platzes die Sicherheit der Kinder, die vom Spielplatz aus die Straße überqueren möchten, erheblich erhöhen würde. Die Straße Frechener Platz wird auf der in Fahrtrichtung rechten Seite durchgehend geparkt, so dass eine Restfahrbahnbreite von circa 3,20 m verbleibt, die eine Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr erlaubt. Zurzeit wird auf der unbefestigten Fläche, die sich auf der in Fahrtrichtung linken Seite, zwischen Spielplatz und Fahrbahnrand befindet, geparkt. Diese illegal abgestellten Fahrzeuge nehmen die Sicht auf den Zugang zum Spielplatz. Um eine Verbesserung der Sichtbeziehung erzielen zu können, wird hier zunächst das Abstellen der Fahrzeuge im Bereich des Eingangs durch entsprechende Mittel unterbunden.

Die Sielsdorfer Straße verläuft von der Gleueler Straße als zuführende Einbahnstraße über den Frechener Platz zur Frechener Straße. Im Abschnitt zwischen Gleueler Straße und Westseite Frechener Platz beträgt die Fahrbahnbreite nahezu durchgehend 4,05 m. Auf der rechten Fahrbahnseite wird längs am Fahrbahnrand geparkt, so dass die Restfahrbahnbreite 2,25 m beträgt. Das Parken wird geduldet, da Pkw an den parkenden Fahrzeugen vorbei fahren können und beispielsweise Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz unter Mitnutzung des über einen sehr flachen Bordstein erreichbaren Gehweges die parkenden Fahrzeuge passieren können. Die Sielsdorfer Straße ist in diesem Abschnitt wegen der verbleibenden Restfahrbahnbreite und der fehlenden Ausweichmöglichkeiten für eine Öffnung des Radverkehrs in Gegenrichtung nicht geeignet.

Weitere Maßnahmen sind in dem aus verkehrlicher Sicht unauffälligen Gebiet nicht erforderlich. Vor Einrichtung der Tempo 30-Zone werden die betroffenen Anwohner des Quartiers durch Faltbroschüren und Pressemitteilung über Sinn und Zweck der neuen Regelung informiert.

Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf circa 2.100 €. Die Finanzierung erfolgt über die Finanzposition 6601.572.2100.4.

3. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Kermeterstraße im Abschnitt zwischen Zülpicher Straße und Rurstraße auf 30 km/h

Da die Untersuchung zur Abgrenzung des Gebietes ergeben hat, dass die Rurstraße nicht mit in die Tempo 30-Zone eingebunden werden kann, bleibt auch der südliche Abschnitt der Kermeterstraße, zwischen Zülpicher Straße und Rurstraße, als einzelne Straße von der Tempo 30-Zonenregelung ausgeschlossen. Aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung wird hier jedoch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Einzelbeschilderung) beschränkt.

Die Kermeterstraße, die hier als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Rurstraße ausgewiesen ist, verfügt lediglich über eine Fahrgassenbreite von maximal 2,90 m. Zudem sind keine ausreichenden Ausweichmöglichkeiten im Begegnungsfall gegeben. Eine Öffnung des besagten Einbahnstraßenabschnitts für den Radverkehr ist daher nicht möglich.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1-2