

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Verkehrsberuhigung Moselstraße und Entschärfung Kreuzung Mosel-, Pfälzer- und Saarstraße (Az.: 02-1600-214/18)

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	30.01.2020

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Innenstadt dankt dem Petenten für die Eingabe und beauftragt die Verwaltung:

1. Die Moselstraße sowie die Pfälzer Straße zwischen Luxemburger Straße und Eifelstraße/Eifelplatz analog zur Volksgartenstraße in die bestehende Tempo 30-Zone aufzunehmen unter Voraussetzung einer provisorischen Umgestaltung des Knotenpunktes Moselstraße/Pfälzer Straße/Saarstraße.
2. Die Planung einer endgültigen Umgestaltung des Knotenpunktes Moselstraße/Pfälzer Straße/Saarstraße als Projekt in das Arbeitsprogram aufzunehmen.

Alternative:

Die Bezirksvertretung Innenstadt dankt dem Petenten für die Eingabe, nimmt die Bürgereingaben und Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis und entscheidet, die derzeitige Situation beizubehalten.

Begründung:

Die Petenten wünschen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Moselstraße und am Knotenpunkt Moselstraße/Pfälzer Straße/Saarstraße und schlagen dabei mehrere Optimierungsansätze vor (s. Anlagen 1-3). Zusätzlich zu diesen drei Eingaben liegen noch drei weitere Eingaben gleichen Inhalts vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf der Moselstraße zurzeit auf 50 km/h beschränkt. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung folgt der Argumentation des Petenten und befürwortet eine Reduktion der Geschwindigkeit, da es sich bei den Straßen und Routen Moselstraße, Pfälzer Straße und Saarstraße um Schulwege handelt. Die Moselstraße wurde seinerseits aufgrund des hohen Anteils an Durchgangsverkehr nicht die Tempo 30-Zone aufgenommen. Vergleichende Verkehrszählungen zeigen nun, dass zwischen 2010 und 2016 die Verkehrsbelastung auf der Moselstraße um 1.300 Kfz/24h gesunken ist. Es ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr im Zuge dieses Rückgangs ebenfalls deutlich gesunken ist, sodass die Aufnahme in die Tempo 30-Zone nun durchgeführt werden sollte. Mit Einrichtung der 30 km/h Begrenzung auf den Ringen, besteht darüber hinaus die Gefahr, dass die parallel zu den Ringen liegende Moselstraße mit 50 km/h als Ausweichstrecke benutzt wird.

Eine Regelung mittels Einzelbeschilderung 30 km/h ist nicht möglich, da sich nach aktueller Auffassung der Verwaltungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen in erster Linie auf die Bereiche der benutzten Eingänge von schützenswerten Einrichtungen, wie z. B. Schulen, Kindergärten und Altenheime erstrecken sollte. Dieser Geschwindigkeitsbereich ist dabei zudem in der Regel auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 Meter Länge zu begrenzen. Diese Voraussetzungen treffen in der Örtlichkeit Moselstraße nicht zu.

Die Aufnahme in die Tempo 30-Zone kann jedoch erst erfolgen, wenn die bestehende Vorfahrtsregelung im Knotenpunkt Moselstraße/Pfälzer Straße/Saarstraße aufgehoben wird. Dies wäre mittels „Rechts-vor-Links-Regelung“ oder durch „bauliche Anpassung“ möglich.

Bei dem Knotenpunkt handelt es sich um einen übergroßen Kreuzungsbereich mit einer Fläche von knapp 700 m². Alle Straßen an diesem Knotenpunkt sind in beide Richtungen befahrbar. Die Saarstraße läuft in einem Spitzenwinkel auf die Pfälzer Straße zu, bei einer „Rechts-vor-links-Regelung“ müsste ein Autofahrender auf der Pfälzer Straße einem anderen Autofahrenden auf der Saarstraße Vorfahrt gewähren. Der aus der Saarstraße Ausfahrende müsste dabei gleichzeitig auf die ebenso spitzwinklig einführende nördliche Pfälzer Straße Vorfahrt gewähren. Gleichzeitig müssten die Autofahrenden auf die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden achten. Die Vorfahrtslage wäre aufgrund der Größe des Knotenpunkts und der spitzwinklig zulaufenden Straßen in der heutigen Dimension unklar, nicht eindeutig und somit nicht verkehrssicher.

Des Weiteren liegt ein Bericht der Polizei vor, in dem auf „regelmäßige Verkehrsbehinderungen“ und ein Fehlverhalten der Autofahrenden, das auf den überdimensionierten Raum des Knotens zurückzuführen ist, innerhalb des Knotenpunkts hingewiesen wird (siehe Anlage 4), welches die Verkehrssicherheit aufgrund verdeckter Sichtbereiche beeinträchtigt.

An der Kreuzung Moselstraße/Pfälzer Straße/Saarstraße wurden bereits an allen Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) eingerichtet, um die Sicherheit der Querung, auch für die zur Schule gehenden Kinder, zu erhöhen.

Aus allen oben genannten Gründen ist die Aufhebung der Vorfahrtregelung ohne Umgestaltung des Kreuzungsbereichs aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich. Hierzu wird die Verwaltung kurzfristig eine provisorische (z. B. Markierung, Einengung mittels Pfosten etc.) Umgestaltung („Straf- fang“) der Kreuzung ausarbeiten. Die Umsetzung soll in einem Zuge zusammen mit der Aufnahme der Moselstraße in die Tempo 30-Zone erfolgen. Darüber wird die Bezirksvertretung Innenstadt entsprechend informiert.

Die Prüfung und Planung einer endgültigen langfristigen Umgestaltung des Kreuzungsbereiches ist aufwändig. Hierfür benötigt die Verwaltung, wie im Beschlussvorschlag angegeben, einen politischen

Auftrag.

Das durch den Petenten vorgeschlagene Verlegen des heute halbseitigen Gehwegparkens auf der Moselstraße auf die Fahrbahn wurde durch die Verwaltung geprüft. Durch das Verlegen des Parkens auf die Fahrbahn würde sich die Fahrbahn von heute 6,30 m auf 5,30 m reduzieren. Für die gegenüberliegenden Querparkplätze sind zum Ein- und Ausparken Rückstoßtiefen von 6 m erforderlich. Bei der Verlegung der Stellplätze auf die Fahrbahn wäre diese Rückstoßtiefe nicht gegeben, sodass das halbseitige Gehwegparken nicht auf die Fahrbahn verlegt werden kann. Mit dem heute bestehenden halbseitigen Gehwegparken ist der Gehweg mit 2,00 m ausreichend breit.

Die vom Petenten vorgeschlagene Einführung einer Einbahnstraße in der Moselstraße würde die Erreichbarkeit für Anliegende deutlich verschlechtern und zu erhöhten Umwegfahrten führen, sodass dieser Vorschlag nicht weiter in Betracht gezogen wird.

Anlagen

Anlage 1-3: Eingaben

Anlage 4: Polizeibericht