

<b>Vorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>V 2019/126</b>
<b>TOP:</b>	<b>Status:</b>	öffentlich
	<b>Datum:</b>	13.05.2019
<b>Antrag der SPD-Fraktion: Temporeduzierung auf der Weseler Landstraße</b>		
<b>Federf. Fachbereich:</b>	<b>Bürgerservice und Ordnung</b>	
<b>Beteiligte Fachbereiche:</b>		
<b>Verfasser/in:</b>	Terwolbeck, Rene, Fachbereichsleiter	
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Gremium</b>
	28.05.2019	Umwelt- und Planungsausschuss

**Erläuterung:**

Die SPD-Fraktion beantragt mit seinem Schreiben zum Haushalt 2019, dass der Bereich der Weseler Landstraße vom Kindergarten bis zum Kreisverkehr am Butenwall mit Tempo 30 ausgewiesen wird.

Begründet wird der Antrag damit, dass das Radwegekonzept verdeutliche, dass es entlang der Weseler Landstraße vermehrt Unfälle mit Personenschäden gegeben hätte. Außerdem sei die Radwegführung teilweise abenteuerlich. Die Straße sei Schulweg. Durch eine Temporeduzierung könne mehr Sicherheit für alle und insb. schwächere Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. An der Mönkenstiege hätte die Stadt bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgenommen.

Der Hauptausschuss der Stadt Borken hat über den Antrag in seiner Sitzung vom 28.11.2018 in der Form entscheiden, dass die Verwaltung sich mit dem Sachverhalt beschäftigen und die Ergebnisse in einer der nächsten Sitzungen des UPA vorstellen möge.

Nach § 3 Absatz 3 StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften grds. 50 km/h. § 45 StVO ist die Ermächtigungsgrundlage für Straßenverkehrsbehörden (alle Straßen im Stadtgebiet Borken = Stadtverwaltung Borken), sämtliche verkehrsrechtlichen Regelungen (z. B. Anordnung von Geschwindigkeiten, Straßensperrungen etc.) in ihrem Zuständigkeitsbereich zu treffen.

Um Tempo 30 zu realisieren, kommen zwei Möglichkeiten in Betracht:

- streckenbezogene Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen
- Ausweisung von Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz

Da es sich derzeit bei der Weseler Landstraße um eine Hauptverkehrsstraße (= Vorfahrtstraße und Vorbehaltsnetz) handelt, kommt lediglich die erste Möglichkeit in Betracht

Es gibt drei Fallkonstellationen, in denen eine streckenbezogene Temporeduzierung möglich wäre:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Nachweis erforderlich, dass es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt)
- offensichtliche Gefahrenstellen (Straßenenge, scharfe Kurven etc.)
- Lärmschutz

Im Bereich der Weseler Landstraße ist es bereits tatsächlich zu Unfällen mit Personenschaden gekommen, allerdings liegt keine Unfallhäufungsstelle gemäß der Erlasslage in NRW vor.

Der Straßenverlauf der Weseler Landstraße ist überwiegend gerade und unauffällig. Nennenswerte Gefahrenstellen im Fahrbahnbereich sind nicht vorhanden.

Der Lärmschutz hat nur dann Bedeutung, wenn eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung vorliegt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Weseler Landstraße beträgt laut Messung aus März 2019 ca. 3.400 Fahrzeuge und entspricht damit der „Dörflichen Hauptstraße“ gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“.

Da alle drei Fallkonstellationen nicht in Betracht kommen, scheidet eine streckenbezogene Temporeduzierung aus.

Im Bereich der Kita Hula Hoop gilt Tempo 30. Diese Temporeduzierung beruht auf einer neueren Regelung der StVO, wonach im Bereich von sozialen Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Seniorenheimen etc. eine Temporeduzierung auf 30 ausdrücklich gestattet ist. Auf dieser Grundlage beruht ebenfalls die genannte Temporeduzierung im Bereich der Mönkenstiege, weil es sich um den Nahbereich des Borkener Krankenhauses handelt.

Neben der Messung der Verkehrsdichte wurden im März 2019 auch die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge an verschiedenen Punkten der Weseler Landstraße durchgeführt. Die höchste gemessene V85-Geschwindigkeit betrug 53 km/h. Dieser Wert ist sehr akzeptabel und belegt, dass das Geschwindigkeitsniveau auf der Weseler Landstraße moderat ist.

Eine bloß verstärkte Nutzung von Kindern und Jugendlichen ist kein hinreichendes Argument. Die StVO beinhaltet bereits ein allgemeines Vorschrifts- und Rücksichtnahmegebot – insbesondere gegenüber Kindern, sodass eine zusätzliche Regelung durch Verkehrszeichen nicht geboten ist.

Das Argument, dass die „Radwegführung um die Bäume herum abenteuerlich“ sei, kann lediglich nur für einen Abschnitt im westlichen Bereich gelten, weil dort der

Geh- und Radweg durch wenige Bäume getrennt und später wieder zusammengeführt wird. Eine Umgestaltung aufgrund des Baumbestandes wäre nahezu nicht realisierbar. Der Geh-/Radweg wird vor diesem Hintergrund sehr regelmäßig im Wege der Straßenunterhaltung auf Gefahrenstellen überprüft.

Auch der Umstand, dass im westlichen Teil der Straße beidseitig geparkt werden kann, begründet keine Geschwindigkeitsreduzierung. Es kommt nicht darauf an, dass es sich um eine Vorfahrtstraße handelt, da die Straße optisch vermittelt, dass man sich innerorts befindet und mit querendem Fuß- und Radverkehr zu rechnen und seine Geschwindigkeit der Situation anzupassen hat. Die beidseitige Nutzungsmöglichkeit des Fuß- und Radweges sichert die Verkehrssituation.

Um die Situation für RadfahrerInnen zu verbessern, unterstützt die Verwaltung den Ansatz aus dem Radverkehrskonzept, die Lange Stiege in eine Fahrradstraße umzuwidmen. Das hätte aufgrund der Nähe zur Weseler Landstraße zeitnah positive Auswirkungen und gibt insb. den schwächeren Verkehrsteilnehmern eine Möglichkeit eines alternativen Angebots. Hierüber wird in einem separaten TOP (s.a. V 2019/108) beraten und entschieden.

**Entscheidungsalternative/n:**

Keine Entscheidungsalternative.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine finanziellen Auswirkungen.

**Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Planungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.