

Ausschuss für Stadtentwicklung	06.06.2018
--------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	281/2018-9
Stand	23.05.2018

**Betreff Verkehrssituation K 33 in Rösberg**

**Beschlussentwurf**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt Kenntnis von den Ausführungen und beauftragt die Verwaltung

1. die Möglichkeiten der Umsetzung von „Shared Space“ (sog. Gemeinschaftsstraße) im fraglichen Streckenabschnitt der der K 33 mit dem Rhein-Sieg-Kreis als zuständigem Straßenbaulastträger zu prüfen und
2. den Ausschuss über den Ausgang dieses Verfahrens zu unterrichten.

**Sachverhalt**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 17.05.2017, (Vorlage-Nr. 280/2017-9) beauftragt, im Rahmen eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Ortsdurchfahrt Rösberg (K 33) die Realisierungsmöglichkeiten folgender Maßnahmen zu prüfen:

1. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger im Bereich der Engstelle Weberstraße Nr. 7 durch
  - 1.1 Markierung eines Sonderweges Fußgänger (VZ 239 StVO) auf der Fahrbahn alternativ
  - 1.2 Ausbau des vorhandenen Schrammbords zum Gehweg
2. Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die gesamte Ortsdurchfahrt
3. Errichtung einer Querungshilfe über die Weberstraße zwischen Hemmergasse und Markusstraße.

Die Verwaltung teilt hierzu die Ergebnisse des straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens wie folgt mit:

**Zu 1.**

Die Fahrbahnbreite der Weberstraße in Höhe der Haus-Nr. 7 beträgt ca. 6,20 m; beidseitig ist lediglich ein Schrammbord vorhanden. Gegenüber den Häusern Nr. 7 - 13 befindet sich im Anschluss an das Schrammbord eine hohe, denkmalgeschützte Mauer der Kath. Kirchengemeinde, die sich bis in die Von-Weichs-Straße erstreckt.

Darüber hinaus verläuft die Weberstraße im fraglichen Teilstück in einer langgestreckten Kurve mit Gefälle bzw. Steigung.

In der Örtlichkeit wurde festgestellt, dass sich der Vorschlag des Landrats, durch

abschnittsweise Reduzierung der Fahrbahnbreite die Anlage eines Gehweges in Minimalbreite zu ermöglichen, nicht umsetzen lässt. Für den Begegnungsverkehr Lkw / Lkw, die Busse des ÖPNV und Schülerspezialverkehrs sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge ist eine Fahrbahnbreite von 6,00 m erforderlich. Wegen des Kurvenlaufs und der dadurch einhergehenden Fahrradien kann hiervon auch nicht abgewichen werden. Dies gilt umso mehr wegen der schlechten Sichtverhältnisse im Begegnungsverkehr, die sich aus dem Kurvenverlauf und der Topografie ergeben.

Nach einvernehmlicher Auffassung aller beteiligten Stellen lässt sich im fraglichen Bereich eine Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger weder durch straßenverkehrsrechtliche noch durch bauliche Maßnahmen erzielen. Fußgängern kann daher nur empfohlen werden, den Bereich nach Möglichkeit über die angrenzenden Gemeindestraßen, z.B. Schwarzwaldstraße - Eifelstraße oder Steinstraße - Markusstraße zu umgehen.

## Zu 2.

Im fraglichen Bereich der K 33 zwischen Markusstraße und Abzweigung Weberstraße (Gemeindestraße) ist die Geschwindigkeit bereits seit den 1990er Jahren auf 30 km/h beschränkt. Dies entspricht den aktuellen Vorgaben der StVO, wonach im unmittelbaren Bereich von Schulen oder Kindergärten streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer Länge bis zu 300 m möglich sind.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der restlichen innerörtlichen Strecke der K 33 wäre laut Straßenverkehrsordnung nur möglich, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle aufgetreten sind.

Nach Auskunft der Unfalldatenbank des Polizeipräsidiums ist die Unfalllage auf dem gesamten Teilstück der Weberstraße bisher unauffällig.

Für eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die gesamte Ortsdurchfahrt wird daher einvernehmlich aller Beteiligten keine rechtliche Möglichkeit gesehen.

## Zu 3.

Die Fahrbahnbreite der Weberstraße (K 33) im Bereich der Hemmergasse und Markusstraße beträgt ca. 6,40 m. Für eine Querungshilfe wäre eine Fläche von mindestens 1,60 m Breite erforderlich. Eine Aufstellfläche wäre auf dem Gehweg vor dem Haus Weberstraße 1 gegeben. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist jedoch auf Grund der Bebauung keine Aufstellfläche möglich.

Im Zusammenhang mit der Anregung eines Fußgängerüberweges durch die AG „Seniorenfreundliches Bornheim“ wurden Ende des Jahres 2016 die querenden Fußgänger im Bereich zwischen Hemmergasse und Markusstraße an 2 Wochentagen jeweils zu unterschiedlichen Uhrzeiten, wobei auch die Messzeiten der katholischen Kirche berücksichtigt wurden, erfasst. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass in der jeweiligen Zählstunde maximal 3 Personen und bei einer Zählung gar kein Fußgänger die Weberstraße (K 33) querten.

Während der Zählung konnten darüber hinaus keine gefährlichen Verkehrssituationen festgestellt werden; vielmehr war eine sichere Überquerung der Weberstraße auf Grund von ausreichenden Fahrzeugzwischenräumen jederzeit ungehindert möglich.

Auf Grundlage der Zählergebnisse wurde im damaligen straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren am 30.01.2017 einvernehmlich festgestellt, dass kein Handlungsbedarf für

die Einrichtung eines Fußgängerüberweges gesehen wird. Auch die Errichtung einer baulichen Querungshilfe ist wegen zu geringer Gesamtquerschnittbreite Fahrbahnbreite nicht möglich. Da sich die Gegebenheiten in der Örtlichkeit seitdem nicht verändert haben, führte die erneute Überprüfung zu keinem anderen Ergebnis.

#### Fazit:

Die bei allen 3 Anträgen wünschenswerte Verbesserung der derzeitigen Situation für Fußgänger lässt sich aus den beschriebenen Gründen mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht erzielen. Hier könnte allenfalls mit dem Landrat des Rhein-Sieg-Kreises als Straßenbaulastträger der K 33 erörtert werden, ob sich durch Umgestaltung im fraglichen Streckenabschnitt eine geänderte Verkehrsphilosophie erzielen ließe. Ein Denkmodell könnte eventuell das Konzept „Shared Space“ (sog. Gemeinschaftsstraße) sein.

Shared Space bezeichnet eine Planungsphilosophie, wonach der vom Kfz-Verkehr dominierte öffentliche Straßenraum mit Blick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer sicherer werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, dass alle Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt werden.