

Anregung nach § 24 GO NRW – Tempo 30 auf einem Teilstück der Hückeswagener Straße**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium
23.11.2023	Hauptausschuss und Ausschuss für öffentliche Ordnung

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss und Ausschuss für öffentliche Ordnung folgt der Anregung nicht.

Begründung:

Die Hückeswagener Straße ist eine verkehrswichtige Stadtstraße mit Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Vor der Abstufung zur Stadtstraße (im Zusammenhang mit dem Bau der Fußgängerzone Innenstadt) war die Hückeswagener Straße eine Bundesstraße.

Im Antrag ist der Abschnitt der Hückeswagener Straße im Bereich der Häuser 101-113 bzw. 106-118 angesprochen, der innerhalb der geschlossenen Ortsdurchfahrt liegt.

Die Funktionen der Straße spiegeln sich in der Verkehrsbelastung wider:

Messung 27.08.-03.09.2012 in Höhe von Haus-Nr. 109a: V85=61 km/h, DTV=7639 PKW-E/d.

Messung 31.08.-07.09.2023 in Höhe von Haus-Nr. 110: V85=57 km/h, DTV=7232 PKW-E/d.

Weitere Messungen in naheliegenden Fahrbahnabschnitten liegen vor und stützen die o.a. Daten.

Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt sich im langjährigen Betrachtungszeitraum eine eher statische Verkehrssituation dar. Es sind keine dynamischen Verkehrszunahmen (im Gegensatz zur allgemeinen Verkehrsentwicklung) zu verzeichnen. Die allgemeine Verkehrszunahme in der Bundesrepublik Deutschland in den vergangenen Jahren resultiert vor allem aus Zunahmen im Schwerverkehr. Da der Schwerverkehrsanteil in der Hückeswagener Straße (Messung 2023: 3,72 %) eher niedrig ist (entspricht ca. der Hälfte des Schwerlastverkehrsanteils im landesweiten Durchschnitt im Netz der verkehrswichtigen Straßen), sind „nicht erfolgte“ Verkehrszunahmen in diesem Zusammenhang zu erklären.

Im Vergleich mit weiteren Straßen, die die Innenstadt erschließen (Rospestraße: DTV= ca. 7000 PKW-E/d, Hindenburgstraße: DTV= ca. 9000 PKW-E/d, Singerbrinkstraße: DTV= ca. 8000 PKW-E/d, Brückenstraße: DTV= 11000 PKW-E/d) ist keine außergewöhnliche Verkehrsbelastung festzustellen.

Erheblich höhere Verkehrsbelastungen sind zum Beispiel im Aggertal (Dieringhauser Straße, L 136: DTV= ca. 15000 PKW-E/d; Olper Straße, L 136, DTV= 16000 PKW-E/d) und Seßmatal (Gummersbacher Straße: DTV= 15000 PKW-E/d) sowie im Innenstadtring (DTV= ca. 16000 PKW-E/d) zu verzeichnen.

Bei der Verkehrsmessung 31.08.23-07.09.23 wurde ein durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau von 57 km/h (V85) ermittelt. Die weitaus überwiegende Anzahl aller motorisierten Verkehrsteilnehmer bewegt sich in diesem Abschnitt der Hückeswagener Straße mit einer Geschwindigkeit von 55 – 60 km/h.

Wenige „Ausreißer“ mit deutlich höheren Geschwindigkeiten wurden in Nachtzeiten festgestellt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt sich mit diesem Ergebnis keine Situation dar, die zwingende Handlungen erfordert, da ein Unfallhäufungspunkt nicht festzustellen ist.

Innerhalb geschlossener Ortslagen beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit in der BRD allgemein 50 km/h. Mit der Straßenverkehrsordnung (§3 Abs. 1 Nr.1 StV98) ist dieser Grundsatz bundeseinheitlich geregelt.

Solange die Regelhöchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt, müssen Abweichungen davon begründet werden. Eine Abweichungsmöglichkeit kann sich aus einer „besonderen Gefahrenlage“ ergeben.

In der StVO (§ 45 Abs. 9 StVO) wird jedoch der Gefahrenbegriff dahingehend präzisiert, dass die Gefahrenlage in einem solchen Fall zum einen aufgrund der „besonderen örtlichen Verhältnisse“ besteht und zum anderen, dass das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich überschritten wird. Letztendlich müssen besondere Umstände zwingend gegeben sein.

Die Verwaltung ist in der Bewertung und Abwägung der Situation zu dem Schluss gekommen, dass die besonderen Umstände, die Beschränkungen des fließenden Verkehrs erfordern, in dem vorliegenden Fall nicht vorliegen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sind Unfälle zu verzeichnen, die jedoch für eine Straße mit diesem hohen Verkehrsaufkommen nicht untypisch sind.

Auch plant die Stadt Gummersbach die grundhafte Sanierung des gesamten Straßenzuges Hückeswagener Straße/ Kaiserstraße (bis Knotenpunkt Bergischer Hof) in naher Zukunft.

Im Zusammenhang mit dieser Sanierung wird die Fahrbahn einen neuen und lärmreduzierenden Belag erhalten.

Daneben sind in dem hier angesprochenen Abschnitt zwei neue Fußgängerquerungshilfen in Form von Fahrbahnmittelinseln geplant, von denen eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erwarten ist.

Verkehrsplanerisches Ziel ist es, für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer) zu Verbesserungen zu kommen.

Die Planungen sollen im kommenden Jahr fertiggestellt und in den Folgejahren (abschnittsweise) baulich realisiert werden.

Während der Bauzeit sind baustellenbedingte Verkehrsmengenreduzierungen zu erwarten.

Eine Verkehrsmessung nach der Bauzeit und Neubewertung der Verkehrssituation soll erfolgen.