

Aktenzeichen:	
federführend:	66 Amt für Straßenbau und Verkehr
Antragsteller:	

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Verkehrsausschuss	26.08.2020	

**Übermäßige Belastung der Anwohner*innen der Brühler Straße/L184 in Wesseling-Berzdorf
- Beantwortung der Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion vom 14.08.2020 -****Mitteilung:**

Die Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion wird wie folgt beantwortet:

Welche Möglichkeiten hat der Kreis,

- a) den zuständigen Straßenbaulastträger aufzufordern, für Abhilfe zu sorgen?
- b) eine Reaktivierung (stadteinwärts) und Erweiterung (stadtauswärts) der Blitzanlage zu initiieren?
- c) dauerhaft wirksame Durchfahrtkontrollen für LKWs nachts einzusetzen?
- d) die Ampelkreuzungen an den Auffahrten zur A553 jeweils in einen Kreisverkehr umzubauen?
- e) eine Sanierung des Radweges voranzutreiben, ggf. im Wege der Vorfinanzierung?
- f) zur Regulierung des ruhenden Verkehrs durch bauliche Veränderung der Straße?

Zu a) Die Straßenbaulast ist eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung, die dem Träger der Straßenbaulast kraft Gesetzes obliegt. Die Straßenaufsichtsbehörden überwachen, ob die Träger der Straßenbaulast ihre Pflichten ordnungsgemäß erfüllen. Da der Landrat als untere staatliche Verwaltungsbehörde lediglich Straßenaufsichtsbehörde über die Gemeindefstraßen ist, kann die Kreisverwaltung den Landesbetrieb Straßen NRW nicht auffordern, für Abhilfe zu sorgen. Dies kann nur auf politischem Wege erfolgen, z.B. durch einen Antrag in den zuständigen Gremien des Regionalrates.

Zu b) Die stationäre Geschwindigkeitsmessanlage wurde bereits im Januar 1997 außer Betrieb genommen. Grund hierfür war der Bau des Kreisverkehrs in unmittelbarer Nähe zur Messanlage und der damit einhergehenden Unterbrechung der Stromversorgung der Anlage. Zudem wurde festgestellt, dass die Sensorik der Anlage einen Defekt aufweist. Die Bußgeldstelle betreibt seit April 2020 eine mobile Geschwindigkeitsmessstelle auf der Brühler Straße in Fahrtrichtung Berggeiststraße und Langenackerstraße. Bisher erfolgten i.R. Berggeiststraße und i.R. Langenackerstraße mehrere Messungen. Die Messergebnisse weisen zumindest in der Zeit von 08:00 Uhr bis ca. 14:30 Uhr auf keine grundsätzliche Geschwindigkeitsproblematik an der Örtlichkeit hin.

In rechtlicher Hinsicht sind gemäß § 48 Abs. 2 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (OBG NRW) die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrenstellen.

Gefahrenstellen sind Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen,

1. an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Fahrradfahrern sowie besonders schutzwürdigen Personen wie Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,
2. in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen oder
3. wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Das Vorliegen einer Geschwindigkeitsbeschränkung reicht allein nicht aus, um von einer Gefahrenstelle auszugehen. Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen sind nur dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn auch hier die oben genannten Gründe hinzukommen. Geschwindigkeitsbeschränkte Straßenstrecken sind darüber hinaus als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wird, weil die Maßnahme gemessen an § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung gerechtfertigt ist und den Vorgaben der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien - StV; VKBl 2007, Seite 767) in der jeweils gültigen Fassung genügt.

Geschwindigkeitsbeschränkte Strecken sind ferner dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Luftreinhalteplanung nach § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angeordnet wurde. Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit sind entsprechend den Sach- und Personalressourcen vorrangig zu gewährleisten.

Zu c) Da nur die Polizei befugt ist, Verkehrsteilnehmer anzuhalten, um die Personalien etc. aufzunehmen, kann eine Überwachung grundsätzlich nur durch die Polizei erfolgen. Eine weitere Zuständigkeit der Kreisverwaltung für die Überwachung ist gem. § 48 Abs.2 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG) nur auf bestimmten Streckenabschnitten gegeben und ist zuvor bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen. Erfahrungswerte, welche Streckenabschnitte dafür tatsächlich in Frage kommen, bestehen nicht. Die bisherigen Anträge von Ordnungsbehörden bezogen sich jedoch auf Strecken mit überörtlicher Bedeutung (z.B. Sperranlage Rheinbrücke, Sicherung von belasteten Ausweichstrecken, Überwachung der Einhaltung einer Umweltzone (Rheinuferstraße)). Hintergrund fehlender Erfahrungswerte ist auch, dass die Befugnis zur Kontrolle von Durchfahrtsverboten erst mit Änderung des OBG im Dezember 2016 erfolgte. Grund der Gesetzesänderung war das Verhindern von überproportionaler Beanspruchung der Straßeninfrastruktur und Brückenbauwerken. Eine dauerhafte Überwachung von Durchfahrtsverboten für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t ist nur mittels kostenintensiver technischer Überwachungsanlagen möglich. Neben den Kosten für die Anschaffung und den Betrieb technischer Überwachungsanlagen sind die damit einhergehenden Personalkosten zu beachten. Zu Bedenken ist auch, dass eine Verfolgung der Verletzung von Durchfahrtsverboten eine Beachtung des § 45 Abs.9 der Straßenverkehrsordnung (Voraussetzungen zur Anordnung von Verkehrszeichen) voraussetzt. Dies wäre jeweils im Vorfeld im Einzelfall zu prüfen, um eine evtl. Rechtswidrigkeit von Bußgeldbescheiden auszuschließen.

Zu d, e und f) Der Kreis hat unmittelbar keine Möglichkeiten,

- die signalisierten Knotenpunkte an den Auffahrten zur A 553 in Kreisverkehre umzubauen,
- eine Sanierung des Radweges voranzutreiben oder
- bauliche Veränderungen an der Straße vorzunehmen.

Die Frage nach einer Vorfinanzierung der Radwegsanierung durch den Kreis stellt sich aus Sicht der Kreisverwaltung zurzeit nicht. Erst wenn der Landesbetrieb Straßen NRW die Sanierung des Radweges grundsätzlich befürworten würde, die Maßnahme jedoch wegen fehlender

Finanzausstattung nicht zeitnah umsetzen kann, wäre zu prüfen, ob eine Vorfinanzierung durch den Kreis in diesem Einzelfall in Betracht käme. Grundsätzlich kann es nach Auffassung der Verwaltung nicht so sein, dass die kommunale Ebene staatliche Maßnahmen vorfinanzieren muss, weil die staatlichen Stellen nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen, ihren Aufgaben im gebotenen Maße nachzukommen.

Die unter d), e) und f) gestellten Fragen könnten ebenfalls über eine Anfrage oder einen Antrag in die zuständigen Gremien des Regionalrates hineingetragen werden.

Bergheim, 25.08.2020

Im Auftrag

Uwe Zaar
Verkehrsdezernent