

DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

V/62-53 Ra
V/61-22 Ka

Drucksache Nr.

5821

Datum

07.11.03

B E S C H L U S S V O R L A G E

öffentlich

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Bezirksvertretung Süd (Anhörung)
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr
und Logistikentwicklung

13.11.2003
25.11.2003

Betreff

Eingaben nach § 24 GO NW zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich Uerdinger Straße und Krefelder Straße (B 288)

Beschlussentwurf

Den o.g. Eingaben wird teilweise gefolgt - den Petenten ist das in die Vorlage eingearbeitete Antwortschreiben zu übersenden.

(V/61/62)

Beratungsergebnis

Gremium

Sitzung am

TOP

Berichterstatter in der Sitzung des Rates: Ratsmitglied
(nach § 7 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Rates)

Drucksache Nr.

Datum

Finanzielle Auswirkungen NEIN

D r e s s l e r

Problembeschreibung/Begründung

In den als Anlage 1 (Seite 1-6) und 2 (Seite 1-2) beigegeführten Eingaben führen Herr Axel Heyer, Korbmacherstraße 23, 47259 Duisburg und Herr Rainer Klaucke, Kegelstraße 56 a, 47259 Duisburg eine Vielzahl von verkehrlichen Problemen im Umfeld des Kreuzungsbereiches Krefelder Str. (B 288) und Uerdinger Str. (L59) an.

Das Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen wurde in das nachfolgende Antwortschreiben eingearbeitet. Dieses wird an beide Petenten gesandt, da diese inhaltlich gleichlautende Verkehrsprobleme geschildert und Lösungsvorschläge gemacht haben.

Sehr geehrter Herr Heyer,
sehr geehrter Herr Klaucke,

die Bezirksvertretung Süd und der Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Logistikentwicklung haben Ihre Eingabe eingehend beraten. Ich bin beauftragt, Ihnen zu antworten.

Zunächst einmal einige grundsätzliche Ausführungen zur Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsüberwachung auf den in Rede stehenden Straßen Krefelder Straße (B 288) und Uerdinger Straße (L 59).

1. Verkehrsentwicklung

Beide Straßen sind Bestandteil des überörtlichen Verkehrsnetzes; die Krefelder Straße als Bundesstraße ist ein Verbindungsglied im Autobahnnetz, die Uerdinger Straße als Landesstraße bis zum Mannesmann Tor 60 erfüllt darüber hinaus Erschließungsaufgaben der Industrie- bzw. Gewerbeflächen und bindet als Hauptverkehrsstraße den örtlichen Verkehr an das überörtliche Verkehrsnetz an.

Langjährige Beobachtungen der Verkehrsbelastung durch regelmäßig durchgeführte Verkehrszählungen ergaben von 1984 bis 2001 einen kontinuierlichen Anstieg des Verkehrs auf beiden Straßen. Mit Inbetriebnahme der BAB A 44 in Düsseldorf zeigte sich, dass im Jahre 2002 der Verkehr auf der B 288 um etwa 20 % (von 31.900 Kfz/h auf 25.079 Kfz/h) und der Lkw-Verkehr um ca. 14 % abgenommen hat. Damit ist die Belastung auf dieser Straße etwa auf den Wert von 1988 zurückgegangen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auf der Uerdinger Straße, wenn auch in abgeschwächter Form. Der Rückgang beträgt hier beim Gesamtverkehr ca. 8,8 %. Beim Lkw-Verkehr ist dagegen ein Anstieg um ca. 15 % zu verzeichnen, der zum einen mit der Entwicklung des Gewerbegebietes "Mannesmannacker" und zum anderen mit

der Sperrung der Mündelheimer Straße für Lkw über 7,5 t in der Nachtzeit zu erklären ist.

Insgesamt ist jedoch ein deutlicher Rückgang des Gesamtverkehrs festzustellen.

2. Unfallsituation

Die Unfallsituation auf der Krefelder Str., wie auch auf der Uerdinger Str., wird seit Jahren vom Verkehrsdienst des Polizeipräsidenten Duisburg, vom Landesbetrieb Straßen NRW und von der Stadtverwaltung Duisburg beobachtet. Die Auswertung der Unfallzahlen der Polizei für die Jahre 1996 bis zum Ende des Jahres 2002 zeigt eine etwa gleichbleibende Tendenz, d. h., in der Regel keine Zunahme der Unfallzahlen bis Ende 2002. Danach ist ein Rückgang zu beobachten.

Die Unfälle ereigneten sich etwa gleichmäßig verteilt auf die gesamte Strecke und die Knotenpunkte. Gegen diese Entwicklung verhält sich nur die Kreuzung Krefelder Str./Uerdinger Str., deren absolute Unfallzahlen in 2002 angestiegen sind. Diesem Trend soll jedoch mit den nachstehend beschriebenen Maßnahmen entgegengesteuert werden. Selbstverständlich wird die Unfallsituation auf den v. g. Straßen auch weiterhin von den o. g. Dienststellen beobachtet, um bei einem möglichen Anstieg der Unfallzahlen möglichst kurzfristig Abhilfemaßnahmen veranlassen zu können.

3. Geschwindigkeitsüberwachung

Zur Überwachung der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs auf der B 288 hat der Rat der Stadt Duisburg sich bereits im Jahre 1989 in Form eines Grundsatzbeschlusses gegen die Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung gewandt. Dabei hat er mehrere Aspekte berücksichtigt:

- Kommunalisierung polizeilicher Aufgaben

Die Frage der kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung kann nicht losgelöst von dem Gesamtkomplex der "Kommunalisierung polizeilicher Aufgaben" betrachtet werden.

Denn es muss befürchtet werden, dass sich - je mehr die Ordnungsbehörden in die Pflicht genommen werden - die Polizei trotz einer parallelen Zuständigkeit aus diesen Aufgabengebieten zumindest teilweise zurückziehen wird. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist dafür ein klassisches Beispiel. Hier ist auch aus einer gesetzlich geregelten parallelen Zuständigkeit in der Praxis längst eine nahezu 100%ige Zuständigkeit der Ordnungsbehörden geworden.

- Sicherheitsdiskussion

Als Hauptargument für die Einführung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung wird immer angeführt, dass dies ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sei.

Schon bei der Diskussion im Rat der Stadt im Jahre 1989 war es unumstritten, dass eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist und alles getan werden muss, um die Sicherheit der Menschen im Straßenverkehr zu gewährleisten. Für die Diskussion, ob eine Kommune die Aufgaben der Polizei übernehmen soll, ist dieses Argument allerdings ungeeignet, da eine erhöhte Sicherheit auch mit Ver-

Drucksache Nr.

Datum

stärkungsmaßnahmen (Sachausrüstung und Personal) bei der Polizei erreicht werden kann.

- Möglichkeiten der Stadt Duisburg

Die Zuständigkeiten der Ordnungsbehörden bei der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung beschränken sich - anders als die der Polizei - nur auf die Überwachung an Gefahrenstellen. Dabei können Geschwindigkeitskontrollen nicht die erforderlichen baulichen Maßnahmen ersetzen.

Dies bedeutet, dass die Stadt generell im Benehmen mit der Polizei Gefahrenstellen definieren müsste. Dabei ist jede Gefahrenstelle aber daraufhin zu untersuchen, ob sie nicht durch bauliche Maßnahmen "entschärft" werden kann (diese Verpflichtung hat die Polizei nicht, die überall messen darf!).

Auch hat die Stadt nicht die Möglichkeit, die betroffenen Autofahrer nach dem Verkehrsverstoß anzuhalten. Der jeweilige Halter kann demnach erst nach Ermittlung der Halterdaten schriftlich auf die von ihm - oder einem anderen - begangene Verkehrsordnungswidrigkeit angesprochen werden.

- Finanzielle Auswirkungen

Eine Gegenüberstellung der anfallenden Personal- und Sachkosten gegenüber den voraussichtlichen "Einnahmen" durch Bußgelder hat ergeben, dass eine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung allenfalls kostendeckend betrieben werden kann.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sprechen die aufgeführten Gründe gegen die Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung.

4. Maßnahmen

Ausgehend von dieser Bestandsaufnahme werden derzeit in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau, dem Polizeipräsidenten Duisburg und den verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung mögliche bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen geprüft. Diese Planungen sind zum Teil bereits umgesetzt bzw. sind zur Zeit im Bau. Daneben laufen noch weitere Überlegungen zur Optimierung der Verkehrsabläufe insbesondere an den Knotenpunkten (siehe Pkt. 6).

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen sind oder werden zur Zeit ausgeführt:

- Die Fahrbahnoberfläche der Krefelder Straße wurde im Sommer 2003 zwischen Uerdinger Straße und Am Seltenreich erneuert. Zusammen mit der Sanierung der Fahrbahndecke wurden die Fahrbahnmarkierungen erneuert.
- Im Bereich der Kreuzung Krefelder Straße/Uerdinger Straße wird durch die aufgebrachten "Bischofsmützen" ein verbotenes Geradeausfahren aus der Rechtsabbiegespur zur Uerdinger Straße unterbunden.
- Die Verkehrsregelung auf der Uerdinger Straße im Bereich der Tankstellenzufahrt ist klar und eindeutig. Aufgrund der angeordneten Verkehrszeichen 295 StVO (Fahrstreifenbegrenzung/durchgehende Mittelmarkierung) und 209-30 StVO (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) ist das "Linksabbiegen" auf das Tankstellengelände untersagt. Der Einsatz von "Bischofsmützen", die hier das rechtswidrige Abbiegen verhindern sollen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsdienst der Polizei eingehend geprüft. Da Kfz das Tankstellenge-

Drucksache Nr.

Datum

lände auch in Richtung Ehingen als "Linksabbieger" verlassen dürfen, konnten hier die "Bischofsmützen" nur auf einem relativ kurzen Abschnitt aufgebracht werden. Damit lässt sich das verbotene Linksabbiegen auf die Tankstelle jedoch nicht völlig verhindern.

- Anbringen von Kontrastrahmen an der Lichtsignalanlage Uerdinger Straße/Korbmacher Straße zur besseren Erkennbarkeit bei ungünstigen Lichtverhältnissen (erledigt im Juni 2003).

Weitere Vorschläge zur Verkehrsführung im Bereich des Ortsteils Mündelheim wurden ebenfalls geprüft und wie folgt bewertet: .

5. Prüfung Ihrer Anregung

Eine Anordnung einer separaten Signalisierung der Rechtsabbiegespur von der B 288 in Fahrtrichtung Ehingen hätte zwangsläufig eine Verlängerung des Verkehrsstaus auf der Krefelder Straße zur Folge. Der "Rechtsabbieger" muss bereits heute an der Einmündung zur Uerdinger Straße gemäß Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren!) die Vorfahrt anderer Verkehrsströme achten. Bei entsprechenden Lücken kann er sich in den Verkehr einfädeln, was einen zügigeren Abfluss von der B 288 bewirkt. Der linksabbiegende Verkehr von der Krefelder Straße in Richtung Ehingen ist durch die angeordnete Vorfahrtbeschilderung ausreichend gesichert.

In dem Abschnitt der Krefelder Straße zwischen Rheinbrücke und Uerdinger Straße wurde bislang kein Bedarf gesehen, hier ebenfalls die sogenannten "Leitboys" anzubringen. Im Gegensatz zu dem Abschnitt zwischen der Kreuzung Uerdinger Straße/B 288 und A 524 ist die Verkehrsführung hier nur zweispurig.

Eine Sperrung der Straße "Am Seltenreich", z.B. durch Sperrpfosten, ist nicht möglich, weil dadurch eine Sackgassensituation ohne Wendemöglichkeit geschaffen würde. Im übrigen ist sowohl die v.g. Straße als auch die Korbmacher Straße wie bereits erwähnt, lediglich für den Anliegerverkehr freigegeben und durch den bereits erwähnten Einbau von Fahrbahnerhöhungen als Abkürzungsstrecke unattraktiv gemacht worden.

Aufpflasterungen, wie z.B. Bodenschwellen oder "Kissen", kommen aus grundsätzlichen Erwägungen lediglich ausnahmsweise vor "schutzwürdigen Einrichtungen", wie Schulen o.ä., in Betracht. So wurden solche Pflasterkissen bereits vor einigen Jahren auf der Korbmacherstraße im Bereich der Schule eingebaut. Diese Straße liegt zudem in einer Tempo-30-Zone.

Auch die Straße "Im Bonnefeld" liegt in einer großflächig angelegten Tempo-30-Zone. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m bis 7,30 m führt eine veränderte Verkehrsführung durch Anordnung einer Einbahnstraßenregelung erfahrungsgemäß dazu, dass sich das Geschwindigkeitsniveau des fließenden Verkehrs erheblich erhöht. Ohne den fehlenden Gegenverkehr nimmt die Akzeptanz der Tempo-30-Zonen-Regelung beim Kraftfahrer immer weiter ab - insbesondere bei einer so gut ausgebauten Straße wie hier. Unabhängig davon bringt eine Einbahnstraßenregelung erhöhte Umwegfahrten mit sich.

Das von Ihnen zu recht bemängelte Missachten des Rotsignals an Lichtzeitanlagen soll an dieser Stelle nicht verharmlost werden. Allerdings kann ein solches Fehlverhalten Einzelner nicht verhindert werden. Auch hier ist die Polizei für die Überwachung zuständig.

Das Einordnen in die Linksabbiegerspur Uerdinger Straße/Im Bonnefeld, um "erst" an der Kreuzung Uerdinger Straße/Krefelder Straße nach links abzubiegen, ist verkehrsrechtlich nicht korrekt. Längere Beobachtungen des fließenden Verkehrs haben jedoch ergeben, dass dieses Verhalten unschädlich ist, weil kein anderer behindert wird.

Gegen das Wenden auf der Uerdinger Straße im Bereich der Kreuzung Korbmacherstraße ist verkehrsrechtlich nichts einzuwenden, da dies hier nicht verboten ist. Da sich auf der Uerdinger Straße vor der Kreuzung Krefelder Straße der Verkehr ebenfalls staut, ist ein Zeitgewinn für den "Wender" jedoch mehr als fraglich. Dies gilt auch, wenn das Tankstellengelände als Abkürzung genutzt wird. An der Ausfahrt zur B 288 ist nämlich das "Stop"-Zeichen zu beachten.

Die Korbmacherstraße ist, ebenso wie die Straße "Am Seltenreich" mit dem Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und dem Zusatz "Anlieger und landwirtschaftlicher Verkehr frei" ausgeschildert. Ein rechtswidriges Befahren dieser Straßen, um sich einen Zeitvorteil durch Umgehung der Kreuzung Uerdinger Straße/Krefelder Straße zu verschaffen, ist nicht zu verhindern und kann auch nur schlecht überwacht werden. Um einen größeren Aufmerksamkeitsimpuls bei den Verkehrsteilnehmern zu erreichen, wurde die v.g. Verkehrsregelung auf der linken Fahrbahnseite wiederholt.

Ihrem Gedanken einer "Abkürzungs- bzw. Stauumgehungsfahrt" durch die Siedlerstraße und Im Bonnefeld vermag ich nicht zu folgen. Zum einen liegen diese Straßen in einer Tempo-30-Zone. Zum anderen hat die Signalanlage Im Bonnefeld/Uerdinger Straße eine sehr lange Rotphase. Hier ist sicher kein Zeitgewinn zu erzielen. Unabhängig davon spricht verkehrsrechtlich nichts dagegen, diesen Weg zu wählen. Nach § 12 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (Str. WG NW) sind diese Straßen öffentliche Straßen. Gemäß § 14 Str. WG NW ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch).

Bereits seit Mitte 1995 gilt im Bereich der Zufahrt zum Vorflutgelände (von der B 288) durch die Zeichen 295 StVO und 209-30 die vorgeschriebene Fahrtrichtung "Geradeaus". Auch der vom Vorflutgelände kommende Verkehr wird durch das Zeichen 209-20 StVO nach rechts (Richtung Krefeld) geführt. Lediglich dem landwirtschaftlichen Verkehr ist es durch einen markierten Beistrich und dem Zusatzzeichen 1026-36 StVO erlaubt, hier von der B 288 links abzubiegen bzw. auf die B 288 links abzubiegen. Prinzipiell kann hier festgestellt werden, dass sich diese Regelung grundsätzlich bewährt hat.

Die von Ihnen vorgeschlagene "Pfostenlösung" an der Zufahrt zum Vorflutgelände ist leider nicht durchführbar. Da hier landwirtschaftliche Fahrzeuge (teilweise mit zwei Anhängern gleichzeitig) ein- bzw. ausfahren, muss eine entsprechend große Aufstellfläche für diese Fahrzeuge gewährleistet werden. Dies bedeutet, dass die Pfosten nicht in Höhe der Leitplanken gesetzt werden könnten, sondern entsprechend weit auf dem "Parkplatz". Eine Nutzung des Parkplatzes durch Erholungssuchende kann auf diese Weise daher nicht verhindert werden. Eine Analyse der Unfallsituation hat ergeben, dass das verbotswidrige Abbiegen hier die Hauptunfallsache ist. In erster Linie führt also mangelnde Verkehrsdisziplin Einzelner zu negativen Folgeerscheinungen.

Zur generellen Frage des Schutzes der Kinder im Straßenverkehr möchte ich darauf hinweisen, dass in erster Linie die Erziehungsberechtigten ihre Kinder über die Regeln zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unterweisen.

Drucksache Nr.

Datum

Hier ist insbesondere das Verhalten, welches sich aus den §§ 25 (Fußgänger) und 31 (Sport und Spiel) der StVO ergibt zu nennen.

Dass Kinder nicht zu jeder Zeit diese Regeln befolgen, ist allgemein bekannt. Diesem Wissen hat der Gesetzgeber durch den nachträglich in § 3 (Geschwindigkeit) der StVO eingeführten Abs. 2a Rechnung getragen. Unter anderem wird hierdurch den Kindern ein besonderer Schutz gewährt. Nach dieser Vorschrift hat sich jeder Fahrzeugführer gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die allgemeine Verhaltensregelung des § 3 Abs. 1 StVO, wonach jeder Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit u.a. den Straßen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen hat, wurde somit auf den o.g. besonders schutzbedürftigen Personenkreis erweitert.

Zu Ihrem Wunsch, an der B 288 Ortstafeln aufzustellen, nehme ich wie folgt Stellung: Ortstafeln (Zeichen 310 StVO) sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenzen und Straßenbaulast in der Regel dort anzubringen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt oder endet. Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt, d.h. von der B 288 sind keine Grundstücke mit direkter Zufahrt erreichbar. Aus diesem Grund kann auf der Krefelder Straße kein Zeichen 310 StVO angeordnet werden.

6. Weitere Maßnahmen:

Folgende Maßnahmen werden derzeit noch durch die Verwaltung geprüft, bzw. geplant:

- Für die Linksabbiegeverkehre von der B 288 in die Uerdinger Straße wird geprüft, ob im Signalprogramm separate Grünphasen geschaltet werden können. Damit wird ein sicheres und geschütztes Linksabbiegen gewährleistet und eine entsprechend dem Verkehrsaufkommen dimensionierte Anzahl Fahrzeuge sicher über die Kreuzung geführt. Nach Erstellung der neuen Signalpläne beabsichtigt der Landesbetrieb Straßen NRW diese neue Signalregelung an der Kreuzung einsetzen. In diesem Zusammenhang wird in dem Kreuzungsbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h gesenkt.
- Um die Sicherheit im Bereich der Uerdinger Straße/Korbmacher Straße zu erhöhen wird der Einbau einer Querungshilfe im Bereich der Kegelstraße/Ehinger Berg einschließlich der entsprechenden Markierungen planerisch untersucht. Durch die Verengung der Fahrstreifen auf 3,50 m soll in Verbindung mit der Querungshilfe eine Torwirkung erreicht werden. Für den von Norden kommenden Verkehr soll diese Maßnahme eine Verringerung der Geschwindigkeit und damit auch eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer bewirken.
Für Fußgänger und Radfahrer wird die Querung der Uerdinger Straße sicherer und leichter, da in der Fahrbahnmitte ein Schutzraum angeboten wird. Nach Abschluss der Planungen wird über diese Maßnahme gesondert in der Bezirksvertretung Süd beraten.

Die Wirksamkeit aller verkehrlichen Anordnungen (Beschilderung, Fahrbahnmarkierung oder Lichtzeichenanlage) ist abhängig von der Verkehrsdisziplin der Verkehrsteilnehmer. Ein Fehlverhalten Einzelner kann nicht der Straßenverkehrsbehörde angelastet werden.

Drucksache Nr.

Datum

Ich hoffe, mit diesen Ausführungen Ihre Fragen beantwortet zu haben und gehe davon aus, dass wir mit den bisher durchgeführten und noch beabsichtigten Maßnahmen gemeinsam dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit näher kommen.

Abschließend möchte ich nicht versäumen, Ihnen für Ihr Engagement im Dienst der Verkehrssicherheit zu danken.

Mit freundlichen Grüßen