

Der Bürgermeister

Hilden, den 12.04.2005

AZ.: IV/66.1-fr



Hilden

WP 04-09 SV 66/022

Beschlussvorlage

öffentlich

**Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem nördlichen Abschnitt des Westrings
hier: Eigenschaften der SPD-Fraktion vom 15.03.2004**

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Rat der Stadt Hilden	27.04.2005			

Beschlussvorschlag:

Beschlussfassung wird anheim gestellt.

Erläuterungen und Begründungen:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat bereits in der Sitzung am 12.01.2005 einen Antrag der SPD-Fraktion vom 08.12.2004, zum Schutze querender Fußgänger auf dem Westring – im besonderen in Höhe der Fußgängerbedarfsanlage in Höhe des Ortsweilers Elb – die Geschwindigkeit auch auf dem Abschnitt von Schalbruch bis zur Gerresheimer Straße von derzeit 70 km/h auf 50 km/h zu beschränken, mit 11 Nein- bei 8 Ja-Stimmen abgelehnt.

Die zusätzlichen Erläuterungen der zugehörigen Sitzungsvorlage Nr. 66/013 sind nachstehend aufgeführt.

Im Stadtentwicklungsausschuss am 08.12.2004 hat das Ratsmitglied Frau Alkenings für die SPD-Fraktion den als Anlage A beigefügten Antrag gestellt.

Vor etwa 19 Monaten ist zuletzt der Antrag, „die Geschwindigkeit auf dem Westring einheitlich auf 50 km/h zu begrenzen“, mit Mehrheit vom Stadtentwicklungsausschuss abgelehnt worden. Die entsprechende Sitzungsvorlage Nr. IV-2-161 ist als Anlage B ebenfalls beigefügt.

Auch nach Ablauf von beinahe 2 Jahren haben die Erläuterungen der Verwaltung weiterhin Gültigkeit. Veränderungen an der Straße und/oder Lichtzeichenanlage sind nicht vorgenommen worden. Ob sich die Verhaltensweisen der Kraftfahrer ggf. geändert haben, soll eine im Januar 2005 beabsichtigte Verkehrserhebung im Nahbereich der Fußgängerfurt durch Vergleich des Geschwindigkeitsniveaus von Vorher (Erhebungen aus 1995-2000) mit dem von heute (Nachher) belegen.

Außerdem soll ein etwaiges Unfallgeschehen der vergangenen 2 Jahre auf dem Abschnitt des Westrings bei der Kreispolizeibehörde abgefragt werden.

Bei optimalen Sichtbeziehungen des Kraftfahrers über mindestens 300 m und mehr aus beiden Fahrtrichtungen auf die 3 Kfz-Signalgeber und Gelbzeiten von 5 Sekunden (Zwischenzeit gleich 7 Sekunden [von Grünende Kfz bis Grünanfang Fußgänger]) sind Notbremsungen vor der LZA bei Anforderung durch Fußgänger nicht zu erklären.

Für die Überwachung des fließenden Verkehrs sind neben der Polizei in den kreisangehörigen Städten nur noch die Kreisordnungsbehörden zuständig. Neben der *mobilen* Geschwindigkeitsüberwachung besteht die Alternative zur Einrichtung einer *stationären* Geschwindigkeitsüberwachung mit sog. „Starenkasten“ und/oder einer *stationären* Rotlichtüberwachung an LZA mittels Kamera.

Aufgrund des großen Aufwands wird diese Technik nur an wenigen Stellen, die sich durch ihre große Unfallhäufigkeit hervorheben, angewandt. Auch dann sollen stationäre Überwachungseinrichtungen nur eine Zwischenlösung sein (wie beispielsweise Ostring/Oststraße) und durch bauliche Lösungen (beispielsweise Lichtzeichenanlage) möglichst kurzfristig ersetzt werden.

Die vor der Sitzung durchgeführten Verkehrserhebungen hatten ein Geschwindigkeitsniveau v_{85} von 68 km/h etwa 200m vor der Fußgängerbedarfsanlage Elb in Fahrtrichtung Gerresheimer Straße aufgezeigt; in Fahrtrichtung Schalbruch wurde bei annähernd gleichem Abstand zur LZA ein v_{85} von 74 km/h festgestellt.

Das von der Polizei erfasste Unfallgeschehen über die Jahre 2003 und 2004 gab „keinerlei Hinweise auf die Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung“.

Am 7.03.2005 kam es zu einem Unfallereignis im Nahbereich der Fußgängerbedarfsanlage in Höhe des Ortsweilers Elb. Es entstand „nur“ hoher Sachschaden; mit viel Glück kam keine Person zu Schaden.

Von der Polizei kommt die Einschätzung, dass der Unfall auf einen eindeutigen Fahrfehler des LKW-Fahrers zurückzuführen ist. Eine Geschwindigkeitsübertretung sei nicht erkennbar.

Mit Datum vom 15.03.2005 haben Frau Alkenings und Herr Böhm für die SPD-Ratsfraktion erneut den Antrag (als Anlage beigefügt) gestellt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h zu beschränken.

Sowohl der Verein „Wohnweiler Elb e.V.“ als auch die Schulpflegschaftsvorsitzende der GGS Am

Elbsee

bitten in Ihren Schreiben, die ebenfalls als Anlage beigefügt sind, den alten Beschluss zu überdenken und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu drosseln.

Überaus wichtig für die Verkehrssicherheit ist die **Einheit von Bau und Betrieb** der Straße. Diese Einheit ist beim Westring schon heute nicht vorhanden, da auf einer weitgehendst anbaufreien Umgehungsstraße –

trassiert und dimensioniert für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h - eine vom Kraftfahrer nicht nachvollziehbares Geschwindigkeitslimit von 70 km/h auf überbreiten Fahrspuren und guten Sichtverhältnissen eingehalten werden soll.

Die v_{85} -Geschwindigkeiten von 74 bzw. 68 km/h zeigen, dass dieses Geschwindigkeitslimit aufgrund des zeitweise hohen Verkehrsaufkommens noch halbwegs erreichbar ist. In den Schwachverkehrszeiten allerdings wird bekanntlich auch um ein ca. 5 km/h höheres Geschwindigkeitsniveau gefahren.

Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h dürfte kaum zu einer v_{85} -Geschwindigkeit von 60 km/h und darunter führen. Der Kraftfahrer wird eine solche Maßnahme als Schikane ansehen und für überzogen, d.h. nicht geeignet, erforderlich und verhältnismäßig halten; seine Bereitschaft, das Überholverbot (da vor ihm jemand mit zulässiger Geschwindigkeit schleicht) zu missachten, wächst. Dies führt möglicherweise zu neuen Gefährdungen. Weiterhin ist zu bedenken, dass von den Antragstellern und von den Anliegern Gelb- und Rotlichtfahrten als besonderes Problem und Gefährdungstatbestand genannt worden sind. Dieses Problem wird durch eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h nicht angegangen. Die Gefährdung durch Rotlichtfahrten bleibt auch bei niedriger Geschwindigkeit unverändert bestehen.

Die Verwaltung vertritt daher die Auffassung, dass der Zwang des Autofahrers zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hier nicht der richtige Lösungsansatz ist, um die Querungsstelle Fußgängerbedarfsanlage in Höhe Ortsweiler Elb sicherer zu machen.

Mit einem veränderten Steuerungsverfahren - „Alles-Rot-/Sofort-Grün-Schaltung“ an der derzeitigen Fußgängerbedarfsanlage könnte der Kfz-Verkehr verstärkt auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h eingebremst werden. Bei diesem Steuerungsverfahren ist die Grundstellung aller Signale ROT. Bei Anforderung von GRÜN durch den Kraftfahrer über Induktionsschleifen in der Fahrbahn oder durch den Fußgänger über Taster am Signalmast kann die zugehörige GRÜNphase „sofort“ geschaltet werden.

Wenn allerdings der Fußgänger vor dem Kraftfahrer angefordert hat, erhält der Fußgänger auch zuerst sein GRÜN; d.h. der Kraftfahrer muss warten, bis diese GRÜNzeit für den Fußgänger und die folgende Zwischenzeit (Schutzzeit = von Grünende Fußgänger bis Grünanfang Kfz) abgelaufen sind. Umgekehrt muss der Fußgänger bei einer Anforderung zuerst durch den Kraftfahrer die GRÜNzeit für den Kraftfahrer und die Zwischenzeit (Schutzzeit = von Grünende Kfz bis Grünanfang Fußgänger) abwarten, bis er die Fahrbahn queren darf.

Als Nachteil dieses Steuerungsverfahrens ist anzumerken, dass der Fußgänger bei derzeit in der Regel 8 Sekunden langen Wartezeiten dann auch häufiger längere Wartezeiten (bis zu 40 Sekunden) in Kauf nehmen muss.

Der Abstand der Induktionsschleifen in der Fahrbahn zur Haltelinie muss so bemessen sein, dass der Kraftfahrer nur bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h die Signalanlage mit GRÜN passieren kann. Eine schnellere Annäherung an die Signalanlage führt zwangsläufig zu einem Bremsvorgang.

Die Alles-Rot-/Sofort-Grün-Schaltung wirkt „geschwindigkeitsdämpfend“, indem sie frei fahrende Kraftfahrzeuge, die über die Induktionsschleifen als Anforderung registriert werden, auf die gewünschte Geschwindigkeit bremst. Letztendlich wird deren Geschwindigkeitsdämpfung vor allem in den Schwachverkehrszeiten bei geringerer Verkehrsdichte, dann wenn die Kfz einzeln und weni-

ger im Pulk fahren, besonders wirksam.

Um die Gefährdung des querenden Fußgängers durch mögliche Rotlichtfahrer zu minimieren ist als zusätzlicher Schritt eine Verlängerung der Zwischenzeiten (Schutzzeit = von Grünende Kfz bis Grünanfang Fußgänger) von derzeit 7 Sekunden auf 9 Sekunden als *Ausnahmeregelung* denkbar. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird dadurch nicht maßgeblich beeinträchtigt.

Eine Abstimmung mit dem Straßenbaulasträger der Landesstraße L 282 – Westring – , dem Landesbetrieb Straßen NRW über eine etwaige Änderung der Lichtsignalanlage hat vorab noch nicht stattgefunden.

G. Scheib