

An

- angemeldete Teilnehmerinnen und Teilnehmer der u. a. Veranstaltung (im Technischen Rathaus und per Videokonferenz)
- Verteiler „Politik“

### **Protokollnotizen**

#### **Bürgerinfo Bepflanzung/Verkehrssituation Holzweg/Zedernweg am 09.12.2021 und Antworten/Stellungnahmen der Verwaltung**

Der Technische Beigeordnete Rainer Gleß begrüßt die Anwesenden sowie die (über Zoom) Zugeschalteten. Nach einer kurzen Einführung übergibt Herr Gleß für eine PowerPoint-Präsentation an die Herren Kalle (Verkehrsplanung) und Kegel (Grünplanung). Die mit einem Bürgerinformationsbrief (Anlage) im Frühjahr 2021 an die Anwohnerinnen und Anwohner verteilten kompakten Informationen werden in der Präsentation nochmals detailliert und aktualisiert dargestellt (Präsentation anliegend).

Die anschließenden Fragestellungen des Publikums wurden gesammelt, als Protokollnotiz zusammengefasst und dem o. a. Verteiler zugestellt.

Nachfolgend sind die Fragestellungen nochmals abgedruckt und die ausführlichen schriftlichen Antworten/Stellungnahmen der Verwaltung den Fragen unmittelbar zugeordnet.

Hinweis: Adressangaben der Redner sind ausschließlich dann vermerkt, wenn sie von diesen selber im Redebeitrag zur Erläuterung genannt wurden.

**1. Frage/Äußerung von: Herrn Henze:**

Herr Henze legt dar, dass ihm zum Zeitpunkt seines Immobilienerwerbs 1982 eine Planung mit abgebundenen Zedernweg vorgelegt worden sei. Eine Bürgerinitiative habe schließlich die verkehrsberuhigte Gestaltung sowie die Beschilderung des Zedernweg mit Z 260 plus Z 1020-30 StVO erreicht.

Laut Angabe von Herrn Henze sind auf dem Zedernweg 60 % des Autoverkehrs Durchgangsverkehr zwischen Eibenweg und Hennefer Straße, 30 % Verkehr zum Pleiser Dreieck und 10 % „Anlieger“.

Herr Henze äußert, gemäß StVO dürfe der Zedernweg nicht wie beschildert befahren werden.

Er fordert als „Bürgerantrag“ Maßnahmen zur nachhaltigen Unterbindung von Durchgangsverkehr.

Bezüglich der Zählungen bittet Herr Henze um Information, ob diese während des Corona-Lockdown erfolgt ist. Eine entsprechende Überprüfung hat die Verwaltung zugesagt.

Er möchte versenkbare Poller (wg. Feuerwehr) als Netzsperre und eine Ausweisung der (nicht benutzungspflichtigen) Radwege als Gehweg, „Radfahrer frei“ (Z 239 plus Z 1022-10 StVO).

**Antwort/Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Die nach Angaben von Herrn Henze 1982 vorgelegte und vom heutigen Zustand abweichende Planung kann nicht mehr Grundlage der heutigen Betrachtung sein: Planung unterliegt einem ständigem Wandel in Anpassung an aktuelle Verhältnisse. Sämtliche zwischenzeitlichen Änderungen sind im vorgegebenen rechtlichen Rahmen erfolgt. Ein Rechtsanspruch auf dauerhaft unveränderten Fortbestand eines bestimmten Planungszustandes besteht nicht.
- Der Zedernweg darf wie beschildert auch befahren werden. Die jeweils als eine zusammenhängende Einheit beschilderten „Anlieger frei“-Bereiche sind im Vortrag wie auch im Bürgerbrief vom Frühjahr 2021 dargestellt worden. Sie sind im Straßenraum eindeutig und widerspruchsfrei beschildert.
- Das von Herrn Henze genannte und im Nachgang zur Veranstaltung von ihm präzise benannte Präzedenzverfahren des Bundesverwaltungsgerichtes zur Thematik wurde wie zugesagt vom Rechtsdienst der Stadt Sankt Augustin sorgfältig geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die vor dem BVerwG

verhandelte Situation sich so grundlegend von der Situation im Bereich Zedernweg unterscheidet, dass keinerlei Übertragbarkeit gegeben ist. Die vollständige, ausführliche Bewertung durch den Rechtsdienst findet sich am Ende dieses Dokuments.

- Dem Wunsch nach weiteren Maßnahmen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr kann über die bestehende Beschilderung hinaus nicht entsprochen werden: Die in Frage kommenden Maßnahmen (Netzsperrung, Einbahnstraßenregelungen) mussten aus den im Bürgerbrief und im Vortrag genannten Gründen verworfen werden (vgl. anliegende Präsentation).
- Die Messung/Zählung fand im Zeitraum 28.09.2020 - 05.10.2020 statt („24/7“). Damit liegt sie außerhalb des „Lockdown“ in einem Zeitraum mit verhältnismäßig geringen „Coronabeschränkungen“. Der Tag der Deutschen Einheit fiel 2020 auf einen Samstag und dürfte damit keine relevante Auswirkung auf das Gesamtergebnis der Messung haben.
- Eine Abbindung des Zedernweges mittels fernbedienbarer, versenkbarer Poller wird von der Feuerwehr ebenso grundsätzlich abgelehnt, wie eine Abbindung mittels herausnehmbarer Pfosten: Auch solche fernbedienbaren Poller verursachen Zeitverluste, die die Einhaltung des gesetzlichen Schutzziels gefährden. Erfahrungen zeigen, dass solche technisch aufwändige Anlagen recht anfällig für Störungen sind, wodurch im Ernstfall u. U. Menschenleben gefährdet werden können. Hinzu kommt ein erheblicher logistischer Aufwand, da mindestens sämtliche Fahrzeuge der Wehren Niederpleis und Mülldorf mit regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfenden Fernbedienungen ausgestattet werden müssten; für eventuelle Unterstützung bei größeren Bränden auch die weiteren Wehren.
- Eine Beschilderung der Radwege als Gehwege, „Radfahrer frei“ (Z 239 mit Z 1022-10 StVO) ist nicht möglich: Die seit langem bestehenden, baulich von Fahrbahn und Gehweg deutlich getrennten Radwege sind nicht als Benutzungspflichtig beschildert. Damit besteht für den Radverkehr bereits die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Radweg. Eine Beschilderung der Radwege als Gehwege, „Radfahrer frei“ widerspricht der baulich eindeutigen Gestaltung als Radwege und muss daher im Sinne einer eindeutigen und nachvollziehbaren Verkehrsregelung sowie wegen des Verbotes der Überbeschilderung unterbleiben.

## **2. Frage/Äußerung von: Herrn Wittkop:**

Herr Wittkop berichtet von Anfeindungen durch Autofahrer, die meinen, ihn auf die (nicht benutzungspflichtigen) Radwege verweisen zu müssen.

Er möchte Kontrollen des Durchfahrtverbots.

Weiterhin erwartet Herr Wittkop bei Einführung der Taktverdichtung der Stadtbahn eine Verlagerung von Verkehren der B 56 in Wohngebiete.

Er sieht das Problem in der Verkehrskonzentration zu bestimmten Zeiten; Durchschnittswerte seien nicht aussagekräftig.

### **Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Kontrollen des Durchfahrtverbotes dürfen nur von der Polizei durchgeführt werden, da es sich um fließenden Verkehr handelt. Die Stadt ist nur für den ruhenden Verkehr zuständig. Die Verwaltung wird entsprechende Kontrollen bei der Polizei anregen.
- Verkehrliche Auswirkungen der geplanten Taktverdichtung der Stadtbahn im Korridor Stadtbahn/B 56 wurden mit der „Korridorstudie Stadtbahn 66“ untersucht. Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete sind im Ergebnis nicht zu befürchten. Dies ist auch leicht nachvollziehbar, da der Einfluss auf den motorisierten Individualverkehr im Wesentlichen aus häufigeren Schrankenschließungen resultiert. Ausweichen in Wohngebiete bringt Autofahrern hierbei erkennbar keine Vorteile. Dies gilt insbesondere auch, weil die Stadtbahnquerung den Verkehr in Ost-West-Richtung hemmt, Zedernweg und Holzweg aber in Nord-Süd-Richtung verlaufen.
- Die automatischen Verkehrszählungen erfassen sowohl die Gesamt- und Durchschnittswerte, wie auch die Spitzenstundenwerte. Alle Zahlen liegen deutlich innerhalb der üblichen Werte für Haupterschließungsstraßen.

## **3. Frage/Äußerung von: Herrn Beutel:**

Herr Beutel bittet um Erläuterung, welche „Anlieger“ mit der bestehenden Beschilderung zugelassen sind.

Er bittet um Verkehrszahlen für den Holzweg. Diese möchte er ins Verhältnis zu den erschlossenen Einwohnerzahlen gesetzt haben.

Weiterhin möchte er den Einbau von Fahrbahnschwellen wie auf der Niederpleiser Straße (Westabschnitt).

Auf der Fahrbahn des Holzweg soll das Verkehrszeichen Tempo 30-Zone (Z 274.1 StVO) markiert werden.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Anlieger im Sinne des Zusatzschildes „Anlieger frei“ (Zusatzzeichen 1020-30 StVO) sind alle, die ihr Ziel in dem entsprechend ausgewiesenen Bereich haben. Das sind insbesondere Bewohner und ihre Besucher/Lieferanten; in Gebieten mit weiteren Nutzungen als Wohnen auch die Besucher/Nutzer/Beschäftigten dieser Einrichtungen etc. (keine abschließende Darstellung). Kein Anlieger ist, wer das Gebiet ohne Zwischenhalt durchfährt oder nur zum Zwecke des Parkens (mit Ziel außerhalb des Gebietes) einfährt. Die jeweils zusammenhängenden Gebiete sind in der kartographischen Darstellung in Bürgerbrief wie Vortrag in jeweils einer Farbe dargestellt. Alle in einem Gebiet gelegenen Ziele dürfen von jeder Zufahrt in das Gebiet aus angesteuert werden. Das Durchfahren eines dieser Gebiete um ein dahinterliegendes Gebiet zu erreichen ist nicht zulässig.
- Vom 10.02.2022 bis 17.02.2022 wurde der der Verkehr im Holzweg nördlich und südlich der Einmündung Sandstraße gezählt (in Höhe Haus-Nr. 64 und 132). Es wurden täglich rund 1.200 Kfz gezählt, ein Zehntel davon (rund 120 Kfz) in der Spitzenstunde (gegen 16 Uhr). Mit nur rund einem Auto je Minute und Fahrtrichtung in der Spitzenstunde ist die Verkehrsbelastung also recht gering. Die Zahlen beiderseits der Einmündung Sandstraße unterscheiden sich dabei nur geringfügig. Die „Abkürzung“ Wehrfeldstraße-Holzweg-Sandstraße-Bonner Straße wird offensichtlich nicht in messbarem Umfang genutzt.
- Die Verkehrsmengen auf dem Holzweg können nicht direkt ins Verhältnis zu den Einwohnerzahlen gesetzt werden, da einerseits über die beiden Abschnitte nördlich und südlich der Wehrfeldstraße jeweils zahlreiche andere Straßen angebunden sind, die im selben zusammenhängenden „Anlieger frei“-Bereich liegen und andererseits auch über andere Straßen in diese beiden Gebiete eingefahren werden kann und darf (siehe Kartendarstellung in anliegender Präsentation).

Folgende Gesamteinwohnerzahlen wurden für beiden Bereiche ermittelt (jeweils alle Einwohner des zusammenhängenden Gebietes insgesamt):

Bereich nördlicher Holzweg: 983 Einwohner

Bereich südlicher Holzweg: 1179 Einwohner

- Die vor vielen Jahren im westlichen Abschnitt der Niederpleiser Straße an besonders schutzbedürftigen Nutzungen (Kita-Eingang und „Zebrastreifen“) eingebauten, sehr steilen Fahrbahnschwellen sollten laut damaliger Planungsvorgabe nur 6 bis 8 cm Höhendifferenz bekommen, wurden aber steiler eingebaut. Daher erfolgte später zur besseren Befahrbarkeit eine Nachbesserung mit einer Asphaltangleichung. In der Niederpleiser Straße wurden die Schwellen wie auch anderswo im Stadtgebiet aufgrund der überhöhten Fahrgeschwindigkeiten und der ansonsten fehlenden baulichen Gestaltung einer Tempo 30-Zone eingebaut. Diese Situation ist nicht mit dem Zedernweg vergleichbar, da hier etliche Fahrbahnverschwenkungen und optisch wirksame Wechsel im Fahrbahnbelag vorhanden sind. Im Ergebnis bestehen auch keine Probleme hinsichtlich der Geschwindigkeit: Die V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) als anerkanntes Maß für die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt mit 32,8 km/h nur minimal über den zulässigen 30 km/h (Messung Herbst 2020). Unfälle mit der Ursache „Geschwindigkeit“ wurden nicht festgestellt. Durch die vorgenannten Schwellen würde aber der Radverkehr im Wortsinne unangemessen hart getroffen, obwohl er nicht das Problem ist, so dass deren Einsatz hier nicht in Betracht kommt. Anders gestaltete Schwellen wären im Zedernweg technisch möglich.
- Da keine Erkenntnisse zu verkehrsgefährdenden Situationen oder Verkehrsunfällen vorliegen, bestehen seitens der Anordnungsbehörde grundsätzlich Bedenken gegen die Markierung des Verkehrszeichens „Tempo 30-Zone“ (Z 274.1 StVO) auf der Fahrbahn. Die V85 von 32,8 km/h lässt ebenfalls kein Erfordernis für eine solche Markierung erkennen, die nicht inflationär erfolgen soll.

#### **4. Frage/Äußerung von: Frau Bootz:**

Frau Bootz regt an, den Holzweg als Fahrradstraße auszuweisen und damit für den Radverkehr eine Parallele zur B 56 zu schaffen.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Grundsätzlich sind Fahrradstraßen (Zeichen 244 StVO) ein hochwertiges Element zur Radverkehrsführung auf Hauptachsen des Radverkehrs. So sind sie beispielsweise im beschlossenen Radverkehrskonzept von 2017 für die Radverkehrsführung auf den Straßen im Zuge der (unmittelbar) stadtbahnparallelen Radroute vorgesehen. Formale Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind im Wesentlichen eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr und eine vorhandene bzw. zu erwartende hohe Radverkehrsdichte. Beides ist im Zuge des Holzweg aufgrund fehlender Einbindung im Radverkehrsnetz nicht gegeben. Erschwerend kommt die Erfahrung hinzu, dass neben größeren Radverkehrsmengen auch eine entsprechende Gestaltung der Fahrradstraße erforderlich ist, um die nötige Akzeptanz seitens des Autoverkehrs zu erreichen. Hierfür wäre eine erhebliche bauliche Umgestaltung des Holzweg erforderlich. Aus diesen Gründen ist der Holzweg für eine Ausweisung als Fahrradstraße nicht geeignet. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass derzeit eine Planung zur kompletten, insbesondere fahrradfreundlichen Umgestaltung des innerörtlichen Teiles der B 56 läuft.

**5. Frage/Äußerung von: Herrn Stöcker, Zedernweg 135:**

Herr Stöcker verweist darauf, dass der Zedernweg ursprünglich eine geschlossene Straße gewesen sei.

Er sagt, dass der Zedernweg von „umliegenden Anwohnern“ zum Parken genutzt werde und möchte die Einrichtung von Bewohnerparken.

Weiterhin fordert er eine provisorische Schließung des Zedernweg.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Auch von vornherein als durchgehend geplante Straßen in Neubaugebieten sind teilweise jahrelang im unfertigen Zustand noch „geschlossen“. Ein besonders deutliches Beispiel ist etwa Am Engelsgraben, wo die durchgehende Befahrbarkeit erst Jahrzehnte nach Bau des nördlichen und des südlichen Teilabschnitts hergestellt wurde. Der ursprüngliche geschlossene Zustand des Zedernweg war keine von heute abweichende Planung, sondern ein unfertiger Zwischenstand, der mit Herstellung der durchgehenden Befahrbarkeit in den endgültigen Zustand versetzt wurde.

- Aufgrund der Entfernungen zu anderen Straßen ist es eher unwahrscheinlich, dass der Zedernweg von Bewohnern anderer Straßen in nennenswertem Umfang zum Parken genutzt wird. Bewohnerparken würde hier voraussichtlich keine wesentlichen Änderungen bringen, da es nicht möglich ist, die einzelnen Zonen beim Bewohnerparken entsprechend kleinteilig zu gestalten. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass Bewohnerparken auch mit Einschränkungen für die Besucher der in den entsprechenden Gebieten wohnenden Menschen verbunden ist. Unabhängig von der aktuellen Situation im Zedernweg ist mittel- bis langfristig mindestens in den dicht besiedelten Stadtteilen eine Parkraumbewirtschaftung (einschließlich Bewohnerparken) zu erwarten.
- Eine „Schließung“ des Zedernweg ist weder „provisorisch“ noch dauerhaft möglich. Die Gründe sind unter Nr. 1 ausführlich dargelegt (siehe dort).

**6. Frage/Äußerung von: Herrn Schmitz-Porten (Holzweg, 3. Stichstraße):**

Herr Schmitz-Porten weist darauf hin, dass Änderungen der Verkehrsregelung immer auch Auswirkungen auf andere Anwohner haben, die dann stärker vom Verkehr betroffen werden. Insbesondere benennt er Umwegfahrten als Problem bei der Verlagerung von Verkehr in andere Straßen.

Er möchte statt einer Verlagerung von Verkehren auf andere Straßen in Wohngebieten eine „Unattraktivität“ für Durchgangsverkehr herstellen, z. B. durch den Bau von Fahrbahnschwellen wie im Westabschnitt der Niederpleiser Straße.

**Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Die Verwaltung teilt die Auffassung von Herrn Schmitz-Porten, dass die von einigen Menschen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld geforderten Verlagerungen von Verkehren eine entsprechenden Mehrbelastung von anderen Menschen bewirken und darüber hinaus durch die entstehenden Umwegfahrten auch insgesamt zu einer höheren Belastung führen.
- Die geforderte Herstellung von „Unattraktivität“ für Durchgangsverkehre stößt im Bereich Zedernweg/Holzweg an ihre Grenzen: Mit den vorhandenen bzw. geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind die sinnvollen Möglichkeiten weitestgehend ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen kollidieren mit den Anforderungen an die Befahrbarkeit insbesondere für größere Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, Möbelwagen etc.) und führen teilweise auch zu Belastungen der unmittelbaren Anwohner (Erschütterungen

an Schwellen, Lärmbelastung durch Beschleunigung nach „bremsenden“ Elementen etc.). Der Einbau von Schwellen nach dem Vorbild der Schwellen im Westabschnitt der Niederpleiser Straße kommt aus den unter Nr. 3 genannten Gründen hier nicht in Betracht.

#### **7. Frage/Äußerung von: Herrn Henze:**

Herr Henze führt an, dass 90 % der Wohngebiete im Sackgassenprinzip angelegt seien, der Zedernweg jedoch nicht und fragt, was man mit dem Zedernweg vorgehabt habe.

Er möchte technische Lösungen für mit den Anforderungen der Feuerwehr verträgliche Absperrmaßnahmen.

Weiterhin fordert er Maßnahmen gegen „hohe Geschwindigkeiten“.

Außerdem fordert Herr Henze eine elektronische Überwachung gegen Durchgangsverkehre und führt aus, dass eine „Ahndung möglich“ sei.

Herr Henze wünscht einen Vortrag in den Gremien.

#### **Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Die Erschließungssysteme der einzelnen Wohngebiete sind entsprechend des Umfeldes und der zum Zeitpunkt der Planung geltenden anerkannten Regeln der Technik gestaltet worden. In der ursprünglichen Planung (ca. Ende 60er, Anfang 70er Jahre) war eine leistungsfähige Verkehrsstraße vorgesehen im Straßenzug Am Engelsgraben-Eibenweg-Zedernweg-Am Thomaskreuzchen-Am Kreuzeck. Dies erklärt z. B. auch die im heutigen Netz entbehrlichen Radwege im Zedernweg und Am Thomaskreuzchen. Ein halbes Jahrhundert später stellt die aktuelle Netzgestaltung das Ergebnis von Anpassungen an jüngere Erkenntnisse und einen Wandel in der Verkehrspolitik dar.
- Unter Nr. 1 ist erläutert, warum auch mit „technischen Lösungen“ keine für die Feuerwehr akzeptable Sperrung des Zedernweg möglich ist.
- Unter Nr. 3 ist dargelegt, dass bei einer V85 von 32,8 km/h und ohne Unfälle mit der Ursache „Geschwindigkeit“ kein relevantes Problem mit „hohen Geschwindigkeiten“ zu erkennen ist.
- Unter Nr. 2 ist dargelegt, dass Maßnahmen gegen Durchgangsverkehre nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegen, die nur Regelverstöße im ruhenden Verkehr ahnden darf. Die Errichtung und der Betrieb von aufwändigen elektronischen Anlagen zur rechtssicheren Ahndung von Durchgangsverkehren sind

bei einer gemessenen Spitzenstundenbelastung von unter 200 Kfz nicht verhältnismäßig.

- Die Sache wird am 28.04.2022 im Ausschuss für Mobilität behandelt.

#### **8. Frage/Äußerung über Zoom:**

Es wird der Wunsch geäußert, die aufgrund zu geringer Größe nicht wieder mit Bäumen bepflanzbaren aber zur Verkehrsberuhigung erhaltenen Baumscheiben nicht wie geplant mit Wiesenblumen zu bepflanzen, sondern mit anderthalb Meter hohen Büschen.

Provokationen durch andere Autofahrer (die offenkundig schneller fahren wollen), werden beanstandet.

Die zum Schutz vor verbotswidrig auf dem Gehweg fahrenden Autos in einem Teilabschnitt radwegseitig auf dem Gehweg angeordneten Poller sollen fahrbahnseitig auf den Radweg versetzt werden.

Die freie Rechtsabbiegefahrbahn von der Hennefer Straße (L 143) in den Zedernweg wird unter Sicherheitsaspekten kritisch gesehen.

#### **Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Eine Bepflanzung von Baumscheiben mit anderthalb Meter hohen Büschen kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht: Im Gegensatz zu den schmalen Baumstämmen stellen Büsche ein Sichthindernis dar. Gute Sichtbeziehungen sind insbesondere zur Prävention von Kinderunfällen unverzichtbar. Langjährige Erfahrungen haben gezeigt, dass die Sicherstellung guter Sichtbeziehungen die wichtigste Maßnahme zur Verhütung von Verkehrsunfällen mit Kindern ist. Weiterhin wird aus Gründen der Unterhaltung eine einheitliche Bepflanzung angestrebt. Dies ist erforderlich, um die Pflegbarkeit der städtischen Grünflächen durch den Bauhof gewährleisten zu können.
- Die Ahndung von Provokationen durch Autofahrer betrifft den fließenden Verkehr und ist daher ausschließliche Sache der Polizei. Für die Stadt bestehen hier keine Handlungsmöglichkeiten.
- Die angesprochenen Poller zwischen Radweg und Fußweg befinden sich in einem Abschnitt, in dem der Bordstein wegen der dichten Folge von Grundstückszufahrten durchgehend abgesenkt ist. Aufgrund von Beschwerden über Autofahrer, die den Flachbord missbrauchen, um z. B. bei Gegenverkehr an

Engstellen ohne Warten auf Gehweg und Radweg weiterzufahren, wurden diese Poller gesetzt. Die Anordnung zwischen Radweg und Gehweg ist zweifellos für den angestrebten Schutzzweck nur teilweise wirksam. Die geforderte Versetzung zur Fahrbahn hin ist aber nicht möglich: Die anerkannten Regeln der Technik schreiben für Einbauten wie Poller auch unter beengten Verhältnissen einen lichten Abstand von mindestens 30 cm zur Fahrbahn vor. Hinzu kommt noch der Durchmesser der Poller, so dass die Versetzung einen Einbau von gefährlichen Hindernissen auf einem ohnehin sehr schmalen Radweg bedeuten würde. Dieser ist aber ungeachtet der Tatsache, dass er nicht Benutzungspflichtig ist, zwingend in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten.

- Grundsätzlich sind freie Rechtsabbiegefahrbahnen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer unter Sicherheitsaspekten eher problematisch. Allerdings gibt es an dieser Stelle keinerlei Unfallsauffälligkeiten. Offensichtlich ist den bestens ortskundigen einbiegenden Anliegern die Situation hinreichend bewusst, so dass sie sich angemessen verhalten. Da es sich um eine Außerortskreuzung einer Landesstraße (L 143) handelt, liegt die Zuständigkeit bei Straßen.NRW.

#### **9. Frage/Äußerung von: Frau Linstaedt (Zedernweg 148-152):**

Frau Linstaedt regt eine Bepflanzung der Baumscheiben an (gemeint ist offenkundig eine Unterbepflanzung).

Sie beanstandet zu hohe Geschwindigkeiten, fordert Handeln des Ordnungsamtes und schlägt monatliche Geschwindigkeitskontrollen vor.

#### Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Gemäß des durch die Politik im Rahmen des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses im Jahr 2016 beschlossenen Baumstandortsanierungskonzeptes werden die sanierten bzw. neu hergestellten Baumbeete mit einer speziell an dem Verkehr ausgesetzte Flächen angepassten Wildblumenmischung eingesät. Neben einer Steigerung der biologischen Vielfalt kann so eine verbesserte Pflegbarkeit durch das städtische Bauhofpersonal erreicht werden.
- Die Beanstandung von zu hohen Geschwindigkeiten entspricht nicht den Messergebnissen: Die V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) als anerkanntes Maß für die Einhaltung von Geschwindig-

keitsbegrenzungen liegt mit 32,8 km/h nur minimal über den zulässigen 30 km/h (Messung Herbst 2020).

- Das Ordnungsamt darf nur informative Geschwindigkeitsmessungen vornehmen. Geschwindigkeitskontrollen zum Zwecke der Ahndung sind – wie alle Kontrollen des fließenden Verkehrs – ausschließlich Sache der Polizei. Die Stadt wird den Vorschlag monatlicher Geschwindigkeitskontrollen an die Polizei weiterleiten. Angesichts der Datenlage (V85 nur knapp über Limit; keine Unfälle mit Ursache „Geschwindigkeit“) ist allerdings realistischerweise nur mit einer niedrigen Priorisierung bei der Polizei zu rechnen, die ihre Kontrollen insbesondere auf Stellen mit Unfallhäufungen durch überhöhte Geschwindigkeiten fokussiert.

#### **10. Frage/Äußerung von: Herrn Heyroth (Zedernweg 21):**

Herr Heyroth möchte eine Vergrößerung der Baumscheiben über den Radweg.

Weiterhin wünscht er sich eine Erneuerung der Bepflanzung der Kübel im Holzweg.

#### **Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):**

- Wie bereits zu Nr. 1 ausgeführt, handelt es sich bei den Radwegen im Zedernweg um nicht benutzungspflichtige Radwege. Diese unterliegen aber dennoch derselben Verkehrssicherungspflicht wie benutzungspflichtige Radwege. Der Einbau von Hindernissen wie Baumscheiben kommt daher nicht in Betracht.
- Die Möglichkeiten zur Bepflanzung der Kübel im Holzweg werden zeitnah durch die Verwaltung geprüft. Schwierigkeiten bereiten hier insbesondere die schlechte Wasserverfügbarkeit sowie die anschließende Pflege der Bepflanzung.

#### **Schlusswort von Herrn Gleß**

Herr Gleß bedankt sich bei den anwesenden wie auch per Videokonferenz zugeschalteten Bürgerinnen und Bürgern für die Diskussion und skizziert das weitere Vorgehen:

- Es wird eine stichwortartige Protokollnotiz erstellt, die insbesondere die gestellten Fragen und eingebrachten Vorschläge enthält. Die Fragen werden von der Verwaltung schriftlich beantwortet.

- Herr Gleß möchte mit sogenannten „Berliner Kissen“ (aus Kunststoff, ähnlich Tiefgaragenausfahrt unterhalb Mewasseret Zion-Brücke) Maßnahmen gegen Spitzengeschwindigkeiten ergreifen.
- Die Aussage von Herrn Henze, gemäß StVO sei die Befahrung des Zedernweg entsprechend Beschilderung rechtswidrig, wird vom Rechtsamt der Stadt geprüft.

### **Anhang:**

#### **Auswertung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.02.2000 (3 C 14.99) für die Beschilderungssituation im Zedernweg**

##### Prüfauftrag:

Der Anlieger des Zedernwegs Herr Henze begründet die Unzulässigkeit der Verkehrssituation im Bereich Zedernweg (Beschilderung mit Verkehrszeichen „Verbot für KFZ“, Z 260 StVO und Zusatzschild „Anlieger frei“, Z 1020-30 StVO) mit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), Zeichen 3 C 14.99.

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob die im oben angeführten Urteil genannten Feststellungen Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit der verkehrsplanerischen Entscheidung und verkehrrechtlichen Anordnung der Stadt Sankt Augustin im Gebiet Zedernweg/Holzweg/Pleiser Dreieck hat.

Die Kläger des zugrunde liegenden Rechtsstreits sind Anlieger der Alpgaustraße und der Straße Am Bannholz im bayerischen Kurort O. Sie begehren die Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörde des Beklagten zur Bescheidung ihrer Anträge, zum Schutz namentlich vor Verkehrslärm geeignete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Im allgemeinen örtlichen Sprachgebrauch, den auch der Beklagte teilt, bilden die beiden Straßen zusammen mit weiteren die sogenannte "kleine Ostumgehung". Beginnend an der Einmündung der Zubringerstraße für den von außerorts kommenden Verkehr (Sonthofener Straße) führt diese zum Ortskern, wo sich Anziehungspunkte für touristischen Verkehr befinden, namentlich die "Nebelhornbahn" ihren Ausgang nimmt.

In den Jahren 1991/1992 ist ein grundlegend neues Verkehrskonzept für das am Rande des überörtlichen Straßennetzes gelegene O. ("Autofreies O.") beschlossen und umgesetzt worden. Dabei wurde vor allem die Nebelhornstraße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, welche früher die Hauptlast des zum Ortsinnern strebenden Verkehrs zu tragen hatte; des Weite-

ren wurden Auffangparkplätze am Ortsrand geschaffen, von welchen aus die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angeboten wird; ferner wurde das innerörtliche Parkplatzangebot reduziert; schließlich wurden an sämtlichen Zufahrtsstraßen in den Ort Verkehrszeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit Zusatz "Anlieger frei" (Z 1020-30 StVO) aufgestellt, um den gesamten Ortsbereich als "Anliegerbereich" auszuweisen. Zugleich wurden Hinweisschilder auf innerorts gelegene Parkplätze sowie touristische Attraktionen wie die Nebelhornbahn am Beginn der "Ostumgehung" angebracht.

Das BVerwG hegt erhebliche Bedenken gegen das Anliegerkonzept des Beklagten. Der Sache nach sei eine unzulässige Anliegerzonenanordnung erfolgt. Jedenfalls lasse sich mit einem Verkehrsverbot mit Anliegerprivileg nicht vereinbaren darauf hinzuwirken, dass eine Vielzahl einzelner Fahrzeugbewegungen zu einem Strom zusammengefasst wird, um ein bestimmtes Ziel über eine solche Anliegerstraße zu erreichen.

Fraglich ist nunmehr, wie sich die Feststellungen aus diesem Urteil auswirken können.

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten (vgl. hierzu zuletzt Urteil vom 15. April 1999 BVerwG 3 C 25.98 BVerwG 109, 29 [32 ff.] m. w. N.).

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ermöglicht und gewährt sie Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig und geboten ist, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen.

Maßgeblich können dabei auch andere Besonderheiten des Einzelfalles sein. Als eine solche Besonderheit ist es im Urteil vom 4. Juni 1986 BVerwG 7 C 76.84 (BVerwG 74, 234 [239]) beurteilt worden, dass eine Ortschaftserschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend vom überörtlichen Verkehr als sogenannter Schleichweg in Anspruch genommen wurde und damit Lärmbelästigungen ausgelöst worden sind, die von den Anliegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müssen.

Maßgebliches Entscheidungskriterium des BVerwG, den Rechtsstreit wieder an das erkennende Gericht zur Entscheidung zurück zu verweisen, ist der Umstand, dass das Straßenverkehrskonzept letztendlich nicht mit den getroffenen Anordnungen übereinstimmt.

Der zugrundeliegende Sachverhalt ist nicht annähernd mit der Situation in Sankt Augustin vergleichbar. Zum einen gibt es in Sankt Augustin keinen vergleichbaren Anreiz, die Anliegerstraßen zu durchfahren wie im Fall der Gemeinde O, in der eine stark frequentierte Touristenattraktion (Nebelhornbahn) erreicht werden soll.

Zum anderen ist auch eine Vergleichbarkeit der Verkehrssituation nicht gegeben, so ist die Rede von einer „Ostumgehung“, was - auch ohne konkret Pläne des zu beurteilenden Falles zu kennen - darauf schließen lässt, dass es sich bei dem Straßen um solche handeln wird, die ein Fahrzeugaufkommen von deutlich mehr als 200 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde (wie im Zedernweg) aufweisen. Sowohl der Zedernweg als auch der Holzweg gehören in die Kategorie „Wohnstraße mit einer Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h“ (es wurden nie mehr als 200 Kfz/h im Holzweg oder Zedernweg gezählt). Der klägerische Vortrag in der Entscheidung des BVerwG hingegen benennt Verkehrsbewegungen von bis zu 10.000 Fahrzeugen pro Tag (Zedernweg: weniger als 2.000 Kfz je Tag).

Aber auch aus den Ausführungen zum Begriff der Anliegerstraße in dem zitierten Urteil lässt sich keine Argumentation herleiten, welche die straßenverkehrsrechtliche Entscheidung der Stadt Sankt Augustin rechtswidrig erscheinen lassen könnte.

Das Straßenverkehrsrecht definiert den Anlieger ebenso wenig wie den Anwohner (vgl. hierzu Urteil vom 28. Mai 1998 BVerwG 3 C 11.97 Buchholz 442. 151 § 45 StVO Nr. 37) nicht (vgl. BGH, Beschluss vom 9. Juli 1965 4 StR 191/65 BGHSt 20, 242 [243]; BayObLG, Beschluss vom 8. Oktober 1980 2 Ob OWi 327/80 VRS 60 [1981], 152; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 5. Mai 1989 1 Ss 73/89 NJW 1989, 2483 f.). Der erkennende Senat des BVerwG teilt die in den vorgenannten Entscheidungen ausdrücklich oder sinngemäß vertretene Auffassung, dass insoweit maßgeblich der allgemeine Sprachgebrauch sein muss.

Schon schwieriger zu beurteilen ist die Frage, ob auch die im Abgabenrecht geläufigen "Hinterlieger" Anlieger im hier maßgeblichen Sinne sind. Der Senat des BVerwG folgt der Rechtsauffassung, wonach angrenzende oder einmündende Straßen noch zum Anliegerbereich gehören können.

Insbesondere können solche Verkehrsteilnehmer Anlieger einer für den Verkehr gesperrten Straße sein, welche sie befahren (müssen), um direkt (unmittelbar) zu der Straße zu gelangen, an der sie anliegen oder in welcher der Verkehr mit einem Anlieger im vorbezeichneten Sinne erfolgen soll.

Insoweit bleibt festzuhalten, dass sich aus dem zitierten Urteil des BVerwG keine bindenden Feststellungen für den vorliegenden Sachverhalt ergeben.

Anlagen: Präsentation  
Bürgerbrief