

Beschlussvorlage	<b>6491/2021</b>	Fachbereich 2 Herr Tiwi
<b>Modellversuch zum Thema "Shared Space" bzw. vorschriftsgemäße Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen</b>		
Beratungsfolge	Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Forst Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Stadtrat beschließt den sechsmonatigen Modellversuch zum Thema „Shared Space“ innerhalb des Innenstadtrings von Mayen.

<b><u>Gremium</u></b>	<b><u>Ja</u></b>	<b><u>Nein</u></b>	<b><u>Enthaltung</u></b>	<b><u>wie Vorlage</u></b>	<b><u>TOP</u></b>
<b><u>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz,</u></b>					
<b><u>Verkehr und Forst</u></b>					
<b><u>Haupt- und Finanzausschuss</u></b>					
<b><u>Stadtrat</u></b>					

**Sachverhalt:**

Allgemeine Lage:

Das Thema der effizienten Nutzung innerstädtischer Räume ist omnipräsent. Der Klimaschutz und die Reduzierung von Immissionen sind, nicht nur im aktuellen gesellschaftlichen Diskurs, sondern auch im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität, von erheblichem Interesse. Verkehrsberuhigende Maßnahmen, in Form der Reduzierung des Verkehrsaufkommens, sowie der Reduzierung von gefährlichen Geschwindigkeiten, tragen hierbei erwiesenermaßen wirksam zur Reduzierung von Immissionen bei.

Insbesondere verkehrsberuhigte Bereiche leisten hier, äußerst wirksam mit einer dort erlaubten Geschwindigkeit von nur 6-10 km/h, bereits seit Jahren einen wesentlichen Beitrag.

Situation in Mayen:

Der öffentliche Verkehrsraum wird innerhalb des Mayener Innenstadtrings sowohl zu privaten, beruflichen, gewerblichen, als auch zu touristischen Zwecken genutzt. Insbesondere die Straßen innerhalb des Innenstadtrings sind überwiegend bereits verkehrsberuhigt (durch „Spielstraßen“ bzw. 30er-Zonen) eingerichtet.

Durch Verkehrseinrichtungen wie Sperrpoller, verkehrsfremde Einrichtungen wie Basaltfindlinge oder auch übermäßige Beschilderungen sind die Vorzüge insbesondere von verkehrsberuhigten Bereichen teils ad absurdum geführt. So werden mit Sperrpollern Fahrbahn und Gehweg, selbst bei niveaugleichem Ausbau gezielt voneinander getrennt. Gerade das ist in verkehrsberuhigten Bereich explizit so nicht vorgesehen, es verursacht zudem auch höhere Geschwindigkeiten als vorgesehen und somit auch erhöhte Immissionen.

Wie zuletzt auch durch die Fraktion „Bündnis90/Die Grünen“ per Prüfauftrag vom 21.06.2021 angeregt, möchte die Stadtverwaltung Mayen ihrer Aufgabe zur Festlegung der Nutzung des Stadtraums verantwortungsvoll und im Sinne des Klimaschutzes und der Reduzierung von

Immissionen nachkommen.

Unter Hinweis auf die dortige Fragestellung in Sachen „Shared Space“ schlägt die städtische Verkehrsbehörde daher vor, den, im anliegenden Übersichtsplan abgegrenzten Raum im Rahmen eines Modellversuchs zu nutzen.

Hierbei soll der Verkehrsraum derart „reduziert“ eingerichtet werden, dass die Aufenthaltsfunktion, die insbesondere den verkehrsberuhigten Bereich zwingend abzuverlangen ist, auch tatsächlich eingerichtet werden kann. Die gemeinsame, gleichberechtigte Nutzung durch ALLE Verkehrsteilnehmer soll erwirkt werden, indem Verkehrseinrichtungen zurückgebaut werden. Ziel ist letztlich den fließenden Verkehr durch ein „Weglassen“ von Beschilderung oder auch Pollern derart zu verlangsamen, dass diese gemeinsame Nutzung auch für alle Teilnehmer gleichermaßen gefahrlos oder zumindest nicht gesteigert gefährdet möglich ist.

Um über das Vorhaben hinreichend zu informieren, werden die geplanten Maßnahmen, sowie die gebotene Sorgfalt mit einer umfänglichen Pressearbeit begleitet.

Wichtig hierbei ist, dass gerade keine Bereiche neu beschildert oder eingerichtet werden. Es soll lediglich der vom Gesetzgeber und auch der hiesigen Stadtplanung angestrebte Zustand der Verkehrsberuhigung und gleichberechtigten Nutzung aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden.

Im Zeitraum des Modellversuchs (max. 6 Monate) sollen vorhandene, künftig womöglich entbehrliche Beschilderungen lediglich deaktiviert werden. Eine Deinstallation kommt frühestens nach Abschluss des Modellversuchs und Auswertung in Frage. Poller oder ähnliche Verkehrseinrichtungen werden deinstalliert, können aber aufgrund der vorhandenen Bodenhülsen jederzeit wiedereingesetzt werden.

So entstehen auch bei der Durchführung des Versuchs in erster Linie nur interne Kosten aufgrund eines Einsatzes des Betriebshofs.

Als Kennzahlen zur späteren Auswertung können Durchfahrtszahlen, gefahrene Geschwindigkeiten, sowie feststellbare Lärmimmissionen herangezogen werden. Diese Zahlen werden vor Start des Versuchs über einen Zeitraum von min. zwei Wochen erhoben. Im Verlauf des Versuchs wird eine analoge Auswertung mehrfach jeweils über zwei Woche erfolgen. Zum Abschluss des Versuchs werden den städtischen Gremien die Ergebnisse zur abschließenden Entscheidung über die weitere Verfahrensweise im Rahmen einer erneuten Vorlage vorgelegt.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Lediglich interne Verrechnungskosten aufgrund des Einsatzes des Betriebshofs bzw. aufgrund des Einsatzes der Hilfspolizei zur erwarteten gesteigerten Überwachung des Bereichs.

#### **Familienverträglichkeit:**

Hat die geplante Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf Familien in der Stadt Mayen?

Durch die Herstellung der Aufenthaltsfunktion innerhalb der Ringstraße können auch die an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen intensiver familienverträglich genutzt werden.

#### **Demografische Entwicklung:**

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare Auswirkung auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen des demografischen Wandels und zwar

- die Geburtenrate

- die Lebenserwartung
- Saldo von Zu- und Wegzug (Migration, kommunale Wanderungsbewegung) und beeinflusst damit in der Folge die Bevölkerungsstruktur der Stadt Mayen?

Nein.

**Barrierefreiheit:**

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die in der Stadt vorhandenen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit?

Durch die Rückrüstung von Verkehrseinrichtungen (insbesondere Pollern) wird der betroffenen Verkehrsraum auch im Sinne der Nutzung mit Rollstuhl oder Krankenfahrsstuhl besser nutzbar, da eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer angestrebt wird und Hindernisse im Verkehrsraum entfallen.

**Innovativer Holzbau:**

Sofern es sich um ein Bauwerk handelt: Kann das Bauwerk als innovatives Holzbauwerk errichtet werden:

Ja:       Nein:       Entfällt:

Entfällt.

**Welche Auswirkungen ergeben sich aus dem verfolgten Vorhaben für das Klima?:**

Inwieweit wurden Klima- und Artenschutzaspekte berücksichtigt? Wurde beispielsweise bei Baumaßnahmen bzw. Renovierungsmaßnahmen die Möglichkeit von Solarthermie- und Photovoltaik-Anlagen geprüft? Wurde die CO<sub>2</sub>-Bilanz von zu beschaffenden Produkten geprüft / verglichen?

Ziel ist es, den fließenden Verkehr durch eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer, sowie Kraftfahrzeuge derart zu verlangsamen, dass eine Reduzierung von Emissionen im genannten Bereich erzeugt werden kann. Das Vorhaben dient insbesondere dem Klimaschutz, aber auch der Erhöhung der Wohnraum- bzw. Lebensqualität der Mayener Bevölkerung durch eine womöglich zu erzielende Verbesserung der Luftqualität. Auch wenn hier im Rahmen des Versuchs nur punktuell eingegriffen wird, so besteht die Möglichkeit diesen Versuchszeitraum auch im Rahmen von wissenschaftlichen Messverfahren zu begleiten. Diesbezüglich könnte hier wirksam durch die Stabsstelle Klimaschutz unterstützt werden.

Darüber hinaus könnten die Erkenntnisse auch städtebaulich genutzt werden, da hier künftig auch im Sinne des Klimaschutzes durch eine Einbringung von mehr städtischem Grün geplant werden kann.

**Anlagen:**

Anlage 1 – Übersichtsplan der betroffenen Straßen (alle Straßen in denen bereits ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet ist)