



Vorlage

für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 17.02.2009, öffentlicher Teil

Bericht der Verwaltung

zur Ausführung von Beschlüssen der letzten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 17.12.2008

zu Tagesordnungspunkt Nr. 4.

- öffentlicher Teil
 nichtöffentlicher Teil

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Kommunales integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept für die Innenstadt Beckum
4. Bauabschnitt Pulortviertel
Vorstellung der verkehrlichen Untersuchung und Beschluss über das weitere Vorgehen**

Stellungnahme:

1. Beschlusslage

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 17.12.2008 ist die Verwaltung durch Beschluss beauftragt worden, für die Straßen Bergstraße, Kreuzstraße, Roggenmarkt und Pulort zwischen Nordwall und Hühlstraße die Ausweisung als „verkehrsberuhigte Bereiche“ (VZ 325 StVO) mit der Straßenverkehrsbehörde vorzuklären.

2. Rechtslage

Gem. § 42 Abs. 4a StVO werden durch das VZ 325 StVO verkehrsberuhigte Bereiche gekennzeichnet.

Nach dieser Vorschrift gilt innerhalb dieser Bereiche:

- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
- Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
- Die Fußgänger dürfen den Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindern.
- Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

Nach § 45 Abs. 1b Ziffer 3 StVO treffen die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen verkehrsberuhigten Bereichen. Hierbei sind insbesondere die VwV-StVO zu den Zeichen 325/326 zu beachten.

Danach setzt die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen des Straßenbulasträgers, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen haben. Maßgebende bauliche Voraussetzungen für die Verschönerung von verkehrsberuhigten Bereichen sind - neben der damit angestrebten erhöhten Verkehrssicherheit- Gesichtspunkte des Städtebaus, insbesondere der Verbesserung des Wohnumfeldes durch Umgestaltung des Straßenraumes; hierbei müssen die mit dem Zeichen 325 StVO erfassten Straßen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat; in der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die gesamte Straßenbreite erforderlich sein.

Der Parkraumbedarf sollte in angemessener Form berücksichtigt werden; Voraussetzung für die Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen ist somit eine erforderliche Umgestaltung des Straßenraumes.

3. Zielsetzung, Ausgestaltung

Obwohl in verkehrsberuhigten Bereichen dem Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung zukommt, stehen die verkehrsberuhigten Bereiche allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen offen; wegen der Aufgabe des Separationsprinzips kommt die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches dann nicht in Betracht, wenn die Straße überwiegend Durchgangs- oder Zielverkehr aufweist.

Der nach der VwV zu StVO erforderliche zu vermittelnde Eindruck der überwiegenden Aufenthaltswirkung kann u.a. dadurch erreicht werden, dass der Ausbau der Straße sich deutlich von den angrenzenden Straßen, die nicht mit dem VZ 325 StVO beschildert sind, unterscheidet.

4. Befugnis der Straßenverkehrsbehörde

Durch die Verwendung des Begriffs, dass die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zur „Kennzeichnung“ von verkehrsberuhigten Bereichen treffen, hat der Gesetzgeber deutlich gemacht, dass den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden soll zu entscheiden, ob ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden soll, da dies eine Entscheidung der Gemeinde im Rahmen ihrer Planungshoheit ist.

Im Rahmen der zu treffenden Entscheidung, hat die Straßenverkehrsbehörde die kommunale Planungsentscheidung jedoch in das ihr obliegende Ermessen einzubeziehen.

5. Bewertung

Nach der vorliegenden „Verkehrsuntersuchung Pulortviertel, Beckum“ (s. Abb. 8) betragen die maximalen Verkehrsstärken (Kfz/h) für

- Bergstraße	kleiner 50
- Kreuzstraße / Pulort	50 - 100
- Pulort (zwischen Hühlstraße und Alleestraße)	100 - 200
- Nordwall	200 - größer 300.

Nach dem Verkehrsgutachten ist ein wesentliches Ergebnis der Kennzeichenerfassung, dass zwischen 55 – 70 % der Kfz-Fahrer den Nordwall als „Durchfahrer“ befahren (s.S. 16).

Aufgrund dieses überwiegenden Durchgangsverkehrs auf dem Nordwall sind hier die erforderlichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches nicht gegeben.

Nur wenn der Durchgangsverkehr auf dem Nordwall durch die teilweise Umkehrung der Einbahnstraße zwischen Hühlstraße und Pulort weiter reduziert und die Straße verkehrsberuhigt ausgebaut wird, ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit VZ 325 denkbar. Allerdings wäre die Länge der Strecke zwischen Nordstraße und Pulort an der oberen Grenze dessen, was für einen verkehrsberuhigten Bereich mit VZ 325 vertretbar ist.

Die durchschnittlichen Verkehrsstärken in den Straßen Kreuzstraße, Pulort und Bergstraße liegen lt. Verkehrsgutachten mit deutlich unter 100 Kfz/h im tolerablen Bereich; lediglich für den Bereich Pulort (vor der Einmündung in die Alleestraße) liegen die mittleren Verkehrsstärken (abends) mit 150 Kfz/h im Grenzbereich. Das Aufkommen im Lieferverkehr liegt im Bereich Pulort / Kreuzstraße morgens bei ca. 12%, mittags bei ca. 8% und abends bei ca. 3% des jeweiligen Verkehrsaufkommens; nach dem Verkehrsgutachten werden für den Lieferverkehr überwiegend „Lieferwagen“ benutzt, wobei die Fahrzeugart „Lastwagen/-züge“ nur selten beobachtet wurden (s.S. 8). Dieses durchschnittliche Verkehrsaufkommen hat aufgrund des geringfügigen Anteils keine wesentliche Bedeutung bei der Bewertung der Verkehrsaufkommens und liegt damit auch im tolerablen Bereich.

Insofern bestehen bei entsprechender Realisierung der erforderlichen geschwindigkeitsmindernden Maßnahmen durch bauliche Umgestaltung des Straßenraumes seitens FB 3 als Straßenverkehrsbehörde –im Einvernehmen mit dem Vorschlag lt. Verkehrsgutachten- keine Bedenken, die übrigen Straßen im Pulortviertel, Kreuzstraße, Bergstraße, Pulort und Roggenmarkt mit VZ 325 StVO zu kennzeichnen.

Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich nach einem entsprechenden verkehrsberuhigten Ausbau die z.Zt. noch vorhandenen Verkehrsströme im Pulortviertel reduzieren.

6. Tempo 20-Zone als Alternative zum verkehrsberuhigten Bereich

Mit Schreiben vom 12.01.2009 hat die CDU-Fraktion darauf hingewiesen, dass aus verschiedenen Gründen statt der Spielstraßenregelung ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich angestrebt wird. In diesem Zusammenhang ist u.a. auch angefragt worden, ob diese Lösung verkehrstechnisch umsetzbar ist.

Die rechtlichen Voraussetzungen für diese Art der Verkehrsberuhigung ergeben sich aus § 45 Abs. 1c StVO. Danach können in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgänger-aufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden. Sofern eine Ausweisung der im Pulortviertel liegenden Straßen mit VZ 325 StVO nicht in Betracht kommt, wäre die Einrichtung einer Tempo 20-Zone im Pulortviertel einschl. Nordwall eine Alternative mit entsprechender deutlicher Verkehrsberuhigung gegenüber der jetzigen Situation.

Diese Art der Verkehrsberuhigung kommt für begrenzte innerstädtische Gebiete in Betracht, in denen aufgrund der Sicherheit und des Komforts für Fußgänger besonders niedrige Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten gewünscht werden, die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Zeichen 325/326 StVO aber z.B. ausscheidet, weil Fußgängern nicht erlaubt werden soll, die Straße in ihrer ganzen Breite zu benutzen.

Für solche verkehrsberuhigten Zonenbereiche sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Anders als in Fußgängerbereichen und in verkehrsberuhigten Bereichen gibt es in verkehrsberuhigten Zonenbereichen keine „Einheitsfläche“; die Straßenfläche ist vielmehr in die Fahrbahn und zumindest die Gehwege aufgeteilt.
- Die Verkehrsflächen sind i.d.R. getrennt, werden aber durch einfache, das Städtebild möglichst wenig beeinträchtigende Mittel abgegrenzt. Solche anderen Mittel können z.B. auch Pflasterlinien oder besonders niedrige Bordsteine sein – i.d.R. wird eine solche Zone durch VZ 274.1 mit einer Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h ggf. auch 10 km/h ausgewiesen.
- Hier gelten dieselben Grundsätze wie für geschwindigkeitsbegrenzte Zonen nach § 45 StVO.
In einer solchen Zone wird grundsätzlich auf vorfahrtsregelnde Maßnahmen verzichtet; es gilt hier die sogen. Rechts-vor-Links-Regelung.
- Der mit der Zonenanordnung verbundene Verzicht auf die wiederholte Aufstellung von Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) setzt voraus, dass das Gesamtbild des betreffenden Gebietes dem Kfz-Fahrer stets das Bewusstsein vermittelt, sein Fahrzeug innerhalb einer Zone zu steuern (Zonenbewusstsein).
- Für dieses Zonenbewusstsein ist von Bedeutung, dass die Größe der Zone so festgelegt wird, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Fahrer überschaubar und einsichtig ist. Ferner ist erforderlich, dass die Straßen innerhalb der Zone gleichartige Merkmale aufweisen und die Zone eine erkennbare städtebauliche Einheit bildet.

Sollte eine einheitliche Verkehrsberuhigung mit einem einheitlichen Geschwindigkeitsniveau sowohl für den Nordwall als auch für die Kreuzstraße, Pulort, Bergstraße und Roggenmarkt angestrebt werden, welches über dem zulässigen Geschwindigkeitsniveau eines verkehrsberuhigten Bereiches aber unterhalb dem Geschwindigkeitsniveau bereits vorhandener Tempo 30-Zonen liegt, käme auch die Einrichtung einer Tempo 20-Zone für diesen Bereich in Betracht, sofern die v.g. erläuterten Voraussetzungen realisiert werden.