



21.06.2013

Mitteilungsvorlage Nr. : M009-2013

aus öffentlicher Sitzung

Einreicher: Oberbürgermeisterin
Federführende Stelle ist: SB Stadtplanung

Gremium	Termin
Bau- und Vergabeausschuss	10.07.2013
Ausschuss für Recht, Ordnung, Verkehr und Bürgeranfragen	16.07.2013
Ortschaftsrat Wolfen	28.08.2013

Mitteilungsgegenstand:

Verkehrskonzept Steinfurth - Grundsätzliche Überlegungen zum weiteren Straßenausbau

Sachverhalt:

Verkehrskonzept Steinfurth - Grundsätzliche Überlegungen zum weiteren Straßenausbau

Allgemein

Steinfurth ist ein Wohngebiet mit niedriger Einwohnerdichte (Einfamilienhausgebiet). Das Gebiet ist derzeit als Tempo 30 Zone ausgeschildert. Einige Straßenabschnitte verfügen über keine eigenständigen Gehwege und sind unbefestigt. Es besteht dadurch eine hohe Priorität für einen Straßenvollausbau.

In Steinfurth östlich der B 184 wurden einige Straßen bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Damit wurden gute Erfahrungen gemacht.

Problemstellung

Die Straßenquerschnitte in Steinfurth sind häufig so schmal, dass sich keine richtliniengerechten Gehwegbreiten (mindestens 2,10 m in Wohnstraßen) bzw. ausreichend breite Fahrbahnen (mindestens 5,0 m) für den Begegnungsverkehr realisieren lassen. Diese Sachlage führte in Verbindung mit der Situation als Einfamilienhausgebiet dazu, dass sich im östlich der B 184 gelegenen Bereich von Steinfurth für den Ausbau der Straßen als verkehrsberuhigter Bereich entschieden wurde. Mittlerweile sind dort fast alle Straßen ausgebaut worden. Probleme sind nicht bekannt.

Eine Kombination aus Tempo 30 Zone und Einbahnstraßen (um richtliniengerechte Gehwege und Fahrbahn zu gewährleisten) ist aus unserer Sicht zu vermeiden, um „Umwegfahrten“ für die Anwohner auszuschließen und einen für die Verkehrsteilnehmer nicht nachzuvollziehenden „Wirrwar an Verkehrszeichen“ zu vermeiden.

Übersicht der geltenden Regelungen in einem verkehrsberuhigten Bereich

- Mischverkehrsfläche: Fußgänger dürfen die Straße in der gesamten Breite nutzen, Kinder dürfen spielen, Fahrzeugverkehr hat untergeordnete Bedeutung
- Die Straßen haben Aufenthalts- und Erschließungsfunktion
- niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche
- Schrittgeschwindigkeit
- Geschwindigkeitsdämpfende Einbauten sind unbedingt vorzusehen
- Stellplätze sind zu markieren
- weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen

Vorteile von verkehrsberuhigten Bereichen

- Hohe Wohnqualität
- Sehr niedrige Geschwindigkeiten, besonderer Schutz für Kinder
- Gesamte Verkehrsfläche steht allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung
- Eindeutige Kennzeichnung von Stellplätzen
- Wenig Verkehrszeichen
- Geschwindigkeitsdämpfende Einbauten zur Temporeduzierung
- Auch in schmalen Straßen können sich die Verkehrsteilnehmer begegnen, dadurch kann auf Einbahnstraßen in aller Regel verzichtet werden. Umwegfahrten und ein Mehraufwand an Kilometern werden dadurch vermieden

Betrachtung ausgewählter Straßen:

- Hitschkendorfer Straße
Die Straße ist ein typisches Beispiel für Straßen in Steinfurth. Der Straßenquerschnitt ist zu schmal für eine richtliniengerechte Bemessung mit Gehwegen, Stellplätzen und Fahrbahn. Ausreichend breite Gehwege (und Tempo 30 Zone) wären hier nur möglich mit der Anordnung einer Einbahnstraße. Dies würde jedoch zu Umwegfahrten beitragen. Deshalb wird Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich favorisiert.
- „An der Kuschelburg“
Die Straße wurde aufgrund der Nähe zur Schule mit einem eigenständigen Gehweg ausgebaut. Die Straße könnte in Verbindung mit dem Heuweg als Tempo 30 Zone weitergeführt werden.
- „Rudolf-Breitscheid-Straße“
Die Breite der Fahrbahn beträgt zwar ca. 5,5 m und ist damit ausreichend breit, jedoch sind die beiden Gehwege zu schmal. Daher erscheint es ratsam, die Rudolf-Breitscheid-Straße besser als Verkehrsberuhigten Bereich auszubauen.
- „Thomas-Müntzer-Straße“
Die Straße ist als Einbahnstraße (in Fahrtrichtung Norden) ausgeschildert. Dies ist sinnvoll, um einen Umgehungsverkehr der Ampel (an der Stadtwerkekreuzung) weitgehend zu verhindern und sollte daher beibehalten werden. Ansonsten ist auch hier der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll, weil nur 6,20 m Querschnittsbreite vorhanden sind.

- „Wunderburg“

Hier muss während der Vorhabenplanung geprüft werden welche Querschnittsbreiten vorliegen bzw. ob Ausweichstellen möglich sind, damit auf eine Einbahnstraßenregelung möglicherweise verzichtet werden kann.

- Wie sollen die „Stummelstraßen“ beschildert werden, die von den Tempo 30 Straßen abgehen? Sofern es sich um „kurze“ Sackgassen handelt (z.B. Amselweg, Drosselweg südl., Stiller Winkel), sollten diese niveaugleich ausgebaut werden, könnten aber Teil der Tempo 30 Zone bleiben. (Einsparung von Verkehrszeichen...)

(Falls in der StVO zukünftig eine sog. „Begegnungszone“ mit Tempo 20 analog der Praxis in der Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich eingeführt werden sollte, könnte diese Beschilderung wahrscheinlich in verkehrsberuhigten Bereichen angewandt werden. Aufgrund der Ausdehnung des Gebiets und der bisherigen Charakteristik als Tempo 30 Zone erscheint diese Vorgehensweise für Steinfurth zukünftig denkbar zu sein.)

Zielstellung und Empfehlung

1. Der Straßenausbau sollte aufgrund der überwiegend vorhandenen schmalen Straßenquerschnitte und der vorhandenen Wohngebietenutzung (Einfamilienhausbebauung) als verkehrsberuhigter Bereich niveaugleich erfolgen; dies auch aufgrund der guten Erfahrungen mit dem Straßenausbau im östlichen Teil von Steinfurth.
2. Ausnahme ist der östliche Teil des Heuwegs und des Triftwegs. Diese Bereiche sollten als Tempo 30 mit Fahrbahn und Gehwegen ausgebaut werden, da sie die Zufahrten in das Wohngebiet darstellen und dabei relativ lange Fahrstrecken zu bewältigen sind. Im Vergleich mit anderen Straßen in Steinfurth weisen diese beiden Straßenabschnitte außerdem deutlich breitere Querschnittsbreiten auf. Damit verfügen sie über eine ausreichende Breite für die Anlage von richtliniengerechten Gehwegen, Fahrbahnen und Parkplätzen.
3. Der Straßenausbau sollte nach Möglichkeit so erfolgen, dass mit den zukünftig fertiggestellten Straßenabschnitten zusammenhängende (niveaugleiche) Bereiche entstehen, die dann sinnvoll als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden können. Bis dahin sollten keine „inselartigen“ Beschilderungen vorgenommen werden.

Finanzielle Auswirkungen: **keine**

Unterschrift der Einreicherin /des Einreichers zur
Vorlagennummer: **M009-2013**

Anlagen: **keine**