

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Tum	14.08.2008	

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Verkehrsberuhigende und verkehrssichernde Maßnahmen  
in der Berliner Straße / Uechtmannstraße**

**Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

**Sachverhalt**

Das oben angeführte Thema wurde in den Sitzungen des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 11. Oktober 2007 und 29. Mai 2008 behandelt. Nach der letzten Diskussion beauftragte der Ausschuss die Verwaltung, verschiedene Maßnahmen zur Beseitigung des verkehrlich kritisierten Sachverhalts zu prüfen und dem Ausschuss darüber zu berichten.

In der Sitzung wurden folgende Vorschläge von den Ratsmitgliedern vorgebracht:

- Einbau von Leitplanken
- Standfestere Poller
- Fahrbahnmarkierungen, die eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit haben
- Starenkasten
- Temporeduzierung
- Rechts vor Links-Regelung

**Ermittlung des Verkehrsgeschehens in der Berliner Straße / Uechtmannstraße**

Um ein möglichst objektives Bild des Verkehrsgeschehens im Kurvenbereich der Berliner Straße / Uechtmannstraße zu erhalten, wurde in der Zeit vom Dienstag, 01.07.2008, 0.00 Uhr bis Montag, 07.07.2008, 24.00 Uhr eine Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung im Bereich der Einmündung zur Rottenburgstraße / Albert-Einstein-Straße durchgeführt. Da die Stadtverwaltung nicht über entsprechende Messgeräte zur Erfassung solcher Sachverhalte verfügt, wurde die Stadt Bottrop, die über eine Vielzahl entsprechender Geräte und zudem über langjährige Erfahrung verfügt, um Amtshilfe gebeten.

<b>Mitzeichnungen</b>				
Bürgermeister	Erster Beigeordneter:	Beigeordneter/ Stadtkämmerer:	Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

Die Messung erfolgte durch Seitenradar-messgeräte, die an beiden Fahrbahnseiten in einer Höhe von ca. einem Meter an vorhandenen Masten angebracht worden sind. Die Messgeräte sind in kleinen unscheinbaren grauen Kästen untergebracht, so dass ein unverfälschtes Messergebnis sichergestellt ist.



Insgesamt handelt es sich um anonymisiertes Datenmaterial, das keine Rückschlüsse auf einzelne Verkehrsteilnehmer zulässt. Die Erhebung liefert Angaben zu Anzahl, Uhrzeit, Fahrzeugart und Geschwindigkeit eines einzelnen Verkehrereignisses im Fahrbahnraum. Die Auswertung ermöglicht daher umfangreiche Auswertungen zur Verkehrsmenge und zum Geschwindigkeitsgeschehen.

## Auswertung der Messergebnisse

Hinsichtlich des Umgangs mit diesen Zahlen wird zunächst folgender allgemeiner Hinweis gegeben. Die Stadt Gladbeck hat bislang keine Verkehrserhebungen an städtischen Straßen über einen solch langen Zeitraum vorliegen, der zudem rund um die Uhr erfasst wurde. Insofern fehlen Vergleichsmöglichkeiten mit entsprechenden Verkehrszahlen von anderen städtischen Straßen.

### Verkehrsmenge

Im untersuchten Zeitraum von einer Woche befuhren den fraglichen Straßenabschnitt 31.934 Fahrzeuge. Im arithmetischen Durchschnitt wird der Abschnitt von ca. 4.560 Fahrzeugen täglich in beiden Richtungen befahren. Die Verwaltung hatte in der Darstellung der Verkehrssituation in der letzten Ausschussvorlage (11. Oktober 2007) das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen mit ca. 4.900 Kfz/Tag angegeben, entsprechend einer Hochrechnung mittels einer im letzten Jahr durchgeführten Verkehrszählung. Dies ist eine Verkehrsbelastung, die verglichen mit anderen Straßen des Vorbehaltensnetzes im unteren Niveaubereich liegt.

### Geschwindigkeitsniveau

Im Zeitraum der Messung wurden insgesamt 31.934 Fahrzeuge erfasst. Die Zähl- und Messergebnisse wurden durch die Verwaltung ausgewertet und in zwei Auswertungstabellen (Anlage) dargestellt.

Die Auswertungstabellen stellen neben den reinen Zählergebnissen auch die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit ( $V_d$ ), die  $V_{85}$  (Geschwindigkeit, die 85 % der Verkehrsteilnehmer einhalten) sowie die höchste gemessene Geschwindigkeit dar. Zusätzlich sind die festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen je nach Höhe den unterschiedlichen Sanktionsbereichen des Bußgeldkatalogs zugeordnet worden.

Bei Geschwindigkeitsmessungen in NRW wird zur Ahndung von Verkehrsverstößen gem. entsprechendem Erlass des Innenministeriums ein sog. Toleranzwert von 3km/h von der zu bewertenden gemessenen Geschwindigkeit abgezogen. Dieser Toleranzwert wurde bei der Auswertung der Zahlen in der zweiten Tabelle berücksichtigt.

In der Auswertung ist erkennbar, dass die Verkehre in Fahrtrichtung Norden (Richtung Frentroper Straße) insgesamt langsamer fahren als in Gegenrichtung. Der Unterschied beträgt im Mittel ca. 3 km/h. Dieses Verkehrsverhalten ist auf die Ausbauart der Straße zurückzuführen. Im Rahmen des Ausbaus dieses Straßenabschnitts Anfang der 90er Jahre sollte durch den Einbau von Mittelinseln und damit einhergehende Fahrbahnverschwenkungen eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden. Die Wirksamkeit des Ausbaus auf die Geschwindigkeit ist den Messergebnissen zu entnehmen.

Nach den Messergebnissen beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit in nördlicher Fahrtrichtung 42 km/h (39 km/h) und in Gegenrichtung 45 km/h (42 km/h). Eine weitere Maßzahl zur Beurteilung einer Verkehrssituation ist die V85, sie liegt in nördlicher Fahrtrichtung bei 50 km/h (47 km/h) und in Gegenrichtung bei 53 km/h (50 km/h). Die Maximalgeschwindigkeit lag in nördlicher Fahrtrichtung bei 81 km/h (78 km/h) und in Gegenrichtung bei 100 km/h (97 km/h).

Zur Beurteilung der Situation wurden die Messergebnisse nach den Kriterien der Verkehrsüberwachung aufgeteilt. Hiernach beginnt die Ahndung eines Verkehrsverstoßes ab einer Geschwindigkeit, die 7 km/h (10 km/h) über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Im untersuchten Straßenabschnitt fuhren von den insgesamt erfassten 31.934 Fahrzeugen 6289 (3.465) Fahrzeuge mit mehr als 50 km/h, was einem Anteil von 19,69 % (10,85%) entspricht. Schneller als 57 km/h fuhren 1.734 (930) Fahrzeuge, was einem Anteil von 5,43% (2,91%) entspricht. (in Klammern: Werte unter Berücksichtigung des o.g. Toleranzabzugs von 3 km/h)

### **Fazit**

Auf Grund der vorliegenden Messungen sehen sich die örtliche Polizei sowie die Verwaltung in ihrer Einschätzung bestätigt, dass das Verkehrsgeschehen in der Berliner Straße / Uechtmanstraße in dem angesprochenen Straßenabschnitt als unauffällig einzustufen ist. Es kann nicht davon gesprochen werden, dass in dem untersuchten Bereich gerast wird. Die im Zuge des Straßenausbaus angewandten Elemente zeigen klar Wirkung.

Eine Notwendigkeit, weitergehende verkehrliche Maßnahmen zu ergreifen, ist nach den Ergebnissen dieser Messungen nicht gegeben.

## **Prüfung der angesprochenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** **Einschätzung der Wirksamkeit und der Kosten**

### ***Einbau von Leitplanken***

Leitplanken verhindern oder erschweren zumindest das Abkommen von Fahrzeugen aus dem Straßenbereich. Sie sind dort anzubringen, „wo für Fahrzeuge eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, von der Fahrbahn abzukommen und das Abkommen von der Fahrbahn voraussichtlich für die Insassen eines Fahrzeuges oder für außerhalb der Fahrbahn befindliche Personen schwerere Folgen haben würde als der Anprall an Schutzplanken.“ (Zitat: Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Schutzeinrichtungen (HAV), Verkehrstechn. Kommentar, Kirschbaum Verlag Bonn)

Bei Unfällen mit Motorradfahrern können sie jedoch schwerste Verletzungen verursachen.

Die stumpfen Enden an den Öffnungen für die Fußgängerquerung im Inselbereich können zu schweren Verletzungen beim Abkommen von der Fahrbahn führen.

Bei höheren Geschwindigkeiten können Fahrzeuge durch die Leitplanke in die Fahrbahn zurück und auf die Gegenfahrbahn geschleudert werden.

Es handelt sich um ein verkehrstechnisches Schutzelement, das insbesondere auf Autobahnen und außerörtlichen Straßen zur Anwendung kommt. Im angesprochenen Bereich würde ein solches Element gestalterisch als unangemessen empfunden.

### **Kosten:**

Unter 10.000,-- €

### **Standfestere Poller**

Poller dienen dazu den Verkehr zu lenken und zu leiten, nicht dazu, ihn auch beim Abkommen von der Fahrtrichtung aufzuhalten. Feste Einbauten, die ein Fahrzeug beim Auffahren abrupt zum Stehen bringen würden, stellen im Straßenraum eine Gefährdung des Verkehrs dar und sind nicht zulässig. Am Fahrbahnrand aufgestellte Leitpfosten sind daher konstruktiv so hergestellt, dass sie mit einer Sollbruchstelle in Bodennähe bzw. einer Federkonstruktion versehen sind.

Eine Verstärkung der aufgestellten Poller verbietet sich daher.

### **Fahrbahnmarkierungen (psychische Bremsen, Rüttelung o.ä.)**

Fahrbahnmarkierungen, die sich beim Überfahren im Fahrzeug spürbar auswirken, sollen beim Fahrer eine Aufmerksamkeit erzielen und in Verbindung mit verkürzten Strichabständen Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten nehmen.

Es gibt einen Gewöhnungseffekt, der die Maßnahme wirkungslos werden lässt.

Auf das Fahrverhalten von Verkehrsteilnehmern, die bewusst oder alkoholisiert schnell fahren, dürfte die Markierung wenig Einfluss haben.

Die beim Überfahren verursachten Geräusche - gerade nachts oder bei leeren LKW-Fahrzeugen - können sich stark störend auf die Anlieger auswirken.

Dieses Element wird in der Regel in Bereichen eingesetzt, in denen von einer hohen Geschwindigkeit (100 oder 70 km/h) auf eine deutlich geringere (50 km/h) abgebremst werden soll (z.B. an Bundes-/ Landesstraßen vor einem Ortseingang). Eine solche Situation liegt hier nicht vor.

#### Kosten:

Unter 2.000,-- €

### **Starenkasten**

Für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen ist der Kreis Recklinghausen zuständig. Weitergehende Informationen zu dem Thema, insbesondere zu den Einsatzbedingungen solcher Anlagen, waren von der Kreisverwaltung urlaubsbedingt nicht zu erhalten, so dass auf eine schriftliche Darstellung verzichtet werden muss. In der Ausschusssitzung wird hierzu mündlich berichtet.

#### Allgemeine Anmerkung:

Geschwindigkeitsüberwachung schließt die Überschreitung von Geschwindigkeiten und zulässigen Geschwindigkeiten nicht aus. Unfälle wurden in der Vergangenheit im Wesentlichen von alkoholisierten Fahrern verursacht. Ob diese durch eine derartige Geschwindigkeitsüberwachung veranlasst werden, vorsichtiger zu fahren ist fraglich. Sicher ist, dass sie bei der Vorbeifahrt an den Inseln mit der von ihnen gewählten Geschwindigkeit durch die Überwachung nicht in die Lage versetzt werden, den reinen Fahrvorgang sicherer zu gestalten.

### **Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Die Anordnung einer von der innerhalb geschlossener Ortschaften von 50 km/h abweichenden Geschwindigkeitsregelung ist nach Verwaltungsvorschrift zur StVO an bestimmte Voraussetzungen gebunden, die nach verschiedenen Kriterien zu prüfen sind. Hierzu sind Verkehrsbeobachtungen und Unfalluntersuchungen vorzunehmen.

Bezogen auf den konkreten Fall ist festgestellt worden, dass die Unfälle im Wesentlichen durch alkoholisierte Fahrer verursacht wurden. Es ist daher sicher nicht zu erwarten, dass Fahrer, die bewusst oder durch Alkoholkonsum unkontrolliert die zulässige Geschwindigkeit deutlich überschreiten, sich durch eine Tempo 30 bzw. 40-Beschilderung beeinflussen lassen.

### **Tempo 30**

Hierzu hatte die Verwaltung bereits in der o.g. Vorlage eine Stellungnahme abgegeben, die hier noch einmal wiedergegeben wird:

*Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h wurde einvernehmlich von allen Gesprächsteilnehmern abgelehnt.*

*Als Grund wurde neben dem fehlenden Handlungsbedarf insbesondere die Verkehrsbedeutung der Straße als Teil des Vorbehaltsnetzes angeführt. Zudem wurde befürchtet, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Berliner Straße / Uechtmanstraße Folgeanträge in anderen vergleichbaren Straßen des Vorbehaltsnetzes nach sich ziehen würde. Diese Anträge könnten dann argumentativ nicht mehr abgelehnt werden. Aktuell gibt es z.B. für die Tunnelstraße vergleichbare Anträge. Für die Uechtmanstraße im Bereich zwischen der Forststraße und der Frentroper Straße wurden Anträge auf Tempo 30 in den Jahren 2003 und zuletzt 2005 von Polizei und Verwaltung jeweils abgelehnt.*

*Mit der Berliner Straße würde durch die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ein weiterer Präzedenzfall geschaffen, der das Konzept eines leistungsfähigen Vorbehaltsnetzes für die Stadt Gladbeck letztlich in Frage stellen würde.*

### **Tempo 40**

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 km/h existiert im Stadtgebiet bereits in der Vehrenbergstraße und in der Helmutstraße.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitskategorie von Tempo 40 km/h beruht auf der Überlegung, innerstädtisch ein abgestuftes Geschwindigkeitssystem im Verkehrsnetz einzuführen, das die Bedeutung der Straße, ihre spezifische örtliche Lage sowie ihr Umfeld (angrenzende Bebauung) berücksichtigt. In einem solchen Verkehrskonzept wird das städtische Straßennetz entsprechend kategorisiert. Ein wesentliches Ergebnis dieser planerischen Arbeit ist die Festlegung eines städtischen Vorbehaltsnetzes.

Die Erarbeitung dieses Verkehrskonzeptes ist bislang u.a. auf Grund mangelnder personeller Kapazitäten nicht erfolgt.

Die Anordnung einer Tempo 40 Regelung käme, wenn überhaupt, nur für den gesamten Straßenzug der Berliner Straße / Uechtmanstraße im Abschnitt zwischen der Kirchhellener Straße und der Frentroper Straße in Frage. Dies hätte u.a. zur Folge, dass die bestehende Tempo-30-Zonen-Regelung im südlichen Abschnitt der Berliner Straße geändert werden müsste.

Aus Sicht der Verwaltung werden Bedenken gegen eine solche Anordnung geltend gemacht, wenn sie nicht aus einem Verkehrskonzept abgeleitet ist. Es wird hierbei das Problem gesehen, dass eine weitere Temporeduzierung im städtischen Hauptstraßennetz eine konzeptionelle Erarbeitung und Festlegung von Standards für ein städtisches Vorbehaltsnetz wesentlich erschweren wird. Für den konkreten Fall wird mindestens die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für den Stadtteil gesehen, was derzeit jedoch nicht leistbar wäre. Grundsätzlich besteht bei dieser Regelung zudem die Gefahr von Folgeanträgen. (Entsprechende Forderungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an städtischen Straßen werden regelmäßig von Anwohnern aus dem gesamten Stadtgebiet vorgebracht).

### Kosten:

Ob die Erarbeitung eines solchen Konzeptes durch ein externes Ingenieurbüro erfolgen kann und welche Mittel hierfür zur Verfügung gestellt werden müssen, wurde bislang nicht geprüft.

Die reinen Kosten für das Aufstellen zusätzlicher Verkehrsschilder bzw. für die Anpassung der bestehenden Beschilderung würden sich voraussichtlich auf ca. 2000,- € belaufen.

### ***Rechts vor Links-Regelung***

Grundsätzlich gilt, dass jede Vorfahrtregelung so sinnfällig sein soll, dass sie unter Berücksichtigung der baulichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten dem natürlichen Verhalten der Verkehrsteilnehmer entspricht. Die Vorfahrtregelung für einen Straßenzug soll daher möglichst stetig sein. Rechts vor Links – Regelungen kommen nur in Frage, wenn die betroffenen Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und die gleiche, geringe Verkehrsbedeutung besitzen. Ferner darf keine der Straßen durch ihren Ausbau den Eindruck erwecken, bevorrechtigt zu sein.

Im betroffenen Straßenabschnitt sind die Einmündungen der Albert-Einstein-Straße sowie der Rotenburgstraße baulich als Gehwegüberfahrten ausgebildet worden. Hiermit ist eindeutig die Unterordnung (Wartepflicht) dieser einmündenden Straße verbunden.

Ferner hat die Berliner Straße / Uechtmanstraße eine klare stadtteilverbindende Funktion; keine ihrer einmündenden Straßen besitzt diese Funktion.

Aus den genannten Gründen kommt eine solche Regelung für den Straßenzug Berliner- / Uechtmanstraße nicht in Betracht.

### ***Erkennbarkeit der Mittelinseln***

Zusätzlich zu den auf den Mittelinseln angebrachten Verkehrszeichen „Rechts vorbei“ (StVO-Zeichen 222) besteht die Möglichkeit, die Erkennbarkeit der Bordsteine der Insel durch das Aufbringen weißer Farbe zu erhöhen. Die weißen Bordsteine ziehen die Aufmerksamkeit des Fahrers auf sich und verstärken damit die Konzentration auf die Vorbeifahrt an der Insel.

Ob damit die Zielpersonen erreicht und Unfälle vermieden werden, ist dennoch offen.

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verwaltung regt daher an, diese Maßnahme durchzuführen.

#### Kosten:

Unter 200,-- €

---

### **Fazit**

Bei der Behebung kritischer verkehrlicher Missstände ist die Verwaltung bestrebt, zum einen den Sachverhalt mittels objektiver Kriterien zu analysieren und zum anderen mit den beteiligten Fachbehörden sachgerechte und auf den Einzelfall angepasste Lösungen anzubieten. Dabei gilt es insbesondere den Vergleich mit dem Verkehrsgeschehen auf ähnlich gearteten Straßen im gesamten Stadtgebiet herzustellen.

Im konkreten Fall sehen Polizei und Verwaltung nach den durchgeführten Untersuchungen weiterhin keinen Handlungsbedarf für einen der angesprochenen Maßnahmenvorschläge (mit Ausnahme der Weißmarkierung der Hochborde an den Mittelinseln). Diese Einschätzung erfolgt auch vor dem Hintergrund zu erwartender Folgeanträge für andere Straßen im Stadtgebiet.

**Finanzielle Auswirkungen:**

In der Vorlage sind teilweise Kostenangaben für investive Ausgaben der einzelnen Maßnahmen-  
vorschläge enthalten. Eine weitergehende konkretere Angabe ist zum derzeitigen Stand der Dis-  
kussion nicht möglich. Hier bleibt die Beratung im Fachausschuss abzuwarten. Zusätzliche Folge-  
kosten in nennenswerter Größenordnung sind allerdings bei keinem der gemachten Vorschläge  
zu erwarten.

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

<b>Aufwand</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Anlage:**

**Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung Berliner Straße / Uechtmanstraße**

- Zähl- und Messergebnisse
- Zähl- und Messergebnisse abzüglich 3 km/h Toleranz

**Beschlussentwurf:**

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss schließt sich dem Ergebnis der Prüfungen durch die Verwaltung an, nach dem ein Handlungsbedarf für eine der genannten verkehrsberuhigenden und verkehrssichernden Maßnahmen nicht besteht. Ausgenommen hiervon ist die Weißmarkierung der Hochborde an den Mittelinseln.

Der Bürgermeister

i.V.  
-Tum-  
Stadtbaurat

---

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: