

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen	Datum 03.11.2020	BV/2020/062-1
------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	05.11.2020

Aktualisierung Vorbehaltsnetz

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt:

1.)

das als Anlage beigefügte aktualisierte Vorbehaltsnetz, das vorrangig der Abwicklung des innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehrs und des ÖPNV dient und für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen nicht in Frage kommt.

2.)

die Straße Steinberg, im Abschnitt zwischen Lülanden bis zur Voßhörntwiete, und die Hafenstraße im Abschnitt zwischen Mozartstraße bis zur Schulauer Straße als Tempo-30-Zone auszuweisen.

Empfehlungsbeschluss des Planungsausschusses vom 20.10.2020:

3.) Das Thema Tempo 30 (Straßenzüge und Zonen) in Wedel soll grundsätzlich auch weiterhin im Rahmen des Mobilitätskonzeptes weiterverfolgt werden.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses

(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Die Straßenverkehrsordnung sieht innerorts grundsätzlich eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Darüber hinaus können unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen eingerichtet werden. Weiterhin gibt es auch die Möglichkeit bei besonderen Gefahren (in der Regel bei Unfalllagen) eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung aus 30 km/h anzuordnen.

Ein gravierender Unterschied beider Varianten ist, dass die klassische Tempo 30-Zone immer Auswirkungen auf die Vorfahrtsregelung hat und somit Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz. Es gilt dann immer die Rechts vor Links Regelung.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30-Zonen sind im § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächendeckenden Verkehrsplanung vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, insbesondere auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Verkehrsplanung ist ein Bestandteil bei der Festlegung des Vorbehaltsnetzes. Die Umsetzung erfolgt dann durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrsbehörde, auf Grundlage der rechtlichen Vorgaben und nach einheitlichen Maßstäben.

Im Dezember 1992 hat der Rat auf der Grundlage der vorgenannten Kriterien ein Vorbehaltsnetz für das Stadtgebiet Wedel beschlossen.

Nach so vielen Jahren wurde es jetzt auf Aktualität und mögliche Änderungen überprüft, zumal in jüngster Zeit auch vermehrt Anträge aus den Gremien auf Ausweisung gewisser Straßenabschnitte des Vorbehaltsnetzes als Tempo 30-Zone gestellt werden.

Daraufhin hat die Verkehrsbehörde gemeinsam mit Vertretern von Fachdienst Bauen und öffentliche Flächen, der Polizei sowie dem ÖPNV-Träger (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH) diese Überprüfung vorgenommen.

Folgende rechtliche Voraussetzungen waren Grundlage für die Betrachtung:

Tempo 30-Zonen dürfen nicht eingerichtet werden, wenn

1. es sich um eine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße handelt
2. es sich um Straßen handelt, deren Kreuzungen oder Einmündungen mit einer Lichtzeichenanlage geregelt werden
3. sich auf den Straßen Schutzstreifen für Radfahrer befinden

Als weitere Kriterien wurden festgelegt:

1. Belange des ÖPNV (Buslinienführung im Stadtgebiet)
2. Belange der Rettungsdienste (Hilfeleistungsfristen)
3. Notwendigkeit von Ausweichmöglichkeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen (Umleitungsverkehre)

Der Vertreter der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) führt aus, dass derzeit die berechneten Fahrtzeiten gerade eben auskömmlich sind. Ziel der VHH ist es einen attraktiven ÖPNV in Wedel anzubieten. Eine Ausweitung von Tempo 30-Zonen auf Straßen über die eine Buslinie führt, trägt aus Sicht des VHH-Vertreters nicht zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Vielmehr

würde es zu einer Verschlechterung im Hinblick auf die schon jetzt sehr knapp bemessenen Anschlusszeiten zwischen Buslinie und S-Bahn führen.

Als konkretes Beispiel benennt er die Buslinie 289 (Verbindung zwischen dem S-Bahnhof und der Moorwegsiedlung). Bereits jetzt ist es so, dass bei Störungen auf der Strecke (kleineren Baustellen etc.) sehr häufig die Anschlusszeiten zwischen Bus und S-Bahn nicht gehalten werden können. Gleiches gilt für die Buslinie 189, bei Ausweisung der Bahnhofstraße als Tempo 30-Zone und damit einhergehend der dann geltenden Rechts- vor Links-Regelung, sind aus Sicht des VHH-Vertreterers Anschlussprobleme vorprogrammiert.

Auch der derzeitige Nutzen der vorhandenen Busbeschleunigungen an den Ampelanlagen ist bei einer Temporeduzierung aus Sicht des VHH-Vertreterers nicht mehr gegeben. Der Kostenanteil der Stadt Wedel für die damalige Einführung der Busbeschleunigung an den Lichtsignalanlagen belief sich auf ca. 60.000 €.

Alle Beteiligten sind nach intensivem Austausch einvernehmlich zu dem Ergebnis gekommen, dass das seinerzeit festgelegte Vorbehaltsnetz aktuell nach wie vor weitestgehend die Anforderungen und Ansprüche an ein funktionierendes Vorbehaltsnetz erfüllt, und umfangreiche Änderungen nicht möglich sind.

Vorstellbar wäre es aber, die Straße **Steinberg**, die zwischenzeitlich durch intensive Wohnbebauung einen deutlich veränderten Straßencharakter aufweist, aus dem Vorbehaltsnetz herauszunehmen, und als Tempo 30-Zone auszuweisen. Zur besseren Akzeptanz sollte diese Maßnahme durch bauliche und/oder gestalterische Maßnahmen unterstützt werden.

Die Kosten für die bauliche Umgestaltung können je nach Aufwand bis zu 20.000 € betragen.

Weiterhin wird vorgeschlagen die **Hafenstraße zwischen der Mozartstraße und der Schulauer Straße** als Tempo 30-Zone auszuweisen. Hier hat sich auch gegenüber dem Jahre 1992 die Umgebung verändert. Große Firmen wie seinerzeit die AEG sind nicht mehr vorhanden und werden durch Wohnbebauung ersetzt.

Für die aufgeführten Straßenabschnitte des Vorbehaltsnetzes liegen Anträge aus den Gremien vor, diese als Tempo 30-Zone beschildern:

1. Im Galgenberg von der Ampel Tinsdaler Weg bis zur Ampel Pulverstraße
2. In der Schulauer Straße, von der Parnaßstraße 31 bis zur Höbüschentwiete
3. In der Bahnhofstraße

Aus folgenden Gründen wird diesen Anträgen nicht zugestimmt:

Zu 1.)

Der Verkehr im Galgenberg wird im Kreuzungsbereich Tinsdaler Weg sowie im Kreuzungsbereich Pulverstraße durch eine Lichtzeichenanlage geregelt. Gemäß § 45 (1c) der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es nicht zulässig, Straßen, deren Kreuzungen und Einmündungen mit einer Lichtzeichenanlage geregelt werden, als Tempo 30-Zone auszuweisen.

Die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sind ebenfalls nicht gegeben. Diese Anordnung erfordert eine konkrete Gefahrenlage (Unfallschwerpunkt, unübersichtlicher Kurvenbereich etc.).

Der Schulwegerlass regelt, dass im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Schulen und sozialen Einrichtungen, soweit die Einrichtung über einen **direkten Zugang zur Straße** verfügt, in der Regel die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken ist.

Für die Albert Schweitzer Schule kommt diese Regelung nicht zum Tragen.

Sie liegt nicht direkt an der Straße Galgenberg. Die Entfernung zum Eingang im Akazienweg beträgt ca. 150 m. Der Eingang in der Pulverstraße ist ca. 300 m vom Galgenberg entfernt.

Zu 2.)

Die Schulauer Straße ist eine der wichtigsten Umleitungsstrecken im Stadtgebiet. Des Weiteren dient sie den Feuerwehrmitgliedern die aus Richtung Süden kommend die Feuerwache an der Schulauer Straße erreichen müssen, als Anfahrsstrecke. Schon jetzt ist die Einhaltung der vorgegebenen Hilfeleistungsfristen für die Feuerwehr eine Herausforderung. Eine Ausweisung der Schulauer Straße als Tempo 30-Zone würde diesen Umstand weiter negativ beeinflussen.

Die Schulauer Straße zählt zu den Hauptverkehrsstraßen und ist dementsprechend baulich breit gestaltet. Die Akzeptanz von Kraftfahrzeugführern gegenüber Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h für einen Streckenabschnitt auf gut ausgebauten Straßen ist eher gering.

Bereits im Jahre 2001 wurde in der Schualuer Straße im Bereich der Fußgängerfurt Höhe Elbestadion/Kinder- und Jugendzentrum die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Rückblickend musste festgestellt werden, dass diese Geschwindigkeitsreduzierung nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat.

Wiederholte Messungen durch die Polizei ergaben, dass nicht einmal 10 % der Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit nach Wahrnehmung der entsprechenden Verkehrszeichen überhaupt reduziert hat. Die Polizei begründet dieses Verhalten damit, dass die Übersichtlichkeit des Einmündungsbereiches dem Kraftfahrzeugführer kein Gefahrenbewusstsein vermittelt. Sie führt weiter aus, dass bei einer Gefahrenstelle, die von Kraftfahrzeugführern erkannt wird, in der Regel von einer Akzeptanz von mindestens 85 % auszugehen ist.

Laut Polizei gibt es bei einer derartig großen Missachtungsquote keine reale Aussicht, dass sich dieses Verhalten durch Geschwindigkeitskontrollen ausreichend beeinflussen lässt.

Weiterhin wurde von der Polizei beobachtet, dass Verkehrsteilnehmer, die sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung hielten, von dem nachfolgenden Verkehr überholt wurden, und zu einer beträchtlichen Verkehrsgefährdung für die querenden Fußgänger wurde.

Als Fazit wurde gezogen, dass durch die Geschwindigkeitsbegrenzung an der Schulauer Straße eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung der Verkehrssituation bewirkt wurde.

Daher wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung nach einem Jahr wieder aufgehoben.

Zu 3.)

Die Bahnhofstraße ist ein Bereich, der von vielen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Hier treffen die Bedürfnisse von Autofahrenden, insbesondere auch den Anliefernden, den Bussen, den Radfahrenden und den Fußgängern aufeinander.

Subjektiv mag der Eindruck entstehen, dass ob der Menge des Verkehrs und der unterschiedlichen Bedürfnisse, die Bahnhofstraße eine gefährliche Straße ist.

Tatsächlich verhält es sich aber nicht so. Eine 14-tägige verdeckte Geschwindigkeitsmessung im Februar 2020 hat ergeben, dass 85% aller Fahrzeuge bis zu 35 km/h gefahren sind.

Auch Unfallschwerpunkte sind seit Jahren in der Bahnhofstraße nicht zu verzeichnen.

Auch der Umstand, dass die Bahnhofstraße eine Einbahnstraße ist wirkt sich positiv für den querenden Fußgänger aus, der nur den Verkehr aus einer Fahrtrichtung zu beachten hat.

Eine Ausweisung als Tempo 30-Zone würde bedeuten, dass durch die dann geltende Rechts vor Links Regelung mit negativen Auswirkungen bei der Buslinie 189, insbesondere im Hinblick auf die Anschlusszeiten, zu rechnen ist. Außerdem würde der Schutzstreifen für die Radfahrer wieder entfernt werden müssen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die reinen Wohngebiete im Stadtgebiet sind vollständig als Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen) im Stadtgebiet ausgewiesen.

Die Straßen des festgelegten Vorbehaltsnetzes sind nicht für eine Ausweisung als Tempo 30-Zone in Betracht zu ziehen. Sie dienen dazu die unterschiedlichen Bedürfnisse eines leistungsfähigen Vorfahrtsstraßennetzes sicherzustellen. Hierzu zählen unter anderem, wie bereits im Sachverhalt dargestellt, die Belange des ÖPNV (Buslinie) und der Rettungsdienste.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass Vorfahrtsstraßen für den Umleitungsverkehr zur Verfügung stehen, und die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und miteinander abzuwägen sind.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Die rechtlichen Vorgaben sowie die Voraussetzungen und Ansprüche die an ein funktionierendes Vorbehaltsnetz gestellt werden lassen keine weiteren Alternativen zu.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☒ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja☐ teilweise☒ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja☒ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

☐

vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)

☐

teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)

☐

nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2020 alt	2020 neu	2021	2022	2023	2024 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*			20.000,00			
Saldo (E-A)			20.000,00			

Investition	2020 alt	2020 neu	2021	2022	2023	2024 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Vorbehaltsnetz 1992
- 2 Aktualisierung Vorbehaltsnetz