

PLANUNG

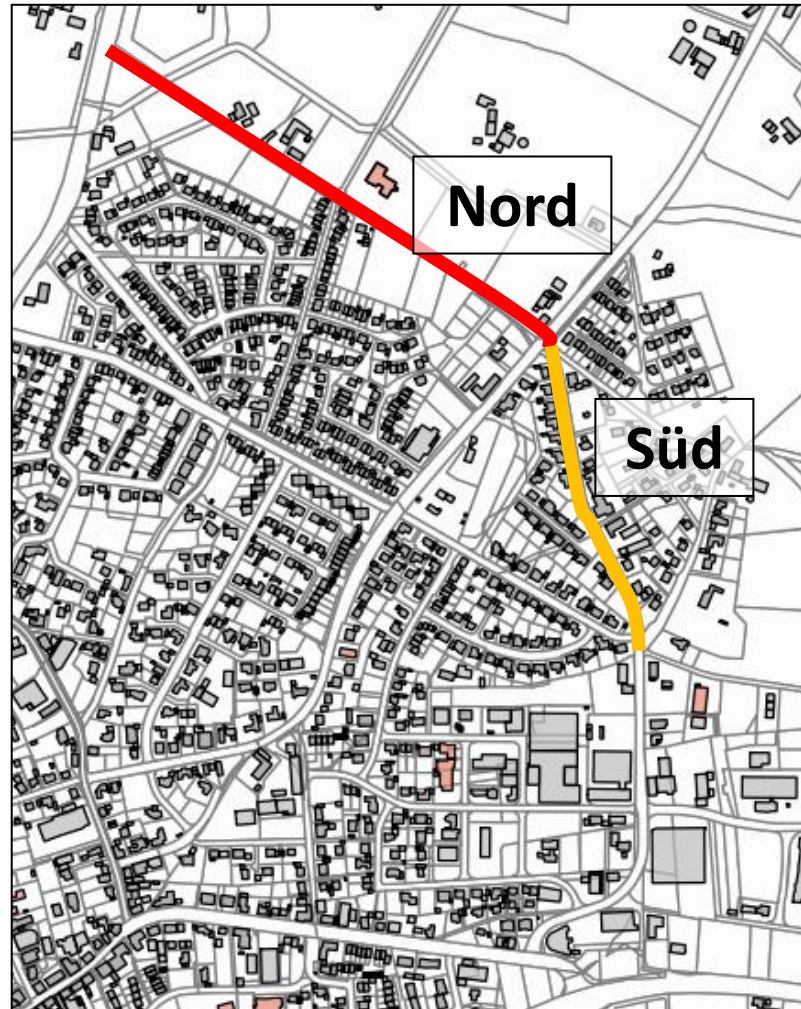
im öffentlichen Raum



Gemeinde Ostbevern

**Tempo-30
auf der
Wischhaus-
straße**

Sachstand
08.04.2014



Die VwV-StVO führt aus (Rd.-Nr. 37 zu § 45):

„Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll.

Dabei ist ein **leistungsfähiges**, auch den Bedürfnissen des **öffentlichen Personennahverkehrs** und des **Wirtschaftsverkehrs** entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie **Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr**) sowie der **Verkehrssicherheit** ist vorrangig Rechnung zu tragen.“

Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.

Durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone dürfen keine Verkehre in **andere schützenswerte Bereiche** verdrängt werden.

„Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen auch außerhalb des generell freizuhaltenden Vorbehaltsnetzes nur dort in Betracht kommen können, wo der **Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.**“ (Rd.Erl. der Bez.Rg.Münster)

Geschwindigkeitsbeschränkungen in sensiblem Umfeld (vor Schulen, Kindergärten u.Ä.) sind auch auf Hauptverkehrsstraßen möglich. Zonenhafte Beschränkungen werden auf Hauptstraßen nur zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen angeordnet.

„... führt insbesondere das **Fehlen** eines ausreichend bemessenen Vorbehaltsnetzes häufig zu innerörtlichen Verkehrsproblemen, u.a. zu nicht angemessenen Geschwindigkeiten in temporeduzierten Zonen, die als Ersatzstrecken für die fehlenden übergeordneten Straßen genutzt werden.“
(Rd.Erl. der Bez.Rg.Münster)

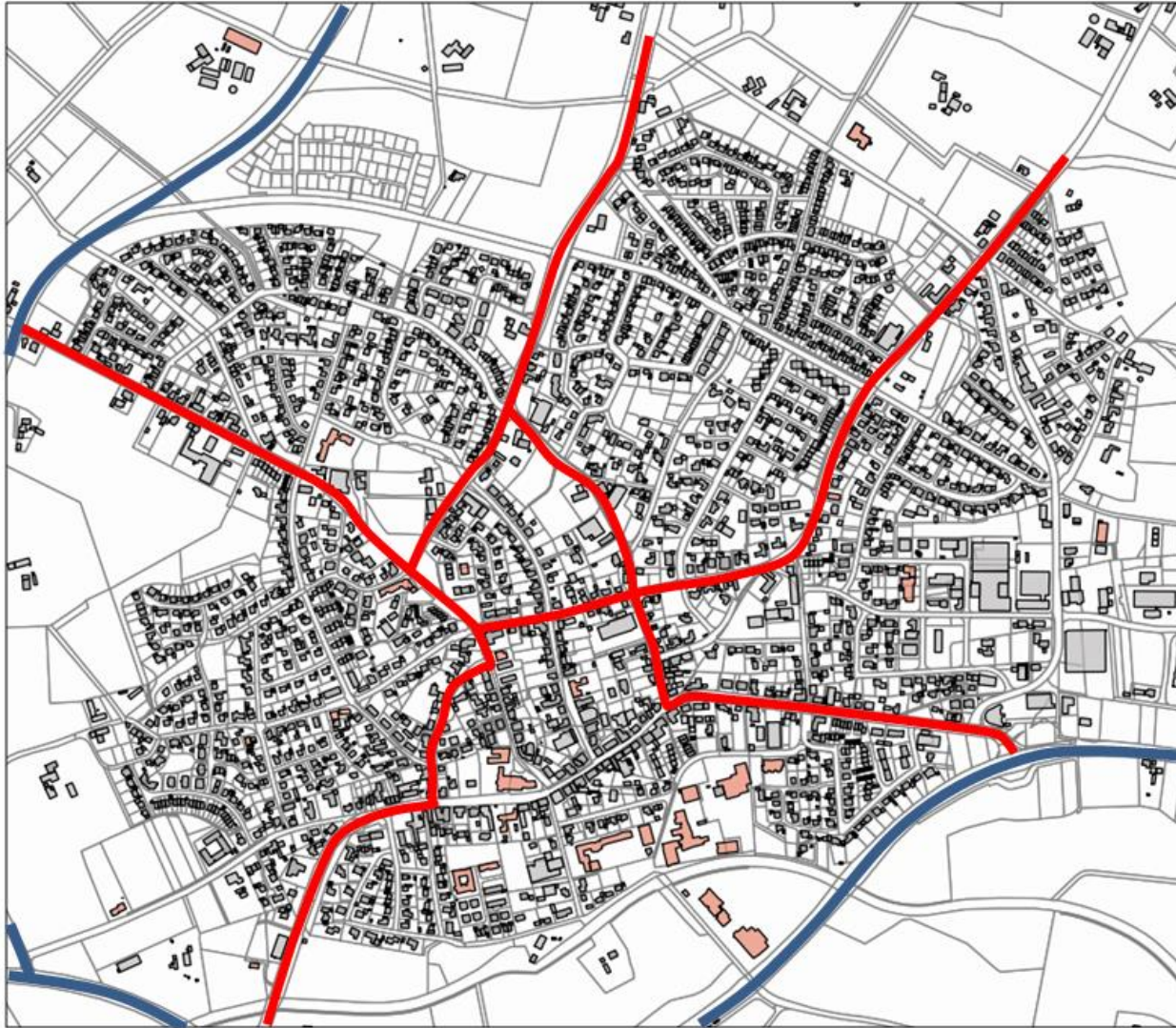
Also: Nicht die heutige tatsächliche Nutzung eines Straßenabschnittes ist entscheidend, sofern Alternativen zur Verfügung stehen. Stattdessen muss die Realnutzung der gewünschten Nutzung angepasst werden.

Es gilt daher zu bewerten, ob ein *ausreichend bemessenes* Vorbehaltsnetz vorhanden ist, damit die Wischhausstraße ihrer eigentlichen Funktion der Sammelstraße (Nordabschnitt) zugeführt werden kann.

Es gilt **nicht** zu bewerten, ob die Einrichtung der Tempo-30-Zone für bestimmte Nutzergruppen nachteilig ist.

Auflage 1: Leistungsfähigkeit

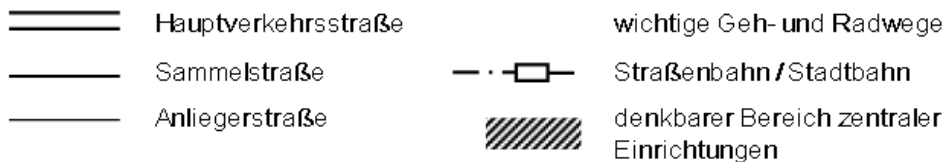
— Vorbehaltsnetz — Tangenten



Auflage 1: Leistungsfähigkeit

Innenringnetze bestehen aus einer ein- oder mehrfach mit höherrangigen Straßen verbundenen ringförmigen Sammelstraße, die einen zentralen Bereich mit den wichtigsten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen umschließt und in die von außen stich- und schleifenartige Netzelemente (niederer Ordnung) zur Erschließung der Baugebiete einmünden.

	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließung zentraler Einrichtungen über Sammelstraßen - fahrverkehrsfreie Zone im zentralen Bereich möglich - günstige Verbindungen mit der Umgebung über das Wegenetz - Erschließung durch Linienbusse günstig (zweiseitiges Einzugsgebiet) 	<ul style="list-style-type: none"> - Trennwirkung der Sammelstraße zwischen Wohnbereichen und Zentrum - starke Verkehrskonzentration im Bereich des Zentrums zu erwarten - geringe Knotenpunktabstände an Sammelstraßen - gebietsfremder Kraftfahrzeugverkehr bei mehrfachem Anschluss nicht auszuschließen



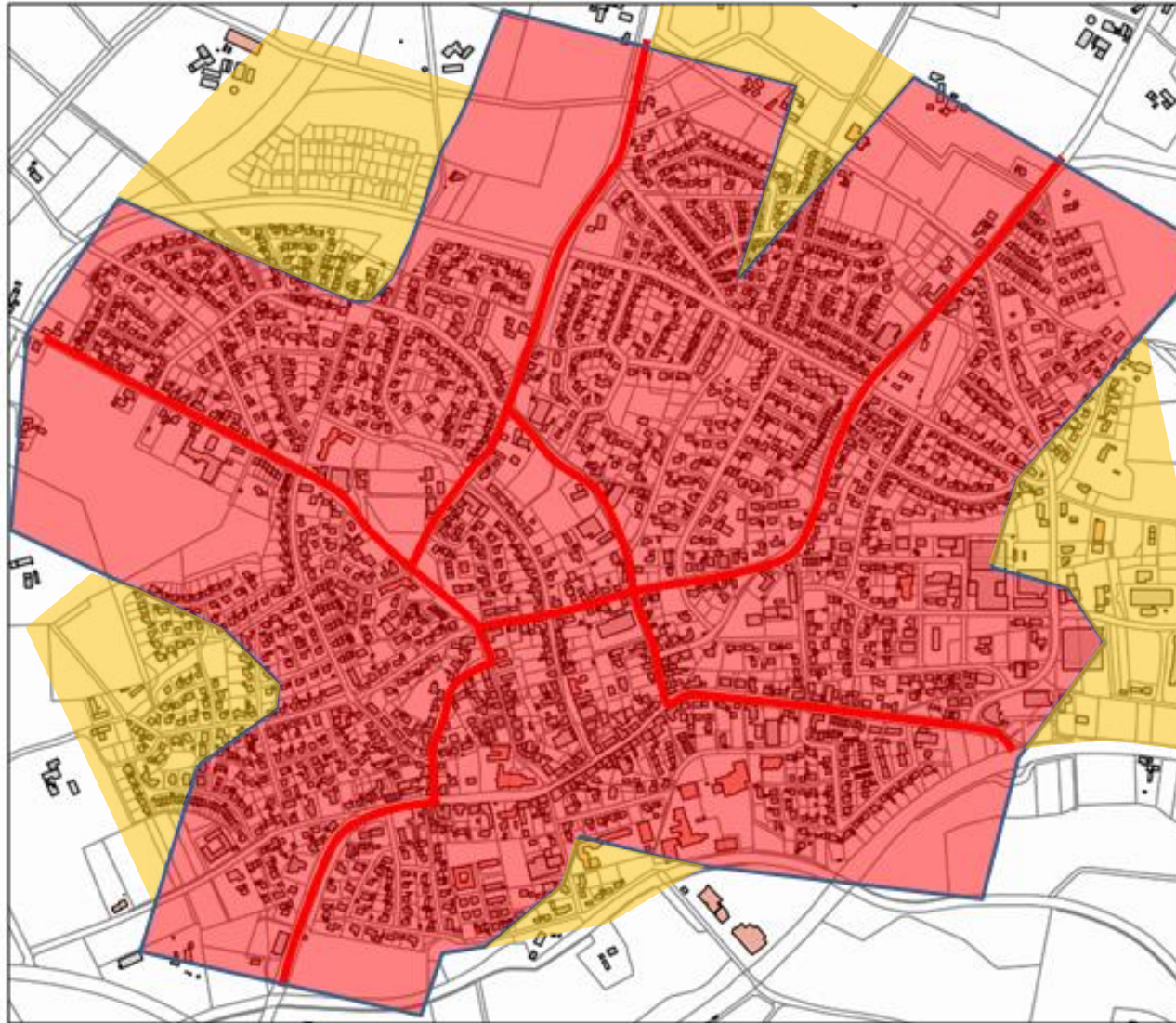
Quelle: FGSV: EAE 85/95, Köln, 1995, S.17/18 [3]

Das Verkehrsstraßennetz ist leistungsfähig. Durch die westliche Entlastungsstraße wird das innerörtliche Netz entlastet, so dass ausreichende Kapazitäten im innerörtlichen Netz vorhanden sind. Für den Durchgangsverkehr steht somit ein ausreichendes Netz in und um Ostbevern zur Verfügung.

Durch die hierarchische Gliederung des Straßennetzes gehen von den Verkehrsstraßen i.d.R. Tempo-30-Zonen ab, die maßgeblich dem Quell- und Zielverkehr dienen.

Wohnstraßen sollten eine Länge von 300 m nicht überschreiten, Sammelstraßen 300-1.000m.





Auflage 1: Leistungsfähigkeit



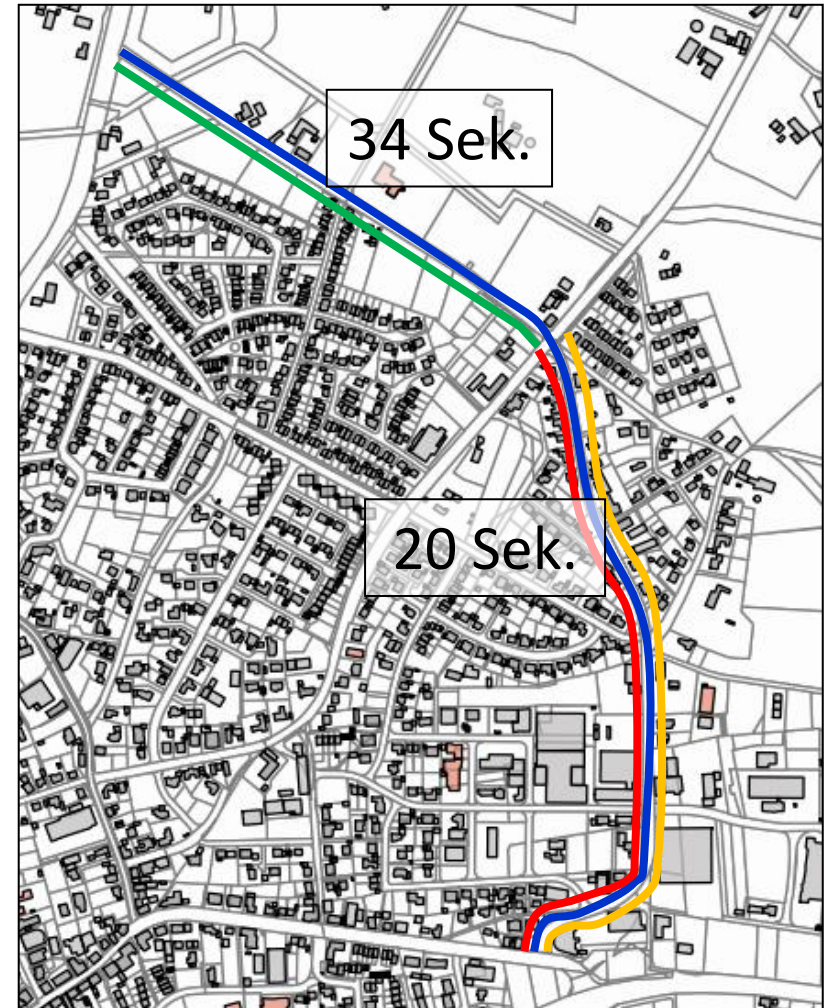
Im Sinne des Regionalisierungsgesetzes ist „öffentlicher Personennahverkehr die **allgemein zugängliche** Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“

Schulbusse dürfen nur von Berechtigten genutzt werden und gehören daher nicht zum ÖPNV.

Anzahl Fahrten auf der Wischhausstraße werktags:

		Nord	Süd
R13			ca.46
R14			ca.40
L418		ca. 45	ca. 9
N2		6 (nur Fr/Sa)	

Fahrzeitverlust in [Sek.]



Fahrzeitverlust von ca. 30 Sek. für Regional- und Nachtbusse ist akzeptabel. L418 (Ortsbus) verliert ca. 1 Min. auf gesamter Strecke.

Schülerspezialverkehr (kein ÖPNV): Weniger zeitempfindlich und nicht vernetzt. Zeiten und/oder Routen können bei Bedarf angepasst werden.

Auflage 3: Wirtschaftsverkehr

Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ost:

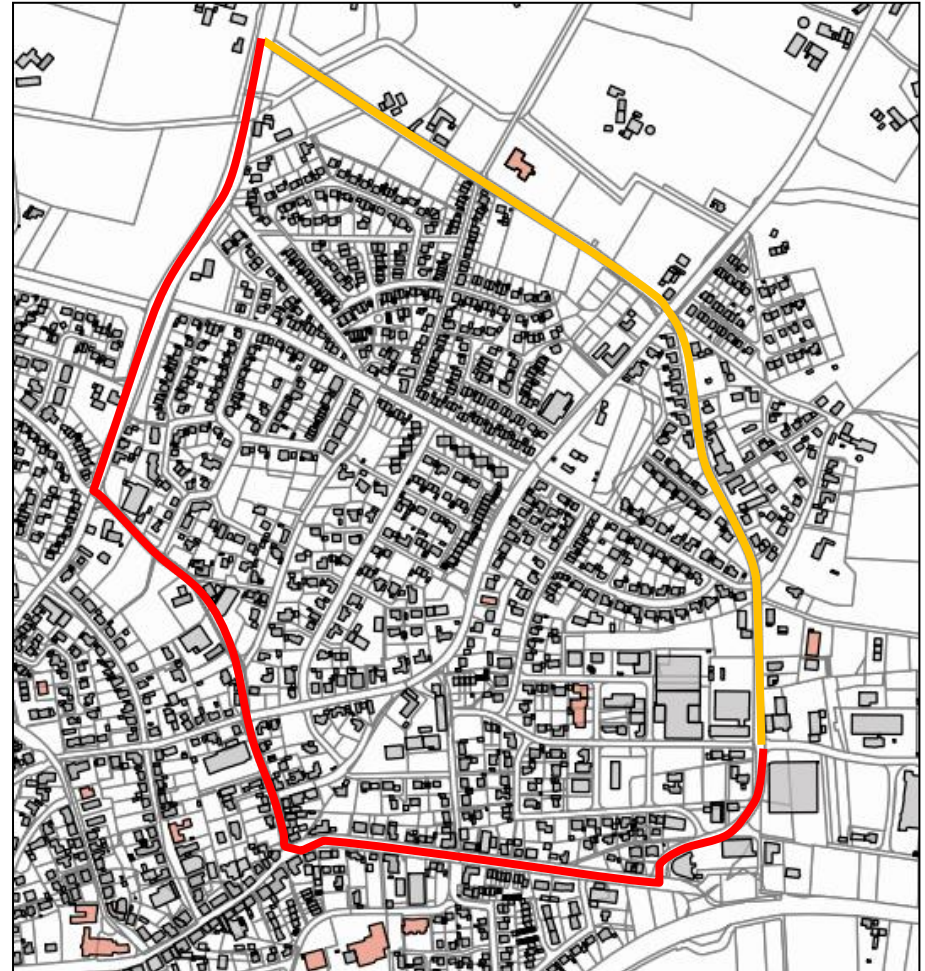
Bahnhofstraße <- > GE

Rot:

2.140 m 150 Sek.

Orange:

1.350 m 155 Sek.



Auflage 3: Wirtschaftsverkehr

Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ost:

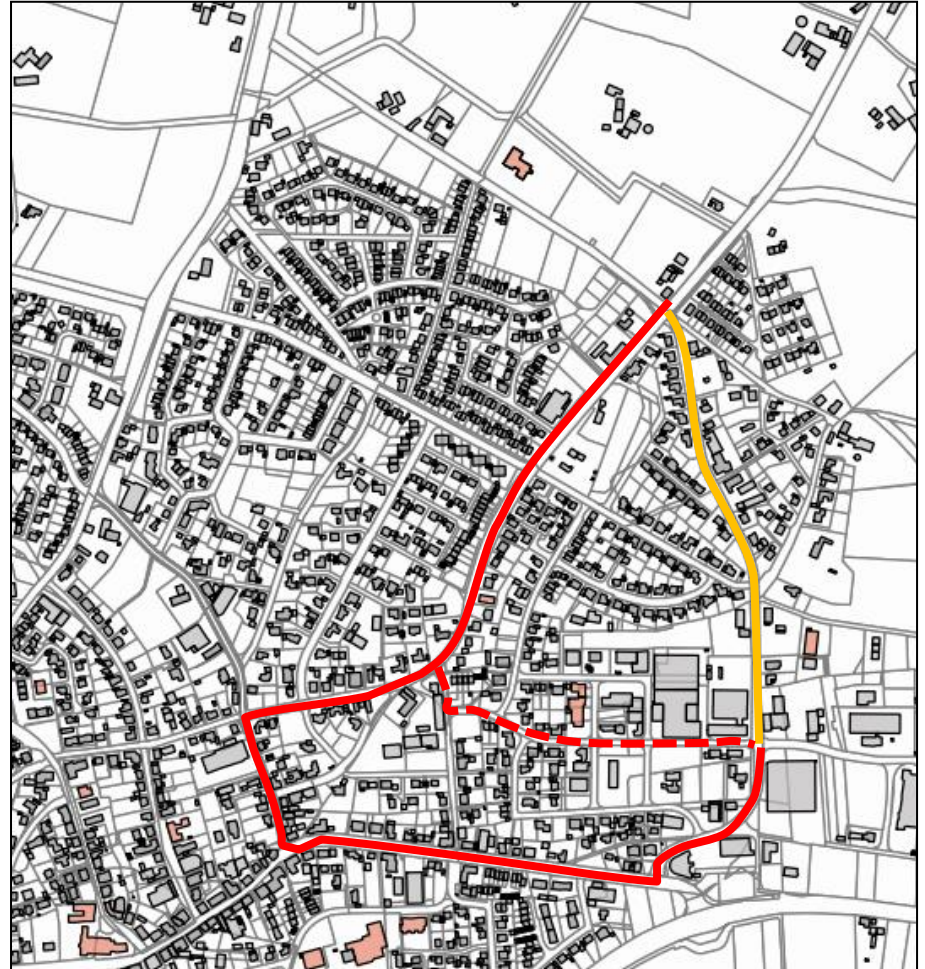
Lienener Damm <-> GE

Rot:
1.940 m 140 Sek.

Orange:
640 m 70 Sek.

PROBLEM

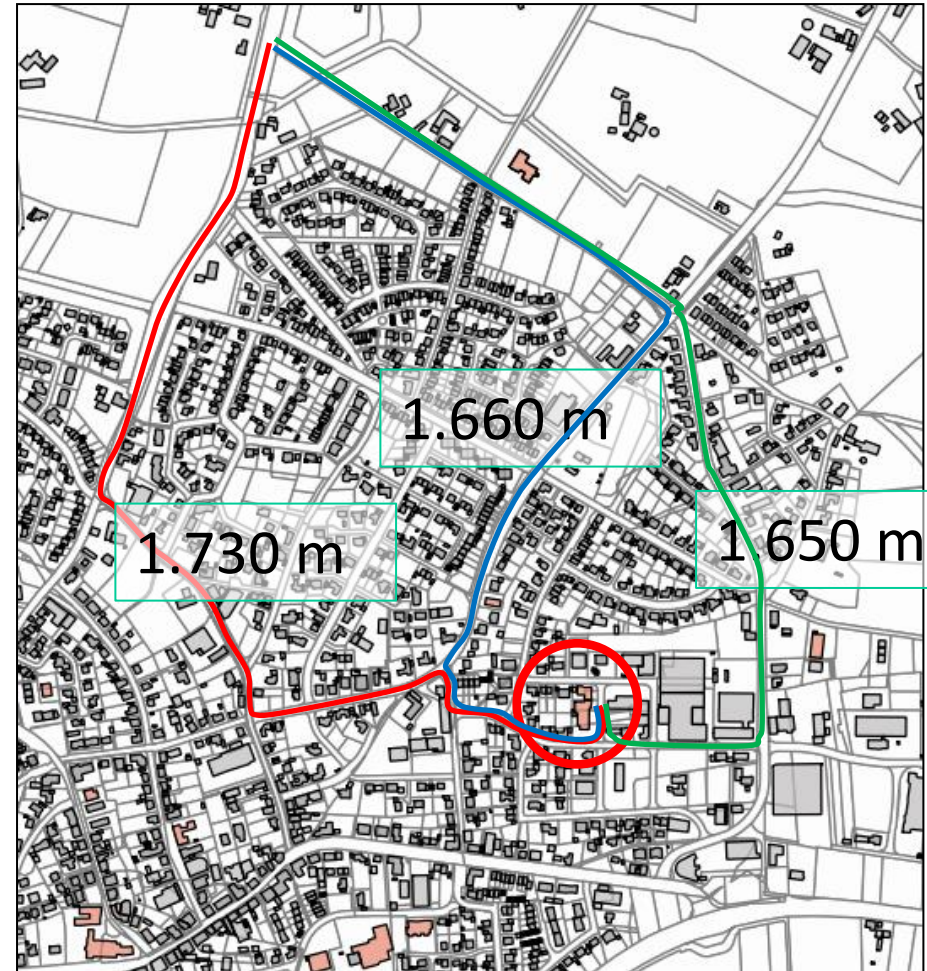
Es bleibt Durchgangsverkehr,
bzw. Verlagerung auf Johannes-
Poggenburg-Straße



Auflage 4: Rettungswesen

Einsatzzeiten müssen eingehalten werden. Verkehrsrechtliche Anordnungen spielen im Einsatz eher eine untergeordnete Rolle. Vorfahrtsstraßen sind jedoch vorteilhaft. An der Wischhausstraße sind nur sehr wenige RvL-Einmündungen in Einsatzrichtung vorhanden. Der Einfluss ist zu vernachlässigen. Grundsätzlich sind die Alternativrouten unwesentlich länger.

Entscheidend sind aber die Einsatzzeiten.



Auflage 5: Verkehrssicherheit

Das ausgewiesene Vorrangnetz ist nach bisherigen Erkenntnissen grundsätzlich als sicher einzustufen.

Unfallhäufungspunkte- / -linien sind nicht vorhanden.

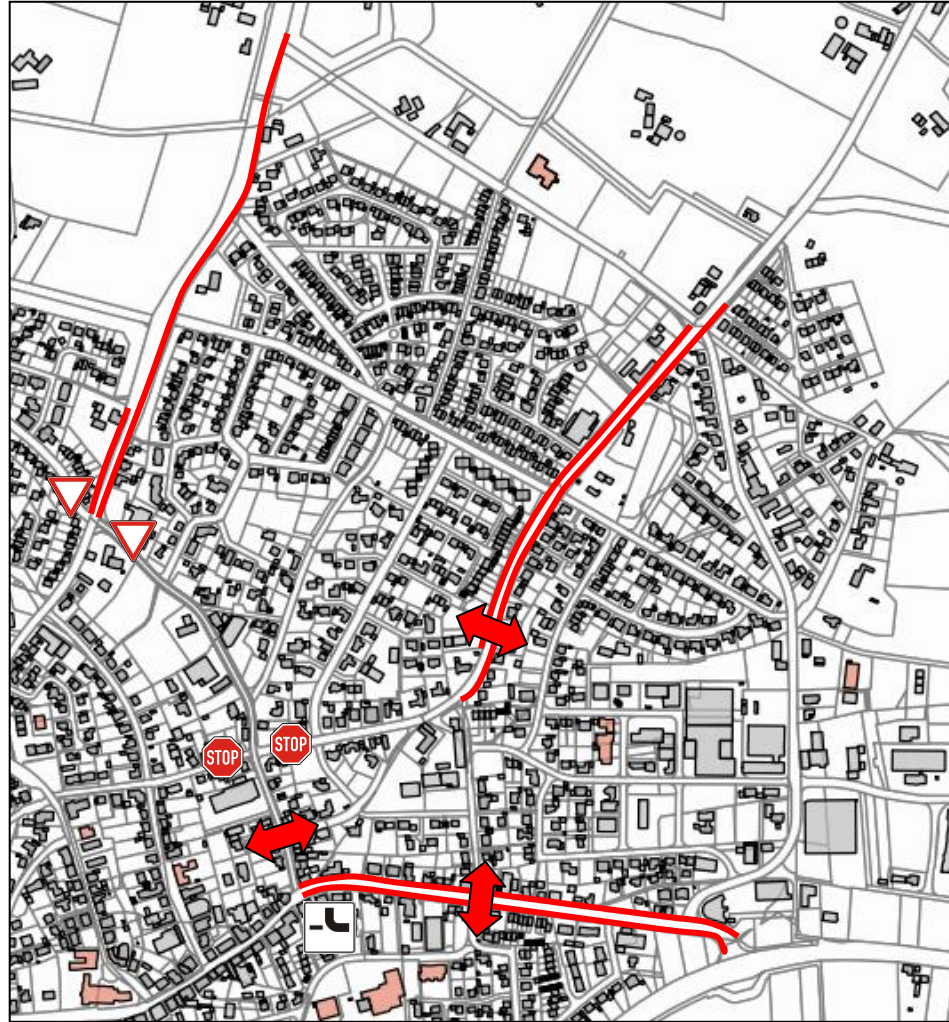
(Stand 2013)



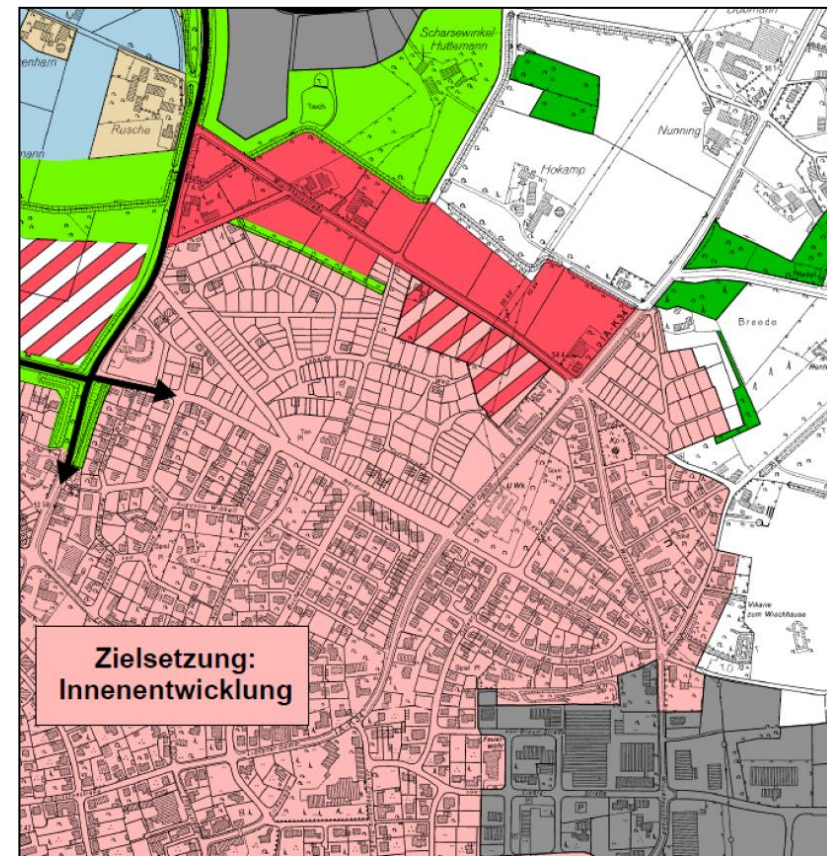
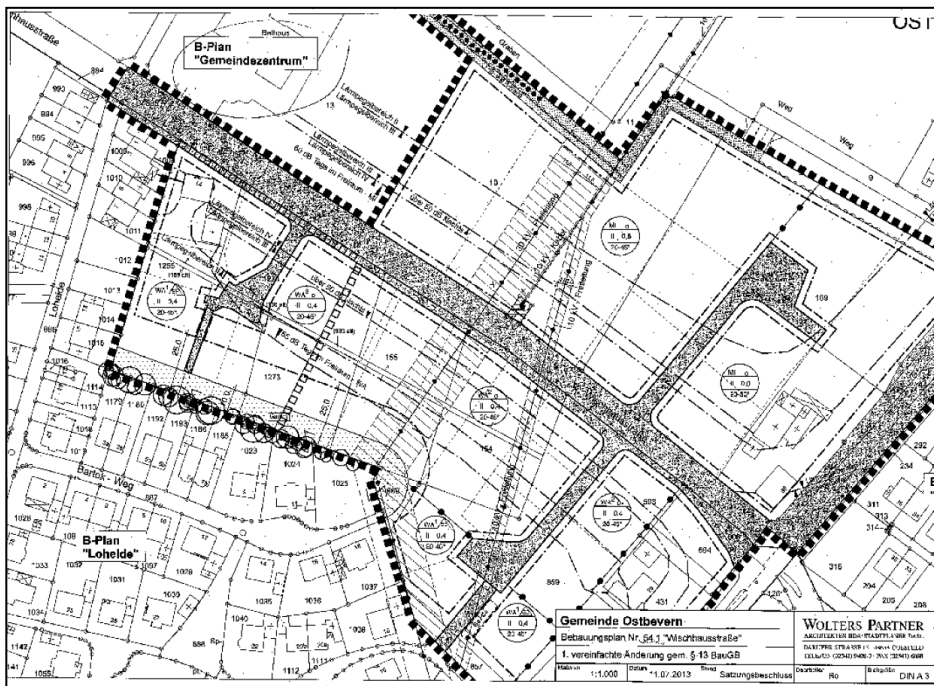
Legende EUSka - Einjahreskarte		
Unfalltyp	Sondermerkmale	Einjahreskarte
● 1 Fahrnfall F	▲ Fussgänger	● Unfall mit Getöteten
● 2 Abbiege-Unfall AB	▲ Radfahrer	● Unfall mit Schwerverletzten
● 3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall EK	▲ Krad	● Unfall mit Leichtverletzten
○ 4 Überschreiten-Unfall US	▲ Baum	○ Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
● 5 Ruhender Verkehr RV	▲ Alkohol	● Unfall mit sonstigem Sachschaden
● 6 Unfall im Längsverkehr LV	▲ Überholen	
● 7 Sonstiger Unfall SO	▲ Wild	
⊗ 8 Unfalltyp unbekannt		

Auflage 5: Verkehrssicherheit

Radwege und gesicherte Querungen sind weitgehend vorhanden.

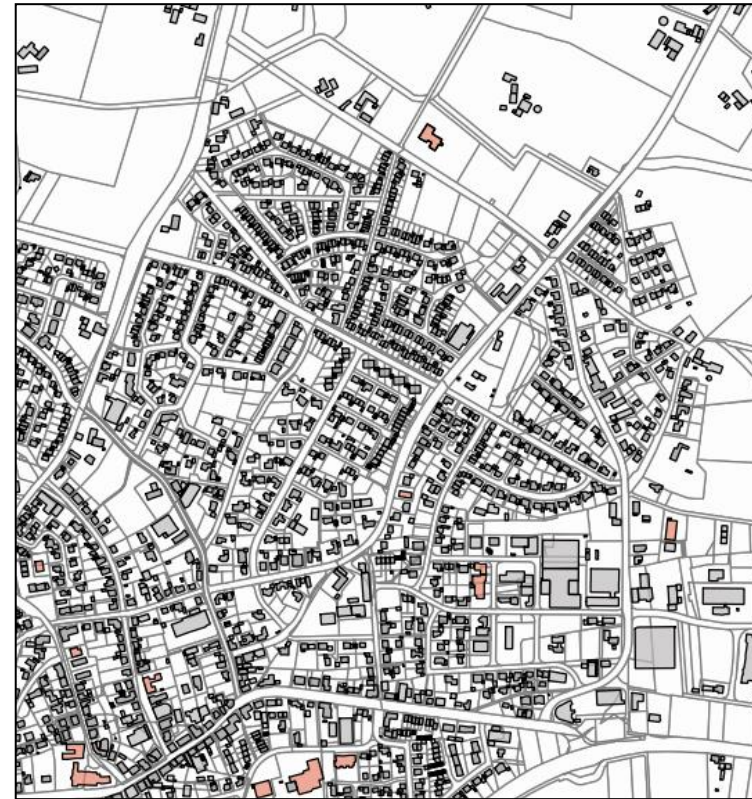


Städtebauliche Entwicklung führt zu einer Wandlung des Umfeldes und erhöhten Querungsbedarf



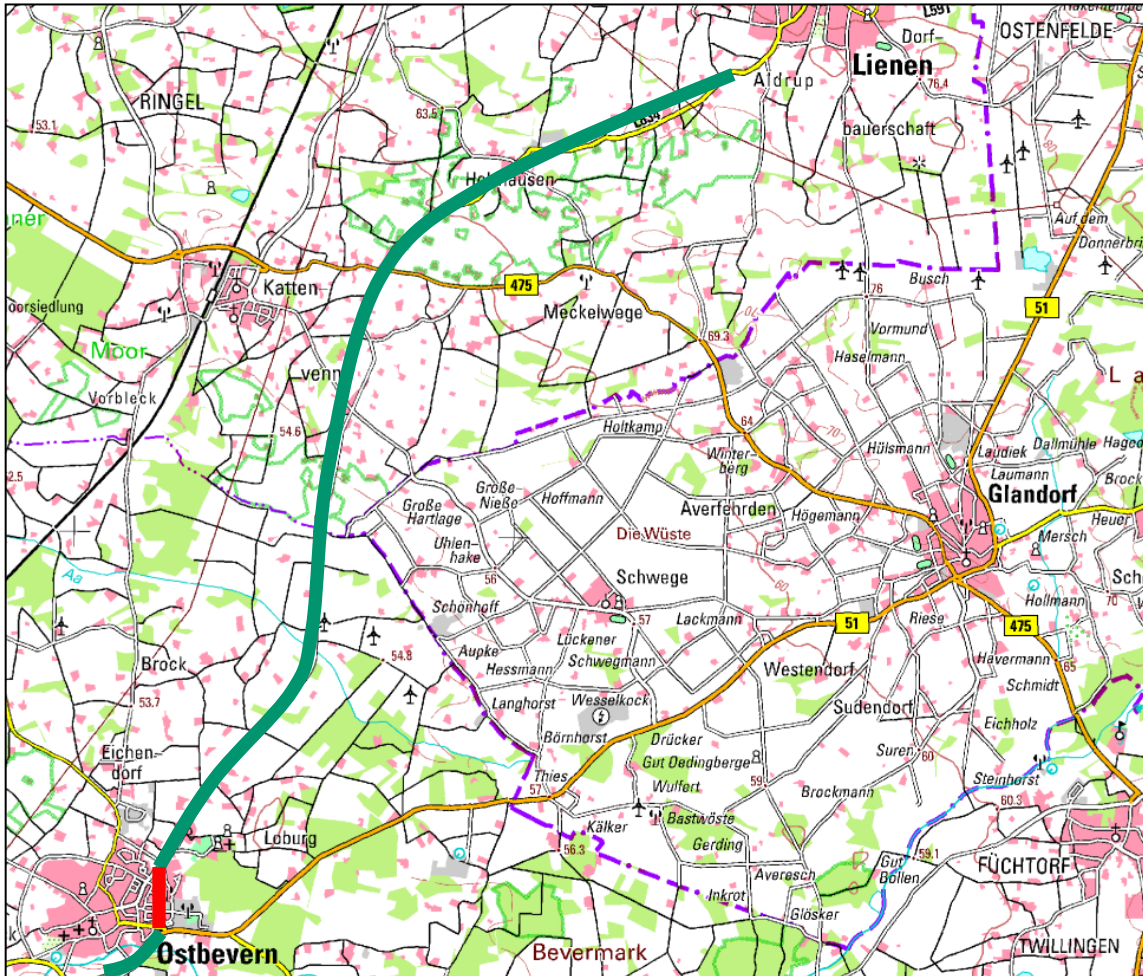
Eine Verdrängung von Kfz-Verkehr in andere schützenswerte Bereiche ist nicht zu erwarten. Eine Verlagerung auf den Nordring findet nicht statt, da hierüber keine anderen Ziele erreicht werden können, als über die Wischhausstraße bzw. das Vorbehaltsnetz.

Durchgangsverkehr wird innerörtlich weitgehend auf das hierfür vorgesehene klassifizierte Straßennetz oder auf die Westumgehung verlagert.



Auflage 7: Durchgangsverkehr < 10-15%

Für den Südabschnitt könnte es problematisch sein.



Der tatsächliche Durchgangsverkehr sollte über eine Befragung oder Kennzeichenverfolgungszählung erfasst werden.

Auflage 7: Durchgangsverkehr < 10-15%



Zusammenfassung

Auflage	Nordabschnitt	Südabschnitt
1. Leistungsfähiges Netz	+	+
2. Belange ÖPNV	o	o
3. Wirtschaftsverkehr	o	o
4. Rettungswesen	?	o
5. Sicherheit	+	+
6. Keine Verdrängung	o	-
7. Durchgangsverkehr	+	?

+ = Auflage voll erfüllt

o = Auflage erfüllt

- = Auflage nicht erfüllt

? = unbestimmt

„Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können.“ (VwV-StVO zu § 45)

Südabschnitt könnte nach jetzigem Kenntnisstand nur Tempo-30 werden, wenn Sicherheit oder Lärm/Schadstoffe auffällig sind. Beides trifft nicht zu.

Welche Anforderungen ergeben sich für die Wischhausstraße als Tempo-30-Zone (Breite 12 – 14,5 m) ?

- Lage innerhalb der Ortsdurchfahrt
- Separationsprinzip
- Radfahrer auf Fahrbahn
- Fahrbahnbreite wie Hauptstraße mit Ausweichstellen für Busse und landwirtschaftliche Fahrzeuge
- ruhender Verkehr auf ausgewiesenen Stellplätzen neben der Fahrbahn
- Einengungen durch Grünbeete
- wegweisende Beschilderung anpassen
- Durchgangsverkehr <10-15 % muss sichergestellt werden



PLANUNG

im öffentlichen Raum

Danke für Ihre
Aufmerksamkeit...