

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	18.11.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Schloßhofstraße (im Bereich von der Turmstraße bis zur Drögestraße) bzw. Querungshilfe in der Schloßhofstraße

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Mitte, 20.05.2010, TOP 5.2, Drucksache: 0987/2009-2014

Bezirksvertretung Mitte, 30.09.2010, TOP 5.1, Drucksache: 0987/2009-2014

Sachverhalt:

In der Sitzung der BV-Mitte am 20.05.2010 wurde unter Punkt 5.2 beschlossen, dass seitens der Verwaltung darzustellen ist, was gegen die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der **Schloßhofstraße im Bereich von der Turmstraße bis zur Drögestraße** (s. Anlage 1) spricht.

Es ist daher eine entsprechende Überprüfung erfolgt.

Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen kommen nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist und die verkehrlichen Verhältnisse dies erfordern. Tempo-30-Zonen dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.

Bei der Einrichtung entsprechender Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen ist auf die Erhaltung eines leistungsfähigen, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz, das u.a. den innerstädtischen Durchgangsverkehr aufnehmen kann, zu achten.

Die Schloßhofstraße ist als Haupteerschließungsstraße im Straßennetz eingeordnet worden. Das bedeutet, dass sie sowohl der Erschließung von Grundstücken als auch dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von bebauten Ortsteilen dient und damit auch entsprechende Verkehrsmengen aufnehmen kann. Ebenso ist sie dafür ausgelegt einen Anteil am innerstädtischen Durchgangsverkehr aufzunehmen. Sie ist entsprechend ihrer Bedeutung im Straßennetz als Vorfahrtsstraße ausgewiesen, um eine ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen. Sie hat eine hohe verkehrliche Bedeutung als eine der wenigen vom Stadtzentrum in Richtung Norden führenden Straßen. Nach Erweiterung der Universität (Lange Lage) wird die Bedeutung eher noch größer werden, da der Erweiterungsbau auch von der Dürerstraße aus erschlossen wird.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Die Fahrbahn ist beidseitig mit Hochbordgehwegen versehen, wodurch insbesondere dem Schutz der Fußgänger in hohem Maße Rechnung getragen wird.

Schon aufgrund ihres Ausbaustandards im betreffenden Bereich erweckt die Schloßhofstraße nicht den Eindruck einer Tempo-30-Zone.

Mit Einrichtung einer Tempo-30-Zone müsste gem. § 45 Abs. 1c StVO zwingend die Vorfahrtregel „rechts vor links“ einhergehen. Diese Regelung wiederum darf nur dann tatsächlich eingeführt werden, wenn die kreuzenden Straßen annähernd den gleichen Querschnitt und die gleiche Verkehrsbedeutung haben. Die in diesem Bereich angrenzenden Straßen (z.B. Meindersstraße,

Siegfriedstraße) sind mit ihrer Funktion, aufgrund ihres Querschnitts und des Verkehrsaufkommens der Schloßhofstraße in diesem Bereich deutlich untergeordnet. Die Schloßhofstraße ist unter Berücksichtigung des Straßencharakters, des optischen Eindrucks und der bereits erwähnten übergeordneten Verkehrslenkung eindeutig die vorfahrtberechtigte Straße. Eine „Rechts vor links Regelung“ würde zwangsläufig zu Missverständnissen über die Vorfahrt führen, so dass damit die Verkehrssicherheit eher gefährdet als erhöht wird.

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in diesem Bereich der Schloßhofstraße ist auch mit den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs nicht vereinbar, da hiervon die Buslinie 25/26 von moBiel massiv betroffen wäre. Es handelt sich um einen Streckenabschnitt von immerhin fast 1 km Länge. Die zusätzlich benötigte Fahrzeit liegt bei etwa 1 bis 1,5 Minuten je Richtung, d.h. bei 2 bis 3 Minuten je Umlauf. Für die Fahr- und Dienstplanung ist dies ein maßgeblicher Mehrbedarf. Die Fahrzeitverlängerung wirkt sich direkt auf die Pausenzeiten des Fahrpersonals aus, so dass diese wegen Unterschreitung des Mindestwertes für das Fahrpersonal nicht mehr anrechenbar wären. Damit müsste ein zusätzlicher Bus in den Umlauf eingespeist werden, was für moBiel wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. Zudem ist die Linie 25/26 eine der wichtigsten und aufkommensstärksten Linien im Bielefelder Innenstadtnetz. Um sie für die Fahrgäste attraktiv zu gestalten, wurde sie in den vergangenen Jahren durch zahlreiche Maßnahmen beschleunigt (Vorrangschaltung an Ampeln, barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen etc.). Die dadurch erzielten Fahrzeitgewinne würden durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung zunichte gemacht. Hinzu kämen im Falle einer Tempo-30-Zone noch die Brems- und Beschleunigungsvorgänge an den bevorrechtigten Einmündungen, wodurch stehende Fahrgäste im Bus gefährdet und unnötige Lärm- und Abgasemissionen erzeugt werden.

Nach abschließender Bewertung der o.g. Gesichtspunkte kann aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht daher die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf dem o.g. Teilstück der Schloßhofstraße zwischen Turmstraße und Drögestraße insgesamt nicht befürwortet werden.

Allenfalls erscheint es denkbar, den direkt an den schon vorhandenen Tempo-30-Zonen-Bereich (Weststraße bis Turmstraße) angrenzenden Teilabschnitt der Schloßhofstraße zwischen Turmstraße und Siegfriedstraße als Tempo-30-Zone auszuweisen. Dieser Abschnitt ist lediglich ca. 100m lang, so dass durch die Einrichtung der Tempo-30-Zone die Verkehrsfunktion der Schloßhofstraße nicht wesentlich eingeschränkt würde.

Die dann im Knotenpunkt Turmstraße/Schloßhofstraße zu schaffende rechts vor links Regelung hätte zudem keine Auswirkung auf den öffentlichen Personennahverkehr. Die Linie 25/26 hat auch bereits jetzt stadtauswärts fahrend aufgrund der aktuellen Vorfahrtsregelung aus der Turmstraße kommend und links in die Schloßhofstraße einbiegend dem auf der Schloßhofstraße von rechts kommenden Verkehr die Vorfahrt zu gewähren. Stadteinwärts fahrend verbleibt es in diesem Knotenpunkt dann beim jetzt schon vorhandenen Abbiegevorgang nach rechts. Zudem ist auch kein Zeitverlust durch die reduzierte zu fahrende Höchstgeschwindigkeit zu erwarten, da sich zwischen Turmstraße und Siegfriedstraße die Bushaltestelle Siegfriedstraße befindet, welche in der Regel zu einem Anhaltevorgang des Busses führt. Auf diesem kurzen Streckenabschnitt wird der Bus somit gar nicht auf eine Beschleunigung zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h kommen.

Da es sich bei der denkbaren Einrichtung einer Tempo-30-Zone zwischen Turmstraße und Siegfriedstraße allerdings um keine verkehrlich zwingend notwendige Maßnahme, bei der eine dringende sachliche und zeitliche Unabweisbarkeit festzustellen ist, handelt und deren Umsetzung einen nicht unerheblichen Kostenfaktor durch Anbringung neuer Beschilderung, Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sowie Abräsen sämtlicher auf der Fahrbahn befindlicher Markierungen nach sich zieht, kommt eine Realisierung dieser Maßnahme im Nothaushalt nicht in Betracht.

Des Weiteren wurde in der Sitzung der BV-Mitte am 30.09.2010 unter Punkt 5.1 im Beschlusswege der Prüfauftrag erteilt, die Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger über die Schloßhofstraße zwischen Turmstraße und Siegfriedstraße zu prüfen.

Auch diesbezüglich hat eine entsprechende Überprüfung stattgefunden.

Demnach ist es grundsätzlich möglich in der Schloßhofstraße in Höhe der Bushaltestelle Siegfriedstraße (s. Anlage 2) eine Mittelinsel als Querungshilfe einzurichten. Der dafür erforderliche bauliche Eingriff würde die Fahrbahn und die südwestlichen Nebenanlagen der Schloßhofstraße betreffen. Damit verbunden wäre eine geringfügige Verschiebung der Bushaltestelle stadteinwärts und der Verzicht auf den stadteinwärts führenden Hochbordradweg in diesem Bereich. Ob der südwestlich angrenzende Baumbestand erhalten werden kann, kann erst bei einer Konkretisierung der Planung ermittelt werden. Die Anfahrt in die Zufahrt zum Haus Nr. 22 wäre zukünftig voraussichtlich nicht mehr uneingeschränkt gewährleistet. Weitere Voraussetzung wäre aufgrund der beengten Geometrie eine Temporeduzierung auf 30 km/h in diesem Bereich.

Die Lage der Mittelinsel wäre in Höhe Haus Nr. 22, also rund 25 m von der Turmstraße und rund 60 m von der Siegfriedstraße entfernt. Erfahrungsgemäß würde diese Mittelinsel von Fußgängern, die die Schloßhofstraße im Verlauf der Turmstraße bzw. der Siegfriedstraße kreuzen, nicht angenommen, sondern nur von Fußgängern, die die Schloßhofstraße in Längsrichtung begehen und auf der Strecke einen Querungsbedarf haben.

Da hier weder ein Unfallschwerpunkt besteht noch eine dringende sachliche und zeitliche Unabweisbarkeit festzustellen ist, kommt auch diesbezüglich eine Realisierung im Nothaushalt aus Mitteln des kommunalen Straßenbaus nicht in Betracht.

Zudem lässt sich aufgrund eigener durchgeführter Verkehrsbeobachtungen in diesem Bereich und unter Berücksichtigung des Berichts des zuständigen Bezirksdienstes der Polizei für den Zeitraum der letzten fünf Jahre feststellen, dass der Bereich der Schloßhofstraße zwischen Turmstraße und Siegfriedstraße nicht häufig als Querungsstelle durch Fußgänger genutzt wird, auch von Schulkindern nicht. Diese benutzen nicht einmal die im aktuellen Schulwegplan (s. Anlage 3) vorgesehene Querung der Schloßhofstraße nach den Einmündungen der Turmstraße (stadteinwärts), sondern gehen die Schloßhofstraße weiter stadteinwärts, überqueren dann am Fußgängerüberweg die Weststraße und setzen dann ihren Schulweg über die Teichstraße/Siechenmarschstraße entsprechend der Schulwegplanung in diesem Bereich fort. Eine verkehrliche Notwendigkeit für die Einrichtung einer Querungshilfe wird auch aus diesen Gründen im Moment nicht gesehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss