

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
21.01.2021

Produkt:
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	02.02.2021	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	04.02.2021	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	18.02.2021	Entscheidung

Entwicklung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der Paßstiege: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung / Entscheidung über umzusetzende Maßnahmen

Beschlussvorschlag:

1. Es wird beschlossen, die Paßstiege nicht zu einem verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen 325, die so genannte „Spielstraße“) umzugestalten (Sperrung der Straße zur Verringerung des Verkehrs, niveaugleicher Bereich ohne Bordsteine und separate Gehwege, Mischfläche für alle Verkehrsarten).
2. Es wird beschlossen, die Paßstiege entsprechend des als Anlage beigefügten Lageplans „Verkehrsberuhigende Maßnahmen einschließlich der Querschnitte 1 bis 4 und des Details Plateauaufpflasterung – **Variante**“ mit 4 Plateaufpflasterungen auszustatten.

Um eine Lärmbelästigung der Anlieger zu vermeiden, ist dabei für die Querschnitte 1, 2 und 4 der Regelquerschnitt in der Variante 3 (Anlage 3) zu berücksichtigen.
3. Die Paßstiege stellt weiterhin eine wichtige Verbindung auch für den landwirtschaftlichen Verkehr dar. Eine bauliche Sperrung der Straße ist daher nicht möglich.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

- Beschluss des Rates vom 25.06.2020 (Vorlage 113/2020):
„Es wird beschlossen, die Verwaltung wird beauftragt, geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Straße Paßstiege zu entwickeln und vorzustellen.“
- Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 26.08.2020 (Vorlage 177/2020):
„Es wird beschlossen, vor Ausstattung der Paßstiege mit vier Plateaufpflasterungen - entsprechend der der Sitzungsvorlage 177/2020 als Anlage beigefügten Planung - eine Anliegerversammlung durchzuführen.“

2. Beteiligung der Öffentlichkeit

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Gefahren ist eine Anliegerversammlung im herkömmlichen Sinne aktuell nicht möglich. Daher wurden die Unterlagen ab dem 23.11.2020 online veröffentlicht.

Als zusätzliches Informationsangebot lag die Planung in Papierform bei der Stadtverwaltung Coesfeld, Markt 8 aus und konnte dort eingesehen werden. Aufgrund der aktuellen Coronaschutzverordnung und der damit verbundenen eingeschränkten Zugänglichkeit der Stadtverwaltung war dies nur nach vorheriger Terminabstimmung möglich.

Vom 23.11. bis zum 21.12.2020 konnten die Anlieger direkt über das im Internet bereitgestellte Kontaktformular Ihre Meinung zur Planung mitteilen und Anregungen oder auch Bedenken äußern. Alternativ konnte dies auch per mail oder telefonisch erfolgen. Über die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde im Amtsblatt Nr. 24 und parallel in der Allgemeinen Zeitung informiert. Zusätzlich wurden die Grundstückseigentümer per Schreiben vom 16.11.2020 informiert.

Während der „Offenlage“ zeigte sich, dass die Eigentümer von fünf Grundstücken fälschlicherweise kein Schreiben erhalten hatten. Die Eigentümer von zwei Grundstücken waren bereits durch Nachbarn informiert worden, die restlichen Eigentümer wurden am 17.12.2020 schriftlich benachrichtigt. Die Frist für die Abgabe von Anregungen und Bedenken wurde bis zum 18.01.2020 verlängert.

3. Offengelegte Planung

Grundsätzlich wurde die mit der Vorlage 177/2020 in den politischen Gremien vorgestellte Planung offengelegt. Allerdings wurde in den Ausschusssitzungen der in den Querschnitten 1, 2 und 4 zur Einengung der Durchfahrtsbreite in der Fahrbahn stehende Pfosten sehr kritisch diskutiert und eher als Gefahrenpunkt angesehen. Daher hat die Verwaltung die Planung in diesem Punkt noch einmal überarbeitet. Die Breite der Aufpflasterung in diesen Querschnitten beträgt nun 2,16 m, so dass auf eine weitere Einengung der Fahrbahn verzichtet werden kann. In der Folge müssen auch größere Fahrzeuge zumindest mit den Rädern einer Seite über die Aufpflasterung fahren, so dass auch diese nachhaltig abgebremst werden. Allerdings kann dadurch auch der Lärmpegel ansteigen. Nähere Informationen können dem als Anlage beigefügten Erläuterungsbericht entnommen werden.

4. Abwägung

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Bedenken (ggf. einschließlich etwaiger Rückmeldungen der Verwaltung) sind in der Abwägungstabelle festgehalten. Ergänzt wurde die Tabelle um die Stellungnahme der Verwaltung und gegebenenfalls um einen Abwägungsvorschlag zu vorgebrachten Einzelpunkten.

4.1. Verkehrsberuhigter Bereich, Verkehrszeichen 325 (die so genannte Spielstraße)

Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Solche Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau auf ganzer Straßenbreite erforderlich. All diese Kriterien treffen für die Paßstiege heute nicht zu.

Voraussetzung für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches wäre daher zum einen die deutliche Reduzierung des Verkehrs (insbesondere des Durchgangsverkehrs). Dies kann nur dadurch gelingen, dass die Straße baulich gesperrt und damit als Verbindung aus dem Straßennetz herausgenommen wird. Zum anderen müsste die Paßstiege auf ganzer Länge zu einem niveaugleichen Bereich ohne Bordsteine und separate Gehwege umgebaut werden. Beide Maßnahmen sieht die Verwaltung als nicht verhältnismäßig an (siehe auch Abschnitt 4.4). Ohne diese Maßnahmen liegen aber die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich nicht vor.

- Die Abwägung erfolgt im Rahmen des Beschlussvorschlages 1.

4.2. Realisierung der Aufpflasterungen/Lärmentwicklung

Darüber hinaus muss der Rat in erster Linie abwägen, ob die Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung realisiert werden sollen. Dazu stellt sich zunächst die Frage, ob die Paßstiege den rechtlichen Vorgaben für eine Tempo 30-Zone entspricht und entsprechend gestaltet wurde. Rechtliche Vorgaben finden sich in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in der zugehörigen Verwaltungsvorschrift:

StVO § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Absatz 1c:

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

Auszug aus der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Tempo 30-Zonen:

- 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.*
- 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:*
 - a. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.*

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die rechtlichen Anforderungen an eine Tempo 30-Zone im Fall der Paßstiege in vollem Umfang erfüllt werden. Anschließend ist die Frage zu stellen, ob für die Paßstiege die in der Verwaltungsvorschrift angesprochenen baulichen Maßnahmen erforderlich sind, um eine Geschwindigkeitsdämpfung zu bewirken. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass nicht jede Straße innerhalb einer Tempo 30-Zone so gestaltet werden kann, dass alleine durch die bauliche Ausbildung sichergestellt wird, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit gar nicht überschritten werden kann. Vielmehr geht die StVO davon aus, dass eine einheitliche Gestaltung entsprechend der im § 45, Abschnitt 1c formulierten Kriterien zunächst grundsätzlich ausreicht. Insofern ist zu prüfen, ob für die Paßstiege ganz besondere Voraussetzungen vorliegen, die darüber hinaus gehende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung rechtfertigen können. Dies ist alleine schon deshalb erforderlich, um keinen Präzedenzfall für eine Vielzahl anderer Straßen zu schaffen. Aus Sicht der Verwaltung können hier zwei Aspekte angesprochen werden, die eine solche Maßnahme rechtfertigen können:

- Die Lage im Straßennetz

Die Paßstiege stellt eine direkte Verbindungsstraße zwischen der K 48 Coesfelder Straße und der K 12 Isfelder Weg dar. Sie wird von zahlreichen Verkehrsteilnehmern als Verbindung zwischen Lette und Coesfeld oder der B 474 in Richtung Nottuln genutzt. Zusätzlich dient sie als Verbindungsstraße zu den landwirtschaftlichen Höfen am Letter Berg.

- Die Geradlinigkeit des Straßenverlaufs

Dieser erlaubt grundsätzlich höhere Geschwindigkeiten, als sie in einer Tempo 30-Zone zulässig wären. Zusätzlich muss die Straße von großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden. Dies verhinderte den Ausbau der Paßstiege mit deutlich geschwindigkeitsdämpfenden Elementen wie z.B. Versätzen. Darüber hinaus gibt es im Verlauf der Paßstiege nur eine Einmündung, die aufgrund der Rechts-vor-Links-Regel für eine zusätzliche Geschwindigkeitsdämpfung sorgen kann.

Letztendlich muss der Rat abwägen, ob damit eine so aus dem üblichen Rahmen herausragende Situation vorliegt, die die zusätzlichen baulichen Maßnahmen rechtfertigen könnte. Bei der Bewertung spielen zwei weitere Aspekte eine Rolle.

Zum einen ist dies der Konflikt zwischen einer gewollten Verkehrsberuhigung und dem gegebenenfalls durch die Aufpflasterungen verursachten höheren Lärmpegel. Auch die Verwaltungsvorschrift geht ausdrücklich auf eine mögliche Lärmbelästigung für die Anwohner ein. In den Stellungnahmen der Anlieger spielt das Thema Lärm ebenfalls eine große Rolle. Das Abbremsen und Beschleunigen vor den Aufpflasterungen und das Überfahren der Aufpflasterungen kann durchaus zu mehr Lärm führen. Dies wurde im gesamten Planungs- und Beteiligungsprozess durch die Verwaltung immer klar herausgestellt. Ein gewisser Einfluss auf die Lärmentwicklung kann durch die Wahl der Breite der Aufpflasterung genommen werden. Aufpflasterungen mit einer Breite über 1,7 m müssen auch von größeren Fahrzeugen überfahren werden und haben somit eine größere Geräusentwicklung zur Folge. Daher hat die Verwaltung die für die Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitete Planung noch einmal dahingehend überarbeitet, dass die Aufpflasterungen in allen Querschnitten nicht mehr von größeren Fahrzeugen überfahren werden müssen. Natürlich geht für solche Fahrzeuge (aber auch nur für solche Fahrzeuge) dann der geschwindigkeitsdämpfende Effekt verloren. Das Thema Lärm sollte hier aber oberste Priorität besitzen. Die Aufpflasterungen werden insgesamt entsprechend der einschlägigen technischen Vorschriften gestaltet. Es ist davon auszugehen, dass bei der Formulierung dieser Vorschriften auch das Thema Lärm berücksichtigt wurde. Insgesamt kann also auch davon ausgegangen werden, dass von den so gestalteten Aufpflasterungen keine Lärmbelästigung entsprechend der Verwaltungsvorschrift ausgeht. Eine Gegenüberstellung der drei entwickelten Regelquerschnitte ist als Anlage beigefügt.

Zum anderen kann das aus der Öffentlichkeitsbeteiligung resultierende Meinungsbild als eine weitere Grundlage für die grundsätzliche Abwägung herangezogen werden. Daher wurde die Abwägungstabelle um eine Spalte ergänzt, in der die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen durch den jeweiligen Anlieger prägnant dargestellt ist.

➤ Die Abwägung erfolgt im Rahmen des Beschlussvorschlages 2.

4.3. Paßstiege als Anliegerstraße/Herausnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs

Die vorgeschlagene Beschränkung auf den reinen Anliegerverkehr ist aus Sicht der Verwaltung aufgrund der Funktion der Straße nicht möglich. Die Paßstiege stellt weiterhin eine wichtige Verbindung auch für den landwirtschaftlichen Verkehr dar. Dies ist die Grundlage aller bisherigen Planungen und auch Grundlage des heutigen Ausbaus. Die Durchfahrt muss für diese Verkehrsart daher offengehalten werden, wenn die Paßstiege weiterhin diese Funktion übernehmen soll. Unter dieser Voraussetzung ist eine Sperrung der Straße durch bauliche Maßnahmen nicht möglich. Demnach käme allenfalls eine Beschilderungslösung in Frage, die die Durchfahrt für Kfz grundsätzlich untersagt, Anliegerverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr aber zulässt. Dies wäre

aber eine reine Alibi-Lösung, da eine solche Beschilderung nicht durch die Polizei kontrolliert werden kann und somit zum Missbrauch animiert. Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen eindeutig, dass eine solche Beschilderung nicht zu einer nachhaltigen Verringerung des Verkehrs führt. Die Beschilderungslösung liegt im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsbehörde, daher wird hierzu kein Beschlussvorschlag formuliert.

- Die Abwägung über eine bauliche Sperrung der Paßstiege erfolgt im Rahmen des Beschlussvorschlages 3.

4.4. Einmündung Hasenleck

Den Vorschlag, die Rechts-vor-Links-Regelung in der Einmündung Hasenleck deutlicher zu gestalten, wird die Verwaltung aufgreifen. Die Straßenverkehrsbehörde hält es nach eingehender Inaugenscheinnahme des Einmündungsbereichs für erforderlich, dort zusätzlich das Verkehrszeichen 102 „Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“ anzubringen. Unmittelbar vor dem Einmündungsbereich wird vor der dortigen Engstelle regelmäßig geparkt. Insbesondere für nichtortskundige Verkehrsteilnehmer ist die Einmündung Hasenleck deshalb und auch aufgrund des hohen Heckenbewuchs nicht gut zu erkennen. Das Verkehrszeichen 102 wird dort bei nächster Gelegenheit angebracht. Auf eine zusätzliche Markierung durch Haifischzähne wird vorerst verzichtet, da diese Markierung nur an besonderen Stellen angebracht werden soll und kein negativer Gewöhnungseffekt entstehen soll. Durch das Anbringen der v. g. Beschilderung erübrigen sich zudem vorerst auch andere Markierungsvorschläge zur Verdeutlichung der Vorfahrtregelung. Bauliche Maßnahmen wie z.B. die vorgeschlagene Einengung hält die Verwaltung aktuell nicht für verhältnismäßig. Die Straßenverkehrsbehörde wird die Situation an dieser Einmündung aber weiterhin beobachten und ggf. reagieren. Dieses betrifft u. a. auch die vorgeschlagene Markierung einer Zick-Zack-Linie um zwischen Einmündung Hasenleck und der südlich davon gelegenen Baumscheibe eine Ausweichfläche für die Vorbeifahrt des Gegenverkehrs zu gewährleisten. Dieses wird die Straßenverkehrsbehörde gesondert überprüfen.

- Die Zuständigkeit insgesamt liegt bei der Verwaltung, daher wird kein gesonderter Beschlussvorschlag formuliert.

Anlagen:

- Anlage 1: Unterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Anlage 1.1: Lageplan „Verkehrsberuhigende Maßnahmen einschließlich der Querschnitte 1 bis 4 und des Details Plateauaufpflasterung“
 - Anlage 1.2: Erläuterungsbericht
- Anlage 2: Abwägungstabelle
- Anlage 3: Zusammenstellung der Querprofilvarianten (Schnitte 2, 3 und 4)
- Anlage 4: Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeiteter Lageplan „Verkehrsberuhigende Maßnahmen einschließlich der Querschnitte 1 bis 4 und des Details Plateauaufpflasterung“ - **Variante**