

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 1 / Fachbereich 1 - Ordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 12.05.2015

Drucksache Nr.: **15/0144**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	02.06.2015	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

**Probeweise Einführung einer Einbahnstraßenregelung in einem Teilstück der Kapellenstraße, Sankt Augustin-Hangelar;
Bericht der Verwaltung**

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

In seiner Sitzung am 01.04.2014 hatte der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss beschlossen, für die Kapellenstraße eine Testphase durch zu führen, in der eine Einbahnstraßenregelung zwischen der Sternenstraße und der Kölnstraße eingeführt werden soll. Die Fahrradfahrer sollten entgegen der Einbahnstraßenrichtung fahren dürfen und in den Anliegerstraßen sollten von der Verwaltung vorher sowie auch während der Testphase Verkehrszählungen durchgeführt werden. Nach der Testphase sollte das Ergebnis dem Ausschuss zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die probeweise Einführung erfolgte seit dem 10.06.2014. Zuvor waren in den Nebenstraßen in der Zeit vom 02. bis 10.06.2014 Vorher-Messungen durchgeführt worden sowie in der Zeit vom 16. bis 23.06.2014 die ersten Nachher-Erhebungen. Nach dem zwischenzeitlich vom 18.11. bis 25.11.2014 nochmals das Verkehrsverhalten in der Kapellenstraße überprüft wurde, fanden abschließend zeitgleich vom 22.04. bis 29.04.2015 wiederum Ist-Erhebungen in den betroffenen Nebenstraßen statt.

Aufgrund technischer Probleme bei dem ursprünglich vorgesehenen städtischen Geschwindigkeitsanzeigergerät konnten die Messungen in der Ortsgasse nicht erfolgen. Darüber hinaus waren die Vorher-Messungen im Bereich der Kölnstraße und des Heckenweges nicht verwendbar, so dass zur Kompensation auf ältere Messergebnisse zurückgegriffen werden musste.

Die als Anlage 1 beigefügte Darstellung gibt eine Übersicht über Orte und Zeitpunkt der verschiedenen Messungen sowie die dabei festgestellten Verkehrsfrequenzen. Da die einzelnen Zählungen von unterschiedlicher Dauer waren, ist hier insbesondere die Belastung innerhalb von 24 Stunden, die durchschnittlich ermittelt wurde, für die weitere Betrachtung heranzuziehen. In einer weiteren Übersicht (Anlage 2) wird der Fokus nur auf diese Zahlen gelegt, um die Verschiebung der Belastung zu dokumentieren. Im Folgenden zu den einzelnen Straßen:

1. Kapellenstraße

Die Messungen zeigen, dass sich im Verlauf der Versuchsphase die Zahl der Fehlfahrten erheblich reduziert hat. Waren es direkt nach Einführung der Probephase noch 140 Fahrzeuge in 24 Stunden, hat sich die Zahl der Falschfahrten auf 27 täglich reduziert, wobei davon auszugehen ist, dass es sich hierbei mit großer Wahrscheinlichkeit mehrheitlich um die Nutzer des in diesem Teilstück gelegenen Parkplatzes handelt. Daneben ist die Anzahl der von der B 56 einfahrenden Fahrzeuge um 469 gestiegen. Die Gesamtbelastung hat sich jedoch insgesamt deutlich reduziert.

2. Lindenstraße

Hier hat sich die Zahl der in Fahrtrichtung B 56 ausfahrenden Fahrzeuge nur geringfügig erhöht, die Anzahl der einfahrenden Fahrzeuge hat sich dagegen stärker erhöht. Insgesamt ist die Belastung dieses Straßenabschnittes mit 322 Fahrzeugen in beide Fahrtrichtungen nicht sehr bedeutend.

3. Sternenstraße

Auch hier hat sich eine leichte Erhöhung der Fahrtbeziehungen in Fahrtrichtung Kapellenstraße ergeben (+ 87). Die Anzahl der Falschfahrer hat sich deutlich reduziert. Die Gesamtbelastung dieser schmalen Straße liegt bei 332 Kfz/Tag.

4. Heckenweg

Hier konnte bei der Vorher-Erhebung nur auf Zahlen aus dem Jahr 2009 zurückgegriffen werden. In der Zwischenzeit dürfte sich die Verkehrsbelastung insgesamt etwas erhöht haben. Die Zahlen der einfahrenden Fahrzeuge von der B 56 unterliegen relativ starken Schwankungen aus denen geschlossen werden kann, dass es sich zum Teil um Schleichverkehr je nach Belastung der B 56 handelt. Bei der Vorher-Nachher-Betrachtung muss der lange dazwischenliegende Zeitraum berücksichtigt werden.

5. Kölnstraße

Im vorliegenden Fall liegen die Vorher-Ergebnisse sehr lange zurück, so dass diese nur einen geringen Anhaltspunkt geben können. Vergleicht man die Messergebnisse der beiden nach der Einführung der probeweisen Einbahnstraßenregelung durchgeführten Messungen,

ergibt sich eine relativ konstante Belastung in beide Fahrbeziehungen.

6. Ortsgasse

Die einzige dort durchgeführte Messung ergibt eine tägliche Belastung von 637 Kfz in dieser Straße. Unter Berücksichtigung des derzeitigen Ausbaustandes, der im Gegensatz zu allen anderen vorher benannten Straßen keinen mit Hochbord gesicherten Gehweg aufweist und unter Berücksichtigung der im Eingangsbereich vorhandenen Baumscheibe, die bis an den Fahrbahnrand heranreicht, ist hier ein Konfliktpotential Fußgänger/Fahrzeugverkehr durchaus gegeben. Im Gegensatz zu den sonst betroffenen kleineren Straßen, wie Linden- und Sternenstraße, die jedoch über einen gesicherten Hochbord verfügen, ist die Belastung dieses Straßenabschnittes doppelt so hoch. Zu berücksichtigen ist auch noch, dass dieser Verkehr zum großen Teil das Fahrziel B 56 haben wird und dazu die Kapellenstraße über die Burbankstraße im weiteren Verlauf anfährt. Auch diese Straße ist in diesem Teilabschnitt einseitig nur mit einem Schrammbord begrenzt und auf der gegenüberliegenden Seite ist auch, ähnlich wie bei der Ortsgasse, lediglich eine mit Markierung abgetrennte Gehwegzone vorhanden. Bei der Burbankstraße handelt es sich insgesamt um eine unechte Einbahnstraße, die jedoch nur direkt von der Ortsgasse kommend, befahren werden kann. Sowohl von der Kapellenstraße als auch von der Kölnstraße aus ist die Einfahrt verboten.

Zusammenfassung

Wenn man einzig den Bereich der Kapellenstraße betrachtet, hat die probeweise Einführung einer Einbahnstraßenregelung einen positiven Effekt gezeigt. Die Verkehrsströme haben sich stabilisiert, die Anzahl der Falschfahrten ist auch ohne jedwede polizeiliche Überwachung deutlich zurückgegangen und aufgrund des besseren Verkehrsflusses zur Kölnstraße hin, hat sich die Zahl der Nutzer, aus Fahrtrichtung B 56 kommend, erhöht, die somit zentral im Bereich der Einkaufsstraße ankommen. Aufgrund der Messergebnisse ist die mit der probeweisen Einführung der Einbahnstraßenregelung verbundene Belastung der sonstigen Nebenstraßen, bis auf eine Ausnahme, nicht von großem Belang.

Lediglich der Verdrängungseffekt im Bereich der Ortsgasse ist als problematisch einzustufen, wie auch die zahlreichen Schreiben der direkten Anlieger, die die Verwaltung und auch den Ausschuss zwischenzeitlich erreicht haben, belegen. Da hier leider auch immer wieder Verstöße im ruhenden Straßenverkehr zu beobachten sind, kommt es häufig dazu, dass die markierten Gehwegflächen beim Umfahren von Hindernissen als Ausweichflächen missbraucht werden. Weiterhin kommt erschwerend hinzu, dass hinter dem öffentlichen Bereich der markierten Gehwege im oberen Teil der Straße noch private Flächen gelegen sind, die zum Parken benutzt werden und die Fahrzeuge zum Parken somit auch regelmäßig den Gehwegbereich überfahren müssen. Diese Situation ist im weiteren Verlauf der Wegeführung, mit Ausnahme der Parksituation, im Bereich der Burbankstraße ebenso vorhanden.

Intention der probeweisen Einführung war es, dem Fußgänger im Bereich der Kapellenstraße, zwischen Sternen- und Kölnstraße, eine größere Sicherheit zukommen zu lassen, da hier bei Begegnungsverkehr immer wieder zu beobachten war, dass der in diesem Bereich vorhandene Flachbord ebenfalls regelmäßig mit überfahren wurde. Diese Gefahr ist durch die probeweise Einführung der Einbahnstraßenregelung nicht mehr gegeben, die Anlieger des betreffenden Straßenstückes der Kapellenstraße sind mit der Regelung zufrieden.

Es hat sich jedoch ein Verdrängungseffekt in eine Nebenstraße ergeben, in denen der Fuß-

gänger weitaus weniger geschützt den – soweit vorhanden – Gehwegbereich benutzen kann als dies in der Kapellenstraße gegeben ist. Für den Fall, dass die probeweise Regelung auf Dauer Bestand haben soll, wäre eine deutlichere Verbesserung der Gehwegqualität im Bereich der Ortsgasse und der Burbankstraße unumgänglich. Wegen der besonderen örtlichen Gegebenheiten scheint eine solche Umsetzung jedoch fraglich zu sein.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann seitens der Straßenverkehrsbehörde eine Verlängerung der Probephase nur empfohlen werden, wenn gleichzeitig der Fußgängerverkehr im Bereich der Ortsgasse/Burbankstraße nachhaltig geschützt werden kann. Eine Beibehaltung des probeweisen Betriebes würde dazu führen, dass zwar im Bereich der Kapellenstraße das Sicherheitsniveau ansteigt, dies jedoch zu Lasten der Nutzer der Ortsgasse geschieht. Unter Abwägung der schützenswerten Belange der Fußgänger in beiden betroffenen Gemeindestraßen wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, den Probetrieb so lange nicht fortzusetzen, bis im Bereich der Ortsgasse/Burbankstraße eine höhere Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr gegeben ist.

In Vertretung

Marcus Lübken
Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.