

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und Personenstandwesen

60 Fachbereich Bauverwaltung

Betreff:

Verkehrsuntersuchung Hochstraße - Bergstraße

Beratungsfolge:

21.09.2011 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

13.12.2011 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss, die Hochstraße von der Konkordiastraße (einschließlich deren nördlichen Abschnitt) bis zur Frankfurter Straße in die benachbarten Tempo-30-Zonen einzubeziehen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für den Abschnitt der Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Augustastraße einen Vorschlag für einen mit einfachen Mitteln gestalteten „Rückbau“ des Straßenquerschnitts zu erarbeiten.

Nächster Verfahrensschritt:

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt nach Vorliegen der Beschlüsse zu 1. und 2.

Kurzfassung

Die Untersuchung der lokalen Verkehrsverhältnisse in der südlichen Innenstadt entlang der Achse Hochstraße – Bergstraße zeigt, dass eine grundlegend andere Verkehrsführung und -regelung in diesem Quartier zu unverträglichen und ungewollten Verkehrsverdrängungen führt. Deshalb soll auf ein angepasstes Verkehrsverhalten durch Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeiten hingewirkt werden.

Begründung

1. Planungshintergrund

In den 1990er Jahren wurde in Verbindung mit einer Neuorganisation des ÖPNV (innerstädtische Busführung) eine Verkehrskonzeption für die Innenstadt (innerhalb des sog. Innenstadtrings) erstellt. Das für den motorisierten Individualverkehr formulierte Ziel war eine weitgehende Vermeidung von innerstädtischem Durchgangsverkehr. Die Erschließung der Innenstadt sollte im Wesentlichen über Sticherschließungen, ausgehend vom Innenstadtring, erfolgen. Als Konsequenz dieser Planungen wurden die Kampstraße und die Verbindung zwischen der Hochstraße und der Elberfelder Straße (über die Konkordiastraße zur Neumarktstraße), letztere zugunsten einer städtebaulichen Aufwertung des Theaterplatzes, als Innenstadt-Querungen unterbrochen.

Die Durchquerung der Innenstadt innerhalb des Innenstadtrings sollte auf die tangentialen Achsen Badstraße – Körnerstraße und **Hochstraße – Bergstraße** beschränkt werden (bedingt auch Rathausstraße – Potthofstraße).

2. Aktuelle Konfliktsituation

Bei einer relativ hohen Wohndichte im Bereich der Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Augustastraße, einem wenig attraktiven Wohnumfeld (Straßenraumgestaltung) und einem „großzügigen“ Straßenquerschnitt wird insbesondere in diesem Straßenabschnitt die Verkehrsbelastung als unverträglich wahrgenommen, entsprechende Beschwerden von Anwohnern liegen der Verwaltung vor. Die übrigen Straßenabschnitte (d. i. die Hochstraße) sind dagegen eher von öffentlichen Einrichtungen und durch ihre Nähe zur Fußgängerzone Mittelstraße / Elberfelder Straße geprägt, Beschwerden über unverträgliche Verkehrsbelastungen liegen nicht vor.

3. Situationsanalyse

Zur Abgrenzung, Beschreibung und Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Situation entlang der Hochstraße und Bergstraße werden die drei für diese Verkehrsachse bedeutsamen Verkehrsbezirke (statistische Grundeinheiten) aus dem

städtischen Verkehrsmodell herangezogen (Verkehrsbezirke VB 104, VB 108 und VB 111).

s. Anlage: Abb. 9 und 10

Städtebauliche Situation:

Diese drei Verkehrsbezirke bilden den südwestlichen Teil der Innenstadt innerhalb des Innenstadtrings, der vor allem durch öffentliche Einrichtungen geprägt wird und von dem die rückwärtige Erschließung und Anlieferung zahlreicher Geschäfte in der Fußgängerzone erfolgt. Dadurch überlagern sich hier mehrere verkehrsrelevante Nutzungsarten:

Einzelhandelschwerpunkt Schwenke-Zentrum
Parkhäuser und Parkdecks
weiterführende Schulen
Krankenhaus
Kindergarten
Museumsquartier
Stadttheater
Wohnen

Die zentrale Bedeutung dieses innerstädtischen Quartiers lässt sich auch an der Anzahl der insgesamt ca. 3.000 Parkplätze und Stellplätze (bei gut 2.800 Einwohnern) ablesen.

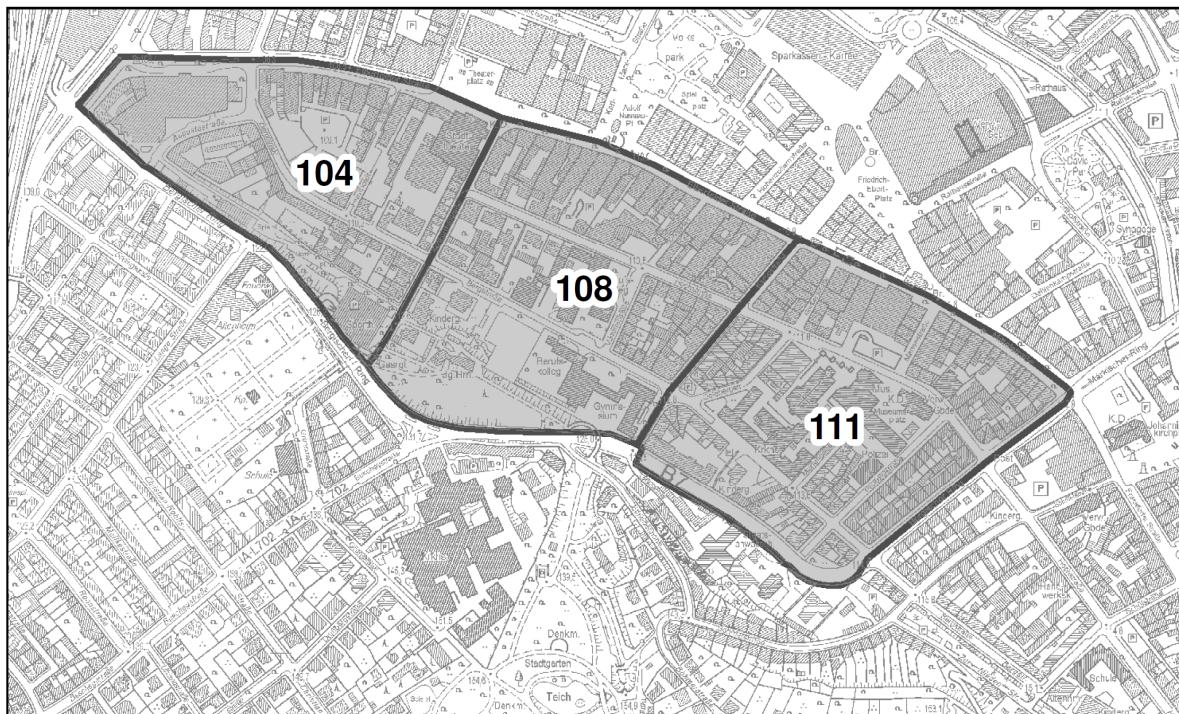


Abb. 1: Abgrenzung des Untersuchungsraums, 3 Verkehrsbezirke

Verkehrserzeugung:

Das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum wird daher wesentlich von Kunden, Beschäftigten, Nutzern der öffentlichen Einrichtungen bestimmt, der Verkehrsanteil der Anwohner beim Ziel- und Quellverkehr liegt bei nur ca. 19% (zum Vergleich: In einem Wohnbezirk Emst liegt er bei 93%). Die Bergstraße liegt in einer Tempo-30-Zone, für die Hochstraße innerhalb des Innenstadtrings gibt es keine – auch nicht abschnittsweise – Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Kenngrößen

	VB 104	VB 108	VB 111	Summe
Einwohner	781	626	1433	2840
Parken				
Straßenraum	165	192	188	545
Parkhaus / -platz	1060	205	94	1359
Privat / Kunden*	380	370	350	1100
SUMME	1605	767	632	3004
Verkehrsaufkommen				
Ziel- u. Quellverkehr	8276	10923	7939	27138
Anteil durch Einwohner**	1440	1160	2650	5250
Einwohner anteil in %	17%	11%	33%	19%

* grobe Annahme

** Annahme:

3 Fahrten / Einw am Tag
60% MIV-Anteil
5 Lkw-Fahrten pro 100 Einw.

Vergleich Wohnbezirk Emst (VB 134)

Einwohner	4376
ZQ Aufkommen	8700
Anteil Einwohner	8100
%-Anteil	93%

Tab. 1: Kenngrößen

(Straßen-)Verkehrsbelastungen:

Aus dem Verkehrsmodell lassen sich die folgenden Daten zur Beschreibung und Analyse der aktuellen Verkehrssituation ableiten. Die rechnerisch ermittelten Werte werden bestätigt durch eine Dauerzählung und Geschwindigkeitsmessung in der Woche vom 16.03.2011 bis zum 22.03.2011 in der Bergstraße zwischen Konkordia- und Augustastraße.

Die relativ höchsten Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum gibt es demnach auf der Hochstraße zwischen Goldbergstraße und dem Bergischen Ring und in der Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Augustastraße (jeweils bis zu 9.500 Kfz/24 Std.).

Verkehrsbelastungen [Fz/24h]

Analyse 2011

Bergstr. (Augustastr. - Konkordiastr.)	7900-9500
Hochstr. (Goldbergstr. - Bergischer Ring)	9000-9500
zwischen Kampstr. und Konkordiastr.	
Bergstr.	3000-3500
Hochstr.	5500-6500

Tab. 2: (Straßen-)Verkehrsbelastungen

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 wird von knapp 26% der Verkehrsteilnehmer eingehalten, bis 40 km/h fahren ca. 83% bis unter 50 km/h fast 100% der Verkehrsteilnehmer. Gut ein Viertel der Verkehrsteilnehmer halten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung!

Verkehrsteilnehmer (PKW), die im Untersuchungsgebiet weder ein Ziel noch einen Ausgangspunkt haben, also das Quartier lediglich durchqueren (Durchgangsverkehr), machen in der Bergstraße (zwischen Konkordia- und Augustastraße) und der Hochstraße (zwischen Goldbergstraße und Ring) nur 14 bzw. 15% (absolut: 1.000 bis 1.400 Kfz-Fahrten) der Verkehrsmenge aus. Nur in der Hochstraße zwischen Kamp- und Konkordiastraße steigt dieser Anteil auf bis zu 25%. Das heißt, der weitaus größte Teil der Fahrten steht in einem Zusammenhang mit einem Anliegen im Quartier.

Durchgangsverkehr [Fz/24h]

		%-Anteil
Bergstr. (Augustastr. - Konkordiastr.)	1100	~14%
Hochstr. (Goldbergstr. - Bergischer Ring)	1400	~15%
zwischen Kampstr. und Konkordiastr.		
Bergstr.	150	~5%
Hochstr.	1300	~20%-25%

Tab. 3: Durchgangsverkehr

Von den drei betrachteten Verkehrsbezirken hat der mittlere Bezirk 108 (2 weiterführende Schulen, Andienung Fußgängerzone) die höchste „Verkehrsattraktivität“, die auch auf die benachbarten Verkehrsbezirke ausstrahlt. So wird z. B. die Bergstraße zwischen Konkordia- und Augustastraße durch das Verkehrsaufkommen im VB 108 mit täglich 4.500 belastet während das „eigene“ Verkehrsaufkommen bei lediglich 1.300 bis 2.800 Kfz liegt.

Verkehrsbelastungen [Fz/24h]

Ziel- und Quellverkehr der Teilgebiete

	VB 104	VB 108	VB 111
Bergstr. (Augustastr. - Konkordiastr.)	1300 - 2800	4500	1100
Hochstr. (Goldbergstr. - Bergischer Ring)	1150	4400	2100-2600
zwischen Kampstr. und Konkordiastr.			
Bergstr.	150	2600	250
Hochstr.	1200	2400-3300	900

Tab. 4: Ziel- und Quellverkehr

Gesamtbewertung / Aufgabenstellung:

Gibt es begründete Annahmen oder Faktenlagen, die es nahelegen, die Verkehrbelastungen in dem beschriebenen Straßenzug Hochstraße / Bergstraße zu reduzieren, z. B. durch eine gezielte Steuerung und Lenkung des dominierenden Ziel- und Quellverkehrs auf Teilgebiete des Untersuchungsraums – je nach dessen überwiegendem Charakter (Wohnen in der Bergstraße, öffentliche Einrichtungen, Andienungsverkehr in der Hochstraße)? Welche Auswirkungen hätte dies auf die Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes? Oder gibt es leistbare und durchsetzbare Maßnahmen, um das Verkehrsverhalten, insbesondere die gefahrene Geschwindigkeit und damit die von den Anwohnern empfundene Belastung durch den (unvermeidbaren) Verkehr zu mindern? Dazu werden zunächst sechs Varianten geprüft, jeweils mit unterschiedlichen Maßnahmentypen.

4. Varianten einer Verkehrssteuerung in der südlichen Innenstadt

In sechs Varianten werden mögliche Maßnahmen für eine gezielte Verkehrsbeeinflussung im Nahbereich der Hoch- und Bergstraße beschrieben und auf zu erwartende Vor- und Nachteile geprüft. Grundlage dieser Maßnahmenbewertung ist das städtische Verkehrsmodell, das auf verkehrsrelevanten Daten und Annahmen über Verkehrsverhaltensweisen beruht und eine berechnete Folgenabschätzung von Planungen innerhalb tolerierbarer Fehlerbandbreiten erlaubt.

- (1) Verkehrberuhigung durch Straßenrückbau
- (2 a. –c.) Einbahnstraßensysteme
- (3) Abbiegeverbote (unechte Einbahnstraßen)
- (4) Sackgasse Bergstraße
- (5) Beschränkung des Parkens im Straßenraum ausschließlich auf Bewohner
- (6) Verkehrsberuhigter Bereich Bergstraße

(1) Verkehrsberuhigung durch Straßenrückbau

Im Rahmen der Stadtteilplanung Innenstadt wurde bereits 1989 die sogenannte „Variante E“ als anzustrebendes Grundsatzkonzept „Verkehr“ beschlossen. Diese Variante sieht u. a. vor, die Bergstraße (zwischen Viktoriastraße und Augustastraße), die Viktoriastraße und die Hochstraße (zwischen Prentzelstraße und Goldbergstraße) als verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten.

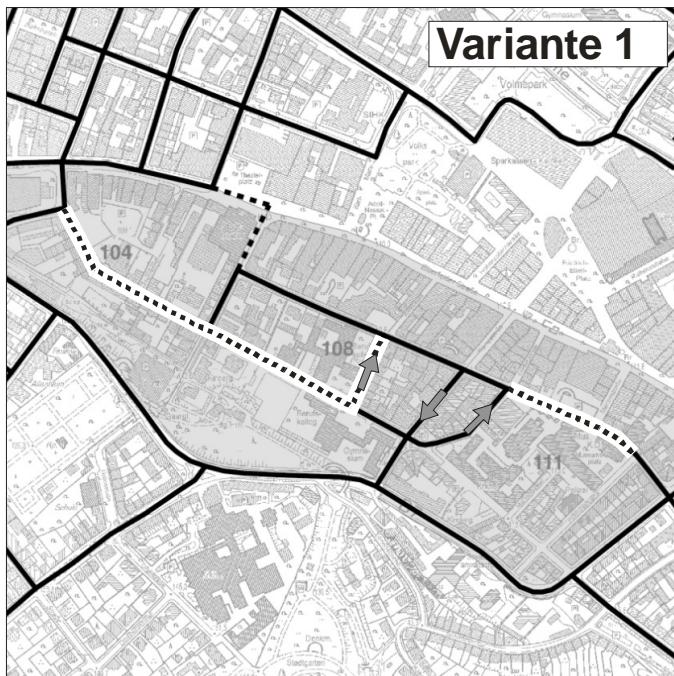


Abb. 2

Vorteil:

- Die Verkehrsbelastung wird in der Bergstraße (Augustastraße – Konkordiastraße) und im Bereich Hochstraße (Bergischer Ring – Goldbergstraße) **erheblich reduziert**.

Nachteil:

- Die Belastungsreduzierung kann nur erreicht werden, indem der Verkehrswiderstand in den entsprechenden Streckenabschnitten durch umfangreiche Umbaumaßnahmen erhöht wird. Da sich die eigentliche Verkehrsmenge nicht verändert, führt dies in den verkehrsberuhigten Bereichen zu massiven Verkehrsdruck – modelltechnisch reduziert sich hier die aktuelle Geschwindigkeit auf 0 km/h (d.h. erhebliche Staugefahr / „Dauerstau“).
- Die **Kampstraße**, als wichtigste Zufahrt zum Innenstadtring, gewinnt an Bedeutung. Die Verkehrsbelastung erhöht sich um ca. **+9.000 Fz/24h**. Die Leistungsfähigkeiten des Minikreisels Kampstraße/ Goldbergstraße und die der Anbindung Kampstraße / Innenstadtring müssen überprüft werden.
- Die Belastung des Bergischen Ringes wird um ca. **+3.000 – +4.000 Fz/24h** zunehmen.

s. Anlage: Abb. 11 und 12

(2) Einbahnstraßensysteme

Die Konkordiastraße, die Bergstraße und Hochstraße zwischen Konkordiastraße und Kampstraße werden zu Einbahnstraßen. In Varianten 2a und 2b werden die unterschiedlichen Ausrichtungen untersucht. In Variante 2c werden die Fahrrichtungen so gewählt, dass zwischen Konkordiastraße und Goldbergstraße 3 gegenläufige „Einbahnkreise“ entstehen. In allen drei Varianten werden die vorhandenen Einbahnstraßen beibehalten.

Durch ein Einbahnstraßensystem entstehenden zwangsweise Einschränkungen (Blockumfahrung, höherer Umwegfaktor). Da die Stellplatzanzahl in diesem Bereich gleich bleiben wird, ist eine Erhöhung der Verkehrsbelastung durch Parkplatzsuchverkehr sehr wahrscheinlich. Diese zusätzliche Verkehrsmenge kann modelltechnisch nicht ermittelt werden.

Variante 2 a.

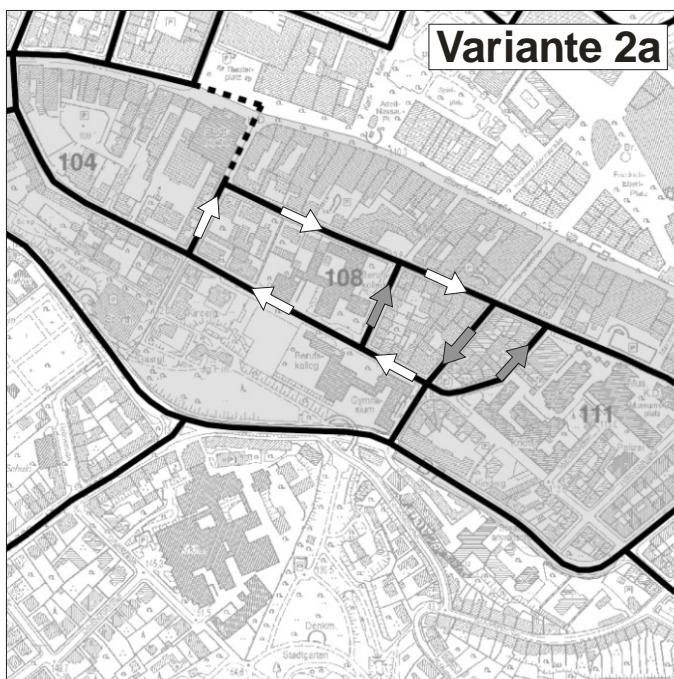


Abb. 3

Vorteil:

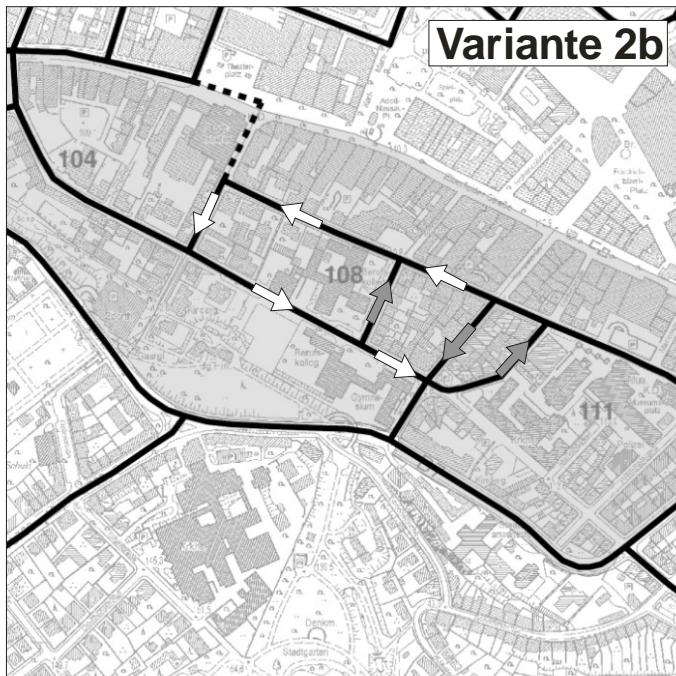
- Der Straßenzug Hoch- / Konkordia- / Bergstraße zwischen Kampstraße und Augustastraße wird um ca. **-2.000 Fz/24h** entlastet.
- Die Hochstraße – zwischen Goldbergstraße und Bergischen Ring - wird bis ca. **-1.000 Fz/24h** entlastet.

Nachteil:

- Auf dem Teilabschnitt der **Kampstraße** zwischen Hochstraße und Bergstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+3.000 Fz/24h**.
- Der Bergische Ring wird um ca. +1.500 – +2.000 Fz/24h mehr belastet.

- Auch auf der Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Kampstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung geringfügig.

s. Anlage: Abb. 13 und 14

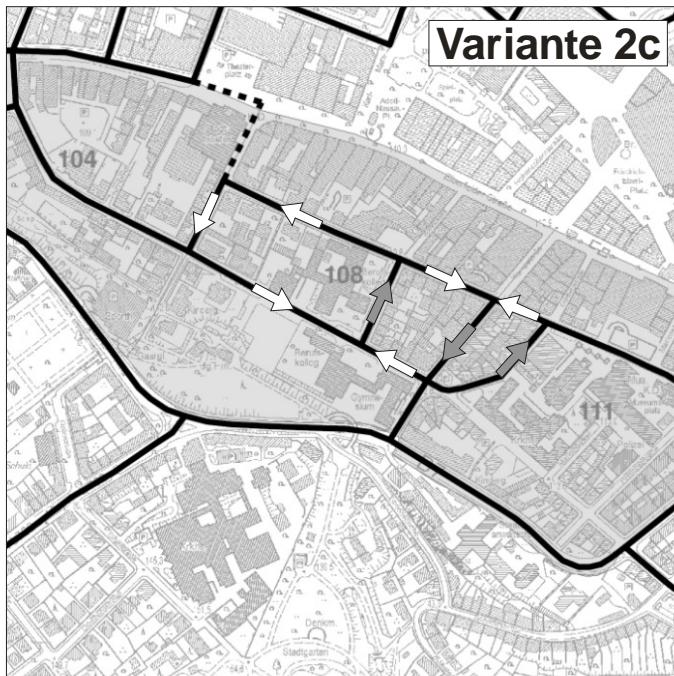
Variante 2 b.**Abb. 4****Vorteil:**

- Der Straßenzug Hoch- / Konkordia- / Bergstraße zwischen Kampstraße und Augustastraße wird um ca. **-1.000 bis -2.000 Fz/24h** entlastet.
- Die Hochstraße – zwischen Goldbergstraße und Bergischen Ring - wird bis ca. **-2.000 Fz/24h** entlastet.

Nachteil:

- Auf der **Goldbergstraße** erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+2.500 Fz/24h**.
- Der Bergische Ring wird um ca. **+1.500 – +2.000 Fz/24h** mehr belastet.
- Auch auf der **Bergstraße** zwischen Konkordiastraße und Kampstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+1.000 Fz/24h**.

s. Anlage: Abb. 15 und 16

Variante 2 c.**Abb. 5****Vorteil:**

- Der Straßenzug Hoch- / Konkordia- / Bergstraße zwischen Bergischen Ring und Augustastraße wird um ca. **-2.000 – -5.000 Fz/24h** entlastet.
- Auch auf der Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Kampstraße reduziert sich die Verkehrsbelastung geringfügig.

Nachteil:

- Die **Viktoriastraße** wird mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung um ca. **+4.500 Fz/24h** etwa das 5-fache der heutigen Belastung erreichen.
- Auf dem Teilabschnitt der **Kampstraße** zwischen Hochstraße und Bergstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+3.000 Fz/24h**.
- Auf der **Goldbergstraße** erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+2.000 Fz/24h**.
- Der Bergische Ring wird um ca. **+1.500 – +2.000 Fz/24h** mehr belastet.

s. Anlage: Abb. 17 und 18

(3) Abbiegeverbot

Das Rechtsabbiegen aus der Konkordiastraße in Richtung Bergstraße wird verboten.

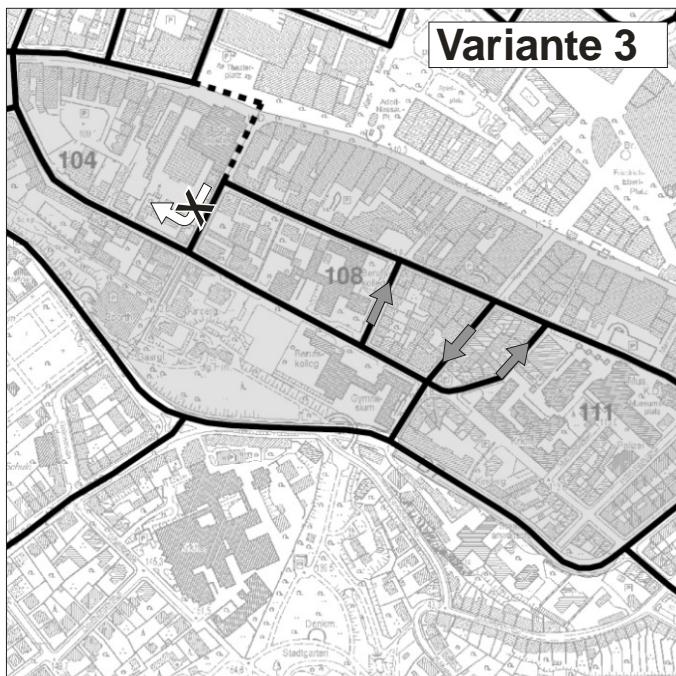


Abb. 6

Vorteil:

- Die **Hochstraße** wird im Bereich der Konkordiastraße um ca. **-2.000 Fz/24h** entlastet.
- Die Verkehrsbelastung wird in der **Bergstraße** (Augustastraße – Konkordiastraße) um ca. **-800 Fz/24h** reduziert

Nachteil:

- Auf der **Bergstraße** zwischen Konkordiastraße und Kampstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+1.000 - +2500 Fz/24h**.
- Auf dem Teilabschnitt der **Kampstraße** zwischen Hochstraße und Bergstraße erhöht sich die Verkehrsbelastung um ca. **+1.500 Fz/24h**.
- Der Knotenpunkt Bergstraße / Konkordiastraße müsste von einem Minikreisel zu einem „normalen“ Knoten umgebaut werden (Rechtsabbiegeverbot in einem Kreisel ist nicht machbar).

s. Anlage: Abb. 19 und 20

(4) Sackgasse Bergstraße

Die Bergstraße aus Richtung Augustastraße endet kurz vor der Konkordiastraße.

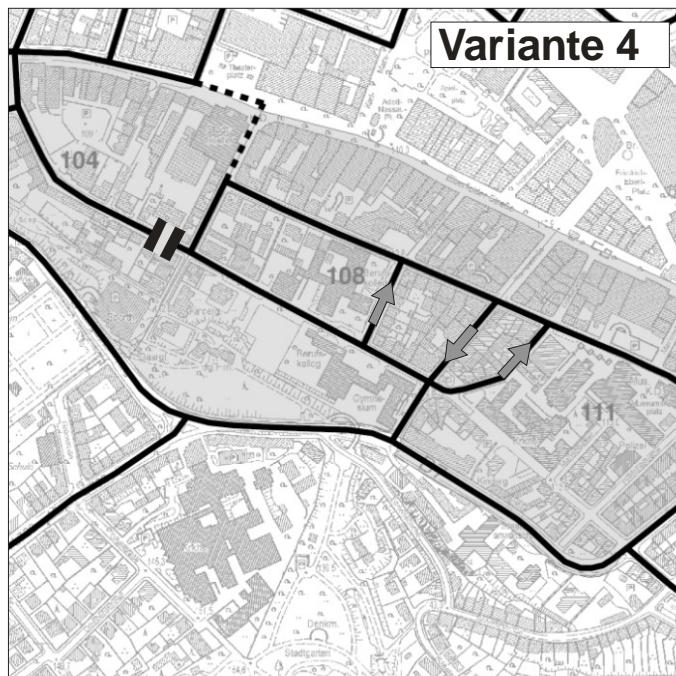


Abb. 7

Vorteil:

- Die **Bergstraße** wird zwischen Konkordiastraße und Augustastraße um ca. **- 5.000 – 6.000 Fz/24h** entlastet.
- Auf der **Berg- bzw. Hochstraße** im Bereich der Konkordiastraße reduziert sich die Verkehrsbelastung um **-2.000 – -3.000 Fz/24h**.

Nachteil:

- Die Belastung auf dem Bergischen Ring wird um ca. **+3.000 – +3.500 Fz/24h** zunehmen.
- Auf der **Kampstraße** zwischen Bergstraße und Bergischen Ring nimmt die Verkehrsbelastung um ca. **+3.000 Fz/24h** zu.
- Die Bergstraße zwischen Konkordiastraße und Augustastraße ist nur über die Elberfelder Straße angebunden und ist mit ca. **4.000 Fz/24h** für eine Sackgasse ziemlich hoch belastet.
- Keine Wendemöglichkeit bzw. nicht genügend Platz im öffentlichen Straßenraum für den Bau eines Wendehammers.

s. Anlage: Abb. 21 und 22

(5) Bewohnerparken Bergstraße

an der Bergstraße werden alle Kunden- oder Kurzparkplätze in Parkplätze nur für Anwohner umgewandelt.

VB 104 19
VB 108 57
VB 111 0

Zwar haben Anwohnerstellplätze einen geringeren Umschlagsfaktor als Kurzparkstellplätze, aber bei der geringen Anzahl von Umwandelungen wirkt sich dies bei der Verkehrsbelastung nur sehr geringfügig aus.

s. Anlage: Abb. 23 und 24

(6) Verkehrsberuhigter Bereich Bergstraße

Dies ist eine Untervariante von „Variante 1“. Nur die Bergstraße zwischen Augustastraße und Konkordiastraße wird als verkehrsberuhigter Bereich umgebaut.

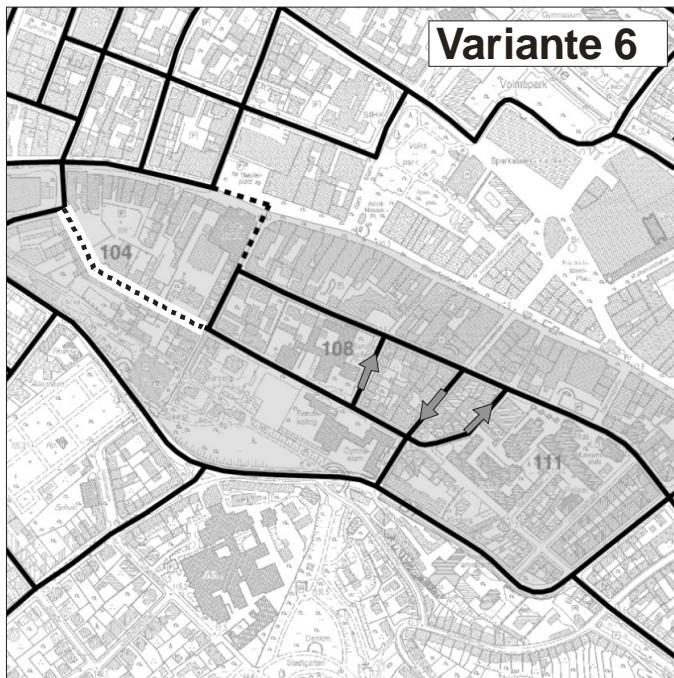


Abb. 8

Vorteil:

- Die Verkehrsbelastung wird in der Bergstraße (Augustastraße – Konkordiastraße) erheblich reduziert.
- Belastungsreduzierung auf der **Hochstraße** im Bereich der Konkordiastraße (-1.000 – -3.000 Fz/24h)

Nachteil:

- Wie bei Variante 1 entsteht in dem verkehrsberuhigten Bereich ein massiver Verkehrsdruck – modelltechnisch reduziert sich hier die aktuelle Geschwindigkeit auf 0 km/h (d.h. erhebliche Staugefahr / „Dauerstau“).
- Die **Kampstraße**, als wichtigste Zufahrt zum Innenstadtring, gewinnt an Bedeutung. Verkehrsbelastung erhöht sich um ca. +4.000 Fz/24h.
- Die Belastung des Bergischen Ringes wird um ca. +3.000 – +4.000 Fz/24h zunehmen.

s. Anlage: Abb. 25 und 26

Zusammenfassung:

- Keine Variante verringert das Belastungsproblem, ohne dass an einer anderen Stelle ein neues Problem entsteht.
- Verkehrslenkende Maßnahmen sind daher nicht geeignet.
- Eine Reduzierung des durch die Bewohner verursachten Verkehrsaufkommens ist nicht möglich.
- Eine Reduzierung des von Schülern verursachten Verkehrsaufkommens ist nur bedingt möglich und vom Mengengerüst her nicht durchschlagend.
- Eine Reduzierung des durch Besucher von öffentlichen Einrichtungen und Kunden der Innenstadt verursachten Verkehrsaufkommens ist nicht gewünscht.
- Eine drastische Verringerung der Parkmöglichkeiten ist nicht möglich. Eine Parkplatzreduzierung im Straßenraum würde die Besucher- und Kundenzahlen negativ beeinflussen und die Attraktivität der Fußgängerzone verringern; für Anlieger Schüler / Anwohner müssten Alternativen angeboten werden.

Verkehrsentlastung durch Verkehrsverteilung (Fazit)

Mit bis zu über 9.000 Fahrzeugen am Tag ist der zur Augustastraße gelegene Abschnitt der Bergstraße heute deutlich höher belastet als vor der Sperrung der Konkordiastraße / des Theaterplatzes (1998) für den innerstädtischen Durchgangsverkehr. Dazu tragen vor allem Fahrtziele entlang der Hochstraße im Verkehrsbezirk VB 108 bei.

Die Untersuchungen zu einer veränderten Erschließungskonzeption für das südliche Innenstadtquartier durch **Einbahnregelungen** (Varianten 2 a – c), um nach Möglichkeit die eingetretenen Mehrbelastungen wieder rückgängig zu machen, zeigen allerdings, dass dies zu erheblichen Mehrbelastungen der Kampstraße (zwischen Bergischem Ring und Hochstraße), der Goldbergstraße und zu teils dramatischen Steigerungen in der Viktoriastraße führen würde. Diese Straßen erhielten gegenüber heute eine deutlich andere Verkehrsfunktion.

Einbahnregelungen tragen in der Regel zudem zu einer Beschleunigung des Verkehrs bei!

Ein **Rückbau** der Bergstraße als Sammelstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich oder zu einer Sackgasse (Varianten 1, 4 und 6) würde – abgesehen von den erforderlichen hohen baulichen Aufwendungen – zu Stop&Go-Situationen mit anderen (Lärm-)Belastungen führen.

Die Ausschilderung der Bergstraße zwischen Augustastraße und Konkordiastraße als **Anliegerstraße** (auch: „Durchfahrtsverbot LKW – Anlieger frei“) hätte einen vergleichbaren Verdrängungseffekt wie Einbahnregelungen, allerdings nur bei einem unrealistisch hohen Überwachungsaufwand.

Am ehesten würde ein **Abbiegeverbot** aus der Konkordiastraße in die Bergstraße Fahrtrichtung Augustastraße (Variante 3) den angestrebten Zweck erfüllen, ohne deutliche Mehrbelastungen an anderer Stelle die Bergstraße zu entlasten. Allerdings ist der Entlastungseffekt mit – 800 Fz. am Tag relativ gering, der Kreisverkehr Berg- / Konkordiastraße müsste zudem wieder zurückgebaut werden.

Eine Änderung der **Parkraumbewirtschaftung** ausschließlich zugunsten der Bewohner (Variante 5) hätte keine spürbaren Effekte.

In allen Varianten wird im Übrigen der Bergische Ring höher belastet.

5. Sonstige Maßnahmen (u. a. Anwohner-Anregungen)

Die Varianten einer Verkehrsteuerung in der südlichen Innenstadt sind auf eine Veränderung der **Verkehrsverteilung** im Straßennetz gerichtet. Zur Verkehrsentlastung sind auch andere Maßnahmen zu prüfen, die das **Verkehrsverhalten** beeinflussen: Geschwindigkeits-Reduzierung und angepasstes Fahrverhalten.

So könnte die Hochstraße aufgrund ihrer Funktion als Teil einer Erschließungsachse der südlichen Innenstadt in die angrenzenden **Tempo-30-Zonen** einbezogen werden, so dass der gesamte Straßenzug Hochstraße – Bergstraße durchgängig auf maximal zulässige 30 km/h gedrosselt wird. Dabei sollte auch der Abschnitt der Hochstraße in Oberhagen bis zur Frankfurter Straße über eine bestehende Einzelbeschilderung 30 km/h hinaus (*hierzu gibt es eine aktuelle Empfehlung der Polizei, begründet durch schlechte Sichtverhältnisse bei Grundstücksausfahrten mit Unfallrisiken*) sowie die Kampstraße mit einbezogen werden. Rechts-vor-links-Regelungen sind fester Bestandteil in Tempo-30-Zonen.

Zur Unterstützung und Durchsetzung der bereits bestehenden Tempo-30 und einer angepassten Geschwindigkeit in der Bergstraße zwischen Augusta- und Konkordiastraße (Befolgsrate 30 km/h ca. 26%) könnte mit einfachen Mitteln der Straßenquerschnitt z. B. durch Verlegung der Längs-Parkplätze in die Fahrbahn und durch eine Mittelinsel eingeschränkt werden. Eine Schräganordnung der Parkplätze ist wegen des Straßenquerschnitts nicht möglich, weitgehende Umbaumaßnahmen aus Kostengründen sind ausgeschlossen.

Auf den Fahrbahnen können Tempo-30-Piktogramme (Kosten je ca. € 150) aufgetragen werden. Ausgeschlossen ist hingegen, größere Schilder „Tempo-30-Zone“ als die vorhandenen aufzustellen. Nach der Straßenverkehrsordnung ist eine angemessene Größe (gefahrenre Geschwindigkeit) zu wählen.

Die Freigabe von Schulhöfen für Bewohnerparken ist nach Ratsbeschluss vom 30.08.2007 ausgeschlossen worden.

Eine hohe Befolgsrate der Geschwindigkeitsreduzierung kann so die wahrgenommene Belastung durch den Straßenverkehr verringern, ohne dass

zwingend eine Mengenreduzierung mit den beschriebenen negativen Effekten erfolgen muss.

Anlagen

Abb. 9 bis 26: Verkehrs- und Differenzbelastungen Varianten

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

- 61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung
 - 32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und Personenstandwesen
 - 60 Fachbereich Bauverwaltung

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: **Anzahl:**
