



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 222/2009

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:	60 - Planung, Bauordnung, Verkehr	Datum:	21.09.2009
Produkt:	30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs		
	60.03 Verkehrsplanung		
	70.01 Verkehrsanlagen		

Beratungsfolge:	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	Sitzungsdatum:	30.09.2009	Entscheidung
-----------------	--	----------------	------------	--------------

Verkehrssituation im Kiefernweg und in den benachbarten Straßen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der Bestandserfassung sowie die beschriebenen Lösungsansätze in einer Bürgerversammlung vorzustellen und mit den Bürgern zu diskutieren.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

In den vergangenen Monaten haben sich vermehrt Bürger mit der Forderung an die Verwaltung gewandt, die Verkehrssituation auf dem Kiefernweg zu verbessern. Kritisiert wird vor allem das zu hohe Geschwindigkeitsniveau. In der Folge hat die Verwaltung die Verkehrssituation im Gebiet Druffels Feld näher beleuchtet.

Der Kiefernweg, der Lärchenweg, der Buchenweg und ein Teilstück der Straße Am Wietkamp sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Diese Straßen dürfen mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Der Lärchenweg und der Kiefernweg haben als direkte Verbindungen in Richtung Dülmener Straße eine Länge von 460 bzw. 405 Metern. Für die übrigen Straßen des Gebietes zwischen Dülmener Straße, Druffels Weg, Kalksbecker Weg, Kleine Heide und B 525 wurde eine Tempo 30-Zone angeordnet. Erschlossen wird das Gebiet über den Druffels Weg, den Kalksbecker Weg, die Kleine Heide und über den Hüppelswicker Weg. Mit dem Hüppelswicker Weg existiert eine direkte Anbindung in Richtung Dülmener Straße. In umgekehrter Richtung von der Dülmener Straße in das Wohngebiet ist der Hüppelswicker Weg lediglich für Radfahrer freigegeben, so dass eine Durchfahrt für Kraftfahrzeuge in dieser Richtung nicht möglich ist.

2. Historie

Ein Auszug aus dem **Gesamtkonzept für die Verkehrsberuhigung in der Stadt Coesfeld** aus dem Jahr **1983** gibt die damalige Situation wieder:

Für den Bereich Druffels Feld ist bereits vor Änderung der Straßenverkehrsordnung im Rahmen der Straßenbauplanung eine Untersuchung über Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung vorgenommen worden. Damals lagen die ersten Erfahrungsberichte über den Großversuch in Nord-

rhein-Westfalen vor. Der Ausbau des Straßennetzes und die Gestaltung des Straßenraumes erfolgte sodann in Erwartung der neuen Verkehrsordnung. Zwischenzeitlich konnte im Bereich Druffels Feld für mehrere Straßen die Kennzeichnung mit den Zeichen 325/326 StVO angeordnet werden.

...

Es wird aber angeregt, die Ausgestaltung der Straßenräume innerhalb des Bereiches zu verbessern. Der heutige Gestaltungsrahmen erfüllt gerade die Mindestvoraussetzungen, die in baulicher Hinsicht an einen verkehrsberuhigten Bereich zu stellen sind.

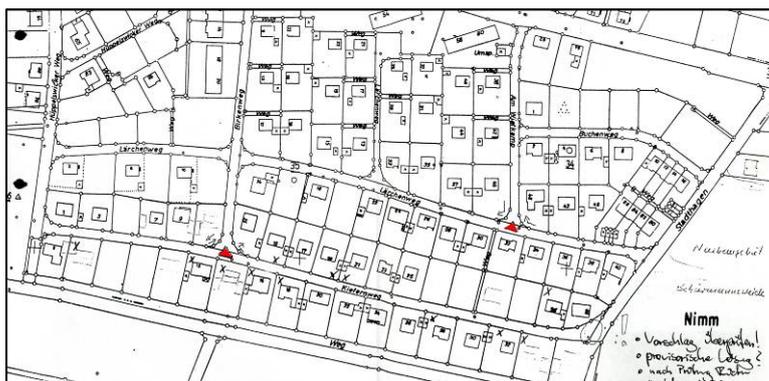
Im Jahr 1984 wurde die Durchfahrt von der Dülmener Straße über den Huppelswicker Weg in das Gebiet für Kraftfahrzeuge verboten. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes „Hof Schürmann“ Mitte der 90er-Jahre hat sich der Rat der Stadt Coesfeld mit der Verkehrssituation im Südosten des Stadtgebietes (Druffels Feld) beschäftigt. Anlieger des Kiefernweges und des Lärchenweges hatten Einwände gegen eine Erschließung des Gebietes Hof Schürmann von der Straße Stadthagen erhoben und angeregt, Zu- und Abfahrten nur über den Anschluss Kleine Heide zuzulassen. Hiergegen wiederum hatten Anlieger des Kalksbecker Weges und der Kleinen Heide Einwände erhoben. Der Rat traf seinerzeit im Rahmen der Abwägung folgende Entscheidung:

- Der Anschluss des Gebietes Hof Schürmann an den Kalksbecker Weg erfolgt sowohl über die Kleine Heide als auch über den Stadthagen.
- Die Mitbenutzung der verkehrsberuhigten Bereiche Kiefernweg und Lärchenweg wurde in die Gesamtbewertung eingestellt und bewusst nicht ausgeschlossen.

Am 16.05.1995 fand eine Nachbarschaftsversammlung statt. Ein Auszug aus dem damaligen Protokoll gibt die Situation noch einmal wieder:

Haupterschließungsstraße für die Wohngebiete Kiefernweg und Schürmannshof ist der Kalksbecker Weg. Das bedeutet, dass in erster Linie die Zufahrt auch von dort erfolgen soll. Daher sind sowohl der Stadthagen als auch der Bereich Kleine Heide als Sammelstraßen für das Wohngebiet Schürmanns Hof vorgesehen. Dies bedeutet aber nicht, dass jeglicher gebietsfremder Verkehr im Wohngebiet Kiefernweg völlig ausgeschlossen werden kann und muss.

Änderungen des Verkehrssystems im Wohngebiet Kiefernweg mit Vollsperrung bestimmter Straßenabschnitte sind nicht sinnvoll. Stattdessen brachte die Nachbarschaft erneut ein Konzept des Planungsamtes ins Gespräch, dass durch den Einbau von zwei Dreiecksinseln eine schleifenförmige Zwangsführung des Verkehrs im Wohngebiet vorsieht.



Änderungen im Verkehrskonzept der Nachbarschaft Kiefernweg sind sinnvoll nur in Verbindung mit der Neuplanung des Straßenausbaus Wohngebiet Schürmanns Hof und mit der flächendeckenden Einführung Tempo 30 in diesem Bereich durchzuführen. Die Planung für den Bereich Schürmanns Hof wird voraussichtlich im Jahr 1996 erfolgen. Die Verwaltung hält es daher durchaus für denkbar, in diesem Zusammenhang auch die Verkehrsführung im Bereich Kiefernweg noch einmal zu überdenken und auch gleichzeitig in diesem Bereich die flächendeckende Verkehrsberuhigung durchzuführen.

Ausgelöst von Anträgen der Anlieger und der Nachbarschaft Birkenhagen fasste der **Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen** am **04.12.1998** folgende Beschlüsse:

- Ausweisung der Straßen Hüttelswicker Weg, Birkenweg und Stadthagen als Tempo 30-Zone
- Neuausrichtung der Blumenkübel
- Keine Sperrung der Straßen durch Anordnung eines Durchfahrverbotes
- Im Rahmen der in 1998 entstehenden Entwurfsplanung für den Ausbau der westlichen Teilstücke der Straßen „Weßlings Kamp“ / „Hüttelswicker Weg ist zu klären, ob die geforderte Abbindung des Hüttelswicker Weges im Übergang zum Weßlings Kamp aus heutiger Sicht verkehrsplanerisch sinnvoll ist.
- Keine Aufstellung der Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ in den Einmündungsbereichen Haselweg / Stadthagen und Rotdornweg / Stadthagen
- Die Umgestaltung der verkehrsberuhigten Straßen (Wegnahme der Kübel und Einbau von festen Einbauten) bedarf einer konkreten Entwurfs- und Umgestaltungsplanung. Abgesehen von den in diesem Umfang zu klärenden „Kostenfragen“ ist die Erarbeitung des Umgestaltungsentwurfes aufgrund der Prioritätenliste in 1998 nicht möglich.

Mit einem weiteren Beschluss vom **12.08.1998** legte der **Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen** fest, dass in der Verbindung Hüttelswicker Weg / Weßlings Kamp weiterhin Kfz-Verkehr im Einbahnverkehr stadtauswärts zugelassen wird. Getrennt davon sollte ein Rad-/Fußweg angelegt werden, der mittlerweile realisiert wurde.

Im Namen der Nachbarschaften legte Alois Beermann am **22.06.1998** Widerspruch gegen einige der obigen Beschlüsse ein. Der ablehnende **Widerspruchsbescheid** des Kreises Coesfeld vom **03.03.1999** lässt sich wie folgt zusammenfassen, wobei Zitate kursiv gedruckt sind:

- Die Verkehrszeichenkombination Zeichen 260 „Verbot für Krafträder und Kraftwagen“ und Zeichen 325 „verkehrsberuhigter Bereich“ (und ggf. Zusatzzeichen „Anlieger frei“) ist rechtlich unzulässig. Die Regel im Straßenverkehr, nämlich die Zulassung von Kraftfahrzeugen, wird dadurch zur Ausnahme. Damit stellt sich die Frage der Entwidmung des Verkehrsraumes für den Straßenverkehr mit motorisierten Fahrzeugen. Kraftfahrzeugverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen ist aber generell zulässig. *Wenn aber Straßenverkehr durch ein Verkehrszeichen selbst generell zugelassen ist und sodann durch ein anderes Verkehrszeichen generell verboten wird, würde dies dem Sinngehalt des Zeichens 325 nicht mehr gerecht.*
- Die beantragte Anordnung des Durchfahrverbotes für den Durchgangsverkehr und die Umgestaltung des Wohngebietes ist nicht notwendig im Sinne des § 45 Abs.1b Nr.4 StVO.
- Für einen verkehrsberuhigten Bereich gilt: Durch geeignete Maßnahmen der Wegweisung und straßenverkehrlichen Beschilderung (Durchfahrverbote, Abbiege- und verbote) soll sichergestellt werden, dass Verkehr, der nicht Quelle und Ziel in dem betreffenden Gebiet hat, das übergeordnete Straßennetz benutzt. Zum Schutz vor dem Durchgangsverkehr kommen als Mittel der Straßenverkehrsbehörde Möblierung, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrsüberwachung in Betracht. Insofern lässt die Entscheidung der Stadt keinen Ermessensfehler erkennen. Darüber hinaus muss eine komplette Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf den örtlichen Erschließungsstraßen wegen der Regelnutzung durch Kfz nicht notwendigerweise angestrebt werden. Bezüglich der Verträglichkeitsgrenze ist die Zahl von 150 Kfz/h als Regelgröße anzusehen. Die tatsächliche Belastung liegt bei ca. 20% dieser Regelzahl.
- Die vorhandene Möblierung ist zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung in dem verkehrsberuhigten Bereich geeignet. Durch die vorhandene Möblierung werden evtl. vorhandene Gefahren ebenso wirksam eingeschränkt wie durch einen weiteren Ausbau. Die vorhandene Möblierung trägt dem Sicherheitsbedürfnis der Anwohner in angemessener Weise Rechnung. Die Gefährdungen der Bevölkerung sind nicht so gravierend, dass nur ein Ausbau oder eine Anordnung eines Durchfahrverbotes diesen Gefahren Rechnung tragen kann. Eine außergewöhnliche Gefährdung der Schulkinder ist auch in Anbetracht der überaus geringen Fahrzeugbewegungen und der übersichtlichen Straßenführung zu verneinen. Einer weiteren Möblierung bedarf es daher nicht.

- Der weitere Ausbau des verkehrsberuhigten Bereiches und die Anordnung des Verbotes für den Durchgangsverkehr stehen zu den angestrebten Zielen außer Verhältnis. Die Erhöhung der Sicherheit wäre lediglich gering, weil, wie örtliche Erhebungen ergeben haben, eine Aussperrung des Durchgangsverkehrs insoweit nur zu einer geringen Entlastung führte. Den überwiegenden Interessen Dritter und den schutzwürdigen Belangen der Allgemeinheit gebührt daher der Vorrang, da diese durch den Ausbau oder den vollständigen, teilweisen oder zeitlich differenzierten Ausschluss bestimmter Verkehrsarten nach § 45 Abs. 1b Nr.4 StVO weitaus stärker betroffen wären, als die Interessen der Anlieger im Druffels Feld, wenn es bei der bisherigen Regelung bleibt.
- Bei den verwendeten temporeduzierenden Einbauten – Blumenkübel, Lampen und markierte Parkstände – handelt es sich nicht um Hindernisse im Sinne des § 32 StVO. In verkehrsberuhigten Bereichen wird nicht nach Fahrbahnteilen unterschieden; hier greift der Begriff Mischfläche. Es ist daher bei der Aufstellung, beispielsweise von Kübeln, zwischen verschiedenen, grundsätzlich die Verkehrssicherheitspflicht tangierenden Maßnahmen zu unterscheiden. Wenn in allgemeinen Straßenräumen auf Gegenstände unter Berücksichtigung der von ihnen ausgehenden Gefahrenlage ... hingewiesen werden muss, bedarf es in verkehrsberuhigten Bereichen dieser Maßnahmen in der Regel nicht. Auf die besondere Kenntlichmachung von Gegenständen im Straßenraum kann auch schon deswegen im Normalfall verzichtet werden, weil der Gesetzgeber sogar von einer Möblierung von verkehrsberuhigten Bereichen ausgeht, um damit die Aufenthaltsqualität (Verweil- und Ruhezone) zu erreichen. Straßenverkehrsrechtlich ist der gegenwärtige Zustand nicht zu beanstanden.

3. Verkehrszählungen

Als eine Grundlage des Widerspruchsbescheides hatte die Verwaltung in einer Zählung am 25.03.1998 die Verkehrsbelastungen im Bereich Hüppelswicker Weg/Kiefernweg ermittelt. Demnach fahren in der Spitzenstunde

- vom Kiefernweg zum Druffels Weg: 5 Fahrzeuge
- vom Kiefernweg zum Wesslingskamp und weiter zur Dülmener Straße: 28 Fahrzeuge
- auf dem Hüppelswicker Weg zwischen Druffels Weg und Kiefernweg in Richtung Süden: 34 Fahrzeuge
- insgesamt vom Hüppelswicker Weg in Richtung Dülmener Straße: 51 Fahrzeuge



Um das heutige Verkehrsgeschehen beurteilen zu können, wurde der Verkehr auf dem Kiefern-

weg in der Zeit vom 26.08.09 bis zum 01.09.09 mit einem automatischen Messgerät erfasst. Zusätzlich wurden auch die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. Das Gerät stand zwischen dem Birkenweg und dem Fußweg in Verlängerung der Straße Am Wietkamp. Die Ergebnisse sind in Tabellenform als Anlage 1 beigefügt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Verkehrsbelastung insgesamt ist mit 41 bis 60 Fahrzeugen in der Spitzenstunde sehr gering.
- Die v85-Geschwindigkeiten für Fahrten in Richtung Stadthagen liegen zwischen 17 und 20 km/h.
- Die v85-Geschwindigkeiten für Fahrten in Richtung Dülmener Straße liegen zwischen 25 und 28 km/h.

Um genauere Aufschlüsse über die Verkehrsstärken in einzelnen Fahrbeziehungen zu erhalten, wurden am 27.08.09 an zwei Punkten umfangreiche Zählungen durchgeführt. Dabei ergaben sich die folgenden Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde:

- Westlicher Arm des Lärchenweges: 29 Fahrzeuge
- Westlicher Arm des Kiefernweges: 30 Fahrzeuge
- Östlicher Arm des Lärchenweges: 28 Fahrzeuge
- Östlicher Arm des Kiefernweges: 30 Fahrzeuge

Die Ergebnisse sind in der Anlage 2 grafisch dargestellt.

Um die Werte der Verkehrszählung aus dem Jahr 1998 mit den aktuellen Werten vergleichen zu können, wurden die entsprechenden Fahrbeziehungen ausgewertet:



Eine signifikante Zunahme ist somit lediglich im Huppelswicker Weg zu verzeichnen und nicht im Lärchen- oder Kiefernweg. Dies ist unbedenklich, da der Huppelswicker Weg als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist und die festgestellten Belastungen weit unterhalb der empfohlenen Grenzen für eine Tempo 30-Zone liegen.

4. Einordnung in die typischen Entwurfssituationen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Die RAST 06 bietet die Möglichkeit, anhand von charakteristischen Merkmalen eine typische Entwurfssituation festzulegen. Eine Verkehrsstärke von unter 150 Kfz/h und der besondere Nut-

zungsanspruch „Aufenthalt“ (wie für einen verkehrsberuhigten Bereich durch die Straßenverkehrsordnung vorgesehen) führt zur Entwurfssituation „Wohnweg“. Dieser ist gekennzeichnet durch eine niveaugleiche Mischfläche. Demnach wären die betroffenen Straßen als Wohnweg einzustufen. Dies wird auch durch die Randnutzung mit Einfamilienhäusern bekräftigt. Als weiteres Charaktermerkmal des Wohnweges gibt die RAST 06 allerdings eine geringe Länge von höchstens 100 m an. Die „nächst höhere“ Entwurfssituation der RAST 06 ist die Wohnstraße. Diese befindet sich in der Regel bereits in einer Tempo 30-Zone, die empfohlene maximale Länge beträgt ca. 300 m, die Verkehrsstärke liegt unter 400 Kfz/h. Sie dient ausschließlich der Erschließung. Die Wohnstraße ist nach dem Separationsprinzip, also mit baulich abgesetzten Gehwegen gestaltet. Die entsprechenden Auszüge aus der RAST 06 sind als Anlage beigefügt.

5. Schlussfolgerungen

Eine deutliche Zunahme des Verkehrs gegenüber der Verkehrszählung im Jahr 1998 ist nicht festzustellen. Die Verkehrsbelastungen liegen weiterhin deutlich unter der als Regelgröße anzusehenden Zahl von 150 Kfz/h. Da sich in der Zwischenzeit weder die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen verkehrsberuhigten Bereich noch die Lage und Funktion der Straßen im Verkehrssystem verändert hat, sind die Feststellungen des Widerspruchsbescheides aus dem Jahr 1998 mit den folgenden Kernaussagen zunächst weiterhin als rechtlich verbindlich anzusehen:

- Eine Anordnung des Durchfahrverbotes für den Durchgangsverkehr und die Umgestaltung des Wohngebietes ist nicht notwendig im Sinne der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung.
- Eine komplette Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf den örtlichen Erschließungsstraßen wegen der Regelnutzung durch Kfz muss nicht notwendigerweise angestrebt werden. Bezüglich der Verträglichkeitsgrenze ist die Zahl von 150 Kfz/h als Regelgröße anzusehen. Die tatsächliche Belastung liegt weiterhin deutlich darunter.
- Die vorhandene Möblierung ist zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung in dem verkehrsberuhigten Bereich geeignet. Durch die vorhandene Möblierung werden evtl. vorhandene Gefahren ebenso wirksam eingeschränkt wie durch einen weiteren Ausbau. Die vorhandene Möblierung trägt dem Sicherheitsbedürfnis der Anwohner in angemessener Weise Rechnung. Einer weiteren Möblierung bedarf es daher nicht.
- Der weitere Ausbau des verkehrsberuhigten Bereiches und die Anordnung des Verbotes für den Durchgangsverkehr stehen zu den angestrebten Zielen außer Verhältnis. Die Erhöhung der Sicherheit wäre lediglich gering. Den überwiegenden Interessen Dritter und den schutzwürdigen Belangen der Allgemeinheit gebührt daher der Vorrang, da diese durch den Ausbau oder den vollständigen, teilweisen oder zeitlich differenzierten Ausschluss bestimmter Verkehrsarten nach § 45 Abs. 1b Nr.4 StVO weitaus stärker betroffen wären, als die Interessen der Anlieger im Druffels Feld, wenn es bei der bisherigen Regelung bleibt.

Allerdings ist festzuhalten, dass sowohl der Kiefern- als auch der Lärchenweg mit den heutigen Erkenntnissen nicht mehr in der jetzigen Form als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen würden. Zwar spricht eine Vielzahl von charakteristischen Merkmalen für eine Einstufung als Wohnstraße entsprechend der RAST 06, einhergehend mit einem niveaugleichen Ausbau und der Ausweisung als verkehrsberuhigtem Bereich. Ganz deutlich gegen eine solche Einstufung spricht aber die Länge der Straßen, die deutlich über den durch die RAST 06 empfohlenen 100 Metern liegt. Dies ist aus Sicht der Verwaltung der wesentliche Faktor, der dazu führt, dass das Geschwindigkeitsniveau insbesondere für Fahrten in Richtung Dülmener Straße deutlich zu hoch liegt. Unterstützt wird diese Einschätzung durch Empfehlungen der Fachliteratur, nach denen aus einem verkehrsberuhigten Bereich heraus Straßen, die schneller als mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden dürfen, in einer Entfernung von maximal 300 Metern erreichbar sein sollten. Andernfalls wird die als zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer nicht mehr akzeptiert. Für Bewohner des Gebietes ist diese Forderung problemlos einzuhalten, da sowohl der Kiefernweg als auch der Lärchenweg in beide Richtungen verlassen werden können. Somit ergibt sich als maximal notwendiger Fahrweg die halbe Straßenlänge, also ca. 200 bzw. 230 Metern. Dies gilt aber eben nicht für den Verkehr, der als „Durchgangsverkehr“ das gesamte Gebiet in Richtung Dülmener Straße

durchfährt. Diese Verkehrsteilnehmer sind gezwungen, auf einer Strecke von mehr als 400 m Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

An dieser Stelle soll noch einmal klar gestellt werden, dass die Ausweisung der Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche in den 80er-Jahren nicht als Fehler der Straßenverkehrsbehörde gewertet werden kann. Wie oben beschrieben sind erste Erfahrungsberichte über den Großversuch in Nordrhein-Westfalen zur Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen in die Entscheidung eingeflossen. Weitergehende Erkenntnisse gab es damals noch nicht. Dies wurde auch durch den Widerspruchsbescheid des Kreises bestätigt. Inzwischen liegen durch die Ausweisung zahlreicher verkehrsberuhigter Bereiche zusätzliche praktische Erfahrungen vor, die in die oben beschriebenen Empfehlungen und Richtlinien eingeflossen sind.

6. Bewertung von Lösungsansätzen

Die Verkehrsbelastung auf den betroffenen Straßen kann als sehr gering bezeichnet werden. Wie oben beschrieben kann es daher nur darum gehen, Lösungsmöglichkeiten zu suchen, mit denen es gelingen kann, die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich zu reduzieren.

6.1 Punktuelle bauliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geben die Möglichkeit, die Wirksamkeit von punktuellen baulichen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung abzuschätzen. Anhand des Bildes 94 kann das resultierende Geschwindigkeitsniveau V_{85} in Abhängigkeit von Art und Abstand der baulichen Maßnahmen ermittelt werden. Die geringsten Geschwindigkeiten ergeben sich durch den Bau von Teilaufpflasterungen mit einer Rampenneigung von 1:7 sowie durch Plateaufpflasterungen. Aber selbst bei Aufpflasterungen mit einem Abstand von lediglich 20 m liegt das Geschwindigkeitsniveau immer noch bei etwa 25 km/h. In der Verkehrszählung zwischen dem 26.08. und 01.09.09 wurden V_{85} -Geschwindigkeiten zwischen 25 und 28 km/h gemessen. Aufpflasterungen alleine reichen demgemäß für eine Absenkung des heutigen Geschwindigkeitsniveaus auf ein für den verkehrsberuhigten Bereich erträgliches Maß demnach nicht aus. Dies gilt in noch deutlicherem Maß für bauliche Versätze. Hiermit lässt sich das Geschwindigkeitsniveau bestenfalls unter 50 km/h senken. Die aufgestellten Blumenkübel dienen dazu, bauliche Versätze zu bilden. Insofern wird deutlich, dass auch zusätzlich aufgestellte Kübel nicht zu einem verringerten Geschwindigkeitsniveau führen.

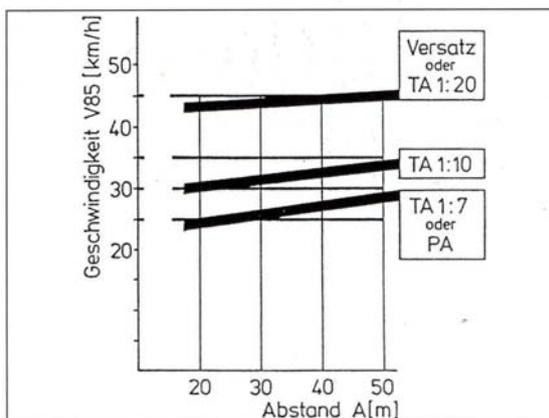


Bild 94: Geschwindigkeitsniveau V_{85} in Abhängigkeit von Art (TA = Teilaufpflasterung, PA = Plateaufpflasterung) und Abstand baulicher Maßnahmen

6.2 Komplette bauliche Umgestaltung entsprechend der Gestaltungsvorschläge der RASSt 06

Die Ausführungen unter dem Punkt 5 machen deutlich, dass auch eine bauliche Umgestaltung entsprechend der Gestaltungsvorschläge der RASSt 06 nicht zum Erfolg führen wird. Zwar sprechen wesentliche charakteristische Merkmale für eine Einstufung als Wohnweg, die Länge der Straßen widerspricht aber dieser Einstufung. Wie oben beschrieben wurde, wird also ein Umbau ohne gleichzeitige Verringerung der notwendigen Fahrstrecken nicht dazu führen, dass die Ver-

kehrsteilnehmer die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit akzeptieren werden.

6.3 Verringerung der Fahrstrecken

Die Länge der im Gebiet notwendigen Fahrstrecken ist der wesentliche Faktor für das zu hohe Geschwindigkeitsniveau. Insofern ist dies die vielversprechendste Möglichkeit, das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Voraussetzung für einen Erfolg ist, dass es gelingt, die Durchfahrt vom Stadthagen zum Hüppelswicker Weg zu unterbinden. Hier sei noch einmal klar gestellt, dass es ursprünglich nicht darum geht, den Durchgangsverkehr aus dem Gebiet zu verdrängen. Dies ist nach den Ausführungen des Widerspruchsbescheides nicht notwendig. Allerdings ist der Durchgangsverkehr zwischen dem Stadthagen und der Dülmener Straße der Verkehr mit den zu langen Fahrstrecken. Alle Bewohner des Gebietes können auf kurzem Wege übergeordnete Straßen erreichen. Ansätze für erfolgversprechende Möglichkeiten könnte z.B. die von der Nachbarschaft im Jahr 1995 vorgeschlagene Schleifenlösung bieten. Einfachste Lösung aus Sicht der Verwaltung wäre ein Einfahrtsverbot in die westlichen Abschnitte des Kiefern- und des Lärchenweges aus östlicher Richtung. Ziel bei allen Maßnahmen muss es sein, möglichst wenig Verkehr auf eine benachbarte verkehrsberuhigte Straße zu verdrängen (z.B. vom Kiefernweg auf den Lärchenweg).



6.4 Ausweisung der Straßen als Tempo 30-Zone

Nach heutigen Erkenntnissen würden der Kiefernweg und der Lärchenweg ohne weitere Maßnahmen wie Schleifenbildung, Sackgassenregelungen oder Ähnlichem nicht als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Insofern wäre die Rücknahme dieser Regelung und die Integration der Straßen in die umliegende Tempo 30-Zone nur folgerichtig. Voraussetzung wäre, dass ein Gehweg optisch von der Fahrbahn abgetrennt wird. Unterstützt werden könnte dies durch einzelne Poller, die die Abgrenzung verdeutlichen.

Anlagen:

Ergebnisse der Verkehrszählung vom 26.08. bis zum 01.09.2009

Ergebnisse der Verkehrszählung vom 27.08.2009

Auszug aus der RAST 06