

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61/614

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
614/075/2023

## Durchsetzung der Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen; Fraktionsantrag Nr. 088/2023 der Grünen Liste-Fraktion

| Beratungsfolge  | Termin     | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|---|------------|-----|-------------|------------|
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat                         | 25.07.2023 | Ö   | Empfehlung  |            |
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 25.07.2023 | Ö   | Beschluss   |            |

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 088/2023 der Grünen Liste-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Verkehrsberuhigte Bereiche sind Verkehrsflächen ohne Fahrbahn und Gehweg, in denen die verschiedenen Verkehrsarten miteinander gemischt werden. Um hier die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist die Schrittgeschwindigkeit normiert worden und um das Mischprinzip zu gewährleisten, dürfen Fußgänger die gesamte Straßenbreite nutzen und Kinder auf der gesamten Breite spielen.

Daraus folgt, dass der Verkehrsberuhigte Bereich eine besondere Gestaltung benötigt. Regelmäßig ist der Verkehrsberuhigte Bereich niveaugleich auszubauen und es ist durch besondere Gestaltungselemente sicherzustellen, dass der Verkehrsteilnehmer erfährt, dass er einen besonderen Bereich befährt. Gleichzeitig soll der Fußgänger sich in dem Bereich wohl fühlen. Hierzu ist mindestens ein „Tor“ zu schaffen. Um die Geschwindigkeit zu dämpfen, wird grundsätzlich gefordert, dass in regelmäßigen Abständen Einengungen angelegt werden. Dies ist gerade in der Innenstadt schwierig. Nachdem die Anordnung der Einengungen die Durchfahrt von Lkws erlauben muss, ist grundsätzlich festzuhalten, dass dort ein Pkw auch problemlos Geschwindigkeiten von bis zu 25/30 Km/h erreichen kann. Daneben bremst insbesondere die Anwesenheit von Fußgängern die Geschwindigkeit, Flächen wie zum Beispiel für den Fußgänger mit Pfosten abgetrennte Bereiche sind dabei abzulehnen.

Es bleibt aber festzuhalten, dass Verkehrsberuhigte Bereiche nicht zu groß sein dürfen und bauliche Einengungen zwingend notwendig sind. Ohne diese wird ein Verkehrsberuhigter Bereich nicht funktionieren.

Für den Bestand gibt es nur wenige aufwandsarme und schnell ausführbare Möglichkeiten. Der Pkw-Verkehr muss mit Einengungen zu Kurvenfahrten gezwungen werden und der Fußgänger muss sich in den Einengungen den Straßenraum mit dem Auto teilen. Hierbei ist der Einsatz von mobilem Grün denkbar oder ein versetztes Parken durch die Anordnung von Parkplätzen in der Straßenmitte anstatt am Rand, die den Kraftfahrer zu Kurvenfahrten zwingen.

Weiterhin können wechselnde Bodenbeläge die Aufmerksamkeit erhöhen und führen durch das haptische Feedback zu geringeren Geschwindigkeiten. Aufpflasterungen, insbesondere mit Kopfsteinpflaster sind jedoch abzulehnen, da die Lärmbelastigung für die Anwohner zu hoch ist. Bodenschwellen sind auf der Fahrbahn gemäß § 32 StVO grundsätzlich nicht zulässig.

Hierzu wäre für jeden Verkehrsberuhigten Bereich eine gesonderte Planung notwendig, für die derzeit in der Verwaltung keine Personalkapazitäten vorhanden sind.

Anzumerken ist, dass eine vollständige Durchsetzung der Schrittgeschwindigkeit nicht möglich ist. Es können hiermit nur Geschwindigkeitsspitzen wirksam verhindert werden und das Geschwindigkeitsniveau insgesamt gesenkt werden. Auch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen werden nicht das gewünschte Ergebnis bringen. Zwar senken diese die Geschwindigkeit punktuell, sind aber in der notwendigen Häufigkeit nicht leistbar und nicht sinnvoll, da in Verkehrsberuhigten Bereichen fast nur Anwohner fahren und diese den Standort der Geschwindigkeitsmessung schnell kennen. Zudem liegen naturgemäß die Prioritäten der Geschwindigkeitsüberwachung auf Straßen, in denen das Gefährdungspotential höher ist (aufgrund höherer Fahrgeschwindigkeiten).

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*
- ja, negativ\*
- nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

|                             |   |                |
|-----------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten:         | € | bei IPNr.:     |
| Sachkosten:                 | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto):    | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten                 | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen          |   |                |

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

**Anlagen:** Fraktionsantrag Nr. 088/2023 der Grünen Liste-Fraktion

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang