

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/IV/072/2011/II-32
Einreicher:	Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung

Beratungsfolge	Status	Termin	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	19.12.2011	
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	12.01.2012	

Titel:

Verkehrsorganisation in Dessau-Nord, östlich der Albrechtstraße

Information:

1. Veränderung der Verkehrsorganisation in Dessau-Nord, östlich der Albrechtstraße, infolge einer Überprüfung der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen der Tempo-30-Zone

Auf Grund einer Bürgerbeschwerde zur Verkehrsbelastung auf der Achse

- Kurt-Weill-Straße
- Karlstraße
- Schlachthofstraße
- Friederikenplatz

in Dessau-Nord an das Landesverwaltungsamt wurde die untere Straßenverkehrsbehörde beauftragt, die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen der Zulässigkeit einer Tempo-30-Zone-Regelung trotz Durchgangsverkehr auf der genannten Achse zu prüfen.

1.1 Verkehrsorganisatorischer Istzustand

Anfang der 90-er Jahre wurde der östlich der Albrechtstraße liegende Stadtteil von Dessau-Nord auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde im Einklang mit dem Verkehrsentwicklungsplan „verkehrsberuhigt“ als Tempo-30-Zone konzipiert. Dies stand in Einklang mit der Bauleitplanung und der Umsetzung

des Rahmenplanes des Sanierungsgebietes Dessau-Nord. Bei der straßenbaulichen Gestaltung sowie bei der Geometrie, dem Aufbau des Untergrundes und der Befestigung der Fahrbahn (Bauklasse 3) wurden in der genannten Achse die technischen Regeln für die Tempo-30-Zone berücksichtigt. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt wurde ebenfalls in den 90-er Jahren der Bau einer Tangente zur Ostumgehung der Kernstadt verankert, um zukünftig insbesondere den Durchgangsverkehr der Ost-Nord-Relation (und umgekehrt) aus dem Stadtzentrum und den Wohngebieten herauszuhalten.

Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung in Folge der fortschreitenden Sanierung von Dessau-Nord, dem allgemeinen Anstieg des Motorisierungsgrades und durch straßenbauliche Maßnahmen wie

1. die Sanierung des Friederikenplatzes einschließlich eines voll funktionsfähigen signalgeregelten Anschlusses an die B 185,
2. die Sperrung der Zerbster Straße für den motorisierten Individualverkehr durch die Schaffung einer Fußgängerzone in der Zerbster Straße,
3. die mit dem Neubau der Straßenbahn Dessau-West und zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes erforderliche verkehrsorganisatorische und signaltechnische Umgestaltung der Museumskreuzung im Jahre 2000

sowie den noch nicht realisierten Bau der Ostumgehung mit der 2. Muldbrücke trat eine erhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Friederikenplatzes, der Schlachthofstraße und der Karlstraße ein.

Trotz eines Bündels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen wie Veränderung der Steuerung der Lichtsignalanlage Friederikenplatz, der Begrenzung des Verkehrs auf Fahrzeuge mit höchstens 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (außer Lieferverkehr) und einer Lenkung des überörtlichen Verkehrs durch wegweisende Beschilderung liegt die Verkehrsbelastung der Achse Friederikenplatz / Schlachthofstraße / Karlsstraße in Ermangelung geeigneter Entlastungsstraßen derzeit in der Größenordnung von ca. 13.000 Kfz/Tag.

Durch die oben beschriebene erhebliche Zunahme des Durchgangsverkehrs ist zum jetzigen Zeitpunkt die Voraussetzung für die Einbeziehung des Straßenzuges Friederikenplatz / Schlachthofstraße / Karlstraße und Kurt-Weill-Straße in eine Tempo-30-Zone verkehrsrechtlich nicht mehr gegeben.

Bei der derzeitigen Verkehrsbelastung ist auch die für eine Tempo-30-Zone geforderte Rechts-vor-Linksregelung nicht umsetzbar.

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zum § 45 Rd.-Nr. 38 kommen für Straßen, die eine so große Bedeutung für den Durchgangsverkehr haben, Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in Betracht. Für diesen Straßenzug müsste also die Tempo-30-Zone aufgehoben und eine Strecke 50 km/h im Hauptstraßenverlauf angeordnet werden. Auf Grund der eingangs bereits erwähnten baulichen Gegebenheiten des genannten Straßenzuges und der für eine Strecke 50 km/h nicht vorhandenen Sichtbeziehungen aus dem Nebenstraßennetz genehmigte aber das Landesverwaltungsamt die Anordnung einer Strecke 30 km/h.

1.2 Änderung der Verkehrsorganisation

Um die derzeitigen baulichen, verkehrsorganisatorischen und allgemeinen Verkehrsbedingungen mit einem vorgeschriebenen Tempo 30 weiter beibehalten zu können und dieser Situation auch verkehrsrechtlich Rechnung zu tragen, ordnet die Straßenverkehrsbehörde an, die Achse Friederikenplatz / Schlachthofstraße / Karlstraße / Kurt-Weill-Straße bis zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf ein Tangentensystem aus der Tempo-30-Zone herauszunehmen. Für diese Straßen wird stattdessen eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Damit bleibt die bisherige Vorfahrtsregelung auf dem genannten Straßenzug und an dessen Anbindung an das Nebenstraßennetz erhalten. Durch die Umwandlung der Achse Friederikenplatz / Schlachthofstraße / Karlstraße / Kurt-Weill-Straße in eine Strecke 30 km/h müssen auf beiden Fahrbahnseiten alle Anbindungen an den o. g. Straßenzug als Tempo-30-Zone Anfang / Ende neu beschildert werden. Zusätzlich müssen an allen Anbindungen der Strecke an die Nebenstraßen die Verkehrszeichen 30 km/h wiederholt werden. Diese verkehrsbehördliche Anordnung ist als Übergangslösung bis zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ostrandstraße mit dem Landesverwaltungsamt abgestimmt. Nach dem Bau der Ostrandstraße wird die Verkehrssituation hinsichtlich der Wiedereinführung der Tempo-30-Zone erneut geprüft.

Die Bürgerinnen und Bürger werden über die verkehrsorganisatorische Veränderung in ähnlicher Form und geeignetem Umfang, z. B. im Amtsblatt, informiert.

1.3 Finanzbedarf / Finanzierung

Zur Änderung der o. g. Verkehrsorganisation werden Kosten von ca. 6.000,- Euro veranschlagt.

Diese setzen sich aus

- Demontearbeiten von ca. 25 Verkehrszeichen, einschließlich der Rohrpfosten und
- Montearbeiten von 48 Verkehrszeichen, einschließlich der Rohrpfosten und Rohrrahmen

zusammen.

Die Finanzierung erfolgt über die HHSt 63000 51001 - Verkehrssicherung.

2. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht für die in Punkt 1 genannten Straßen

Das Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung hat in Umsetzung der 46. Verordnung zur Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften die Radwegebenutzungspflicht im Straßenzug Kurt-Weill-Straße / Karlstraße / Schlachthofstraße / Friederikenplatz auf der Grundlage des § 2 Straßenverkehrsordnung (46. Verordnung) und des diesbezüglichen Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG 3 C 42.09) vom 18.11.2010 geprüft.

„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit, der Verkehrsablauf, die Verkehrsbelastung oder die Verkehrsbedeutung erfordern.“ (VwV StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2)

Der Baulastträger und die Polizei wurden angehört. Im Ergebnis der Überprüfung wird die Radwegebenutzung**pfl**icht für den Straßenzug Friederikenplatz / Schlachthofstraße / Karlstraße / Kurt-Weill-Straße aufgehoben, das Benutzungs**re**cht für die Radverkehrsanlagen bleibt bestehen.

Für den Einreicher:

Beigeordnete