



Markt Wiggensbach

Tempo 30 Zonen-Konzept

Präsentation 15.9.2014

Planungsgesellschaft
Stadt – Land – Verkehr

Vortrag: Andreas Bergmann

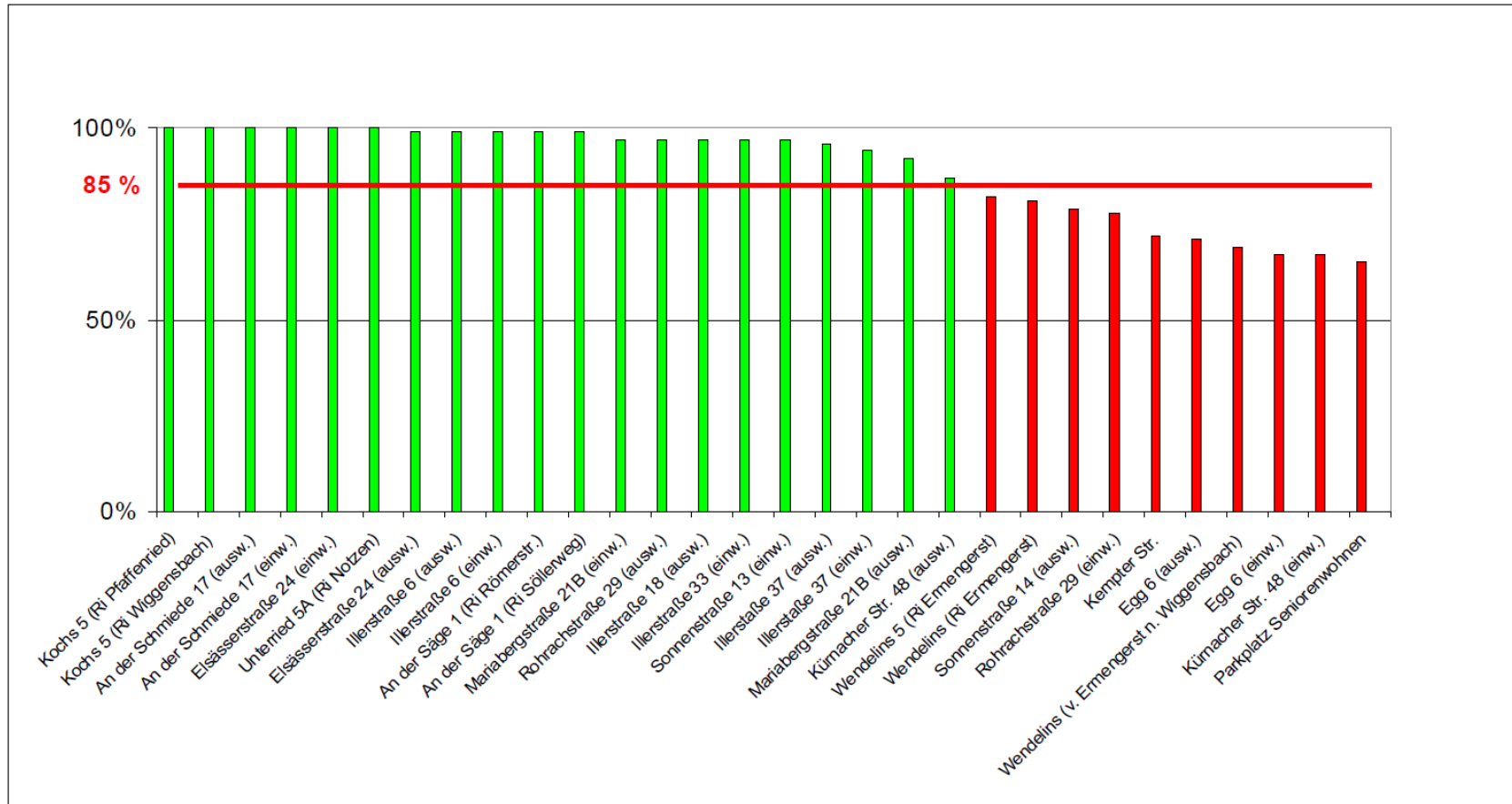


Abb. 1.1: Einhaltung der Geschwindigkeiten (Quelle: „So schnell fährt Wiggensbach“, Messungen der Marktgemeinde Wiggensbach 2012-2014); derzeit besteht in den Ortslagen Wiggensbach, Westenried und Ermengerst eine innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Ausnahme Marktplatz: 30 km/h).

Straßenverkehrsordnung (StVO):

- § 39 (1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.
- §45 (1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

Straßenverkehrsordnung (StVO):

- §45 (9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO):

- 37 1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt wird.
- 38 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
- 39 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sicher gestellt werden.
- 41 b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden.
- 42 c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.

Verkehrlich funktionale Bedeutung der Straßen und Einordnung gemäß RASt 06

- Definition von Gebietstypen anhand verkehrlicher und städtebaulicher Merkmale.
- Aufnahme von Ansprüchen an den Straßenraum
- Ableitung von Maßnahmen für den technischen und gestalterischen Entwurf

verkehrlichen Merkmale beinhalten

- Erschließungsfunktion,
- Verbindungsfunktion und
- Verkehrsbelastung.

Verbindungsfunktion (i.e.L. klassifizierte Straßen)

- Kempter Straße
- Rohrachstraße,
- Sonnenstraße,
- Feuerwehrstraße und
- Schulstraße/Kirchplatz/Römerstraße

geringe Verbindungsfunktion mit überwiegender Erschließungsfunktion

- Kürnacher Straße,
- Illerstraße und
- Marienbergstraße,

alle anderen Straßen: Erschließungsfunktion

Zusammenhang Verbindungsfunktion und Verkehrsbelastung:

Deutlich erkennbar durch den starken Rückgang der Verkehrsbelastungen zu den außen liegenden Siedlungen.

Städtebauliche Merkmale:

Gebietscharakter, die Umfeldnutzungen und straßenräumliche Situation

Straßentypen (innerorts) nach RASt 06:

„Dörfliche Hauptstraße“

- Gemischte Nutzung, häufig mit eingeeengten Straßenräumen
- z.B.: Rohrachstraße, Marktstraße, Sonnenstraße sowie Schulstraße, Kirchplatz und Römerstraße

(innerörtliche) „Verbindungsstraße“

- Offener Straßenraum, teils anbaufrei, Straßenbegrenzung verfließt mit der Landschaft
- z.B.: Kürnacher Straße, Rohrachstraße nördlich des Seniorenwohnheims und Kempter Straße

Städtebauliche Merkmale:

Gebietscharakter, die Umfeldnutzungen und straßenräumliche Situation

Straßentypen (innerorts) nach RASt 06:

„Gewerbestraße“

- Gewerbegebiete, kein Wohnen
- z.B.: Schwellweg, Am Mühlbach und Marienbergstraße/EK-Pack

„Wohnstraße bzw. Wohnweg“

- Wohngebiete, „überwiegende bzw. prägende Wohnfunktion“
- z.B.: alle übrigen Straßen, auch Iller- und Marienbergstraße (westlich Gewerbegebiet Marienbergstraße/Ek-Pack), sowie Jugend- und Elsässer Straße



wesentliche Elemente einer Tempo 30-Zone

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Rechts-vor-links
- Verzicht auf jede weitere Beschilderung (insbes. Gefahrenzeichen, Vorschriftzeichen, Warnhinweise)
- Straßen ohne Verbindungsfunktion, d.h. klassifizierte Straßen stehen nicht zur Disposition.



Formulierung von Zielen – was soll erreicht werden?

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dienen in erster Linie der

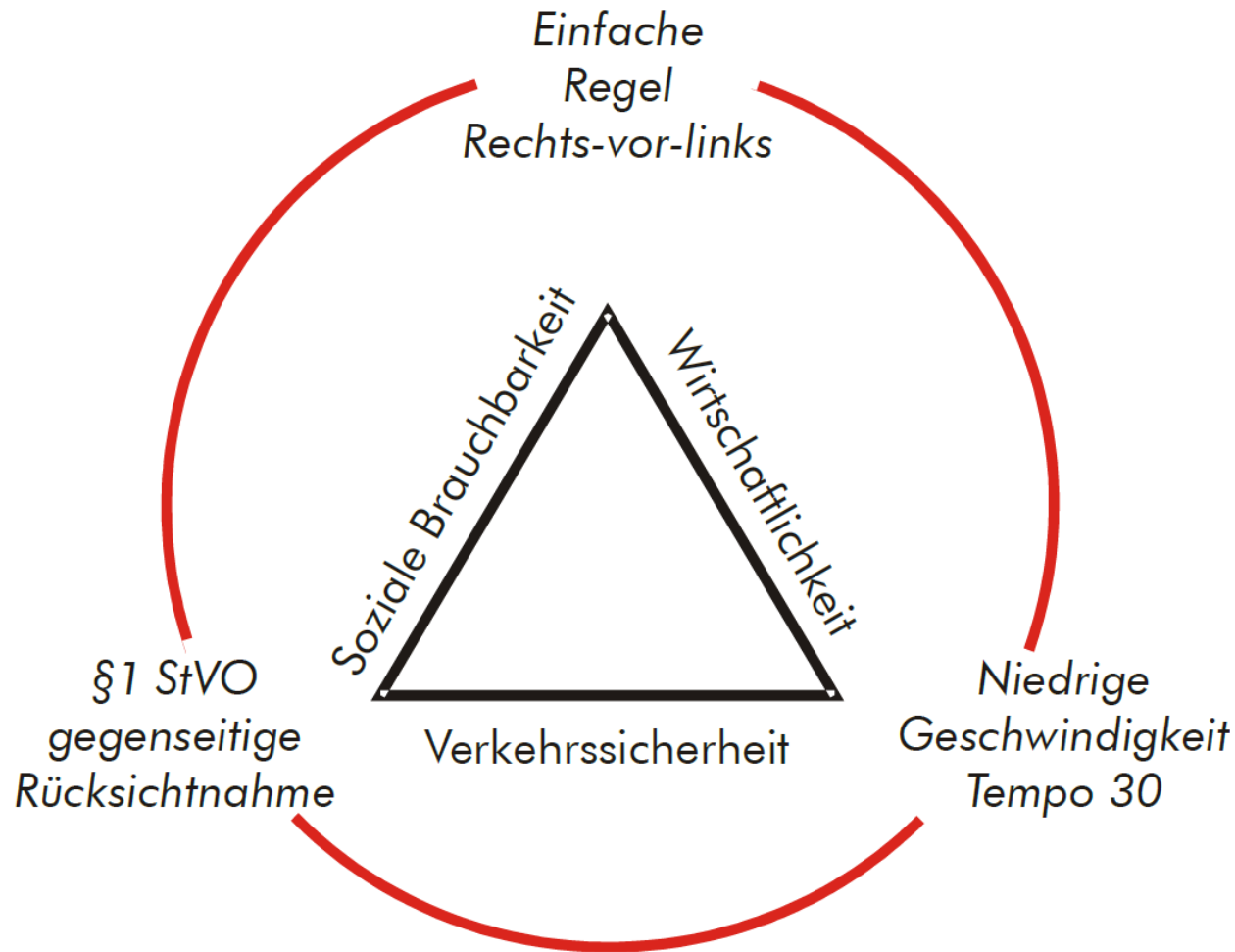
- Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer),
- dem Erhalt bzw. Verbesserung der Wohnqualität (geringe Immissionsbelastung, z.B. Lärm, Abgase) und
- der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Erlebnis, Kommunikation, Regeneration).



Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 des Bayerischen Staatsministeriums des Innern.

1. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf Bayerns Straßen weiter senken.
2. Die Zahl der Verkehrstoten um 30 % im Vergleich zum Jahr 2011 senken.
3. Die Sicherheit auf Landstraßen erhöhen.
4. Besondere Unfallgefahren bekämpfen.
5. Besonders gefährdete Gruppen wie Kinder, Fußgänger u. Radfahrer besser schützen.
6. Die Bedürfnisse älterer Menschen in den Fokus rücken.
7. Mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander erreichen!

Abb. 2.1: Ziele und Maßnahmen für das untergeordnete Gemeindestraßennetz



Tab. 2.2: Detaillierte Betrachtung ausgewählter Gemeindestraßen

	Illerstraße	Kempter Str.	Jugendstr./ Elsässer str.	Marienbergstr.	Kürnacher Str.
Busverkehr mit Standardlinienbussen, d.h. Vorfahrtsstraße müsste in jedem Falle beibehalten werden	nein, nur Schulbus	ja	nein, nur Schulbus	Haltestelle am alten Bahnhof unmittelbar am Beginn	nein, nur Schulbus
Sammelfunktion	ja	ja	ja	ja	ja
Verbindungsfunktion	untergeordnet	ja	nein	untergeordnet	untergeordnet
Erschließung größerer zentralörtlicher Einrichtungen, Gewerbeflächen	nein	Kirche, Friedhof	Schule, Turnhalle	Gewerbebetrieb	nein
Verkehrsbelastungen über 4000 Kfz/Tag	nein	ja	nein	nein	nein

Tab. 2.2: Detaillierte Betrachtung ausgewählter Gemeindestraßen

	Illerstraße	Kempter Str.	Jugendstr./ Elsässer str.	Marienbergstr.	Kürnacher Str.
Gebietscharakter	Wohngebiet	Wohngebiet, Dorfgebiet	Wohngebiet	Wohngebiet	Wohngebiet
Umfeldnutzungen	Wohnen	Wohnen, Grünfläche, Kirche , Friedhof	Wohnen, Schule	Wohnen, ein- zelner Laden	Wohnen, Landwirtschaft
Straßenräumliche Situa- tion (Kategorisierung ge- mäß RAS 06)	Wohnstraße, Sammelstraße	Verbindungs- straße/ dörfli- che Haupt- straße	Wohnstraße	Wohnstraße	Sammelstra- ße/ Verbin- dungsstraße

Tab. 2.2: Detaillierte Betrachtung ausgewählter Gemeindestraßen

	Illerstraße	Kempter Str.	Jugendstr./ Elsässer str.	Marienbergstr.	Kürnacher Str.
Tempo 30 aufgrund des Ausbauzustandes vermittelbar	ja	schwierig	ja	ja	schwierig
Führung der Radfahrer im Trennungsprinzip	nein	ja	nein	ja	ja
derzeitige Höchstgeschwindigkeit < 50 km/h	nein	nein	nein	nein	nein
derzeit Rechts-vor-links	ja	nein	ja	ja	nein

Bewertung der ausgewählten Gemeindestraßen - Illerstraße

- Die Illerstraße ist eine Gemeindeverbindungsstraße nach Krugzell und besitzt damit auch Verbindungsfunktion. Diese ist jedoch untergeordnet und damit nicht maßgebend.
- Sie weist in erster Linie Erschließungsfunktion auf (Differenz zwischen stärksten belastetem Abschnitt und schwächsten belastetem Abschnitt: $1700 - 800 = 900$ Kfz/Tag).
- Der Schwerverkehr liegt bei 5% und weniger.
- Der Gebietscharakter zeigt eindeutig Wohngebietscharakter (Einzelhäuser, Doppelhäuser) und die Umfeldnutzung beschränkt sich nahezu ausschließlich auf Wohnen.
- Es besteht bereits eine Rechts-vor-links-Regelung, die eine Gleichwertigkeit mit den querenden Straßen verdeutlicht. Die beiden Ausnahmen von der Rechts-vor-links-Regelung beschränken sich auf Knotenpunkte mit ungünstigen Sichtverhältnissen und starkem Gefälle. Bei zukünftig reduzierter Geschwindigkeit und baulichen Maßnahmen könnte dort ggf. auch Rechts-vor-links gelten.
- Busverkehre beschränken sich auf wenige Schulbusfahrten. Somit kann die Illerstraße in die Tempo 30-Zone mit einbezogen werden.

Bewertung der ausgewählten Gemeindestraßen – Kempter Straße

- Die Kempter Straße besitzt Verbindungsfunktion zwischen den beiden Kreisstraßen. Die Erschließungsfunktion ist nachrangig, da über die Straße selbst nur wenige Anwohner erschlossen sind.
- Die Gebäude sind zurückgesetzt oder über andere Straßen erschlossen. Da einige Abschnitte anbaufrei sind, entsteht der Charakter einer Sammel- bzw. Verbindungsstraße. Um den Charakter der umgebenden Wohnstraßen aufzunehmen, wären deutliche Umbaumaßnahmen erforderlich.
- Deshalb kann die Kempter Straße derzeit nicht in das Netz der Tempo 30-Zone aufgenommen werden.



Bewertung der ausgewählten Gemeindestraßen – Jugendstraße/Elsässer Straße

- Die Jugendstraße/Elsässer Straße ist Teil eines Wohngebiets, fungiert aber als Zufahrt zu den zentralörtlichen Einrichtungen Schule und Sportanlage.
- Sie muss Busverkehr aufnehmen, der jedoch zeitlich und räumlich begrenzt ist (Schulbusverkehr).
- Die Jugendstraße/Elsässer Straße weist ausschließlich Erschließungsfunktion, aber keinerlei Verbindungsfunktion auf.
- Sie soll in die Tempo 30-Zone einbezogen werden.

Bewertung der ausgewählten Gemeindestraßen – Marienbergstraße

- Die Marienbergstraße besitzt wie die Illerstraße eindeutigen Wohngebietscharakter. Das einzig vorhandene Ladengeschäft (Metzgerei) ist der lokalen Versorgung zuzurechnen.
- Die Bushaltestelle zu Beginn der Marienbergstraße (alter Bahnhof) beeinflusst den Umfeldcharakter der gesamten Straße nicht.
- Die Marienbergstraße ist zwar die einzig schwerverkehrstaugliche Zufahrt zu dem anliegenden Gewerbebetrieb, besitzt demnach Erschließungsfunktion für diesen Gewerbebetrieb, aber keine maßgebliche Verbindungsfunktion.
- Dies zeigt auch die bereits bestehende Rechts-vor-links-Regelung.
- Das Gewerbegebiet kann per Definition nicht in die Tempo 30-Zone aufgenommen werden. Die Tempo 30-Zone beschränkt sich somit auf das Wohngebiet.
- Zusätzlich ist die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht erforderlich.

Bewertung der ausgewählten Gemeindestraßen – Kürnacher Straße

- Die Kürnacher Straße ist nicht Teil des klassifizierten Straßennetzes. Sie besitzt Sammelfunktion für den Ortsteil Westenried und, obwohl nur geringe Verbindungsfunktion (Differenz zwischen stärkst belastetem Abschnitt und schwächst belastetem Abschnitt: $1600 - 800 = 800$ Kfz/Tag), optisch Verbindungscharakter.
- Da die Straße derzeit nicht durchgängig beidseitig bebaut ist und als Vorfahrtstraße nur eine kurze Ortsdurchfahrt darstellt, ist ein Wohngebietscharakter nicht unbedingt gegeben. Eine Zonengeschwindigkeit ist so schwer begründbar.
- Eine Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone, die dann den gesamten Ortsteil Westenried umfassen würde, könnte außerdem, wenn keine Straße innerhalb einer Ortslage als Tempo 50-Straße verbleibt, unter juristischer Perspektive, als „Aushebeln“ der Innerortsgeschwindigkeit betrachtet werden.
- Deshalb wird vorgeschlagen die Kürnacher Straße nicht in die Tempo 30-Zonen-Regelung aufzunehmen.
- Zur Dämpfung der überhöhten Fahrgeschwindigkeiten (vgl. Abb. 1.1) sollten andere Maßnahmen ergriffen werden (vgl. Kap. 3, z.B. bauliche Maßnahmen).



Konzeptvorschlag - Hauptstraßennetz

- Das Hauptstraßennetz für die Gemeinde Wiggensbach (vgl. Pläne 2.1a-c) besteht aus dem klassifizierten Straßennetz (Kreisstraßen OA13 und OA15; Rohrachstraße, Marktplatz, Sonnenstraße, Kempfer Straße, Feuerwehrstraße, Kürnacher Straße, Schulstraße, Kirchplatz und Römerstraße) sowie die
- Gemeindestraße Kürnacher Straße und der Kempfer Straße (zwischen Kreisverkehr und Marktplatz).

Konzeptvorschlag -

Untergeordnetes Straßennetz – mit allgemeiner Höchstgeschwindigkeit innerorts:

- Gewerbegebiete (vgl. Pläne 1.1a, c; 2.1a, c) werden nicht als Tempo 30-Zone ausgeschildert (VwV-StVO 38 2.). Hier wird die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) beibehalten.
- Grundsätzlich ist es auch hier möglich, die Geschwindigkeit in begründbaren Ausnahmefällen zu reduzieren. Dazu wird derzeit jedoch in den Gewerbegebieten kein Handlungsbedarf gesehen.
- Dies betrifft die Straßen Am Mühlbach, Max-Swoboda-Straße, Schwellweg und die Marienbergstraße im Bereich des Parkplatzes und des Gewerbegebiets (Fa. EK-Pack).

Konzeptvorschlag -

Untergeordnetes Straßennetz – mit Tempo 30-Zonen-Regelung:

- Alle anderen, oben nicht genannte Straßen in den Ortslagen Wiggensbach, Westenried und Ermengerst sollen in das Netz der Tempo 30-Zonen einbezogen werden (vgl. Pläne 2.1a-c).

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Beschilderung mit Zeichen 274.1-50 in den Zufahrten und auf der Rückseite 274.2-50;
- Beschilderung Geh- und Radweg (Z. 240 StVO) an der Marienbergstraße wird ersetzt durch Zeichen 239 (Fußweg) in Verbindung mit Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei). Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist zwingend notwendig. Die Benutzungspflicht wird durch ein Benutzungsrecht ersetzt.
- Ergänzend kann in längeren Straßenabschnitten die Aufbringung der Markierung „30“ auf der Fahrbahn (z.B. Illerstraße) vorgenommen. Dies ist die einzig zulässige „Erinnerungsmaßnahme“, da in einer Tempo 30-Zone auf weitere Beschilderungen möglichst verzichtet werden soll.
- Insbesondere in der Anfangsphase können zusätzliche Markierungen zur leichteren „Umgewöhnung“ sinnvoll sein.

Bauliche Maßnahmen (allgemein)

Da im innerörtlichen Straßennetz Wiggensbachs das Hauptstraßennetz bei 50 km/h verbleibt, diese Straßen aber z.T. wichtige Aufenthaltsfunktion für die Bürger besitzen, sind auch dort Maßnahmen mit folgenden Zielsetzungen notwendig:

- abschnittsweise niedrige Fahrgeschwindigkeiten (in Bereichen verstärkten Aufenthalts);
- stetige Fahrweise;
- Ermöglichen von Querungen und Verflechtungen

Bauliche Maßnahmen (im innerörtlichen Hauptstraßennetz)

- Einbau einer Querungshilfe vor der Seniorenwohnanlage im Bereich der heutigen Bushaltebucht.
- Ergänzend wäre es denkbar den 30 km/h-Abschnitt auf dem Marktplatz bis zum Seniorenwohnheim in der Rohrachstraße zu verlängern oder dort einen weiteren 30 km/h-Abschnitt einzurichten (Begründung: Senioren bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit und eines besonderen Schutzes im Straßenverkehr).
- Einbau einer Querungshilfe in Ermengerst vor dem Dorfladen (Umsetzung Konzeptvorschlag 2 des Bauamtes). Ergänzend dazu wäre im Bereich Kirchplatz zusätzlich die Realisierung einer Mittelinsel sinnvoll (Konzeptvorschlag 1) zur Vermeidung des „Kurvenschneidens“ sinnvoll. In diesem Abschnitt muss ohnehin ein Gehweg ergänzt werden.
- Einbau einer Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang mit Querungshilfe in Wiggensbach, Sonnenstraße, gegenüber Hs. Nr. 14 zur Geschwindigkeitsdämpfung im Bereich der Schulwege; zur Absicherung des Schülerverkehrs wäre eine Querungshilfe in der Sonnenstraße zwischen An der Steig und Jugendstraße (im Bereich der heutigen Furtmarkierung) sinnvoll. Alternativ zu einer Mittelinsel als Querungshilfe, die jedoch sehr beengt ist, wäre ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) denkbar, wenn die Anzahl der Fußgänger zur maßgeblichen Spitzenstunde 50 Personen übersteigt.

Bauliche Maßnahmen (im innerörtlichen Hauptstraßennetz)

- Einbau einer Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang mit Querungshilfe in der Kürnacher Straße in Westenried, sowohl am westlichen als auch östlichen Ortseingang, zur Einhaltung der Innerortsgeschwindigkeit und zur Verdeutlichung der Ortslage; Querungshilfen an den Ortseingängen sind vor allem dann sinnvoll, wenn außerorts nur ein einseitiger benutzungspflichtiger Radweg besteht, innerorts aber nur fahrtrichtungsbezogener Radverkehr (z.B. auf der Fahrbahn) möglich ist. Eine größere Bedeutung kommt den Querungshilfen zu, wenn die Flächen südlich der Kürnacher Straße bebaut werden.
- Verbesserung der Querungssituation und Absenkung der Geschwindigkeiten in Wendelins, z.B. durch Mittelinseln nördlich und südlich sowie Widmung als Ortsdurchfahrt (50 km/h).

Fazit

- In der Marktgemeinde Wiggensbach bestehen sehr günstige Voraussetzungen zum Umsetzung eines Tempo 30-Zonen-Konzepts, da abseits der klassifizierten Straßen in den Wohngebieten bereits fast überall rechts-vor-links gilt. Vorfahrtänderungen, die im Allgemeinen als größte Schwierigkeit bei der Umsetzung gelten, sind in Wiggensbach nicht notwendig. Da für das vorgeschlagene Tempo 30-Zonen-Konzept nur verkehrsrechtliche Maßnahmen notwendig sind, ist dieses auch zeitnah umsetzbar.
- Handlungsbedarf wird an einigen Punkten des Hauptstraßennetzes gesehen. Insbesondere an den Orteingängen werden bauliche Maßnahmen empfohlen, um die Ortslage zu verdeutlichen und die Fahrgeschwindigkeiten bereits am Ortseingang auf die Innerortsgeschwindigkeit zu senken. Zur besseren Querbarkeit der Hauptstraßen innerorts hat die Gemeinde bereits Konzeptvorschläge erarbeitet, die umgesetzt und punktuell durch weitere Querungshilfen ergänzt werden können.
- Ein für alle Verkehrsteilnehmer verträglicher Verkehrsablauf, der ein Miteinander (statt eines Gegeneinander) fördert, kann einen wichtigen Beitrag zur hohen Lebensqualität in der Marktgemeinde Wiggensbach leisten.