



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Vorlage

Nr. 155/2001

Fachbereich Recht und Ordnung

öffentlich

nichtöffentlich

Beschlussvorlage

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere begleitende Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Verkehrskreisels im Kreuzungsbereich dieser mit der Koppelstraße, Lünener Straße und Westenmauer
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 17.05.2001

Fachbereichsleiter/in	Dezernent	Bürgermeister	Datum

Beschlussvorschlag:

Das von der CDU-Fraktion vorgelegte Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere verkehrliche Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Koppelstraße/Lünener Straße/Westenmauer/Weststraße wird

1. zur Einbahnstraßenführung in östlicher Richtung (entgegengesetzt wie zurzeit) der Weststraße, Teilbereich zwischen geplantem Minikreisverkehr und Buxtorfstraße, umgesetzt,
2. bezüglich Einbahnstraßenführung im Bereich der Straße „Edelkirchenhof“ und Ausschilderung dieser als verkehrsberuhigten Bereich abgelehnt,
3. zum Vorschlag Buxtorfstraße (Einbahnstraßenführung bzw. Anliegerstraße) abgelehnt und
4. bzgl. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h im Bereich der Straßen „Edelkirchenhof“, Buxtorfstraße, Straße „Reckhof“ und Kämmerstraße abgelehnt.

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

Mit Antrag vom 17.05.2001 bittet die CDU-Fraktion

„Ein Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere begleitende Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Verkehrskreisels im Kreuzungsbereich dieser mit der Koppelstraße, Lünener Straße und Westenmauer“

als Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Straßenverkehrsausschusses aufzunehmen sowie beraten und entscheiden zu lassen.
Diesem Antrag sind zwei Beschlussvorschläge beigefügt.

Die Begründungen sind dem Antrag zu entnehmen.

Der Kreuzungsbereich Koppelstraße/Lünener Straße/Westenmauer/Weststraße war bis September 1992 so gestaltet, dass die Koppelstraße sowie die Straße „Westenmauer“ gegenüber der Lünener Straße vorfahrtsberechtigt waren (in beiden Fahrtrichtungen). Die Weststraße war zum damaligen Zeitpunkt komplett als Einbahnstraßenführung in östlicher Richtung ausgeschildert, so dass über diese die gesamte Kernstadt und die Parkplätze an die Kirchstraße erreicht werden konnten. Ende der 80er Jahre hatte sich der o.a. Kreuzungsbereich zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. In den Jahren 1989, 1990, 1991 und bis zur Mitte des Jahres 1992 hatte sich die Kreuzung zum innerörtlichen Unfallbrennpunkt Nr. 1 im Kreis Unna entwickelt.

Um diesen Unfallschwerpunkt zu entschärfen, ist vom Straßenverkehrsausschuss der Stadt Kamen aufgrund eines Antrags der SPD-Fraktion in der Sitzung am 22.10.1990 einstimmig folgender Beschluss gefasst worden:

- „1. den Kreuzungsbereich der Weststraße, Westenmauer, Lünener Straße und Koppelstraße zu einem Verkehrskreisel zu gestalten,
2. das Ingenieurbüro Kühnert mit der Ausbauplanung zu beauftragen,
3. die Beteiligung der Anlieger und Träger öffentlicher Belange an der Planung der Straßenbaumaßnahme.“

Da sich herausstellte, dass die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche zur Errichtung eines herkömmlichen Kreisverkehrs nicht ausreichte und Flächen hätten hinzugekauft werden müssen, konnte kurzfristig kein Kreisverkehrsplatz eingerichtet werden.

Da jedoch unbedingt der Unfallschwerpunkt entschärft werden musste, wurde im September 1992 eine abknickende Vorfahrt von der Koppelstraße in die Lünener Straße eingerichtet und die Einbahnstraßenführung der Weststraße, Teilbereich zwischen der in Rede stehenden Kreuzung und der Buxtorfstraße, umgekehrt. Ferner wurde angeordnet, dass von der Weststraße nur noch nach rechts in die Straße „Westenmauer“ abgelenkt werden darf.

Diese Verkehrsführung wurde deshalb eingerichtet, weil eine der Hauptunfallursachen die Nichtbeachtung der Vorfahrt der Straße „Westenmauer“ bzw. der Koppelstraße seitens der Kraftfahrzeugführer war, die von der Lünener Straße aus in die Weststraße einfahren wollten.

In zweiter Linie trugen zum Unfallgeschehen diejenigen Kraftfahrzeugführer bei, die von der Koppelstraße bzw. der Lünener Straße in die Weststraße einbiegen wollten.

Ungünstig beeinflusst wurde damals das Unfallgeschehen durch die Fußgängerlichtzeichenanlage über die Straße „Westenmauer“ und durch die Linksabbiegespur von der Lünener Straße in die Straße „Westenmauer“, da durch diese Tatbestände eine Unübersichtlichkeit des Verkehrsraumes entstanden war.

Bereits bei Einführung der abknickenden Vorfahrt bestand bei der Verwaltung und den beteiligten parlamentarischen Gremien Einigkeit darüber, dass die jetzige Verkehrsführung (die abknickende Vorfahrt bzw. die Umkehrung der Einbahnstraßenführung) nur als Provisorium dienen kann und der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes der Vorrang eingeräumt wird.

Im Jahre 1994 war der Kreuzungsbereich erneut als Unfallschwerpunkt gemeldet worden. In der folgenden Sitzung der Unfallkommission wurde von den Mitgliedern angeraten, in nächster Zeit eine Vollsignalisierung oder den Bau des angedachten Kreisverkehrs vorzunehmen.

In den folgenden Jahren sind die Unfallzahlen zunächst zurückgegangen, so dass kein sofortiger Handlungsbedarf bestand.

Im Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.1998 hatten sich nach Feststellung der Kreispolizeibehörde insgesamt 8 Unfälle mit einem Leichtverletzten ereignet. Es handelte sich dabei 4 Mal um Vorfahrtsverletzungen im Bereich der abknickenden Vorfahrt Koppelstraße/Lünener Straße und 2 Mal um Auffahrunfälle, die häufig an signalisierten Kreuzungen bzw. Kreuzungen mit „Stopzeichenregelung“ beobachten werden. Die beiden anderen Unfälle waren sog. „weitere Unfälle“, wie sie auch in anderen Verkehrssituationen entstehen können.

Mit Schreiben vom 19.04.2001 hat die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Kamen beantragt, in dem in Rede stehenden Kreuzungsbereich einen Mini-Kreisverkehr zu errichten. In der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 20.03.2001 wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst:

„Die beigefügte und vorgestellte Ausbauplanung für den Mini-Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich Koppelstraße/Lünener Straße/Westenmauer/Weststraße wird zustimmend zur Kenntnis genommen.“

In dieser Sitzung hatte die Verwaltung bereits darauf hingewiesen, dass sich durch den Bau eines Mini-Kreisverkehrs eine völlig neue Verkehrsführung ergeben kann.

So ist u.a. mehrfach darauf hingewiesen worden, dass damit auch die Chance der Attraktivierung der westlichen Weststraße gegeben ist.

Nach Bau des Mini-Kreisverkehrs wird insgesamt eine merkliche Änderung der Verkehrsflüsse erfolgen; insofern, als einige Kraftfahrzeugführer bisher die Überquerung des neuralgischen Kreuzungsbereiches gemieden haben.

Herr Stahlhut hatte in der letzten Sitzung ebenfalls zu dem Tagesordnungspunkt mitgeteilt, dass es wünschenswert wäre, wenn die Einbahnstraßenführung der Weststraße wieder in Richtung Innenstadt geführt würde.

In die gleiche Richtung zielt auch der Antrag der CDU-Fraktion.

Die Verwaltung vertritt nach Abstimmung mit der Polizeistation Kamen weiterhin die Auffassung, dass der Verkehr vom Mini-Kreisverkehr in die Weststraße - wie vor Anlegung der provisorischen abknickenden Vorfahrt - einfahren darf.

In diesem Punkt deckt sich der Antrag der CDU-Fraktion mit den Überlegungen der Verwaltung und den weiteren Beiträgen in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses vom 20.03.2001.

Zur Verkehrssituation auf der Straße „Edelkirchenhof“ und den zur Weststraße abzweigenden Straßenführungen „Reckhof“, Buxtorf- und Kämerstraße

Bei der Straße „Edelkirchenhof“ handelt es sich um für eine Tempo 30-Zone verhältnismäßig breit konzipierte Straße, die als Zufahrt zur Fußgängerzone „Adenauerstraße“ sowie als weitere Verbindung zur Kämerstraße, Parkhaus an der Kämerstraße, zur Straße

„Nordenmauer“ dient. Weiterhin stellt sie über die Buxtorfstraße eine Anbindung an die Weststraße dar.

Aufgrund des Ausbaues (Asphaltdecke und mit Hochbord versehene Gehwege) verbietet sich eine Ausschilderung als verkehrsberuhigten Bereich. Eine solche Ausschilderung hätte eine umfangreiche Baumaßnahme zur Folge, da bei Einrichtung eines solchen Bereiches die beiliegenden gesetzlichen Vorgaben beachtet werden müssten.

Eine Einbahnstraßenführung wird für unzweckmäßig gehalten, da dann der Lieferverkehr zur Adenauerstraße bzw. im hinteren Bereich der Adenauerstraße nicht mehr über diesen Bereich abfließen könnte. Ebenso würde eine Einbahnstraßenführung dazu führen, dass einige Kraftfahrzeugführer die vorgegebene Geschwindigkeit von 30 km/h erheblich überschreiten, da sie dann nicht mehr mit Gegenverkehr zu rechnen hätten.

Weiterhin entspricht eine Einbahnstraßenregelung nicht der über Jahre gewachsenen und regelmäßig bestätigten Verkehrs-Philosophie der Stadt Kamen möglichst auf die Einrichtung von Einbahnstraßen zu verzichten.

Aus diesen Gründen und aufgrund dessen, dass weiterhin für Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer die Verbindung von der Straße „Edelkirchenhof“ zur Weststraße geöffnet sein sollte, verbietet sich auch hier die Einrichtung von Einbahnstraßen.

Die Einrichtung von Tempo 10-Zonen darf nach der Novellierung der Straßenverkehrsordnung nur noch in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen eingeführt werden, wo ein starker Fußgängerverkehr vorhanden ist.

Durch diese gesetzlichen Vorgaben ist es nicht möglich, im Bereich der Straßen „Edelkirchenhof“, Buxtorfstraße, Straße „Reckhof“ und Kämerstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h einzuführen.

II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen § 42 Abs. 5 StVO I

VI. Sonstiges	11
Neben der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325) kommen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und aus städtebaulichen Gründen u. a. folgende Maßnahmen in Frage:	
1. Veränderungen des Straßennetzes oder der Verkehrsführung, um den Durchgangsverkehr zu verhindern, wie die Einrichtung von Sackgassen, Sperrung von „Schleichwegen“, Diagonalsperre von Kreuzungen,	12
2. die Sperrung für bestimmte Verkehrsarten, ggf. nur für die Nachtstunden,	13
3. die Anordnung von Haltverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen an besonderen Gefahrenstellen (z. B. Zeichen 274 mit 136),	14
4. die Einrichtung von Einbahnstraßen,	15
5. Aufpflasterungen.	16
Erfahrungsgemäß verspricht nur die Kombination mehrerer dieser Maßnahmen Erfolg.	17

(5) Autobahnen und Kraftfahrstraßen

Zeichen 330



Autobahn

Das Zeichen steht an den Zufahrten der Anschlußstellen.

VwV zu Zeichen 330 Autobahn

I. Das Zeichen ist sowohl am Beginn der Autobahn als auch an jeder Anschlußstellenzufahrt aufzustellen. In der Regel muß es am Beginn der Zufahrt angebracht werden. 1

II. Das Zeichen darf auch an Straßen aufgestellt werden, die nicht als Bundesautobahnen nach dem Bundesfernstraßengesetz gewidmet sind, wenn diese Straßen für Schnellverkehr geeignet sind, frei von höhengleichen Kreuzungen sind, getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben und mit besonderen Anschlußstellen für die Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind. Voraussetzung ist aber, daß für den abgedrängten langsameren Verkehr andere Straßen, deren Benutzung zumutbar ist, und für die Anlieger anderweitige Ein- und Ausfahrten zur Verfügung stehen. 2

III. Das Zeichen braucht auch nicht an allen Straßen aufgestellt zu werden, 3 die nach dem Bundesfernstraßengesetz als Bundesautobahnen gewidmet sind.

5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

VwV zu den Zeichen 325 und 326 Verkehrsberuhigte Bereiche

- 1** I. Allgemeines
Am Anfang solcher Bereiche ist Zeichen 325 so aufzustellen, daß es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einbiegen in den Bereich wahrgenommen werden kann. Am Ende ist Zeichen 326 höchstens 30 m vor der nächsten Einmündung oder Kreuzung aufzustellen.
- 2** II. Örtliche Voraussetzungen
Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, daß die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des Straßenbaulastträgers oder der Straßenbaubehörde, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen haben.
- 3** III. Bauliche Voraussetzungen
1. Maßgebend für die Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen sind – neben der damit angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit – Gesichtspunkte des Städtebaus, insbesondere der Verbesserung des Wohnumfeldes durch Umgestaltung des Straßenraumes.
2. Die mit Zeichen 325 erfaßten Straßen müssen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann u. a. dadurch erreicht werden, daß der Ausbau der Straße sich deutlich von angrenzenden Straßen, die nicht mit Zeichen 325 beschildert sind, unterscheidet. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
3. Straßen, die mit Zeichen 325 beschildert sind, dürfen von Fußgängern zwar in ihrer ganzen Breite benutzt werden; dies bedeutet aber nicht, daß auch Fahrzeugführern ermöglicht werden muß, die Straße überall zu befahren. Daher kann es im Einzelfall zweckmäßig sein, Flächen für Fußgänger zu reservieren und diese in geeigneter Weise (z. B. durch Poller, Bewuchs) von dem befahrbaren Bereich abzugrenzen.
4. Die Straße muß ein Befahren für alle dort zu erwartenden Fahrzeugarten gestatten.
5. Der Parkraumbedarf sollte in angemessener Weise berücksichtigt werden.
- 8 Die zum Parken bestimmten Flächen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs brauchen nicht durch Parkplatzschilder gekennzeichnet zu sein.
Es genügt eine andere Kennzeichnung, z. B. eine Bodenmarkierung (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) oder Pflasterwechsel.
- 9 IV. Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen kommt sowohl für alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes als auch für einzelne Straßen und Straßenabschnitte in Betracht. Die Zeichen 325 und 326 dürfen nur angeordnet werden, wenn die unter Nummer II und III aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Dabei muß jede Straße oder jeder Straßenabschnitt diesen Voraussetzungen genügen, sofern nicht die örtlichen Gegebenheiten – auch im Hinblick auf die Verkehrssituation – einzelne Abweichungen zulassen.
- 10** V. Innerhalb der durch die Zeichen 325 und 326 gekennzeichneten Bereiche sind weitere Zeichen, z. B. Gefahrzeichen und Verkehrseinrichtungen in der Regel entbehrlich.



CDU-Fraktion • Postfach 15 80 • 59172 Kamen

An den
Bürgermeister der Stadt Kamen
Herrn Manfred Erdtmann
Rathaus

59174 Kamen

17.05.2001

Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere begleitende Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Verkehrskreisels im Kreuzungsbereich dieser mit der Koppelstraße, Lünener Straße und Westenmauer

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Erdtmann,

nach dem nun bevorstehenden Bau des vorgenannten „Mini-Kreisels“ wird eine Änderung der Verkehrsführung im befahrbaren Teil der Weststraße sinnvoll.

Wir bitten daher, unser beigefügtes

„Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere begleitende Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Verkehrskreisels im Kreuzungsbereich dieser mit der Koppelstraße, Lünener Straße und Westenmauer“

als Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Straßenverkehrsausschusses aufzunehmen sowie beraten und entscheiden zu lassen.

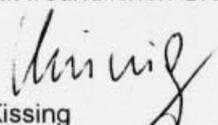
Beschlußvorschlag:

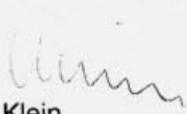
Dem von der CDU-Fraktion vorgelegten Konzept für eine ... wird zugestimmt.

Alternativer Beschlußvorschlag:

Dem von der CDU-Fraktion vorgelegten Konzept für eine ... wird mit folgenden Änderungen und Ergänzungen ... zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen


Kissing
Fraktionsvorsitzender


Klein
Vorsitzender des
Straßenverkehrsausschusses

Konzept für eine neue Verkehrsführung und weitere begleitende Maßnahmen im Bereich der Weststraße nach dem Bau des Verkehrskreisels im Kreuzungsbereich dieser mit der Koppelstraße, Lünener Straße und Westenmauer:

Ist - Situation:

Die Ist - Situation ist geprägt durch den Kreuzungsbereich " Lünener Straße / Koppelstraße / Weststraße / Westenmauer ", der nicht nur einen verkehrlichen Engpaß, sondern auch einen Unfallschwerpunkt dargestellt hat.

Die derzeitige Verkehrsführung führt zu deutlichen Überbelastungen dieses Kreuzungsbereichs und der Straße Westenmauer, insbesondere im Kreuzungsbereich mit dem Reckhof.

Die jetzige geteilte Einbahnstraßenregelung in der Weststraße in Verbindung mit dem Rechtsfahrgebot im o. g. Kreuzungsbereich macht die Einbahnführung in westlicher Richtung - wenn überhaupt - nur für Anlieger interessant und verursacht überflüssige Umwege und somit vermeidbaren Mehrverkehr für aus Richtung Westen kommende Stadtbesucher. Diese müssen derzeit " Zick Zack " über die Straßen Edelkirchenhof oder Bollwerk fahren, um die Innenstadt zu erreichen, sofern sie diese nicht weitläufig über den Ring oder die Koppel- und Bahnhofstraße umfahren.

Der vorgesehene kleine Kreisverkehr im v. g. Kreuzungsbereich ermöglicht eine neue, effektivere Verkehrsführung und -lenkung, für die wir folgendes

Konzept

vorlegen:

Weststraße: Einbahnregelung ab Kreisverkehr komplett in östlicher Richtung zur Innenstadt hin. Diese Regelung wird den aus Richtung Westen kommenden Verkehr problemlos zu den Geschäften im westlichen Teil der Innenstadt, zu den dortigen Parkmöglichkeiten und im weiteren Verlauf (vorhandene Einbahnregelungen in der **Kämer- und Schulstraße**) zu weiteren Parkmöglichkeiten u. a. im Bereich der Kirchen leiten.

Der in Richtung Westen aus der Innenstadt abfließende Verkehr kann und wird die selben Wege wie heute und in der Vergangenheit benutzen, ohne sich umstellen zu müssen.

Jede andere Fahrtrichtungsregelung in der Weststraße erschwert den Verkehrsfluß unnötig und macht weitere Wege, also zusätzlichen Verkehr mit zusätzlichen Belastungen, erforderlich.

CDU - Fraktion im Rat der Stadt Kamen
17-05-01 - NK - Seite 1 von 2

CDU - Fraktion im Rat der Stadt Kamen
17-05-01 - NK - Seite 1 von 2

Die Straße **Westenmauer** würde bei der vorgeschlagenen Regelung vom Innenstadtzielverkehr in östlicher Richtung und somit insgesamt entlastet, was gleichzeitig eine deutliche Entzerrung im Kreuzungsbereich mit der Straße **Reckhof** bewirkt.

Eine weitere deutliche Entlastung erfährt in diesem Zusammenhang die Straße **Edelkirchenhof**, die keinen zusätzlichen Parallelverkehr zur Weststraße aufnehmen müßte.

Es bietet sich sogar eine Verkehrsberuhigung (sog. " Spielstraßenschild " 325) der Straße **Edelkirchenhof** von der Westenmauer bis zum Reckhof an, was gleichzeitig eine Erhöhung des derzeit sehr geringen Freizeitwertes der dortigen Parkanlage mit sich bringen würde. Die Verkehrsberuhigung könnte durch eine einfache und zurückhaltende Möblierung, deren Umfang sich an den Anforderungen als Marktausweichstandort orientieren muß, unterstützt werden. Weiterhin könnten die Anwohner befragt werden, wie diese zu einer Einbahnstraßenregelung in diesem Straßenbereich entgegen der Weststraße, also in westlicher Richtung, stehen. Bei Befürwortung einer Einbahnregelung könnten auf der südlichen Seite der Straße Edelkirchenhof weitere Parkplätze markiert werden, die im Innenstadtbereich, insbesondere bei Großveranstaltungen und an Markttagen, dringend benötigt werden.

Weitere angrenzende Straßen wären bei dieser Verkehrsführung in der Weststraße nicht betroffen und müßten keine Änderungen erfahren. Lediglich die Buxtorfstraße könnte noch hinsichtlich einer " Herunterstufung " (Einbahn- oder Anliegerstraße) untersucht werden.

Als erlaubte **Höchstgeschwindigkeit** halten wir, wie z. B. im nördlichen Teil der Bahnhofstraße, Tempo 10, gleich ob als Zonen- oder einfache Geschwindigkeitsregelung, für angemessen.