

Dezernat III
3811/VIII

Gremium: Mobilitätsausschuss öffentlich
Sitzung am: 03.12.2024

Veränderung der Park- und Verkehrssituation in der Peterstraße;

Verweisung aus dem HuFa vom 19.09.2024: Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW des Herrn Hans-Peter Kloess vom 13.09.2024

Sachverhalt:

In der Peterstraße wurde nach Eingang des Bürgerantrags auf Höhe der Hausnr. 22 ein Seitenradargerät im Zeitraum 29.10.2024 – 11.11.2024 aufgegangen. In diesem Zeitraum wurden Daten zur Verkehrsbelastung und den gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben.

Im Folgenden wird bezugnehmend auf die Ausführungen des Petenten die erfasste Verkehrssituation in der Peterstraße dargelegt:

Zu 1. Kreuzung Peterstraße – Bismarckstraße

Siehe Abschnitt „Bewertung des Fachamtes“

Zu 2. Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Über den gesamten Erfassungszeitraum liegt die V85 – also die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird – bei 38 km/h. Diese Geschwindigkeit ist zwar leicht erhöht, aber noch unkritisch. Die durchschnittliche Geschwindigkeit aller gemessenen Fahrzeuge liegt bei einer Vavg von 31 km/h. Aus verkehrsplanerischer Sicht ergibt sich hieraus kein Handlungsbedarf.

Zu 3. Einbahnstraßen-Regelung

Insgesamt wurden über einen Zeitraum von 13 Tagen 152 Fahrzeuge in Fahrtrichtung Hohenzollernstraße – entgegen der Einbahnstraße – erfasst. Davon wurden 85% der Fahrzeuge mit einer V85 von 21 km/h gemessen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit Vavg betrug 15 km/h. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei den meisten dieser Fahrzeuge um Fahrräder handelt, die aufgrund der Lasermessung technisch so erfasst werden. Die Peterstraße ist nicht für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben – dafür fehlt die benötigte Fahrbahnbreite. Lediglich bei 5 Fahrzeugen mit Fahrtrichtung entgegen der Einbahnstraße wurde eine Geschwindigkeit von über 30 km/h gemessen.

Bei einem erfassten Gesamtverkehrsaufkommen von 11.225 in 13 Tagen entspricht der Anteil der (Radverkehr-) Falschfahrten etwa 1%. Es besteht kein Handlungsbedarf seitens der Verkehrsplanung in Bezug auf die (Nicht-) Einhaltung der Einbahnstraßenregelung. Die Ahndung einzelner Verkehrsverstöße obliegt der Polizei.

Zu 4. Verkehrsaufkommen

Es wurden Daten an Normalwerktagen (dienstags und donnerstags) ausgewertet, die für eine Bewertung herangezogen werden können. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV ist mit 1.208 Fz/24h für den Straßencharakter einer Wohnstraße unproblematisch. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens (06:00-09:00) wurden 49 Fz/h erfasst. In der abendlichen (15:00 – 19:00) HVZ wurden 125 Fz/h festgehalten. Beide Werte sind für die Straßenkategorie (ES V nach der RAS 06¹) einer Wohnstraße mit reiner Erschließungsfunktion unproblematisch. Der Straßentyp und -querschnitt ist für eine Verkehrsbelastung von bis zu 400 Fz/h in der HVZ dimensioniert.

Es besteht aus verkehrsplanerischer Sicht kein Handlungsbedarf.

Bewertung des Fachamtes zu den vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten des Petenten

Zu 1. Kreuzung Peterstraße – Bismarckstraße

Die Peterstraße liegt in einer Tempo 30 Zone. Ein „Stoppschild“ (Vz 206 StVO) ist in Tempo 30 Zonen nicht erlaubt. In diesen Zonen gilt grundsätzlich „rechts-vor-links“ als Vorfahrtsregelung. Nur in Ausnahmefällen kann beispielsweise zur Bevorrechtigung des ÖPNV eine andere Vorfahrtsregelung innerhalb von Tempo 30 Zonen angeordnet werden. An der Kreuzung Peterstraße/ Bismarckstraße ist kein solcher Anordnungsgrund gegeben.

Sowohl die Peter- als auch die Bismarckstraße sind reine Wohnstraßen. Beide Straßen haben eine reine Erschließungsfunktion. Auch der Querschnitt, Ausbau und allgemeine Straßencharakter deutet auf keine übergeordnete Funktion einer der beiden Straßen hin. Es ergibt sich aus dem Bestand keine Grundlage für eine weitere Regelung der Vorfahrt. Die Ahndung einzelner Vorfahrtsverstöße durch Verkehrsteilnehmer obliegt der Polizei.

Der vorhandene Fußgängerüberweg ist an der Kreuzung der Peterstraße mit der Bismarckstraße aufgrund der erfassten Kfz-Verkehrsstärke eigentlich entbehrlich. Da es sich um einen Schulweg der Kinder der Hans-Alfred-Keller-Grundschule handelt, kann der Fußgängerüberweg auch nach der Überprüfung im Sinne der Sicherung hochfrequentierter Schulwege bestehen bleiben.

Von Seite der Verkehrsplanung besteht an dieser Stelle kein weiterer Handlungsbedarf.

Zu 2. Dialog-Display

Die Peterstraße wurde in die Liste aufgenommen, um dort ein Dialog-Display zur weiteren Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden aufzuhängen. Aufgrund der hohen Nachfrage kann derzeit kein genaues Datum mitgeteilt werden.

Zu 3. Verbesserung der Parkplatzsituation

Eingangs ist zu erwähnen, dass die bestehende Bewohnerparkzone seinerzeit mit umfangreichen Bürgerbeteiligungs- und Abstimmungsprozessen eingerichtet wurde.

Das Amt für Mobilität und Infrastruktur hält die Verkürzung der Parkdauer mit Parkscheibenregelung grundsätzlich für möglich. Auch ist die Ausweitung der Zeiten für Bewohnerparken in der Peterstraße machbar. Das vom Petenten geschilderte Problem der mangelnden Kontrollen durch das Ordnungsamt wird durch die Verkürzung der Parkdauer mit Parkscheibenregelung allerdings nicht gelöst. Eine Erhöhung der Kontrollzeiten geht automatisch mit einer höheren Personalauslastung einher. Insbesondere in der Zeit nach der Änderung der Regelung ist ein erhöhter Personaleinsatz des Außendienstes des Ordnungsamts notwendig. Im Falle einer „Nicht-Kontrolle“ ist kein deutlicher Mehrwert zu erwarten.

¹ Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraße, FGSV

Im Falle einer Anpassung der Parkzeiten muss außerdem streng genommen die gesamte Bewohnerparkzone Zange gleichbehandelt werden und angepasst werden. Dies geht mit Bestellung/Überklebung der Schilder und entsprechender Vorbereitung mit einem erhöhten Personaleinsatz einher. Die Wirkung ist weiterhin fraglich.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Parkraumkonzept für die ganze Stadt Siegburg – auch im Ortsteil Zange – nach Beschluss des Mobilitätskonzepts SUMP (sustainable urban management plan) als Teil dessen geprüft und überarbeitet werden wird. Dies ist auch im Maßnahmenkatalog (s. TOP 5.1) hinterlegt.

Vergünstigte Parkmöglichkeit für eine bestimmte Zielgruppe (Schülerinnen und Schüler oder Übernachtungsgäste der Ludwigstraße) ist in Bahnhofsnähe schwierig umsetzbar. Es gibt in der StVO keine Möglichkeit, öffentliche Parkplätze nur einer bestimmten Personengruppe zuzuordnen. Ausnahme bildet nur die Kombination des Vz 314 „Parkplatzschild“ mit dem Vz 1044-10/11/12 „Behindertensymbol/ Rollstuhlfahrer“ oder mit dem Vz 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis“.

Ein Mehrangebot für Bewohner*innen auf dem Berliner Platz zu Abend- und Nachtstunden kann im Zuge der Neukonzeption der Bewohnerparkzonen erneut geprüft werden.

Dem Mobilitätsausschuss zur Beratung.

Siegburg, 18.11.2024

Anlage:

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW des Herrn Hans-Peter Kloess vom 13.09.2024