



öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Einrichtung von „Nachbarschaftszonen„ in Düsseldorf

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	27.04.2022	Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss stimmt dem Pilotprojekt zur Planung und Einrichtung von „Nachbarschaftszonen“ in Düsseldorf zu

### Sachdarstellung:

Die Straßenverkehrsordnung (StVO), wie auch die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), fordern für die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen in der Regel einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums. Diese Anforderung ist mit wenig Aufwand bei der Planung und dem Bau neuer Straßen umsetzbar. In Bestandsstraßen, die im sogenannten Trennprofil ausgebaut wurden, sind jedoch hohe finanzielle und personelle Anstrengungen der Kommune für einen Umbau erforderlich, so dass häufig in geeigneten Straßen auf die Umsetzung verzichtet wird.

Mit der Einrichtung von „Nachbarschaftszonen“ soll, unter Verwendung von einfachen Gestaltungselementen die nachträgliche Umwandlung bestehender Wohnstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche, ermöglicht werden.

Eigenschaften einer „Nachbarschaftszone“:

Nachbarschaftszonen sind gekennzeichnet durch eine Ergänzung des vorhandenen Straßenraums mit geschwindigkeitsdämpfenden Ausstattungselementen wie Fahrbahneinengungen aus Bauminseln, Hochbeeten, Bodenpiktogrammen, markierte Querstreifen, versetzte Parkstände, Fahrradabstellanlagen, Sitzbänke etc., welche die Aufenthaltsqualität erhöhen und gleichzeitig die Fahrweise der Verkehrsteilnehmer

im Sinne der Verkehrsberuhigung beeinflussen. Durch die Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der Verkehrssicherheit, der Markierungsnotwendigkeiten von Parkständen, der damit einhergehenden Berücksichtigung der Fahrgeometrien und der Aufenthaltsqualität kommt es in der Regel zu einer Verringerung von vorhandenen Parkmöglichkeiten.



Beispielanimation

#### Örtliche Möglichkeiten:

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO führt aus, dass verkehrsberuhigte Bereiche nur in Straßen liegen sollen, mit sehr geringer Verkehrsbelastung und die über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Darüber hinaus sollte der Anteil von Durchgangsverkehren möglichst gering ausfallen, da die Einhaltung der geforderten Schrittgeschwindigkeit ansonsten gefährdet ist.

Die „Nachbarschaftszonen“ sollen daher nur in verkehrlich gering belasteten Straßen mit Wohnbebauung oder an besonders schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen oder Kindertagesstätten realisiert werden. Dabei sollte sich die maximale Verkehrsbelastung an der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) orientieren. Demnach soll die Tagesbelastung bei nicht mehr als 1.500 kfz/d (Wohnwege) betragen. Vor besonders sensiblen Einrichtungen ist der Einsatz von „Nachbarschaftszonen“ auch bis zu einer Verkehrsstärke von 4.000 kfz/d (Wohnstraßen) vorstellbar. In Frage kommen z.B. Straßen auf denen weder ÖPNV-Linien verkehren noch Routen des Radhaupt- oder Bezirksnetz verlaufen. Im Besonderen bieten sich daher kurze Sackgassen als erste Testprojekte an.

#### Nachbarschaftseinbindung:

Die Umsetzung von „Nachbarschaftszonen“ setzt eine starke Einbindung der Anlieger voraus, da eine Ausweisung in einen verkehrsberuhigten Bereich auch mit Konsequenzen wie z. B. den Entfall von Parkflächen einhergeht. Die breite Akzeptanz der Anlieger wird als Grundvoraussetzung für ein Gelingen gesehen. Daher sollen die Umgestaltungen auf Initiative und zusammen mit den Anliegern entwickelt werden. Hierzu bedarf es zunächst eines entsprechenden Impulses aus der Nachbarschaft, der u.a. die Bereitschaft beinhaltet die zu errichtenden Bepflanzungen gärtnerisch zu pflegen. Impulsgeber können, neben einer Gruppe von Anliegern auch

Elternvertreter von schutzwürdigen Einrichtungen wie Grundschulen oder Kindertagesstätten sein.

Im weiteren Verfahren ist daher von der Stadtverwaltung zu ermitteln, ob diese Impulsgeber die betroffene Nachbarschaft korrekt wiedergeben. Hierzu sind entsprechende Befragungen in der jeweiligen Nachbarschaft durchzuführen.

Fallen die Befragungsergebnisse positiv aus, wäre eine Neugestaltung mit den Anliegern zu entwickeln und in Abstimmung mit der Nachbarschaft durch mobile Elemente umzusetzen. Dabei ist wichtig, dass die Eingriffe in den Straßenraum so umfassend sind, dass die neue Aufenthaltsfunktion sichtbar die alte Funktion für den motorisierten Fahrzeugverkehr überwiegt und somit den Anforderungen der VwV zur StVO zum Verkehrszeichen 325.1 (verkehrsberuhigter Bereich) Rechnung getragen wird. Dabei ist das Augenmerk darauf zu richten, dass auch insbesondere Kinder verstehen, warum der verbleibende Bordstein keine Begrenzung des Fußverkehrs im Gegensatz zum Separierungsprinzip der Tempo-30-Zonen darstellt.

In der „Nachbarschaftszone“ soll die Unterhaltung von besonderen Anlagen wie Begrünung als Aufgabe der Anliegerschaft verstanden werden. Dazu ist im Ergebnis eine Vereinbarung über die Unterhaltung und Pflege dieser Elemente zu treffen. Diese Pflegebereitschaft bestimmt daher auch die Dauer der Verkehrsberuhigungsmaßnahme.

Eine mögliche Verfahrensweise von Antrag aus der Anliegerschaft bis Umsetzung ist im Ablaufdiagramm der Anlage 1 dargestellt.

#### Ausblick und weiteres Vorgehen:

Die „Nachbarschaftszone“ stellt ein neues Instrument im Werkzeugkasten der Verwaltung dar und erfordert die Bereitstellung von entsprechend qualifizierter Personal- und Finanzressourcen. Langfristig wäre es sinnvoll, das Thema „Nachbarschaftszonen“ in dem neu zu strukturierenden Bereich des Fußverkehrsbeauftragten zu implementieren. Um Erfahrungen über den notwendigen Ressourcenbedarf zu gewinnen, sollen zunächst zwei Pilotprojekte begonnen werden.

Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bürgerschaft bzw. der Schule sowie der örtlichen Situation könnten beispielsweise die Antoniusstraße in Friedrichstadt und die Theodor-Litt-Straße in Urdenbach vor dem örtlichen Gymnasium als Pilotflächen für die Umwandlung in eine „Nachbarschaftszone“ in Frage kommen. Die Standorte werden daher im Weiteren vertiefend auf eine solche Eignung geprüft

#### **Anlagen:**

Anlage 1 - Ablaufdiagramm für die Umsetzung einer „Nachbarschaftszone“