



Beschlussauszug

aus der

Sitzung des Bau- und Planungsausschusses
vom **31.08.2020**

Top 5 Bericht der Verwaltung

Beratungsverlauf:

Herr Goetze trägt den schriftlichen Bericht vor und ergänzt:

Ausbau Kleiner Moorweg: Dazu findet am 01.09.2020 eine Anliegerversammlung statt, zu welcher je 2 Personen pro Haushalt teilnehmen können. Aufgrund der derzeitigen COVID-19 Situation ist die Teilnehmerzahl begrenzt.

Herr Stümer wirft ein, dass es einigen Anliegern reiche, wenn nur ein Gehweg ggü. des Grabens gebaut werden würde anstatt auf beiden Seiten. Dies notiert sich Herr Goetze für die Anliegerversammlung.

Sachstand Tornesch am See: Für die Erdarbeiten bekamen wir ein gutes Ausschreibungsergebnis. Es wurde eine Firma aus der Region gefunden. Am 07.09.2020 findet der symbolische Spatenstich statt. Das Wohnungsbauunternehmen Behrend beginnt ebenfalls mit vorbereitenden Arbeiten an diesem Tag. Für das Baufeld D wird demnächst ein Bauantrag eingereicht. Die Verschwenkung des Ohlenhoffs befindet sich aktuell in der Vorbereitung. Auf Nachfrage ergänzt Herr Goetze, dass der Bau des Sees im Januar/Februar 2021 fertig gestellt werden solle. Für die Filtertechnik wurde bisher noch keine adäquate Firma im Rahmen der Ausschreibung gefunden. Auf eine weitere Rückfrage erläutert er, dass die Erstbefüllung aus wirtschaftlichen Gründen mit Trinkwasser erfolgen soll anstatt mit Brunnenwasser. Die Gründe dafür werden nachgeliefert und an das Protokoll angefügt. **(Siehe Anlage)**

B-Plan 81: Ein Ortstermin fand statt und wir sind übereingekommen, zusammen mit dem Bau-träger und der Verkehrsbehörde noch einmal ins Gespräch zu gehen, mit welchen Mitteln eine Lösung gefunden werden kann bzw. Veränderungen vorgenommen werden können, dem Ziel eines verkehrsberuhigten Bereiches gleichzukommen.

Frau Hahn bittet darum, den Erlass des Landes SH an das Protokoll zu fügen **(Siehe Anlage)**. Frau Kählert ergänzt dazu, dass die Beurteilung, ob eine Verkehrsberuhigung vorliege, immer erst nach endgültiger Herstellung erfolgt. Die Straße sei übrigens noch nicht abgenommen. Herr Stümer wirft ein, ob das Thema Shared Space bei der K7 relevant wäre. Dabei handelt es sich um eine Kreuzungsart, welche den Verkehr beruhigen solle. Herr Goetze entgegnet, dass er sich mit dem Thema noch nicht näher beschäftigt habe, dies aber auch am Seeplatz ange-dacht sei.

Reinigung JSS: Ein Startgespräch findet nächste Woche dazu statt.

Ausbau Feldweg: Die Arbeiten werden in Kürze beginnen. Auf Rückfrage, was gemacht werde, entgegnet Herr Goetze, dass ein seitliches Bord/Rasenkante mit Glensander aus-geschrieben wurde.

Radschnellweg: Er informiert vorab, dass am 28.09. eine Befahrung mit der Politik stattfinde. Da der Umweltausschuss erst am 21.09. tagt, wollte er den Termin bereits jetzt verkünden. Eine separate Einladung erfolge noch.

Stellungnahme zur Erstbefüllung des Sees:

Tornesch am See - Erstbefüllung

„Der See ist so konzipiert, dass auch bei längeren Trockenperioden kein Füllwasser zugeführt werden muss. Dies wird zum einen durch ein größeres Einzugsgebiet erreicht, aus dem Niederschlagswasser dem See zugeführt wird; zum anderen durch eine Ufergestaltung, bei der Wasserspiegelschwankungen von ca. 20 cm vollkommen unproblematisch sind: Der Normalwasserstand soll bei 10,40 m über NN liegen, der gedrosselte Ablauf bei 10,48 m. Auf diese Weise wird erreicht, dass in niederschlagsreichen Phasen ein Puffer aufgebaut werden kann, um trockene Phasen zu überbrücken. Da die Böschungen flach ausgestaltet sind, ist ein Abfallen des Wasserspiegels unter den Normalwasserstand bis zu einer gewissen Tiefe ebenfalls möglich.

Für die Zeit der Befüllung wird der See mind. noch solange mit einem Bauzaun abgesperrt bleiben, bis der Normalwasserstand erreicht ist. Die Gestaltung der Freianlagen im Seeumfeld ist erst nach Abschluss der Hochbauarbeiten in den umgrenzenden Baufeldern vorgesehen.

Es ist also nicht zwingend notwendig, den See innerhalb weniger Wochen vollständig zu befüllen. Der Seewasserspiegel kann somit kontinuierlich durch den Zufluss von Niederschlagswasser aus den Baugebieten über Monate langsam ansteigen. Beschleunigt werden kann dieser Prozess durch die Befüllung mit Trinkwasser aus dem Leitungsnetz und/oder die Zuführung von Niederschlagswasser aus nahen Regenrückhaltebecken (im Umkreis von 300 m befinden sich drei Regenrückhaltebecken) und einem alten Brunnen z.B. im Rahmen von Feuerwehrrübungen. In einer ersten Phase nach Abschluss der Erdarbeiten ist eine sofortige 50% Erstbefüllung nach statischen Anforderungen notwendig. Dies ist auf diese Weise notwendig, um im Bereich der tieferen Seebereiche die Lehmdeckschicht über den darunterliegenden Sandschichten zusätzlich zu beschweren und ein Austrocknen und Erosion zu verhindern.“

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Geschäftsbereich 4,
Dezernat 45 (Regionaldezernat Nord) und
Dezernat 46 (Regionaldezernat Süd)

Landrätinnen und Landräte sowie (Ober-)
Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der
Kreise und kreisfreien Städte - Straßenbau-
behörden und Straßenverkehrsbehörden -

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenbaubehörden und Straßenverkehrs-
behörden -
in Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad
Schwartau, Eckernförde, Elmshorn, Geest-
hacht, Glinde, Heide, Henstedt-Ulzburg,
Husum, Itzehoe, Kaltenkirchen, Norderstedt,
Pinneberg, Quickborn, Reinbek, Rendsburg,
Schleswig, Wedel

nachrichtlich:

Ministerium für Inneres
und Bundesangelegenheiten
IV 42
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: VII 438 / UV-33728/2019
Meine Nachricht vom: /

Timo von Schalburg
Timo.vonSchalburg@wimi.landsh.de
Telefon: 0431/988-4736
Telefax: 0431/988-617-4736

10. September 2019

Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen von Entscheidungen über die Anordnung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen sind ergänzend zu den dafür einschlägigen bundesrechtlichen Vorschriften die folgenden Hinweise und Maßgaben zu beachten:

TEIL A - Tempo 30-Zonen

1. In Tempo 30-Zonen dürfen gemäß § 45 Abs. 1c S. 2 StVO keine klassifizierten Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und keine

sonstigen Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) einbezogen sein. Mit Blick auf den Wortlaut dieser Vorschrift hat das BVerwG hierzu mit Beschluss vom 01.09.2017 (3 B 50/16) klargestellt, dass für die Einordnung als Straße des überörtlichen Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1c StVO allein ihre Klassifizierung als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße maßgeblich ist. Dem kann auch die Regelung aus Ziff. XI. 2. (Rdnr. 38) der VwV zu § 45 Abs. 1c StVO, der zufolge Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist, nicht entgegengehalten werden. Angesichts des normenhierarchischen Verhältnisses der StVO zur VwV-StVO, die die verordnungsrechtlichen Regelungen der StVO lediglich erläutert und ausfüllt, ohne selbst Rechtsnormqualität zu besitzen, kann dem in der VwV-StVO verwendeten Begriff des Durchgangsverkehrs kein anderer Inhalt beigemessen werden, als dem in § 45 Abs. 1c StVO verwendeten Begriff des überörtlichen Verkehrs.

Auf die zahlenmäßige Spitzenverkehrsbelastung bzw. die prozentuale Gewichtung des Durchgangsverkehrsanteils kommt es insoweit bei der Beurteilung der Frage, ob eine Straße in eine Tempo 30-Zone einbezogen werden kann, nicht an. Die bislang mit Erlass vom 16. November 2000 (Az.: VII 423 – 621.101-2.1/621.141.1-6) getroffene Regelung, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs unter 30 % bei einer Spitzenbelastung von nicht mehr als 300 Kfz/Std. liegen muss, kann daher nicht weiter aufrecht erhalten werden.

2. Eine maximale Größe von Tempo 30-Zonen ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1c StVO nicht festgelegt. Eine große flächenmäßige Ausdehnung einer Tempo 30-Zone steht einer Anordnung insoweit nicht entgegen. Auf die Möglichkeit, die Fortdauer der Zonen-Anordnung in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn zu verdeutlichen (vgl. Ziff. XI. 3. c) (Rdnr. 42) der VwV zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO) wird hingewiesen.
3. Gemäß § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO dürfen Tempo 30-Zonen nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen umfassen. Der Anordnung von Lichtzeichenanlagen an anderen Stellen innerhalb von Tempo-30-Zonen steht der Wortlaut der Vorschrift jedoch nicht entgegen, soweit die für die Anordnung einer Lichtsignalanlagen maßgeblichen Voraussetzungen erfüllt sind.
4. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen darf sich gemäß § 45 Abs. 1c S. 3 StVO nur auf Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege beziehen. Da Schutzstreifen für Radfahrer bei Zeichen 340 verankert sind, sind diese in Tempo 30-Zonen ebenfalls unzulässig. Ohnehin dürften die für die Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr erforderlichen Voraussetzungen nach Ziff. I. 5. (Rdnr. 12) der VwV zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO in Tempo 30-Zonen regelmäßig nicht erfüllt sein.
5. Unbeschadet der Regelungen nach Ziff. XI. 3. der VwV zu § 45 Abs. 1c StVO sind bauliche Veränderungen im Straßenraum für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone grundsätzlich nicht erforderlich. Dies schließt allerdings nicht generell aus, dass zur Erhöhung der Akzeptanz von Tempo 30-Zonen bauliche und/oder gestalterische Maßnahmen vorgesehen werden können.

Hinsichtlich der Einbringung oder Aufstellung von baulichen Elementen und Straßenzubehör in Tempo 30-Zonen gilt dabei folgendes:

- a. Zur Verkehrsberuhigung mit der Straße fest verbundene bauliche Elemente wie z.B. Hochborde mit Pflanzbeeten, (vorgezogene Seitenräume (Gehwegvorstreckungen/„Gehweg-Nasen“), Mittelinseln, Aufpflasterungen, Bodenschwellen etc. bilden einen Teil des Straßenkörpers und bewirken somit unmittelbar eine Veränderung (Einengung bzw. Erhöhung) der Fahrbahn. § 32 StVO ist daher in diesen Fällen nicht anwendbar.
- b. Auch zur Verkehrsberuhigung auf einer Straße aufgestellte Blumenkübel, Betonringe und ähnliche Anlagen sind grundsätzlich nicht als Verkehrshindernisse im Sinne des § 32 Abs. 1 StVO anzusehen, da sich diese Vorschrift nach ihrem Schutzzweck nur auf verkehrsfremde Gegenstände bezieht, die mit dem Verkehrsgeschehen insgesamt in keinem inneren zweckgebundenen Zusammenhang stehen. Zur öffentlichen Straße gehört jedoch nicht nur der Straßenkörper, sondern auch das Zubehör, wozu neben Verkehrszeichen und -einrichtungen auch Anlagen aller Art gehören, die der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs bzw. dem Anliegerschutz dienen.

Die Straßenbaulastträger sind grundsätzlich berechtigt, solches Straßenzubehör zur Verkehrsberuhigung in den Straßenraum einzubringen. Sie benötigen dafür keine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 8 StVO.

- c. Die Anlage bzw. Aufstellung geschwindigkeitshemmender baulicher Elemente sowie von Straßenzubehör ist grundsätzlich mit der Verkehrssicherungspflicht vereinbar. Diese dürfen aber nicht zur Quelle einer Verkehrsgefährdung werden. Die in den Straßenraum eingebrachten Elemente und Objekte müssen daher so gestaltet bzw. gekennzeichnet sein, dass sie bei Beachtung der Vorschriften der StVO für einen mit durchschnittlicher Aufmerksamkeit fahrenden Verkehrsteilnehmer auch bei Dunkelheit und erschwerten Sichtverhältnissen rechtzeitig erkennbar sind.
- d. Zur Verbesserung der Erkennbarkeit kommen insbesondere folgende Maßnahmen in Betracht:
 - Besondere Kenntlichmachung
 - mit einer eigenen Lichtquelle,
 - mit Zeichen 605 (Leitbake),
 - mit Zeichen 625 und 626 (Richtungstafeln und Leitplatten),
 - mit Zeichen 222-10 bzw. 222-20 (vorgeschriebene Vorbeifahrt links bzw. rechts),
 - mit retroreflektierender Folie in analoger Anwendung von Nr. 7 der Richtlinien über die Kennzeichnung von im öffentlichen Verkehrsraum abgestellten Containern und Wechselbehältern vom 28. April 1982 (VkB1. 1982 S. 186). Die Folie sollte in Fahrtrichtung, Gegenrichtung und seitlich sichtbar angebracht werden.

- Markierung von Sperrflächen mit Zeichen 298 entsprechend den Richtlinien für die Markierung von Straßen. Die Markierung muss in ausreichender Entfernung vor dem Hindernis beginnen, um den Sicherungszweck zu erfüllen.
- Aufstellung von Gefahrzeichen:
Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind grundsätzlich so zu gestalten und zu kennzeichnen, dass ein Passieren bzw. Befahren mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahrlos möglich ist.

Allenfalls in Fällen, in denen zu befürchten ist, dass auch aufmerksame Verkehrsteilnehmer die baulichen Einrichtungen und Elemente trotz der Ergreifung von Maßnahmen zur Kenntlichmachung nicht rechtzeitig erkennen können, kommt die ergänzende Anordnung der Gefahrzeichen 112 (unebene Fahrbahn) oder 120/121 (verengte Fahrbahn) in Betracht. Vor der Aufstellung von Gefahrzeichen ist zu prüfen, ob die baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Gesamtumstände verzichtbar sind.

In Fällen, in denen auch durch die Aufstellung von Gefahrzeichen kein verkehrssicherer Zustand hergestellt werden kann, sind zur Verkehrsberuhigung ergriffene bauliche Maßnahmen umzugestalten oder zurückzunehmen.

TEIL B – Verkehrsberuhigte Bereiche

1. Nach der Verwaltungsvorschrift zu den Zeichen 325.1/325.2 dürfen verkehrsberuhigte Bereiche nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Fahrzeugverkehr angeordnet werden. Vorgaben zu einer maximalen räumlichen Ausdehnung oder Verkehrsstärke in verkehrsberuhigten Bereichen sind in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht enthalten, so dass das Erreichen bestimmter Werte in dieser Hinsicht der Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche nicht pauschal entgegensteht.

Die Bewertung, ob eine Straße für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches geeignet ist, ist daher jeweils unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles vorzunehmen. In erster Linie kommen verkehrsberuhigte Bereiche für kleinere Straßen bzw. Straßenabschnitte mit nur geringem Durchgangsverkehrsanteil in Betracht. Insbesondere Straßen, denen eine Verbindungsfunktion z.B. zu oder zwischen Ortsteilen, Wohn- und/oder Gewerbegebieten sowie Hauptverkehrsstraßen zukommt, eignen sich aufgrund des damit einhergehenden Verkehrsaufkommens in der Regel nicht für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches.

2. Ein niveaugleicher Ausbau ist zwar nicht obligatorisch vorgeschrieben, jedoch in Ziff. II der VwV zu den Zeichen 325.1 und 325.2 als Regelvoraussetzung benannt, da nur auf diese Weise eine überwiegende Aufenthaltsfunktion auch gestalterisch überzeugend vermittelt werden kann.

Dementsprechend sollen verkehrsberuhigte Bereiche in der Regel so ausgestaltet sein, dass eine optische und/oder bauliche Trennung (z.B. Hochborde, durch Verwendung unterschiedlicher/verschiedenfarbiger Bodenbeläge abgesetzte Gehwege etc.) für unterschiedliche Verkehrsarten zur Verfügung stehender Bereiche unter-

bleibt. Hierauf soll insbesondere bei der Planung neuer oder der Umgestaltung bestehender verkehrsberuhigter Bereiche hingewirkt werden. Abweichungen von diesen Vorgaben kommen nur in (besonders zu begründenden) atypischen Ausnahmefällen in Betracht.

Baulich angelegte Parkbuchten und Parkstreifen sind mit den Gestaltungsvorgaben nach den VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2 grundsätzlich vereinbar, soweit hierdurch Parkflächen erkennbar abgegrenzt werden und der gestalterische Gesamteindruck einer überwiegenden Aufenthaltsfunktion nicht verloren geht.

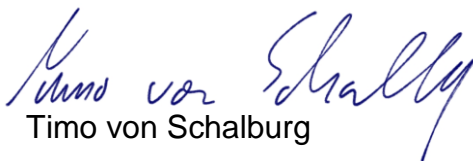
3. Die Entscheidung, ob ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden soll, obliegt der Gemeinde als örtliche Planungsträgerin. Sind die örtlichen und baulichen Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich erfüllt (vgl. VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2) so hat die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung zu treffen. Sie kann dies entgegen dem Willen der Gemeinde nur dann ablehnen, wenn Interessen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO entgegenstehen. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die baulichen Voraussetzungen noch nicht hinreichend geschaffen worden sind.

Teil C – Schlussvorschriften

1. Dieser Erlass tritt am 11. September 2019 in Kraft.
2. Zeitgleich werden die folgenden Erlasse aufgehoben:
 - a. Erlass „Tempo 30-Zonen – Flankierende bauliche Maßnahmen durch Einengung und Aufpflasterungen/Bodenschwellen – Aufstellen von Blumenkübeln, Betonringen und ähnlichen Anlagen“ vom 18. Oktober 1996 (Az.: VII 660a – 621.141.1-6 / 621.146.5),
 - b. Erlass „33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 16. November 2000 (Az.: VII 423 – 621.101-2.1 / 621.141.1-6) und
 - c. Erlass „Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 / 325.2 StVO)“ vom 11. Dezember 2009 (Az.: VII 423 - 621.132.12).

Die Straßenverkehrsbehörden der Kreise werden gebeten, diesen Erlass an die amtsfreien Gemeinden und Ämter in ihrem jeweiligen Kreisgebiet weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen


Timo von Schalburg