

---

# Verkehrsversuch obere Berliner Straße

## Zwischenauswertung



### Rückblick

- mit Beginn der Baumaßnahme Jakobstraße erfolgte die temporäre Öffnung der Fußgängerzone obere Berliner Straße (Abschnitt Bahnhofstraße – Schulstraße) uneingeschränkt im Zweirichtungsverkehr



### Rückblick

- mit Beginn der Baumaßnahme Jakobstraße erfolgte die temporäre Öffnung der Fußgängerzone obere Berliner Straße (Abschnitt Bahnhofstraße – Schulstraße) uneingeschränkt im Zweirichtungsverkehr
- mit Abschluss der Baumaßnahme Jakobstraße fiel Grund (Umleitungsstrecke) für die Öffnung der oberen Berliner Straße weg
- insbesondere während der Öffnung äußerten Anlieger, Eigentümer und Gewerbetreibende den Wunsch, dauerhaft Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt der Berliner Straße zuzulassen
- Prüfung sowie Diskussion von Varianten der Verkehrsorganisation



### Rückblick

- im Ergebnis Festlegung zur Durchführung eines Verkehrsversuches
- Variante Öffnung im Einrichtungsverkehr (Ri. Hospitalstraße) seit 27.08.2015 in Erprobung

### ZIEL des Verkehrsversuches

- Vorbereitung der Stadtratsentscheidung, vor dem Hintergrund, dass bei dauerhafter Öffnung der Berliner Straße für den Kfz-Verkehr eine Entscheidung des Stadtrates erforderlich ist (Notwendigkeit einer Widmungsänderung in Form einer Aufstufung als Ortsstraße)



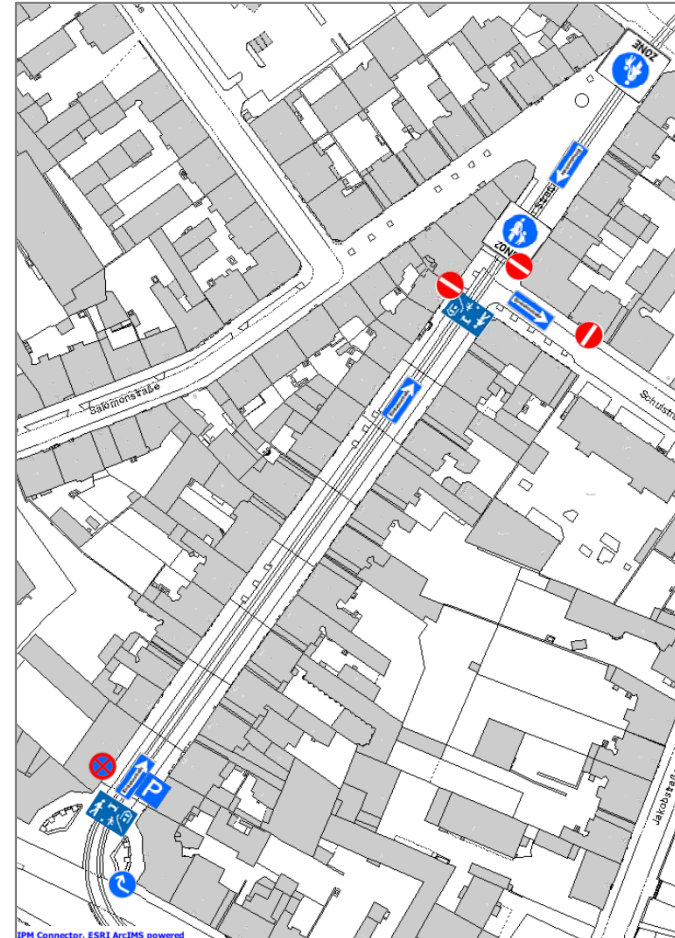
### Verkehrsregeln im Versuch

#### Befahrbarkeit

- uneingeschränkt für jedermann
- Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich mit gleichberechtigter Nutzung und „Schrittgeschwindigkeit“
- für Kfz-Verkehr Einbahnstraßenregelung

#### Parken

- ca. 30 Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibe (Mo – Sa, 9 – 19 Uhr, 1 h) auf gekennzeichnetem Parkstreifen (Südost-Seite)
- linksseitig absolutes Halteverbot (Nordwest-Seite)



### Fachliche Begleitung des Versuches

- durch Fachämter Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH sowie weitere Akteure
  
- Instrumente
  - Vor-Ort-Erhebungen (manuell/automatisch)
    - + Fußgängeraufkommen
    - + Kfz-Verkehrsmengen
    - + Geschwindigkeit
    - + Stellplatznachfrage/-auslastung
  - Unfalldaten
  - Vor-Ort-Beobachtungen
    - + Verkehrsverhalten (Schwachpunkte)
  - „Beschwerdemanagement“



### Kennzahlen

→ **Fußgängeraufkommen** (Querschnittszählung am 19.04.2016)

	Vormittags (10 – 11 Uhr)		Nachmittags (15 – 16 Uhr)	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Q1 Höhe Commerzbank	910	100	1.240	100
Q2 Höhe Café Central	520	57	760	61
Q3 Höhe Löffelbar	360	40	530	43

→ im oberen Teil der Berliner Straße deutlich geringes Fußgängeraufkommen



### Kennzahlen

- **Kfz-Verkehrsmengen** (Messzeitraum 24.11. – 07.12.2015)
  - 500 – 750 Kfz pro Tag (in Ri. Hospitalstraße)
  - zum Vergleich: obere Jakobstraße 3.000 – 3.500 Kfz pro Tag
  - 50 Kfz pro Tag (in Ri. Bahnhofstraße – **FALSCHFAHRER!**)
  
- **Geschwindigkeit** (Messzeitraum 24.11. – 07.12.2015)
  - $V_{\text{mittel}}$       20 km/h
  - $V_{85}$             26 km/h
  - relativ hoher Anteil an Geschwindigkeitsverstößen (Verstoß ab 15 km/h)





## Kennzahlen

- **Stellplatznachfrage/-auslastung** (Kennzeichenerfassung am 01.12.2015)
  - Auslastung min. 57% / max. 93%
  - 167 Parkende entspricht durchschnittlich 5,6 Wechsel pro Stellplatz
  - 12% Falschparker (> 2 Stunden)
  - schwankende zeitliche Verteilung

Nr.	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	
1	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	480	480	480	480	
2	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	49-1	480	480	480	479	479	479	479	
3	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	480	480	479	479	479	391	391	391	391	
4	418-1	418-1	430	430	446-1	446-1	446-1	446-1	446-1	446-1	479	479	446-1	391	3118	3118	3118	3118		
5	41-1	41-1	418-1	418-1	430	430	430	430	430	430	47	47	430	299	3118	263-2	29-3	29-3	29-3	
6	32-1	328	41-1	41-1	418-1	418-1	418-1	418-1	418-1	418-1	446-1	446-1	391	292	299	2133	263-2	263-2	263-2	
7	315-1	32-1	335	335	41-1	41-1	41-1	41-1	41-1	41-1	430	430	355	214-2	214-2	2128	2139	2139	2139	
8	313	315-1	328	328	335	355	355	363-1	363-1	363-1	418-1	418-1	310-3	2112	2121	2127	2136	2136	2136	
9	312	313	32-1	32-1	328	335	335	355	355	355	41-1	41-1	299	2111	2117	2121	2133	2133	2128	
10	24	312	315-1	315-1	32-1	328	313	335	310-3	310-3	363-1	391	292	198	2112	2117	2128	2127	2127	
11	222	24	313	313	315-1	315-1	310-3	313	273	273	355	363-1	214-2	12-2	2111	2112	2127	2127	21-2	
12	221	222	312	312	313	313	257	310-3	266	266	310-3	355	198	1116	19-2	2111	2121	21-2	2106-2	
13	18	221	24	244	312	312	247	266	257	215-2	273	310-3	195	1115	117-2	117-2	21-2	2117	1153	
14	16	13	237	239	247	247	244	257	215-2	177	184	292	193	1114	1123	1135	2117	2106-2	1152	
15	13	129	222	238	239	244	239	215-2	174-1	176	183	214-2	190	1113	1122	1134	2111	146-2	1151	
16	120	127	221	237	237	239	162	168	172	175	182	197	1109	1110	1120	1132	2106-2	118-2	1150	
17	119	126	136	221	244	156	161	167	171	172	181	196	1108	1108	1131	1131	146-2	1148	1148	
18	117-1	125	134	143	149-1	154	160	165	170		178	195	1107	1107		1130	1141	1147	1146	
19	116	124	133	142	148	153	159	164	169		176	194	1106-1	1106-1		1129	1140	1146	1144	
20	114-1	123	132	141	145	152	158	158	168		149-2	193	1105	1100		1126	1138	1145	1143	
21	111	116	131	140	143	151	154					190	1104		1125	1137	1144	1142		
22	110-1	114-1	127	136	142	150	153					189	1103		1124	1135	1143			
23		111	125	131	141		150					188	1102		1123	1134	1142			
24			124		140							187	1101		1122	1130	1141			
25			123									186	1100		1119	1129	1140			
26			110-2									185				1124	1129			
27												184				110-4				
28												174-2								
29																				
30																				
Σ		22	23	26	23	24	22	23	20	20	17	20	28	25	19	17	25	27	26	21
max. Stellplätze		33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
reale Stellplätze		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Auslastung in %		73,3	76,7	86,7	76,7	80,0	73,3	76,7	66,7	66,7	56,7	66,7	93,3	83,3	63,3	56,7	83,3	90,0	86,7	70,0



### Kennzahlen

#### → Unfalldaten

- seit Beginn des Verkehrsversuches nur ein Unfall polizeilich erfasst (geringer Sachschaden (600,- €) bei einem Ausparkvorgang)

#### → Verkehrsbehinderungen der Straßenbahn

- laut VGG selten, im Vergleich zum übrigen Streckennetz keine besondere Auffälligkeit

#### → Vor-Ort-Beobachtungen (Schwachpunkte)

- Fahren entgegen der Einbahnstraße (Vgl. Messung Kfz-Mengen)
- unerlaubtes Linkseinbiegen von der Bahnhofstraße
- unerlaubtes linksseitiges Halten/Parken
- Geschwindigkeitsüberschreitungen (Vgl. Messung Geschwindigkeit)



### Kennzahlen

- „Beschwerdemanagement“
  - keine schriftlichen „Mängelanzeigen“
  - telefonische Mitteilungen (Themen)
    - Fahren entgegen der Einbahnstraße
    - linksseitiges Halten/Parken
    - Geschwindigkeit
  - bisher jedoch keine systematische Anliegerbefragung!



### Fazit

- aus stadt- und verkehrsplanerischer sowie aus verkehrssicherheitlicher Sicht hat sich die Verkehrslösung insgesamt bewährt
- die Verkehrsorganisation, aber auch die bauliche Gestaltung des Straßenraumes lassen eine konfliktarme Begegnung zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen in dieser zentralen, innerstädtischen Lage zu
- Schwachpunkte sind tendenziell abnehmend, sie können zudem durch weitere Maßnahmen, wie
  - Einbau Festbeschilderung,
  - Markierungsergänzungen und ggf. zusätzliche Hinweisschilder,
  - Stellplatzbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten,
  - Kontrollen,
  - ...weiter reduziert bzw. minimiert werden
- Empfehlung zur Einleitung eines „Umwidmungsverfahrens“ → Gremienbeschluss im Stadtrat, Antrag beim Landkreis auf Umstufung mit 3-monatiger Bekanntmachung, Rechtsbehelfe sind gegen die Allgemeinverfügung möglich

