

Fachdienst  
Stadtplanung und -entwicklung  
Abt. Stadtplanung und Erschließung

Ein-  
gang

16. Jan. 2015

61/1 61/2 61/3

Datum: 15.01.2015  
Sachbearbeiter/in: Krull  
Zimmer: 2.110  
Durchwahl: 942-27 71  
Telefax: 942-2743

hier

21.01.2015 61-1  
H. Römer

Aktenzeichen: 30.61.1-0599/14 A  
kr/jo

**Prüfauftrag zum Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr**  
**Beschluss des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 27.11.2014**  
Dortiges Schreiben vom 07.01.2015

In der vorbezeichneten Angelegenheit bittet der dortige Fachdienst mit Schreiben vom 07.01.2015 um Beantwortung des Prüfauftrages des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 27.11.2014. Ausweislich des beigefügten Protokolls bat der Ausschussvorsitzende um „ergänzende schriftliche Auskunft, ob es sich vorliegend um eine Selbstverwaltungs- oder Weisungsaufgabe handelt“. Wir verstehen diese Formulierung so, dass zu den einzelnen Maßnahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, welches mit der Drucksache Nr. 0366/2013/DS vorgelegt wurde, jeweils eine Zuordnung zum Aufgabenkreis erfolgen soll.

**1. Maßnahmen betreffend den Großflecken**

a) Beibehaltung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h)

Die Beibehaltung eines Zustandes ist aus hiesiger Sicht keine neue Maßnahme. Grundsätzlich ist die Möglichkeit der Anordnung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in § 45 Abs. 1 d) StVO geregelt. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wird als Bindeglied zwischen der Tempo-30-Zone (§ 45 Abs. 1 c) StVO) und dem verkehrsberuhigten Bereich (§ 45 Abs. 1 b) Nr. 3 StVO) angesehen. Bei Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen ist es ausweislich der Gesetzesbegründung, der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften und der dazu ergangenen Rechtsprechung einhellige Meinung, dass der Einrichtung dieser Zonen eine planerische Grundentscheidung der **Selbstverwaltung** der Gemeinde zugrunde liegen muss. Angesichts dessen, dass der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich den vorgenannten Bereichen straßenverkehrsrechtlich zugehörig ist, wird davon ausgegangen, dass für diesen dasselbe Erfordernis gilt.

b) Aufstellung von Geschwindigkeitsmesstafeln

Die Aufstellung von reinen Geschwindigkeitsmesstafeln ohne Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen wird von hier als Minus zur bußgeldbewerten Geschwindigkeitsmessung angesehen. Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten obliegt gemäß Ziffer 2.1.20.2 der Anlage zur Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (Ordnungswidrigkeitenzuständigkeitsverordnung – OWiZustVO) den Landrätinnen und Landräten sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der kreisfreien Städte. Sie unterstehen dabei der Fachaufsicht des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 2 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden und Stellen nach dem Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsrecht-zuständigkeitsverordnung – StrVRZustVO). Es handelt sich dabei daher um eine **Weisungsaufgabe** im übertragenen Wirkungskreis.

- c) Fahrbahnaufpflasterungen  
Aufpflasterungen sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Entscheidungen im Bereich von Hof- und Tiefbaumaßnahmen sind gemäß § 4 B Zuständigkeitsordnung dem **Bau-, Planungs- und Umweltausschuss** übertragen.
- d) Ausbau des Knotens Kuhberg/Am Teich/Christianstraße (Gänsemarkt)  
Hierbei handelt es sich um eine verkehrsplanerische Entscheidung, die der **Selbstverwaltung** obliegt.
- e) Nebenstraßen im Umfeld des Großfleckens  
Hierzu enthält das Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, **keine Maßnahmen**, die auf ihre Zuständigkeit überprüft werden können. Es ist lediglich davon die Rede, dass die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung des Großfleckens auf das Nebennetz beobachtet und bewertet sowie das Verkehrsaufkommen in der Schützen-, Park- und Marienstraße ausgewertet werden. Erst dann, wenn anhaltende Mehrbelastungen im Nebennetz festgestellt werden, sind geeignete Gegenmaßnahmen zu prüfen.

## 2. Stadtring

- a) Knotenpunkt Ilsahl/Christianstraße  
Die Einrichtung einer zweiten Rechtsabbiegespur wäre nach hiesiger Auffassung eine verkehrsplanerische Entscheidung und durch die **Selbstverwaltung** zu treffen. Bislang ist allerdings im Konzept lediglich davon die Rede, die Umsetzbarkeit der Knotenerweiterung zu prüfen. Eine konkrete Maßnahme liegt daher noch nicht vor.
- b) Holsatenring/Wittorfer Straße  
Für die Herstellung von Linksabbiegespuren gilt das zu oben 2. a) gesagte. Auch hier ist bislang nur von der Prüfung des verkehrlichen Nutzes der Knotenerweiterung die Rede.  
Der ggf. später angedachte Umbau der beiden Knotenpunkte zu Kreisverkehren wäre eine verkehrsplanerische Entscheidung, die die **Selbstverwaltung** zu treffen hätte.
- c) Die Beobachtung und Bewertung des Verkehrsaufkommens auf dem Stadtring ist **keine konkrete Maßnahme**, sondern dient nur der Vorbereitung späterer Maßnahmen.
- d) Gleiches gilt für die Prüfung der Anpassung von Signalprogrammen. Eine spätere Umsetzung wäre nach hiesiger Auffassung eine verkehrliche Anordnung nach § 45 StVO, welche dem Oberbürgermeister gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 a) StrVRZustVO als **Weisungsaufgabe** im übertragenen Wirkungskreis zugeordnet ist.

## 3. Ausbau der Parkleitroute zum dynamischen Parkleitsystem

Ein Verkehrsleitsystem kann Teil eines gemeindlichen Verkehrskonzeptes i. S. d. § 45 Abs. 1 b) Satz 1 Nr. 5 StVO sein und unterläge damit einer entsprechenden verkehrsplanerischen Grundentscheidung der **Selbstverwaltung**.

Nicht Bestandteil der Anfrage und daher von hier nicht geprüft wurde, ob und in welchem Umfang bereits Beschlussfassungen zu den einzelnen Maßnahmen vorliegen.

Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Im Auftrag

  
(Krull)