

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0016/2009
	Erstelldatum:	14.07.2009
	Aktenzeichen:	Ref. 3 D/kd
Vollzug des Straßenverkehrsgesetzes; Antrag auf Ausbau und beidseitiges Haltverbot in der Sandstraße		
Referat für Umwelt, Verbraucherschutz, Ordnung und Recht Verfasser: Herr Dietlmeier		
Beratungsfolge	22.07.2009 Verkehrsausschuss	

Beschlussvorschlag:

Der Ausbau an der Sandstraße unter Kündigung der Pachtverträge mit den Anliegern und die Anordnung eines beidseitigen Haltverbots in der Sandstraße werden abgelehnt.

Sachstandsbericht:

In einem Antrag zur Bürgerversammlung vom 21. Oktober 2008 wurde angeregt, in der Sandstraße unter Kündigung der Pachtverträge im Bereich der Wohnhäuser Nrn. 2, 4, 6, 8, 10 und 12 und Rückbau der Vorgärten einen Fußgängerweg mit Bordstein anzulegen sowie auf beiden Seiten der Sandstraße ein Haltverbot anzuordnen.

Die Sandstraße stellt eine Verkehrsverbindung zwischen dem Dreifaltigkeitsviertel und der Schlachthausstraße bzw. dem Schießstätteweg her. Sie wird von Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern frequentiert.

Nach Mitteilung des Baureferats ist die Sandstraße als Ortsstraße gewidmet und im mittleren Bereich auf durchschnittlich 5,95 m, an der engsten Stelle auf 5,70 m ausgebaut. Bereits in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 14.03.1995 (Vorlage Ref. 3, lfd. Nr. 7/1995) wurde daher einem Antrag auf Markierung einer Gehbahn nicht entsprochen. Im früheren Schriftverkehr und im Verkehrsausschussbeschluss vom 14.03.1995 wurde eine Straßenbreite von ca. 4,80 m für den engen mittleren Bereich der Sandstraße genannt, was auf die Eigentumsverhältnisse bezogen war. Ab Hausnummer 15 Richtung Bahnübergang gehört ein ca. 1 m breiter Streifen entlang der Grundstücke nicht der Stadt Amberg, ist aber als Straße ausgebaut. Entlang der Häuserzeile Sandstraße 7 – 19 ist verkehrstechnisch ein Sicherheitsstreifen von 50 cm einzurechnen, da Dachrinnen, Fensterbretter und Straßenlaternen in den Straßenraum ragen und Grundstückszugänge vorhanden sind.

Die grundstücksrechtliche Situation stellt sich nach Mitteilung des Liegenschaftsamts wie folgt dar:

Es existiert ein Baulinienplan aus dem Jahr 1903, der entlang der nordwestlichen Hauskanten eine Straßenbegrenzungslinie vorsieht, jedoch keinen Gehweg (Anlage 1). Die betroffenen Flächen befinden sich im städtischen Eigentum (FStNr. 1973/4, Gemarkung Amberg (vgl. Anlage 2) und sind im Bereich der Haus-Nummern 2, 4, 6, 8, 10 und 12 jeweils als Vorgarten an die Eigentümer der Häuser verpachtet. In den Nutzungsverträgen ist neben dem fristgerechten Kündigungsrecht für jeden Vertragspartner auch ein außerordentliches Kündigungsrecht der Stadt Amberg festgelegt. Danach ist die Stadt Amberg berechtigt, das Nutzungsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit sofortiger Wirkung zu lösen,

wenn die Stadt Amberg das Grundstück selbst für eigene Zwecke benötigt oder das Grundstück an einen Dritten ganz oder teilweise verkauft, vertauscht oder abtritt.

In der Sitzung des Hauptverwaltungs- und Finanzausschusses vom 05.12.1996 (Vorlage Ref. 2, lfd. Nr. 105/1996) wurde darüber berichtet, dass sich die Anlieger bzw. Pächter der sechs Vorgärten überwiegend gegen eine Auflösung der Pachtverträge mit der Stadt Amberg aussprachen. Hauptargument gegen einen Ausbau der Sandstraße und die Anlegung eines Gehwegs war damals die Belastung der Anlieger mit Ausbaubeiträgen, welche bei der Mehrzahl der Anlieger sogar zu finanziellen Schwierigkeiten geführt hätten. An der Beitragspflicht einer solchen Maßnahme für alle Anlieger der Sandstraße hat sich seitdem nichts geändert. Auf die vergleichbare Situation in der Hammermeisterstraße wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die derzeit vorhandene Mischfläche ohne Trennung der Verkehrsarten, jedoch mit einer Tonnagebegrenzung auf 5 Tonnen und einer Tempo 30-Zonen-Beschilderung, wird nach Auffassung des Baureferats der jetzigen Verkehrssituation gerecht. Das derzeitige Verkehrsaufkommen der Sandstraße zwischen Crayerstraße und Zinnebeis liegt nach Mitteilung des für Verkehrszählungen zuständigen Stadtentwicklungsamtes vom 09.07.2009 bei etwa 2100 Kfz/Tag. Vergleichbare Mischflächen sind bei ähnlich belasteten Straßen in der Altstadt, aber auch in Neubaugebieten, zwischenzeitlich Standard. Die Kombination und Integration der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in einer Mischfläche, die von der üblichen trennenden und nur auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Straßenraumgestaltung abweicht, löst bei den Verkehrsteilnehmern eine deutlich höhere Aufmerksamkeit aus, die dazu führt, dass sich die gefahrenen Geschwindigkeiten wesentlich verringern. Auch parkende Fahrzeuge tragen als „Geschwindigkeitsbremse“ dazu bei. Das Aufstellen von Haltverboten würde daher genau das Gegenteil bewirken, d.h. Kraftfahrer würden schneller fahren, da keine „Hindernisse“ mehr auf der Fahrbahn sind.

Die Europäische Union hat übrigens in einem europäischen Kooperationsprojekt „Shared Space“, d. h. „gemeinsam genutzter Raum“, in sieben Städten mit wissenschaftlicher Begleitung Straßen und Plätze nach diesem neuen Gestaltungskonzept ausbauen lassen. Die hierzu erstellte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass es nicht nur möglich ist, Straßen und Plätze aus der Perspektive der Verkehrsplanung zu gestalten, sondern diese Mischflächen auch ohne Verlust für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu konzipieren.

Dietlmeier, Ltd. Rechtsdirektor

Anlagen: Baulinienplan von 1903 – Auszug
Lageplan vom 30.06.2009 – Amt 2.3

Verteiler:
Mitglieder Verkehrsausschuss
Referat 3, Amt 3.2
Zum Akt Beschlussvorlagen
Zum Reg.Akt