

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

 Stadt Haan
 Herrn
 Bürgermeister
 Knut vom Boverf
 Kaiserstraße 85
 42781 Haan

 Ihr Schreiben
 Aktenzeichen 36 31 61
 Datum 10.09.2012

 Auskunft erteilt H. Hezel
 Zimmer 1.143
 Tel. 02104_99_ 1740
 Fax 02104_99_ 841740
 E-Mail ralf.hezel@kreis-mettmann.de

 Bitte geben Sie bei jeder
 Antwort das Aktenzeichen an.

Straßentausch K5 in Haan, Turnstraße/Martin-Luther-Straße

- Ihre Fragen vom 29.08.2012 per E-Mail

Sehr geehrter Herr vom Boverf,

bei der gemeinsam mit Vertretern der Kreisverwaltung und Kreispolizei durchgeführten Bürgerinformation zur geplanten Umstufung der Martin-Luther-Straße und der Turnstraße am 28.08.2012 erfolgte in der Sache leider keine Annäherung zwischen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Haan und den Verwaltungen. So konnte an diesem Abend auch nach Ihrer Auffassung kein „pro Straßenumstufung“ formulierter Auftrag für die kommende Ratssitzung der Stadt Haan mitgenommen werden. Gegenteilig ergaben sich teils weitere Fragen, die sie mit E-Mail vom 29.08.2012 an mich richteten.

Bevor ich auf die von Ihnen gestellten Fragen näher eingehe, möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass der geplante Straßentausch kein ad-hoc Vorschlag ist, sondern das Ergebnis langwieriger Beratungen der im Jahr 2007 einberufenen Arbeitsgruppe darstellt. Damit verbunden ist auch die nicht unbegrenzt aufschiebbare Sanierung der Turnstraße als Kreisstraße K 5 unter dem Aspekt der Vermeidung von Gefahren im Straßenverkehr.

Sollte der Rat der Stadt Haan der Umstufung der betroffenen Straßen nicht zustimmen, müsste von Seiten des Kreises eine verkehrsrechtliche Gesamtbewertung der Turn- und Martin-Luther-Straße erfolgen, die unter anderem den Wegfall von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Zonenanordnungen etc. zur Folge haben dürfte.

 Dienstgebäude
 Düsseldorfer Str. 26
 40822 Mettmann
 (Lieferadresse)
 Telefon (Zentrale)
 02104_99_0

 Fax (Zentrale)
 02104_99_4444

 Homepage
 www.kreis-mettmann.de
 E-Mail (Zentrale)
 kme@kreis-mettmann.de

 Besuchszeit
 8.30 bis 12.00 Uhr
 und nach Vereinbarung
 Straßenverkehrsamt
 7.30 bis 12.00 Uhr und
 Do. von 14.00 bis 17.30 Uhr

 Konten
 Kreissparkasse Düsseldorf
 Kto. 0001000504
 BLZ 301 502 00
 Postbank Essen
 Kto. 852 23-438 BLZ 360 100 43

Zu Ihren Fragen:

1. Wie wird der Kreis mit der Turnstraße weiter verfahren, sollte der Rat der Stadt Haan der Umstufung nicht zustimmen?

Sollte es zu der von allen Seiten avisierten Lösung (Umstufung) nicht kommen, wäre es unumgänglich, dass die Turnstraße durch den Kreis saniert werden müsste. Der Umfang der Sanierung würde sich jedoch lediglich auf die Fahrbahn begrenzen. Nebenanlagen wie der Gehweg wären nicht inbegriffen.

Nach erfolgter Sanierung wäre die derzeit rechtswidrig ausgeschilderte Tempo 30 Zone aufzuheben. Die momentane Duldung durch den Kreis ist unter anderem dem schlechten Straßenzustand geschuldet. Mit Sanierung der Turnstraße würde der Kreis auf einer verkehrsrechtlichen Anordnung, wie sie für klassifizierte Straßen vorgesehen ist, bestehen.

2. Wird der Landrat die derzeitige Tempo-30-Beschilderung auf der Martin-Luther-Straße beanstanden, wenn die Straßen nicht getauscht würden?

Wie bereits erwähnt, würde der Kreis eine verkehrsrechtliche Gesamtbewertung durchführen. Diese wird voraussichtlich auch die Beanstandung der 30 km/h Beschilderung auf der Martin-Luther-Straße vorbehaltlich einer gesonderten Betrachtung der örtlichen Situation im Bereich der Kindertagesstätte (sh. Punkt 3) auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung beinhalten.

3a. Herr vom Boverit wünscht sich die rechtliche Begründung für die "Variante Tempo 40"

Nach § 45 Abs. 1 c StVO ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll nach den einschlägigen Verwaltungsvorschriften auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahver-

kehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zutragen.

Sind die Voraussetzungen für eine Tempo 30 Zone nicht gegeben, gilt daher im Umkehrschluss (innerorts) zunächst generell Tempo 50 km/h (siehe § 3 StVO)

§ 3 StVO: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts beträgt auch unter günstigsten Umständen für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Fahrzeugführer haben ihre Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sichtverhältnissen etc. anzupassen. Sie dürfen nur so schnell fahren, dass sie innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten können. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, müssen sie jedoch so langsam fahren, dass sie mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten können.

Ausnahmen von dieser Regelung basieren auf § 41 VwV – StVO zu Zeichen 274 „zulässige Höchstgeschwindigkeit“ und § 45 StVO „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“, hier insbesondere Abs. 9 (*sh. auch Frage 4*). Da sich die diesbezüglichen Ausführungen in der StVO sehr umfangreich darstellen und keine klare Trennung außerorts / innerorts vornehmen, werden hier die wesentlichen Voraussetzungen für eine punktuelle innerörtliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgeführt:

- 1) Aufgrund der Unfallsituation (Unfallhäufungsstelle oder Unfallsauffälligkeit).
- 2) An Gefahrenstellen (unübersichtlichen Straßenverläufen, nicht erkennbaren Kurven etc.).
- 3) Im Bereich schutzwürdiger Einrichtungen (zeitlich begrenzt vor Schulen, Kindergärten etc.).
- 4) Im Rahmen von Lärminderungsmaßnahmen, unter Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinien-StV (*sh. Frage 4*).
- 5) Baustellen (nicht dauerhaft).
- 6) Mautausweichverkehr (*sh. Frage 4*).

Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen.

Da es sich bei der Martin-Luther-Straße (M-L-S) - unabhängig vom Straßentausch - um eine Hauptverkehrsstraße handelt, käme unter Berücksichtigung der vorgenannten Voraussetzungen zur innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierung für die M-L-S nur Punkt 3 in Frage. Somit könnte zwischen Kaiserstraße (B 228) und Bismarck-/Kirchstraße (aufgrund der dortigen Kindertagesstätte) Tempo 30 von z. B. Mo – Fr 07:00 – 17:00 Uhr angeordnet werden.

Im weiteren Verlauf gäbe es nach der StVO oder den VwV-StVO keine zwingende Begründung für eine Temporeduzierung.

Allerdings wird die StVO durch Richtlinien, Empfehlungen, Erlasse etc. unterstützt/ergänzt, so unter anderem durch die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Diese empfiehlt bei engen Straßenabschnitten (auf der M-L-S ~ vor der Kirchstraße bis zur Jahnstraße) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h oder - je nach Engstelle - niedriger. Ab Jahnstraße wäre wieder Tempo 50 km/h anzusetzen. Würde man so alle vertretbaren Möglichkeiten für eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht ziehen, wären auf der M-L-S zwischen Kaiser- und Turnstraße bis zu drei unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten anzusetzen. Dies ist für den Kfz-Nutzer jedoch kaum nachvollziehbar und sollte zudem nach § 41 VwV - StVO aus diesem Grund vermieden werden (*Eine dichte Aufeinanderfolge von Strecken mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen oder von Strecken mit solchen Beschränkungen in verschiedener Höhe sollte vermieden werden*).

Nach den genannten Voraussetzungen wäre eine einheitliche Temporeduzierung auf 40 km/h auf der Martin-Luther-Straße rechtlich möglich und begründbar.

3b. Ergebnis der letzten Verkehrszählung

Das Ergebnis der letzten Verkehrszählung ist dem Anhang zu entnehmen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass große SUV's teils als Transporter, Pkw mit Anhänger durchaus als Lkw und Transporter mit Anhänger als Long (Lastzug) gemessen werden können. Eine wirklich präzise Aussage bezüglich der die Martin-Luther-Straße benutzenden Lastkraftwagen kann nur durch eine nicht automatische Erfassung erfolgen.

4. Wie ist mit der Forderung der Bürger umzugehen den Schwerlastverkehr aus der Ittertal-/Martin-Luther-Straße heraus zu halten. Ist ein Verbot aus Ihrer Sicht durchsetzbar?

Für eine Beschränkung/Verbot des Schwerlastverkehrs ist primär § 45 Abs. 9 StVO zu berücksichtigen:

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Da auf der Martin-Luther-Straße (M-L-S) weder eine Unfallhäufungsstelle noch eine Unfallauffälligkeit - insbesondere mit Schwerlastverkehr - vorliegt, ist der Punkt „Gefahrenlage“ nicht anwendbar. Ebenfalls ist auf der M-L-S kein Maut-Ausweichverkehr zu verzeichnen. Insofern scheidet § 45 Abs. 9 StVO als Begründung aus.

Als weitere Möglichkeit könnten auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1 Nr. 3) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor a) Abgasen und b) Lärm Verkehrsbeschränkungen und -verbote angeordnet werden. Weil solche Maßnahmen einen erheblichen Eingriff in die Rechte der Verkehrsteilnehmer darstellen können, dürfen sie - ebenso wie Anordnungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 9 StVO) - nur bei zwingendem Erfordernis getroffen werden. Dabei ist in jedem Fall eine sorgfältige Rechtsgüterabwägung vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist vor allem der in den Straßengesetzen der Länder grundsätzlich garantierte Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen zu beachten (§ 14 Straßen- und Wegegesetz NRW).

a) Abgase:

Eine Beschränkung oder ein Verbot des Schwerlastverkehrs kann angeordnet werden, wenn Richtwerte für Abgase (z.B. NOx „Stickoxide“) überschritten werden. Diese wurden in den vergangenen Jahren im gesamten Kreis an kritischen Stellen untersucht und nur eine Örtlichkeit (L 403 durch das Gewerbegebiet in Langenfeld) als kritisch festgestellt. Dort wird demnächst eine Umweltzone eingerichtet, die aber auch nicht das Befahren mit LKW untersagt. Diese müssen nur gewisse Auflagen erfüllen.

b) Lärm:

Ausschlaggebend sind hier die

„Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“.

Die Richtwerte ergeben sich aus § 47 d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), das keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen enthält, sondern auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO) verweist. Einschlägig sind hier § 45 StVO, der in den Verwaltungsvorschriften auf die Lärmschutz-Richtlinien StV Bezug nimmt sowie der RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung. Dabei gelten primär die gesetzlichen Richt-

werte für Lärmaktionsplanungen / Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen / Verkehrswegen von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts.

Diese in den Lärmschutzrichtlinien festgesetzten Grenzwerte wurden zumindest tags von 06:00 – 22:00 Uhr (laut Zählung/Rechenprogramm des Landesbetriebes Straßen NRW in 2010) mit 65,5 dB (A) auf der Ittertalsstraße deutlich unterschritten. So ist davon auszugehen, dass die Lärmwerte auf der weniger belasteten Martin-Luther-Straße wiederum deutlich unter denen der Ittertalsstraße liegen.

Selbst wenn die Richtwerte - tags 70 dB(A) oder nachts 60 dB(A) - erreicht wären, gäbe es unter anderem Folgendes zu beachten:

Lärmschutz-Richtlinien StV

- 1.1 Die zu treffenden straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).
- 1.2 Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von ... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht,...).
- 1.4 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörde / Gemeinde angeordnet werden. Zudem sollen sie kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen wie z.B. aktive und / oder passive Lärmschutzmaßnahmen, Förderung des ÖPNV, Bau lärmarmer Fahrbahndecken sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.
- 2.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) einen Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen etc. überschreitet.

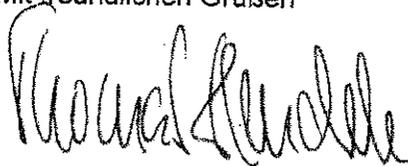
- 2.3 Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den zulässigen Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden.
- 3.0 Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen u. a. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote in Betracht.
- 3.3 Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptverkehrsstraßen steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (Bündelung des weiträumigen und innerörtlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete) entgegen.
- 3.4 Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist. ... Sollen Verkehrsverbote zeitlich unbeschränkt und dauerhaft (nicht nur vorübergehend) angeordnet werden, müssen sie im Einklang mit der widmungsgemäßen Bestimmung der Straße stehen (siehe auch 1.1).

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Kernaussagen ist hier die Möglichkeit einer Beschränkung / eines Verbotes des Schwerlastverkehrs nicht gegeben.

Abschließend hoffe ich Ihre Fragen umfangreich beantwortet zu haben, so dass für den Rat der Stadt Haan eine entscheidungsreife Sitzungsvorlage erstellt werden kann.

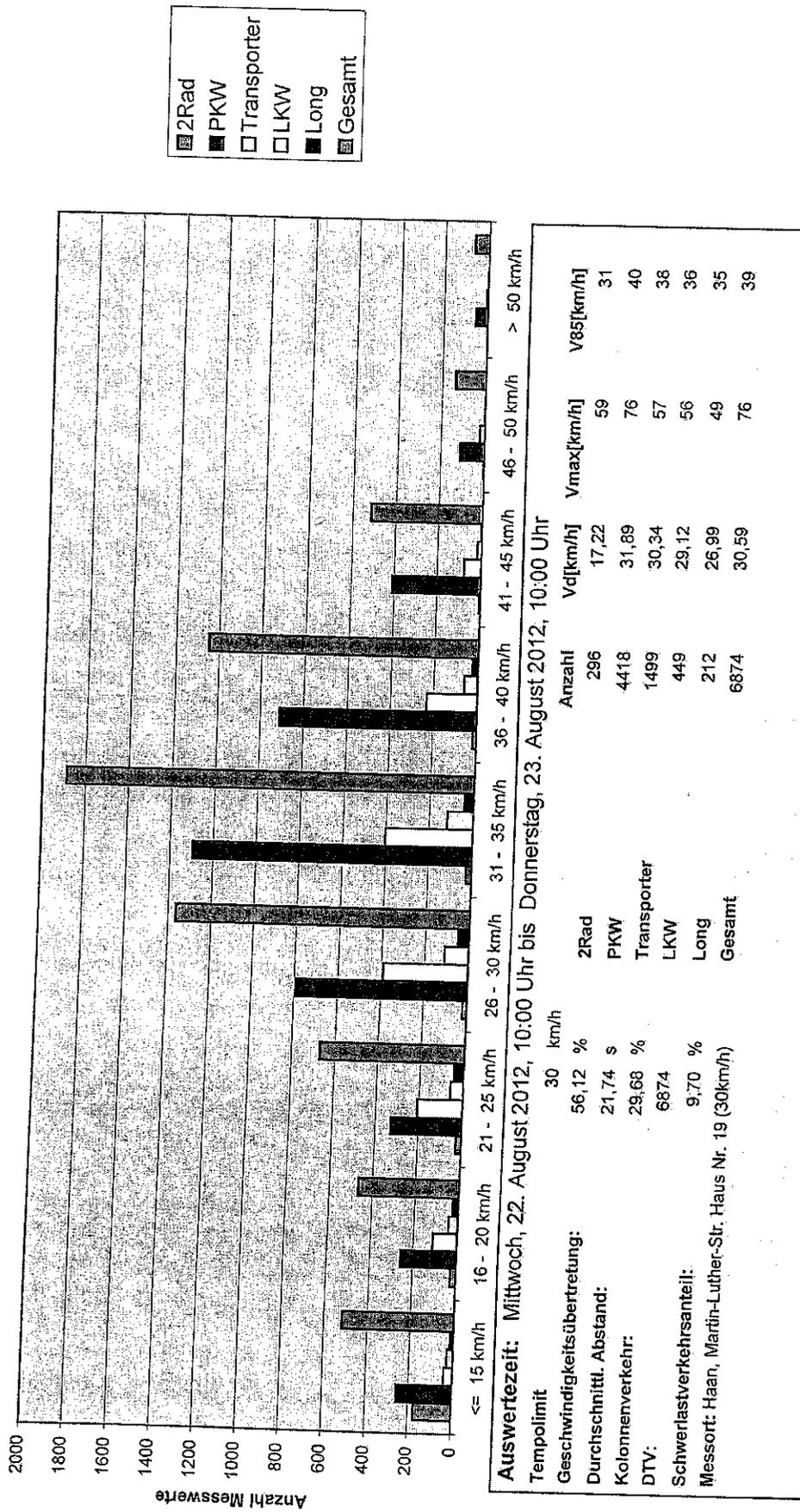
In Abstimmung mit Ihnen habe ich dieses Schreiben den Kreistagsabgeordneten aus Haan parallel zur Kenntnis übersandt.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Hendele

Häufigkeitsauswertung Geschwindigkeit



Häufigkeiten in absoluten Zahlen

	2Rad	PKW	Transporter	LKW	Long	Gesamt
<= 15 km/h	175	258	41	28	16	518
16 - 20 km/h	26	258	113	43	26	466
21 - 25 km/h	26	327	208	61	46	668
26 - 30 km/h	20	791	391	110	52	1364
31 - 35 km/h	25	1295	404	122	42	1888
36 - 40 km/h	16	911	232	62	27	1248
41 - 45 km/h	5	409	80	19	2	515
46 - 50 km/h	2	113	22	3	1	141
> 50 km/h	1	56	8	1	0	66
Gesamt	296	4418	1499	449	212	6874

Häufigkeiten in Prozent

	2Rad	PKW	Transporter	LKW	Long	Gesamt
<= 15 km/h	59,12	5,84	2,74	6,24	7,55	7,54
16 - 20 km/h	8,78	5,84	7,54	9,58	12,26	6,78
21 - 25 km/h	8,78	7,4	13,88	13,59	21,7	9,72
26 - 30 km/h	6,76	17,9	26,08	24,5	24,53	19,84
31 - 35 km/h	8,45	29,31	26,95	27,17	19,81	27,47
36 - 40 km/h	5,41	20,62	15,48	13,81	12,74	18,16
41 - 45 km/h	1,69	9,26	5,34	4,23	0,94	7,49
46 - 50 km/h	0,68	2,56	1,47	0,67	0,47	2,05
> 50 km/h	0,34	1,27	0,53	0,22	0	0,96
Gesamt	4,31	64,27	21,81	6,53	3,08	100

Auswertezeit: Mittwoch, 22. August 2012, 10:00 Uhr bis Donnerstag, 23. August 2012, 10:00 Uhr

Geschwindigkeitsübertretung:	56,12 %	2Rad	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Durchschnittl. Abstand:	21,74 s	PKW	296	17,22	59	31
Kolonnenverkehr:	29,68 %	Transporter	4418	31,89	76	40
DTV:	6874	LKW	1499	30,34	57	38
Schwerlastverkehrsanteil:	9,70 %	Long	449	29,12	56	36
Messort: Haan, Martin-Luther-Str. Haus Nr. 19 (30km/h)		Gesamt	212	26,98	49	35
			6874	30,59	76	39