

FACHDIENST Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	MITTEILUNGSVORLAGE
---	--------------------

Geschäftszeichen	Datum 10.09.2015	MV/2015/079
------------------	---------------------	--------------------

Gremium	Beratungs- folge	Termin	Beschluss	TOP
Planungsausschuss	1	29.09.2015		
Rat	2	15.10.2015		

30 km/h tagsüber auf der B 431 innerhalb geschlossener Ortschaft

Inhalt der Mitteilung:

Aufgrund der besonderen Funktion als Bundesstraße wurden in der Angelegenheit Stellungnahmen von der Polizeidirektion Bad Segeberg, vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, den Trägern des Busverkehrs VHH und SVG sowie der Taxenzentrale und der freiwilligen Feuerwehr Wedel eingeholt. Alle sprechen sich in den Stellungnahmen gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus.

Die Polizeidirektion Bad Segeberg sowie auch der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr verweisen auf den § 45 Abs. 9, die zentrale Vorschrift der Straßenverkehrsordnung, für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen.

Gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Polizei weist ausdrücklich darauf hin, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt keine, im Sinne des § 45 (9) StVO, erforderliche Unfallschwerpunkte vorliegt.

Die Träger des Busverkehrs merken an, dass sich eine Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere negativ auf die Linie 289 (Moorwegsiedlung) auswirken würde. Schon seit Jahren gibt es immer wieder Probleme mit der Erreichbarkeit bei den Anschlusszügen der S-Bahn.

Auch die Freiwillige Feuerwehr äußert sich kritisch. Im Einsatzfall würde sich die Anfahrt zur Feuerwache für die Einsatzkräfte verlängern und hätte somit negative Auswirkungen auf die vorgeschriebene Ausrückzeit.

Der zuständige Minister wurde ebenfalls angeschrieben nachdem er in der Diskussion zu Tempo 30 auch in Wedel aktiv gewesen ist. Er bestätigt seine grundsätzlich positive Einstellung zu Tempo 30, verweist ansonsten auf die Zuständigkeit der örtlichen Verkehrsbehörde.

Selbstverständlich ist die Ortsdurchfahrt der B 431 keine ungefährliche Straße, objektiv muss man jedoch feststellen, dass es in den vergangenen Jahren nicht zu Unfällen mit Personenschäden gekommen ist und schon gar keine Unfallschwerpunkte gegeben sind. Man muss davon ausgehen, dass

=====

Fachdienstleiter/in Herr Brix	mitwirkende Fach- dienstleiter/innen	Fachbereichs- leiter/in Herr Waßmann	Bürgermeister/in Herr Schmidt
----------------------------------	---	--	----------------------------------

die am Verkehr teilnehmenden Menschen sich auf die Situation eingestellt haben. Sie machen also genau das, was die StVO von ihnen erwartet.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Ortsdurchfahrt B 431 vom Rathausplatz/S-Bahnhof bis zur Schauenburger Straße würde beträchtliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die zurzeit geschaffenen Strukturen und Standards, insbesondere im Hinblick auf die grüne Welle und die Busbeschleunigung, haben.

Beide Maßnahmen sind mit einem erheblichen Kostenaufwand eingerichtet worden. Bei einem täglichen Fahrzeugaufkommen von ca. 16.000 Fahrzeugen sind sie die Grundvoraussetzung dafür, dass der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten ohne noch größere Stauungen und Behinderungen abgewickelt werden kann.

Nach § 45 (1) Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die Straßenverkehrsbehörde aber auch Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen treffen. Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr ergänzen die StVO und dienen der Straßenverkehrsbehörde als Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenverkehrslärm.

Die Lärmbelastungen liegen lt. Gutachten ARGUS tagsüber bei 70 bis 75 dB(A) und nachts bei 60 bis 65 dB(A). Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr sehen tagsüber eine Grenze bei 72 und nachts bei 62 dB(A) vor. In der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sind die Grenzen noch niedriger. Die aktuellen Zahlen aus den schalltechnischen Untersuchungen sind unter anderem mit in den Abwägungsprozess zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner auf der einen Seite, und den Beschränkungen und Belangen des Verkehrs auf der anderen Seite eingeflossen. Ebenso wie die vorliegenden Stellungnahmen und die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt.

Der Abwägungsprozess ist Teil der beabsichtigten Entscheidung zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h lediglich im Bereich der Mühlenstraße vom Bahnhof bis zur Einmündung Pinneberger Straße/Am Marktplatz.

Dies wird dem Planungsausschuss zur Erörterung vorgelegt.

Dieser Bereich ist der, wo die Bebauung am dichtesten an der Straße liegt, und somit der mit der stärksten Lärm- und Abgasbelastung. Hinzu kommt, dass dieses Teilstück durch den erheblichen Fahrradverkehr auf den Gehwegen das schwierigste Teilstück der Ortsdurchfahrt ist. Ob der von der VHH befürchtete Zeitverlust auf der Buslinie 289 tatsächlich eintritt, bleibt abzuwarten, denn bis vor einem Jahr bestand ja von der Pinneberger Straße bis zur Schulstraße bereits eine Begrenzung auf 30 km/h.

Eine Ausweitung bis zur Schauenburger Straße kommt nicht in Betracht, da wie vorstehend schon dargestellt dann die grüne Welle und die Busbeschleunigung nicht mehr funktionieren würden, was zu Verkehrsstauungen bis zum Krankenhaus führen würde.

Auch eine Ausweitung um den Bereich Am Marktplatz ist nicht geboten. Der Schulweg wird ausreichend durch Ampeln geführt. Erst kürzlich ist hier eine Anpassung zum Vorteil und zu einer noch besseren Sicherheit der Fußgänger vorgenommen worden.

Es ist beabsichtigt die Reduzierung auf 30 km/h vorerst probeweise anzuordnen. Spätestens nach einem Jahr erfolgt dann eine Auswertung der Maßnahme.

Eine vorzeitige Rücknahme ist allerdings dann erforderlich, wenn der Verkehr in der Ortsdurchfahrt nicht mehr funktioniert (erheblicher Rückstau morgens und abends) oder ein kontraproduktives Sicherheitsempfinden herbeigeführt wird, dass zu objektiven Gefahren führt.

Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich zwischen ZOB und Lüttdahl wird weiterhin bestehen bleiben.

FACHDIENST		MITTEILUNGSVORLAGE	
Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice			
Geschäftszeichen	Datum	MV/2015/079	
	03.09.2015		
Gremium	Beratungs- folge	Termin	Beschluss
Planungsausschuss	1	29.09.2015	
			TOP

30 km/h tagsüber auf der B 431 innerhalb geschlossener Ortschaft

Inhalt der Mitteilung:

Aufgrund der besonderen Funktion als Bundesstraße wurden in der Angelegenheit Stellungnahmen von der Polizeidirektion Bad Segeberg, vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, den Trägern des Busverkehrs VHH und SVG sowie der Taxenzentrale und der freiwilligen Feuerwehr Wedel eingeholt.

Alle sprechen sich in den Stellungnahmen gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus. Die Polizeidirektion Bad Segeberg sowie auch der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr weisen auf die nicht vorhandene besondere Gefahrenlage hin, die nach

§ 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) Voraussetzung für die Anordnung ist.

Die Polizei weist ausdrücklich darauf hin, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt keine Unfalllage/Gefährdungslage vorliegt.

Die Träger des Busverkehrs merken an, dass sich eine Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere negativ auf die Linie 289 (Moorwegsiedlung) auswirken würde. Schon seit Jahren gibt es immer wieder Probleme mit der Erreichbarkeit mit den Anschlusszügen der S-Bahn.

Auch die Freiwillige Feuerwehr äußert sich kritisch. Im Einsatzfall würde sich die Anfahrt zur Feuerwache für die Einsatzkräfte verlängern und hätte somit negative Auswirkungen auf die vorgeschriebene Ausrückzeit.

Der zuständige Minister wurde ebenfalls angeschrieben nachdem er in der Diskussion zu Tempo 30 auch in Wedel aktiv gewesen ist. Er bestätigt seine grundsätzlich positive Einstellung zu Tempo 30, verweist ansonsten auf die Zuständigkeit der örtlichen Verkehrsbehörde.

Selbstverständlich ist die Ortsdurchfahrt der B 431 keine ungefährliche Straße, objektiv muss man jedoch feststellen, dass es in den vergangenen Jahren nicht zu Unfällen mit Personenschäden gekommen ist und schon gar keine Unfallschwerpunkte gegeben sind. Man muss davon ausgehen, dass die am Verkehr teilnehmenden Menschen sich auf die Situation eingestellt haben. Sie machen also genau das, was die StVO von ihnen erwartet.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Ortsdurchfahrt der B 431 vom Rathausplatz/S-Bahnhof bis zur Schauenburger Straße würde beträchtliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die zurzeit geschaffenen Strukturen und Standards, insbesondere im Hinblick auf die grüne Welle und die Busbeschleunigung, haben.

Beide Maßnahmen sind mit einem erheblichen Kostenaufwand eingerichtet worden. Bei einem täglichen Fahrzeugaufkommen von ca. 16.000 Fahrzeugen sind sie die Grundvoraussetzung dafür, dass der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten ohne größere Stauungen und Behinderungen abgewickelt werden kann.

Nach § 45 (1) Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die Straßenverkehrsbehörde aber auch

Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen treffen. Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr ergänzen die StVO und dienen der Straßenverkehrsbehörde als Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenverkehrslärm.

Nach den ermittelten und berechneten Lärmgrenzen zum einen auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr, sowie die im Argus Gutachten berechneten Lärmgrenzen nach der 16 BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), die noch niedrigere Grenzen beinhaltet, ist nach den vorliegenden Lärmwerten eine solche Störung gegeben.

Es ist in einer Abwägung des Schutzinteresses der Anwohnerschaft gegenüber den Belangen des Verkehrs zu prüfen, ob diese überwiegen oder die Lärmbelastungen als ortsüblich hingenommen werden müssen und als zumutbar anzusehen sind.

Die aktuellen Zahlen aus den schalltechnischen Untersuchungen, die vorliegenden Stellungnahmen sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt haben im Rahmen des Abwägungsprozesses zu der Entscheidung geführt eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h lediglich im Bereich der Mühlenstraße vom Bahnhof bis zur Einmündung Pinneberger Straße/Am Marktplatz anzuordnen.

Dieser Bereich ist der, wo die Bebauung am dichtesten an der Straße liegt, und somit der mit der stärksten Lärm- und Abgasbelastung. Hinzu kommt, dass dieses Teilstück durch den erheblichen Fahrradverkehr auf den Gehwegen das schwierigste Teilstück der Ortsdurchfahrt ist. Ob der von der VHH befürchtete Zeitverlust auf der Buslinie 289 tatsächlich eintritt, bleibt abzuwarten, denn bis vor einem Jahr bestand ja von der Pinneberger Straße bis zur Schulstraße bereits eine Begrenzung auf 30 km/h.

Eine Ausweitung bis zur Schauenburger Straße kommt nicht in Betracht, da wie vorstehend schon dargestellt dann die grüne Welle und die Busbeschleunigung nicht mehr funktionieren würden, was zu Verkehrsstauungen bis zum Krankenhaus führen würde. Auch eine Ausweitung um den Bereich Am Marktplatz ist nicht geboten. Der Schulweg wird ausreichend durch Ampeln geführt. Erst kürzlich ist hier eine Anpassung zum Vorteil und zu einer noch besseren Sicherheit der Fußgänger vorgenommen worden.

Es ist beabsichtigt die Reduzierung auf 30 km/h vorerst probeweise anzuordnen. Spätestens nach einem Jahr erfolgt dann eine Auswertung der Maßnahme.

Eine vorzeitige Rücknahme ist allerdings dann erforderlich, wenn der Verkehr in der Ortsdurchfahrt nicht mehr funktioniert (erheblicher Rückstau morgens und abends) oder ein kontraproduktives Sicherheitsempfinden herbeigeführt wird, dass zu objektiven Gefahren führt.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde ist die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 22-6 h aufzuheben. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird durchweg von den meisten Verkehrsteilnehmern ignoriert und bringt keine Vorteile für die Anwohnerschaft.

Es wird davon ausgegangen, dass die Akzeptanz auf dem Teilstück in der Mühlenstraße aufgrund der dortigen Gegebenheiten (dichte Bebauung, kurze Wegstrecke, Fahrradverkehr etc.) wesentlich höher sein wird.

