

Antrag der SPD-Fraktion Wedel zum Thema:

**Tagesordnungspunkt 4.1: Barrierefreiheit und
Radverkehrsförderung in der Bahnhofstraße BV/2023/063**

Die SPD-Fraktion beantragt und der UBFA möge beschließen:

„Die Planung von barrierefreien Bushaltestellen entlang der Bahnhofstraße wird vorläufig zurückgestellt, bis die Normenreihe DIN 18040 überarbeitet ist und die aktuellen Dokumente zu einer Planung und Bauausführung zur Verfügung stehen. Die derzeitigen Bushaltestellen sind barrierefrei ausgerüstet.“

Begründung:

1. Die derzeitigen Bushaltestellen in der Bahnhofstraße sind barrierefrei und sie entsprechen den bestehenden Normen und Standards - es bedarf daher keiner Eile.

In Wedel sind die alten Auffindstreifen inklusive Einstiegsfeld in Laufrichtung des Gehweges 1 m tief und durch ihren elastischen Werkstoff sowohl mit den Füßen und Langstock gut wahrnehmbar.

Die bestehenden Einstiegsfelder in Wedel sind konform der DIN-Normen. Sie wurden bereits 1996 in Wedel entwickelt und man kann die Rillenstruktur sehr gut wahrnehmen.

Wedel war die erste Stadt in Deutschland, in der Bushaltestellen taktil gekennzeichnet wurden. Buskaps wurden auf das Niederflurniveau der Busse angehoben.

Die Richtlinien des HVV stammen aus dem Jahr 2016 und beziehen sich auf Normen, die im Umbruch sind. Normen werden alle 5 Jahre überarbeitet und auf ihren techn. Stand überprüft.

Meine vorliegenden Informationen nach, die ich von Herrn Volker König erhalten habe – die auch der Verwaltung bekannt sein müssten – kann für Januar 2024 mit der Veröffentlichung der DIN-Reihe 18040 gerechnet werden, die evtl. Änderungen haben könnte.

Aktuell besteht jedoch kein Grund eine Planung von barrierefreien Bushaltestellen entlang der Bahnhofstraße vorzunehmen.

Für den barrierefreien Ausbau sollen nun die Vorplanungen durch ein externes Planungsbüro beauftragt werden, wodurch Kosten in Höhe von 15.000 Euro entstehen. Bei der derzeitigen Haushaltslage halte ich das nicht für angebracht und sinnvoll.

Es gibt in Wedel viele Projekte im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit, die eine höhere Priorität haben als die Haltestellen der Buslinie 189, die allesamt bereits barrierefrei sind.

Für die SPD-Fraktion

Wolfgang Rüdiger und Gerrit Baars

Informationen zur DIN 18040-3:

Zur Information möchte ich ergänzend noch auf den Anwendungsbereich der DIN 18040-3 in der noch aktuellen Ausführung hinweisen. Insbesondere der Satz: "Die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele können auch auf andere Weise als in der Norm festgelegt erfüllt werden," das dürfte für Wedel von Interesse sein.

"1 Anwendungsbereich

Dieses Dokument gilt für die Planung, Ausführung und Ausstattung von barrierefreien Verkehrs- und Außenanlagen im öffentlich zugänglichen Verkehrs- und Freiraum und enthält neben allgemeinen Planungsanforderungen (Abschnitt 4) besondere Planungsanforderungen an die barrierefreie Gestaltung typischer Verkehrs- und Außenanlagen.

Darüber hinaus kann die Norm für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrs- und Außenanlagen, die nicht öffentlich zugänglich sind, angewendet werden.

Dieses Dokument gilt für den Neubau von Verkehrs- und Außenanlagen. Es sollte sinngemäß für Aus- und Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen im bestehenden Verkehrs- und Freiraum angewendet werden.

Die Norm definiert die Nutzungsansprüche für einen barrierefreien Fußgängerverkehr. Sie geht davon aus, dass im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum konkurrierende Nutzungsansprüche auftreten können, die im Rahmen des Planungsprozesses untereinander abgewogen werden.

Die mit den Anforderungen nach dieser Norm verfolgten Schutzziele können auch auf andere Weise als in der Norm festgelegt erfüllt werden.

Bei Bauvorhaben für spezielle Nutzergruppen können zusätzliche oder andere Anforderungen notwendig sein.

Alle Maße sind Fertigmaße. Abweichungen in der Ausführung können nur toleriert werden, soweit die in der Norm bezweckte Funktion erreicht wird.

Für Außenanlagen von öffentlich zugänglichen Gebäuden, die der Erschließung und gebäudebezogenen Nutzung dienen, gilt DIN 18040-1. Für Außenanlagen von Wohngebäuden, die der Erschließung und gebäudebezogenen Nutzung dienen, gilt DIN 18040-2.

Für die Norm gelten die Abkürzungen im Abschnitt 2, im Anhang A sowie im Literaturverzeichnis. "

Ich denke, der zitierte Satz gilt grundsätzlich und muss nicht zu zusätzlichen Kosten für die Stadt Wedel führen, um Planungsbüros zu beschäftigen. Barrierefreiheit ist schon vorher an den Bushaltestellen der Linie 189 und teilweise auch der Linie 289 auf Wedeler Stadtgebiet realisiert worden.

Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen für den UBF-Ausschuss am 29.06.2023 zur öffentlichen Beschlussvorlage BV/2023/063: Barrierefreiheit und Radverkehrsförderung in der Bahnhofstraße

Wir beantragen die Änderung zu TOP Ö4.1.

Teilung des TOPs Barrierefreiheit und Radverkehrsförderung in der Bahnhofstraße in 2 eigenständige TOPs: Einmal Barrierefreiheit in der Bahnhofstraße und zum anderen Radverkehrsförderung in der Bahnhofstraße

Der weitergehende Antrag lautet:

Eigenständige Abstimmung über

- Radverkehrsförderung in der Bahnhofstraße
- Barrierefreiheit in der Bahnhofsstraße

Begründung:

Die Abstellanlagen sind Bestandteil des Mobilitätskonzepts Bausteins „Erleichterung Fahrradparken“ (Baustein 7)

Die Barrierefreiheit in der Bahnhofstraße könnte Stärkung des Fußverkehrs (Baustein 8) sein oder auch Umbau Bahnhofstraße (Baustein 3).

Bei der Priorisierung, Verabschiedung durch den Rat am 6.4.23, sind die Bausteine 3 und 8 mit Prio 1 versehen worden, das Fahrradparken (Baustein 7) hat Priorität 2 erhalten.

Alleine durch die unterschiedliche Priorisierung in unterschiedlichen Bausteinen sollte eine Trennung bei der Abstimmung erfolgen.

Darüber hinaus sind neuere Fahrradabstellanlagen eigentlich sehr notwendig. Die bestehenden Anlagen sind die berüchtigten Felgenkiller, viel zu eng konstruiert, von den vermeintlich bestehenden 170 Plätzen ist maximal die Hälfte oder weniger nutzbar. Neue Bügel mit den entsprechenden Abständen würden die Attraktivität mit dem Rad in die Bahnhofstraße zu fahren, signifikant erhöhen.

Bei der Barrierefreiheit sehen wir zunächst eine Bushaltestelle, die umgebaut werden soll, mit hohen Planungskosten und ungewissem Ausgang, ob es überhaupt bei einer Bushaltestelle in der Bahnhofstraße bleiben soll. Im Mobilitätskonzept ist von einem Umbau der Bahnhofstraße die Rede. Der soll nach Beendigung des Verkehrsversuchs besprochen und entschieden werden. Der Verkehrsversuch läuft jetzt erst an und dauert bis Ende Oktober. Erst danach haben wir Erkenntnisse gewonnen und wissen ggf. mehr, wie die Bahnhofstraße der Zukunft aussehen könnte. Aus diesem Grund sollten wir nicht den zweiten Schritt vor dem ersten machen und bereits jetzt noch nicht

darüber entscheiden, ob die Bushaltestelle vor der Barlach-Apotheke barrierefrei umgebaut werden soll. Wir sollten den Verkehrsversuch abwarten und danach eine Entscheidung treffen.

für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Holger Craemer

Anfrage der SPD-Fraktion Wedel am 29.06.2023 zum Thema:

Straßenreinigungsgebühren: 7 Fragen, 7 Antworten (unter: Stadt Wedel, Leben in Wedel)

Dazu haben wir folgende Fragen an die Verwaltung:

1. Wie hoch sind die Straßenreinigungskosten für die Stadt Wedel und wie schlüsseln sich diese auf?
 - Personalkosten
 - Abschreibung
 - Overhead
 - Sonstiges
2. Wie hoch ist der durchschnittliche Anteil der Kosten pro WE (Wohneinheit)?
3. Wie hoch sind die kalkulierten Einnahmen nach der Reform?
4. Die Stadt Wedel teilte mit, dass die Bürger die Straßenreinigungsgebühren nicht für die eigene Straße, sondern für die **Gesamtkosten aller Straßen in Wedel** bezahlen müssen (siehe Mitteilung der Stadt vom 07.06.2023 auf wedel.de). Für einige Straßen in Wedel wird laut neuer Gebührensatzung z.B. aufgrund vieler nun deutlich erhöht berechneter Hinterliegergrundstücke das Vielfache der tatsächlichen Straßenlängen an Gebühren berechnet.
 - Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt diese Regelung?
 - Wenn für einige Straßen laut neuer Gebührensatzung jetzt das Vielfache der tatsächlichen Länge der zu reinigenden Straße berechnet wird, welche anderen Straßen werden demzufolge zu niedrig berechnet und warum?
 - Wie hoch ist der Anteil an den direkten Straßenkosten und wie hoch ist der Anteil an den Gesamtkosten?
 - Welche Reinigungsarbeiten in der Stadt werden damit finanziert? (Beispiele: Elbwanderweg?, Hafen?, welche noch?)
 - Gibt es Straßen in Wedel, wo überhaupt keine Straßenreinigungsgebühren erhoben werden?

5. Bei den Eckgrundstücken wird nur der direkte Anlieger mit der Gesamtlänge des Eckgrundstücks belastet? Die nachfolgenden Grundstücke werden nur mit der Frontlänge zur Straße, aber nicht mit der äquivalenten, der halben Grundstückslänge belastet? (Die Erklärung kann mündlich vorgetragen werden.)

Das Thema der Stadt ist: Alle Straßenreinigungen werden von allen Bürgern gerecht mit bezahlt. Wird das eingehalten?

6. Durch die neue Straßenreinigungs- und -gebührensatzung haben sich z.B. die Frontlängenberechnungen der Hinterliegergrundstücke zum Teil fast verfünffacht, während bei den direkten Straßenanliegern die Frontlängenberechnungen offensichtlich gleich geblieben sind. Dies führt dazu, dass für ähnlich große Grundstücke, die derselben Straße zugeordnet werden, jetzt deutlich unterschiedlich hohe Gebühren gezahlt werden sollen (z.B. für 2 m oder für 22 m Frontlänge). Zuvor wurden z.B. alle Hinterliegergrundstücke am Wedeler Elbhochufer mit 5 m Frontlänge berechnet.
- Auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgen diese unterschiedlichen Berechnungen für ähnlich große Grundstücke in derselben Straße?
 - Die Stadt Wedel gibt in Ihrer Mitteilung vom 07.06.2023 an: „Gleichzeitig sorgt die neue Gebührensatzung für mehr Kostengerechtigkeit.“ „Die neuen Regelungen sind klarer und haben das Ziel, alle Gebührenpflichtigen gleich zu belasten.“ Wie erklären sich dann die deutlich unterschiedlichen Berechnungen wie zuvor angeführt? Welche Gerechtigkeit soll hier für den Bürger erkennbar sein?
7. Die Stadt weist in ihrer Mitteilung vom darauf hin, dass einige Bürger bisher zu wenig bezahlt hätten.

Welche Bürger haben laut Meinung der Stadt bisher zu wenig und welche Bürger im Umkehrschluss zu viel bezahlt?

Wedel, den 22.06.2023

Wolfgang Rüdiger und Gerrit Baars

Straßenreinigungs- und -gebührensatzung

- Grundsätze der Kalkulation nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)
- Ermittlung der Kosten
- Ermittlung der Straßenfrontmeter
- Ermittlung der Gebühren

Grundsätze der Kalkulation nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)

§ 6 I KAG Benutzungsgebühren sind zu erheben.

§ 6 II KAG Die Benutzungsgebühren sollen so bemessen werden, dass sie die erforderlichen Kosten der laufenden Verwaltung und Unterhaltung der öffentlichen Einrichtung decken.

§ 6 II S. 9 KAG Wenn am Ende des Kalkulationszeitraums eine Unter- oder Überdeckung besteht ist diese innerhalb der drei darauffolgenden Jahren auszugleichen.

„Die Kosten der öffentlichen Einrichtung Straßenreinigung dürfen insgesamt und nicht nur bezogen auf die Reinigung der erschließenden Straße ermittelt werden. Damit nimmt man in Kauf, dass Gemeinden für die einzelnen Straßen wegen der pauschalierenden Kalkulation unterschiedlich hohe Anteile tragen.“

Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil v. 12.04.1989, 9 A 254/87

Ermittlung der Kosten

§ 6 II S. 8 KAG Zur Gebührenbemessung kann ein Kalkulationszeitraum von bis zu drei Jahren zugrunde gelegt werden.

⇒ 2019 - 2022

⇒ Umlagebetrag abzüglich Öffentlichem Interesse wurde ermittelt

- Winterdienst	36.250,35 €
- Reinigungsklasse I + II	796.711,45 €
- Reinigungsklasse III	79.338,52 €

Sonderreinigungen (z.B. Elbewanderweg, Hafen, Beete, Entwässerungsanlagen, Ölsuren) sind nicht Bestandteil der Straßenreinigung.

Ermittlung der Straßenfrontmeter

„Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung ist die Straßenreinigungsgebühr insoweit kein Entgelt für die Reinigung eines bestimmten Straßenabschnittes vor dem angrenzenden Grundstück, sondern für den Ausgleich des besonderen (objektiven) Vorteils, der darin liegt, dass die am anliegenden Grundstück vorbeiführende Straße in ihrer gesamten Ausdehnung sauber gehalten wird.“

Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgerichts Urteil v. 19.08.2016 (4 A 16/15)

Ermittlung der Straßenfrontmeter

Der Frontmetermaßstab ist in der kommunalen Praxis weit verbreitet. Er ist ein zulässiger und nicht gegen das Äquivalenzprinzip verstoßender Wahrscheinlichkeitsmaßstab, der dem Gleichheitsgrundsatz entspricht.

Der Beschluss des Bundesverwaltungsgericht, v. 15.03.2002, 9 B 16/02 bildete den folgenden Leitsatz: „Ein für die Ermittlung der Frontmeterlänge gewähltes Projektionsverfahren (fiktiver Frontmetermaßstab) kann mit Art. 3 Abs. 1 GG vereinbar sein, auch wenn für gleich große Grundstücke eine unterschiedlich hohe Straßenreinigungsgebühr allein deswegen anfällt, weil die Grundstücksgrenzen in unterschiedlichen Winkeln auf die Straßenmittelachse treffen.“

Ermittlung der Straßenfrontmeter

	Alte Satzung § 10	Neue Satzung § 9	s. auch: Reinbek, Schwarzenbek, Bad Oldesloe, Kiel, Rendsburg
Anlieger	Straßenfrontlänge (keine weitere Definition)	Straßenfrontlänge ist die gemeinsame Grundstückslinie zwischen dem anliegenden Grundstück und der zu reinigenden Straße.	
Eckgrundstücke	Die längste Straßenfront dient der Berechnung. Wobei die ermäßigte Gebühr mindestens zwei Drittel der vollen Gebühr beträgt.	Jede Straße wird nach den jeweiligen Straßenfrontmeterlänge berechnet.	
Hinterlieger	Die Hälfte der längsten Ausdehnung des Grundstücks parallel zur Straße, höchstens jedoch die Frontlänge des schmalsten Grundstücks an der zu reinigenden Straße.	Als Straßenfrontlänge gilt die Hälfte der längsten Ausdehnung des Grundstückes parallel zur Straße.	
Grundstücke, die mit weniger als zwei Drittel der längsten Ausdehnung parallel zu der zu reinigenden Straße an die Straße grenzen.	Zwei Drittel der längsten Ausdehnung des Grundstücks parallel zu der zu reinigenden Straße abzüglich eines Viertels des Unterschieds zur tatsächlichen Frontlänge.	Zwei Drittel der längsten Ausdehnung des Grundstücks parallel zu der zu reinigenden Straße abzüglich eines Viertel des Unterschieds zur tatsächlichen Frontlänge.	

Ermittlung der Gebühren

Umlagebetrag / Frontmeter = Gebühr je Frontmeter

Winterdienst: 36.250,35 € / 44.926 Frontmeter = **0,81 €**

Reinigungs klasse I und II, 796.711,45 €, Frontmeter 112.755

Aufteilung des Umlagebetrages nach dem Äquivalenzprinzip

	Frontmeter	Äquivalenz	Recheneinheit	Gebühr je Frontmeter
Reinigungs klasse I	100.418	0,5	50.209,00	6,37 €
Reinigungs klasse II	12.337	1	12.337,00	12,74 €
Gesamt	112.755		62.546,00	
Reinigungs klasse I = 796.711,45 / 62.546,00 x 0,5 = 6,37 €				
Reinigungs klasse II = 796.711,45 / 62.546,00 x 1 = 12,74 €				

Reinigungs klasse III: 79.338,52 € / 1.528 Frontmeter = **51,92 €**

Ermittlung der Gebühren (Hinterlieger)



Beispielrechnung für ein Grundstück in der Straße Hellgrund
Längste Ausdehnung parallel zur Straße: 45 m
Schmalstes Grundstück in der Straße: 5 m
Reinigungsstufe I

Alte Satzung

$5 \text{ m} \times 2,03 \text{ €} = 10,15 \text{ € im Jahr}$

Neue Satzung

$45 \text{ m} \times \frac{1}{2} \times 6,37 \text{ €} = 143,33 \text{ € im Jahr}$

$+ 133,18 \text{ €} = 1409 \text{ %}$

Zusätzliche Hinweise:

Parkende Autos am Fahrbahnrand

„Parkende Fahrzeuge hindern keine Reinigung überhaupt, sondern punktuell ausschließlich diejenige der vom Automobil besetzten Fläche. Selbst wenn viele Wagen abgestellt wurden, kann man den größten Teil der Straße säubern. Deshalb gibt es keinen Grund, die Gebühren nicht zu fordern.“

Oberverwaltungsgericht Koblenz, Urteil v. 09.02.2006, 7 A 11037/05

Verwaltungsgericht Düsseldorf, Urteil v. 03.08.2015 17 K 1654/15

Hinweis der Verkehrsbehörde:

Haltverbote aufgrund der Straßenreinigung würden zur Erweiterung des Schilderwaldes beitragen. Eine solche Maßnahme würde zudem einen hohen kostenintensiven und das Stadtbild beeinflussenden Beschilderungsaufwand verursachen. Durch die ohnehin schon zahlreichen Halteverbote ist eine verständliche/übersichtliche Darstellung für die Verkehrsteilnehmenden fast unmöglich. In der Praxis wurde festgestellt, dass Halteverbote für die Straßenreinigung häufig missachtet werden. Ein Abschleppen ist aufgrund der Rechtsprechung unverhältnismäßig. Erwähnenswert hierbei ist, dass zumeist auch kein Ersatzparkraum zur Verfügung steht, zumal bei der gebietsweisen Reinigung der Straßen die Fahrzeuge an bestimmten Tagen mehrmals umgesetzt werden müssten. Außerdem kann der Bauhof nicht immer die ausgewiesenen Zeiten einhalten.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice
als untere Verkehrsbehörde

Verkehrssituation im Rollberg

Nach fachaufsichtlicher Prüfung teilt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus mit Mail vom 22.5.2023 mit, dass im Rollberg in Wedel keine besondere Gefahrensituation vorliegt, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nach StVO rechtfertigen würde.

Die bisherigen Entscheidungen der Verkehrsaufsicht der Stadt Wedel in den vergangenen 4 Jahren, die gemeinsam mit Straßenbaulastträger, Polizei und Verkehrsbetrieben getroffen wurde, werden vollumfänglich bestätigt.

Die Justitiarin hat darauf hingewiesen, dass eine Entscheidung gegen die Maßgaben des Ministeriums nicht rechtmäßig wäre.

Die fachaufsichtliche Stellungnahme wird dem Protokoll beigelegt.

Antrag der SPD zum Vorbehaltsnetz

Die SPD hat den Antrag gestellt, den Rollberg aus dem Vorbehaltsnetz heraus zu nehmen und dann dort eine Reduzierung auf 30 km/h anzuordnen. Auch wenn es die grundsätzliche Unterscheidung von Vorbehaltsnetz und Wohngebieten mit Tempo-30 Zonen gibt, so eröffnet allein die Herausnahme der Straße aus dem Vorbehaltsnetz nicht automatisch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. Der Gesetzgeber hat neben der verpflichtenden Regelung von „Rechts vor Links“ u.a. auch vorgegeben, dass die Kreuzungen und Einmündungen der Straßen nicht mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden dürfen. Daher scheidet der Rollberg für eine Zonenregelung aus und dem Antrag der SPD ist nicht zu entsprechen.

Brix
21.6.2023

Wedel, den 03.07.2023

Verkehrliche Situation in der Straße Rollberg

Aufgrund der Mitteilung eines Anwohners aus dem Rollberg im Jahr 2019 hinsichtlich zu schnell fahrender Busse wurde die dortige Verkehrssituation seitens der Stadtverwaltung Wedel unter Beteiligung der Polizei, des Straßenbaulastträgers, der Verkehrsbetriebe und des Kreises Pinneberg umfangreich überprüft. Neben diesen Maßnahmen gab es zudem persönliche Gespräche mit Anwohnern im Rahmen von Videokonferenzen und Ortsterminen.

Neben den verdeckten Geschwindigkeitsmessungen wurde mehrfach ein Dialog-Display in der Straße Rollberg aufgestellt. „Scharfe“ Messungen durch die Bußgeldstelle des Kreises Pinneberg ergaben für den 06.05.2021, vormittags, eine geringe Befahrung der Straße Rollberg. Eine weitere „scharfe“ Messung am 17.05.2021, ebenfalls am Vormittag, wurde wegen zu geringem Verkehrsaufkommens nach 45 Minuten abgebrochen. In diesen 45 Minuten passierten gerade einmal 2 Fahrzeuge die Messstelle. Weitere Messungen wurden nicht durchgeführt und werden seitens der Bußgeldstelle erst nach neuer Erkenntnislage aufgenommen.

Im Planungsausschuss der Stadt Wedel am 19.10.2021 erläuterte die Verkehrsaufsicht der Stadt Wedel die Hintergründe keine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Rollberg einzurichten.

Nach Rücksprache mit dem Polizeirevier Wedel ist die Straße Rollberg hinsichtlich der dortigen Verkehrssituation unauffällig. Die Stellungnahme der Polizei vom 22.03.2023 lautet wie folgt:

„Im Betrachtungszeitraum der letzten 5 Jahre konnte kein Unfallgeschehen an der benannten Örtlichkeit festgestellt werden, welches insbesondere in den ursächlichen Zusammenhang mit der zulässigen Geschwindigkeit, Straßenbreite, Straßenzustand oder sonstigen baulichen Gegebenheiten zu bringen wäre.

Bekanntes Unfallgeschehen (5 Fälle) bezieht sich ausschließlich auf Bagatellfälle/Fälle ohne Zusammenhang mit oben beschriebenen ursächlichen Zusammenhängen.

Bei der Straße Rollberg handelt es sich um keinen Unfallschwerpunkt. Eine Änderung vorhandener straßenbaulicher Strukturen oder vorhandener verkehrsrechtlicher Anordnungen ist daher nicht angezeigt.“

Eine am 20.03.2023 gefertigte Stellungnahme des Fachdienstes Bauverwaltung und öffentliche Flächen der Stadt Wedel hat zum Inhalt, dass sich die Fahrbahn der Straße Rollberg in einem guten Zustand befindet. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgängig 6,00 m und ist mittels 12 cm hohem Hochbord vom Gehweg getrennt. Markante Schäden, die vom Befahren von schweren Fahrzeugen herrühren, sind nicht zu erkennen. Lediglich im Bereich des einseitigen Parkstreifens gibt es Spuren auf dem gegenüber liegenden Gehweg, die ein kurzes Befahren vermuten lassen. Für diesen Bereich im Zuge des Parkstreifens wurde die Nutzung des Parkstreifens nur für PKW angeordnet, um eine Einengung der

Fahrbahn durch das Hineinragen von größeren Fahrzeugen in den Straßenraum möglichst auszuschließen.

Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH teilten am 04.08.2021 dem Anwohner im Rollberg mit, dass ein Ausweichen der Busse auf den Gehweg in einem Begegnungsfall nicht notwendig ist. Die Straße Rollberg ist für den Begegnungsverkehr zweier Busse ausreichend breit. Für den Fall, dass trotzdem über den Gehweg ausgewichen wird, handelt es sich um ein verkehrswidriges Verhalten eines einzelnen Busfahrers. Der Anwohner wurde seitens der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH gebeten, das Kennzeichen, Datum und Uhrzeit an die Verkehrsbetriebe zu melden. Auch haben die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH die Verkehrssituation in der Straße Rollberg in ihre jährliche UVV-Unterweisung für das Fahrpersonal aufgenommen.

Insgesamt fanden in dem bisherigen Zeitraum drei verdeckte Geschwindigkeitsmessungen statt. Betrug die v85 bei der ersten Messung vom 14. - 23.11.2019 noch für beide Fahrtrichtungen 46,6 km/h (für Busse/LKW 50,3 km/h), ergab die Messung vom 15. - 23.03.2021 eine v85 von 44,6 km/h (Busse/LKW 47,4 km/h). Die zuletzt durchgeführte verdeckte Messung erfolgte vom 27.01. - 02.02.2022. Hier wurde eine v85 von 41,2 km/h aller Verkehrsarten bzw. 39,5 km/h für Busse/LKW festgestellt. Das Ergebnis zeigt, dass sich die festgestellten Geschwindigkeiten erheblich reduziert haben. Überschreitungen fanden nur noch im Einzelfall statt.

Vermutlich hat sich das Fahrverhalten der Busfahrer durch die Sensibilisierung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein nachhaltig dahingehend verändert, dass die dortige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den meisten Fällen nicht überschritten wird. Positiv zu erwähnen ist hierbei, dass Lastzüge (Busse/LKW) den Rollberg überwiegend mit einer Geschwindigkeit von 36-40 km/h passieren.

Anhand der Messdaten der Jahre 2019, 2021 und 2023 wird folgender Trend deutlich:

Anzahl Busse/LKW über 50 km/h:

14.11.2019 - 23.11.2019: 376

15.03.2021 - 23.03.2021: 136

27.01.2023 - 02.02.2023: 12

Am 11.01.2023 informierte die Verkehrsaufsicht der Stadt Wedel den Anwohner im Rollberg, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Straße Rollberg auf Sicht der Stadtverwaltung Wedel nach umfangreicher Prüfung nicht erforderlich ist.

In der Folge gab es erneut vielfach Meldungen von dem Anwohner, dass es im Rollberg zu gefährlichen Verkehrssituationen gekommen sei. Zudem hat der Anwohner den Landesbetrieb Verkehr und Straßenbau (LBV) zu einer fachaufsichtlichen Überprüfung aufgefordert. Vor Eingang der Stellungnahme der Verkehrsaufsicht der Stadt Wedel beim LBV.SH wandte sich der Anwohner über die Herrn MdL Balasus und Hölck an das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein. Infolge dessen das Anliegen nunmehr direkt durch das Ministerium beantwortet wurde.

Der Landesbetrieb Verkehr und Straßenbau (LBV) teilte nach Prüfung des Falles aus fachaufsichtlicher Sicht am 30.03.2023 mit, dass sich die Fachbehörden eingehend mit der Verkehrssituation in der Straße Rollberg befassen haben und das Verfahren der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel keine Gründe zur Beanstandung durch die Fachaufsicht

erkennen lässt. Eine besondere Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der zu schützenden Rechtsgüter erheblich übersteigt, lässt sich nicht erkennen. Bei dem von angeführten Überfahren der Gehwege durch Busse handelt es sich offensichtlich um ein verkehrswidriges Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer. Ein solches Verhalten lässt sich auch durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht gänzlich ausschließen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Referat Verkehrsrecht, Luftfahrt VII 438 nahm wie folgt Stellung zu der Frage nach der fachaufsichtsrechtlichen Prüfung durch LBV und MWVATT:

„Eine Fahrbahnbreite von 6,00 m begründet noch keine besonderen örtlichen Verhältnisse. Viele Fahrbahnen in Schleswig-Holstein (auch Bundes- und Landesstraßen) sind lediglich 6,00 m breit bzw. teilweise sogar schmaler. Auch an diesen Straßen können sich Lkw und/oder Busse begegnen, ohne dass ein Ausweichen auf den Gehweg notwendig wird.“

Ebenfalls wurde erwähnt, dass die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH mitgeteilt haben, dass ein Ausweichen der Busse auf den Gehweg nicht notwendig ist, da die Fahrbahn ausreichend breit für eine Begegnung von zwei Bussen ist. Ein Ausweichen auf den Gehweg sei ein verkehrswidriges Verhalten einzelner Busfahrer.

Ferner heißt es:

„Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht hingegen keine geeignete Maßnahme, um das Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg zu verhindern. Auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann ein Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg nicht ausgeschlossen werden.“

Zusammenfassend wurde seitens des MWVATT mitgeteilt, dass im Rollberg in Wedel keine besondere Gefahrensituation vorliegt, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach der StVO rechtfertigen würde. Sofern sich alle Verkehrsteilnehmenden an die geltenden Verkehrsregeln halten, besteht keine besondere Gefahrensituation. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es weder durch den LBV noch durch das MWVATT fachaufsichtsrechtliche Bedenken gegen die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel.

Die Leiterin des Justiziariats der Stadt Wedel gab zu den Stellungnahmen des LBV und MWVATT folgende Bewertung ab:

Der Bürgermeister als untere Straßenverkehrsbehörde handelt rechtmäßig. Der LBV würde als Fachaufsicht lediglich tätig werden, wenn die Entscheidungen der Stadt Wedel nicht recht- oder zweckmäßig wären. Und der LBV ist nicht eingeschritten und durfte auch nicht einschreiten, da die Entscheidungen rechtmäßig waren bzw. sind.

Das Ministerium bestätigt, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht vorliegen. In der Vorschrift heißt es: *„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 der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“*

Es scheitert bereits an der Voraussetzung der besonderen örtlichen Verhältnisse. „Eine Fahrbahnbreite von 6,00 m begründet noch keine besonderen örtlichen Verhältnisse. Viele Fahrbahnen in Schleswig-Holstein (auch Bundes- und Landesstraßen) sind lediglich 6,00 m breit bzw. teilweise sogar schmaler. Auch an diesen Straßen können sich Lkw und/oder

Busse begegnen, ohne dass ein Ausweichen auf den Gehweg notwendig wird.“ „Ein Ausweichen auf den Gehweg ist ein verkehrswidriges Verhalten einzelner Busfahrer.“ Die Verantwortlichkeit liegt stets beim Fahrzeugführer und steht mit der Entscheidung des Bürgermeisters als untere Straßenverkehrsbehörde nicht im Zusammenhang.

Wie das Ministerium ebenfalls zutreffend ausführt „*wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht hingegen keine geeignete Maßnahme, um das Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg zu verhindern.*“ Und sowieso nicht, da davon auszugehen ist, dass die Fahrzeugführer bei entsprechendem Begegnungsverkehr ohnehin langsam fahren.

Im Auftrag

Huckfeldt

Huckfeldt, Wolfgang

Von: Erik.Kammholz@wimi.landsh.de
Gesendet: Montag, 22. Mai 2023 11:39
An:
Betreff: AW: [EXTERN] Re: Eingabe "Tempo 30 im Rollberg in Wedel"

Sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 15. Mai 2023 zum Thema „Tempo 30 im Rollberg in Wedel“. Ihrer E-Mail haben Sie ein Foto beigefügt, das einen auf den Gehweg ausweichenden Bus zeigt. Ihren diesbezüglichen Ärger und Ihre Sorge kann ich gut nachvollziehen. Dieses Verhalten ist rechtswidrig und muss unbedingt unterbunden werden. Ich habe das Foto an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel weitergeleitet. Gleichzeitig würde ich Ihnen empfehlen sich mit diesem Foto an die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH zu wenden. Aufgrund der deutlichen Erkennbarkeit der Kennzeichen und unter Nennung von Datum und Uhrzeit sollte es ohne Schwierigkeiten möglich sein, die Fahrer/innen zu ermitteln, zu sensibilisieren und ggf. zu sanktionieren.

Zu Ihrer Frage nach der fachaufsichtsrechtlichen Prüfung durch LBV und MWVATT:

Die Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Rollberg in Wedel liegt bei der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel. Diese kann im Rahmen der StVO eigenständig entscheiden, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sie ergreift. Der LBV würde als Fachaufsicht lediglich tätig werden, wenn die Entscheidungen der Stadt Wedel nicht recht- oder zweckmäßig wären.

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Es muss also eine konkrete Gefahr vorliegen, die sich durch besondere örtliche Verhältnisse begründet.

Eine Fahrbahnbreite von 6,00 m begründet noch keine besonderen örtlichen Verhältnisse. Viele Fahrbahnen in Schleswig-Holstein (auch Bundes- und Landesstraßen) sind lediglich 6,00 m breit bzw. teilweise sogar schmaler. Auch an diesen Straßen können sich Lkw und/oder Busse begegnen, ohne dass ein Ausweichen auf den Gehweg notwendig wird.

Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH hat Ihnen meines Wissens bereits mitgeteilt, dass ein Ausweichen der Busse auf den Gehweg nicht notwendig ist, da die Fahrbahn ausreichend breit für eine Begegnung von zwei Bussen ist. Ein Ausweichen auf den Gehweg sei ein verkehrswidriges Verhalten einzelner Busfahrer. Die Verkehrsbetriebe haben die Verkehrssituation im Rollberg daher in ihre jährliche UVV-Unterweisung für das Fahrpersonal aufgenommen.

Der Fachdienst „Bauverwaltung und öffentliche Flächen“ der Stadt Wedel hat die Gehwege in der Straße Rollberg begutachtet. Überwiegend sind keine markanten Schäden an den Gehwegen zu erkennen, die durch das Befahren des Gehwegs mit schweren Fahrzeugen entstehen würden. Lediglich im Bereich des einseitigen Parkstreifens gibt es Spuren auf dem gegenüberliegenden Gehweg, die ein kurzes Befahren vermuten lassen. Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel

hat daher vor einigen Wochen angeordnet, dass der Parkstreifen nur noch von Pkw genutzt werden darf, um eine Einengung der Fahrbahn durch das Hineinragen von größeren Fahrzeugen in den Fahrbahnbereich möglichst auszuschließen. Die Stadt Wedel überprüft die Einhaltung dieser Anordnung häufig und konsequent.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht hingegen keine geeignete Maßnahme, um das Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg zu verhindern. Auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann ein Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg nicht ausgeschlossen werden.

Verdeckte Geschwindigkeitsmessungen im Rollberg haben ergeben, dass die v85 seit dem Jahr 2019 kontinuierlich gesunken ist:

2019: 46,6 km/h, Lkw 50,3 km/h

2021: 44,6 km/h, Lkw 47,4 km/h

2022: 41,2 km/h, Lkw 39,5 km/h.

Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fanden nur noch im Einzelfall statt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsteilnehmenden im Regelfall ihre Geschwindigkeit an die örtlichen Gegebenheiten anpassen. Die Verkehrsmengen sind mit einer DTV von lediglich 58 Fahrzeuge/Stunde als gering zu bezeichnen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Rollberg in Wedel keine besondere Gefahrensituation vorliegt, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach der StVO rechtfertigen würde. Sofern sich alle Verkehrsteilnehmenden an die geltenden Verkehrsregeln halten, besteht keine besondere Gefahrensituation. Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel versucht das Befahren des Gehwegs in dem Bereich des Parkstreifens durch eine ausschließliche Nutzung des Parkstreifens durch Pkw zu verhindern. Dieses Vorhaben wird von LBV und MWVATT als grundsätzlich erfolgsversprechend angesehen. Sofern Sie weiterhin feststellen, dass Busse auf den Gehweg ausweichen, bitte ich Sie um Mitteilung an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel, damit von dort aus ggf. weitere Maßnahmen ergriffen werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es weder durch LBV noch durch das MWVATT fachaufsichtsrechtliche Bedenken gegen die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wedel.

Mit freundlichen Grüßen
Erik Kammholz



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
Referat Verkehrsrecht, Luftfahrt
VII 438
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

T +49 431 988-4736

F +49 431 988-617-4736

Erik.Kammholz@wimi.landsh.de

www.schleswig-holstein.de

Über dieses E-Mail-Postfach kein Zugang für elektronisch verschlüsselte Dokumente.