

## **Ortsrat Linden über Büro des Rates**

### **8. und 9. Sitzung des Orsrates Linden vom 28.05.2018 und 10.09.2018**

hier: Verschiedene Anfragen und Anträge zu ordnungs- und verkehrsrechtlichen Fragestellungen

Zu den nachfolgenden Anträgen des Orsrates werden nach Abstimmung mit der Polizei folgende Entscheidungen getroffen:

#### **TOP 7 vom 28.05.2018 – Parksituation „Im Pfarrkamp“**

Antrag auf Aufstellung eines VZ 283 mit gleichzeitiger Verschiebung/Zurücksetzung der Tempo-30-Zone.

##### Stellungnahme der Verkehrsbehörde und der Polizei:

Das Parken im genannten Bereich ist zulässig. Bei Begegnungsverkehr müssen sich die Verkehrsteilnehmer arrangieren, ggfs. muss gewartet werden. Seitens der KVG sind keine Beschwerden bekannt.

Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone, in der Regelungen durch Haltverbote nicht erforderlich sind. Die Straße lässt auch aufgrund ihrer Streckenführung und Breite das Parken zu. Die allgemeinen Regelungen der Straßenverkehrsordnung sind ausreichend, um auch diesen Bereich gefahrlos passieren zu können. Dort parkende Fahrzeuge unterstützen vielmehr die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da aufgrund der eingeschränkten Sichtmöglichkeiten die Geschwindigkeiten entsprechend angepasst werden müssen.

Die Aufhebung bzw. Zurücksetzung der Tempo-30-Zone und eine gleichzeitige Anordnung des VZ 283 würden die Geschwindigkeit dort im Einfahrtsbereich auf 50 km/h hochsetzen. Da gerade in Wohngebieten oftmals hohe Geschwindigkeiten beklagt werden, wäre eine solche Maßnahme weder zielführend noch würde sich ein Sicherheitsgewinn daraus ergeben.

Ein Unfallgeschehen gibt es nach Aussage der Polizei nicht. Seit 2011 wurde dort kein Unfall verzeichnet.

Die Anordnung des VZ 283 (absolutes Haltverbot) und Zurücksetzung der Tempo-30-Zonen-Beschilderung wird abgelehnt.

#### **TOP 14 vom 10.09.2018 – Verkehrssituation Neindorfer Straße in Höhe Hausnummer 5**

Antrag auf Einrichtung eines VZ 283, um das Halten und Parken dort zu verhindern.

##### Stellungnahme der Verkehrsbehörde und Polizei:

Parkende Fahrzeuge stellen auch auf Hauptverkehrsstraßen keine Gefährdung für den fließenden Verkehr dar, wenn die Restfahrbahnbreite für Begegnungsverkehr ausreicht. Das ist hier der Fall.

Die Restfahrbahnbreite reicht aus, damit sich 2 Pkw noch begegnen können. Bei einem größeren Fahrzeug muss vor der Engstelle entsprechen der Regelung der StVO gewartet werden.

Grundsätzlich tragen parkende Fahrzeuge dazu bei, dass die dort geltende Geschwindigkeit nicht überschritten wird. Gerade für die Neindorfer Straße liegen diesbezüglich einige Beschwerden vor, so dass die Engstelle dort zur Verkehrsberuhigung dient.

Dies wurde auch bei einem gemeinsamen Ortstermin mit der Polizei im Februar 2017 so verdeutlicht.

Nach Aussage der Polizei gibt es dort ein Unfallgeschehen infolge nicht eingehaltenem Seitenabstand von vorbeifahrenden Fahrzeugen. Allerdings handelt es sich um individuelles Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer, die die allgemeinen und besonderen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (§ 1, § 3 – nicht angepasste Geschwindigkeit – und § 6 – Vorbeifahren – StVO) missachtet haben.

VZ 283 würde zwar verhindern, dass es zu geringfügigen Sachschäden kommt, jedoch käme es dadurch auch zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau.

Die Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus wird hier höher bewertet, als das Interesse des fließenden Verkehrs an einer ungehinderten Weiterfahrt, so dass die Aufstellung des VZ 283 abgelehnt wird.

### **TOP 6 – Fußgängerüberwege Neindorfer Straße und Halberstädter Straße**

- a) Antrag auf Einrichtung eines zusätzlichen Fußgängerüberweges in Höhe der Bushaltestelle des Neubaugebietes.

#### Stellungnahme der Verkehrsbehörde und Polizei:

Eine gesicherte Fußgängerquerung der Neindorfer Straße ist im Bereich des Kreisverkehrsplatzes (KVP) / südl. Einfahrt zum Neubaugebiet **durch einen Fußgängerüberweg (FGÜ) vorhanden**. Die Bushaltestelle in Richtung Innenstadt liegt ca. 50 m vom KVP entfernt.

Die Entfernung zwischen den Einfahrten zum Neubaugebiet beträgt ca. 150 m. Diese Entfernung sollte zumutbar sein, um gesichert über die Neindorfer Straße zu gelangen. Wer innerhalb des Neubaugebietes wohnt, kann auch durch das Neubaugebiet direkt zum KVP gelangen ohne an der Neindorfer Straße entlanggehen zu müssen.

Darüber hinaus müssen FGÜ ausreichend weit voneinander entfernt angelegt werden und müssen gesetzlich vorgeschriebene Mindestanforderungen erfüllen. Die Anlage eines weiteren FGÜ in unmittelbarer Nähe des KVP mit seinen FGÜ wäre rechtlich nicht zulässig und auch nicht zwingend erforderlich. Im Bereich der Haltestelle Hasselmorgen (Richtung Ortsausgang) gibt es eine Querungshilfe, die zur sicheren Querung der Neindorfer Straße angelegt wurde.

Die Anlage eines weiteren Fußgängerüberweges auf Höhe der Bushaltestelle Hasselmorgen (nördlich) wird abgelehnt.

- b) Antrag auf Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Bereich der Querungshilfe zwischen den Märkten REWE und Aldi.

#### Stellungnahme der Verkehrsbehörde und Polizei:

Im vorgenannten Bereich ist eine Querungshilfe vorhanden. Der Wunsch nach einem FGÜ in diesem Bereich wurde in den zurückliegenden Verkehrsschauen stets abgelehnt, da das Verkehrsaufkommen sowie das Geschwindigkeitsniveau gegen einen FGÜ gesprochen haben. Hier müssen konkrete gesetzliche Voraussetzungen für die Einrichtung eines FGÜ erfüllt sein.

Die Verkehrsbelastung liegt bei über 750 Kfz in der Spitzenstunde des Verkehrs (Zählung 2016). Die Gesamtverkehrsbelastung der Halberstädter Straße liegt bei ca. 10.000 Fahrzeugen/Tag. Über die Querungsstärke der Fußgänger ist nichts bekannt.

Bei der jetzigen Querungshilfe verhalten sich die Fußgänger vorsichtig und passen Lücken im Verkehr ab. Ein FGÜ würde hier eine Sicherheit suggestieren, dass der fließende Verkehr auch tatsächlich Rücksicht auf die wartenden Fußgänger nimmt und anhält. Dass dies tatsächlich auch so stattfinden würde, wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten stark bezweifelt. Durch die vorhandene Linksabbiegespur auf der Halberstädter Straße zum Ginsterweg würde die Sicht auf die Fußgänger in der Mitte eines FGÜ verdeckt werden.

Nach Aussage der Polizei ereigneten sich in Höhe der bestehenden Querungshilfe seit 2011 fünf Unfälle, davon ein Unfall mit Fußgängerbeteiligung.

Bei diesem Unfall hat die mitverursachende Fußgängerin beim Überqueren der Fahrbahn nicht die vorhandene Querungshilfe benutzt, sondern hat die Fahrbahn an dem dahinter beginnenden Linksabbiegestreifen gequert.

Sollte es zu einer Verlegung des ALDI-Marktes nach Linden-Süd kommen, wird sich die Anzahl der querenden Fußgänger zukünftig verringern.

Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges in Höhe der vorhandenen Querungshilfe auf der Halberstädter Straße wird abgelehnt.

### **TOP 8 – Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Neindorfer Straße im Bereich des Neubaugebietes**

Antrag auf Einrichtung eines Streckenverbots von 30 km/h im Bereich des Neubaugebietes „Über dem Okertal“

#### **Stellungnahme der Verkehrsbehörde und Polizei:**

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Bei der Neindorfer Straße handelt es sich um eine klassifizierte Straße (K 620). Gründe für ein Streckenverbot (30 km/h) müssten sich aus dem Straßenverlauf, Kurvenverlauf oder Unfallgeschehen bzw. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen ergeben, so dass aus den besonderen örtlichen Verhältnissen eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO erheblich übersteigt. Nach den Erkenntnissen der Verkehrsbehörde und Polizei liegt eine solche Gefahrenlage nicht vor.

#### **a) Verkehrliche Gründe**

Das Überqueren der Neindorfer Straße kann gesichert am Kreisverkehrsplatz über einen Fußgängerüberweg, eine Querungshilfe im nördlichen Bereich des Neubaugebietes oder im Verlauf Richtung Norden über eine Fußgänger-LSA im Bereich der Wiesenstraße erfolgen.

Die Geschwindigkeiten auf der Neindorfer Straße werden regelmäßig durch das städt. Verkehrszählgerät erfasst. Die letzten Auswertungen liefern folgende Ergebnisse:

August 2016 - Zählung Höhe Neubaugebiet: **3815 Fz/Tag** - V85 = 51,6 km/h, V50 = 43,5 km/h

April 2017 – Zählung Höhe Wiesenstraße **4906 Fz/Tag** - V85 = 50,5 km/h, V50 = 42,9 km/h

Februar 2018 – Zählung Höhe Wiesenstraße **4267 Fz/Tag** - V85 = 50,8 km/h, V50 = 43,2 km/h

Diese Verkehrsbelastung ist für eine klassifizierte Kreisstraße, die dazu dient, den überörtlichen Verkehr zu leiten, als ortsüblich anzusehen.

Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (hier: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h) dürfen darüber hinaus nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern im Sinne dieser Vorschrift erheblich übersteigt. Nach Aussage der Polizei liegt ein Unfallgeschehen nicht vor. Auch die für verkehrsbehördliche Maßnahmen ausschlaggebende V85 aus den vorliegenden Geschwindigkeitsmessungen begründet kein Einschreiten nach § 45 Abs. 1 StVO.

Aus den gemessenen Geschwindigkeiten, der Verkehrsmenge und des Unfallgeschehens lässt sich keine besondere Gefahrenlage ableiten, die verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Erhöhung

der Verkehrssicherheit rechtfertigen würde. Geschwindigkeitsbegrenzungen sollen u.a. dann angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Derzeit sind dafür bislang z.B. Nachweise für Unfallraten erforderlich, die ca. 30 % über denen bei vergleichbaren Strecken anderenorts liegen. Das ist hier nicht der Fall. Eine solche Maßnahme wäre somit rechtswidrig.

#### b) Lärmschutzgründe

Um Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO treffen zu können, müssen Beeinträchtigungen durch den Lärm vorliegen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Bei der vorliegenden Verkehrsbelastung der Kreisstraße ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge ortsunüblich ist. Vergleichbare klassifizierte Straßen weisen ähnliche oder sogar höhere Verkehrsbelastungen auf. Es liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass die Neindorfer Straße funktionswidrig durch außergewöhnliche überörtliche Verkehre in Anspruch genommen wird, so dass dadurch Lärm ausgelöst wird, der von den Anwohnern üblicherweise nicht hingenommen werden muss. Als Kreisstraße erfüllt sie ihre Funktion, überörtliche Verkehre in die Stadt zu leiten.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Neindorfer Straße auf 30 km/h würde dem Charakter dieser klassifizierten Hauptverkehrsstraße mit ihrer besonderen Verkehrsfunktion entgegenstehen. Die Neindorfer Straße ist neben der Harzburger Straße (L615) weiter westlich und der B 79 weiter östlich eine von drei Einfallstraßen aus dem südlichen Landkreisgebiet.

Voraussetzungen für Maßnahmen gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO liegen demnach nicht vor.

Die Stadt Wolfenbüttel ist aber gerade dabei, in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen die maßgeblichen Verkehrsmengen auf wichtigen innerstädtischen Straße zu erfassen. Diese Erfassung soll mittelfristig die Grundlage für einen zu erstellenden Lärmaktionsplan für die Stadt Wolfenbüttel bilden. Diese Lärmaktionsplanung wird dann in den städt. Gremien beraten und anschließend umgesetzt, soweit sich Handlungsbedarf ergibt. Eine zeitliche Abfolge hierzu kann nicht genannt werden.

#### Allgemeine Hinweise:

Grundsätzlich entspricht die Teilnahme am Straßenverkehr einem allgemeinen Risiko, dem sich jeder Verkehrsteilnehmer aussetzt. Nur wenn die Teilnahme am Straßenverkehr durch besondere örtliche Verhältnisse ein über das normale Maß hinausgehendes Risiko birgt, dürfen verkehrsbehördliche Maßnahmen ergriffen werden.

Daneben ist zwingend zu beachten, dass die Lenkungsmöglichkeiten des § 45 StVO auf den Schutz der Allgemeinheit abgestellt sind. Sie schützen daneben nur in geringem Umfang auch die Interessen einzelner, soweit deren geschützte Individualinteressen berührt werden. Dies ist nur der Fall, wenn die geschützten Individualinteressen durch die Einwirkung des Straßenverkehrs in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß überstiegen wird.

Die Rechtsvorschriften der StVO sind für die Verwaltung bindend und diese sind leider nicht darauf ausgerichtet, bereits präventiv auf alle möglichen (allgemeinen) Gefahrensituationen bzw. auf individuelles Fehlverhalten zu reagieren. Der Gesetzgeber sieht hier die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer ganz klar im Vordergrund.

Im Auftrag

gez.  
Buschner