



GEMEINDE
HÜRTGENWALD

Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 97/2016

Gremium: Gemeinderat

Termin: 27.10.2016

öffentlich

TOP- Nr.:

Abteilung: I/1

Sachbearbeiter: Frank Heidbüchel

Aktenzeichen: I/1 112.0

Datum: 19.07.2016

Kraftfahrzeugverkehr in gemeindlichen Straßen

Beschlussvorschlag:

Nach Kenntnisnahme des Sachverhalts beschließt der Rat der Gemeinde Hürtgenwald bei Beschwerden über regelmäßige Verkehrsverstöße in bestimmten Straßen Verkehr, dass die Verwaltung abgestuft nach dem folgenden Maßnahmenkatalog reagiert:

Kriterium	Maßnahme
Unfälle	Bei einer erhöhten Zahl von Unfällen gleicher Art, wird eine verkehrstechnische Veränderung (Umbau, Änderung der Verkehrsregelung usw.) der Problemstelle herbeigeführt.
Unfall	Bei einem Unfall wird der Grund analysiert und diesem ggfls. durch eine Veränderung der Beschilderung o. ä. entgegengewirkt.
Kindergarten/Schule/Altenheim	Ein generelles Tempolimit von 30 km/h wird vorgesehen, sofern die Gebäude an Gemeindestraßen liegen. Bei qualifizierten Straßen wird eine gleichwertige Anordnung angestrebt.
Wohngebiet	a) Es ist festzustellen, wer tatsächlich im Wohngebiet fährt/als Verkehrsteilnehmer festgestellt werden kann. b) Es ist festzustellen, wie hoch und häufig die Regelehrsüberschreitung tatsächlich ist. In Abhängigkeit von den festgestellten Ergebnissen ist eine Entscheidung zu treffen.

Finanzielle Auswirkungen ?

Nein

€

Produkt:

912111

Sachverhalt:

Beschwerden über „zu schnelles Fahren“ in den Gemeindestraßen werden regelmäßig vorgetragen. Der Handlungsspielraum seitens des Ordnungsamtes zur Problembeseitigung ist relativ gering.

Hierbei muss zuerst einmal zwischen der innerörtlichen Bedeutung der Straßen unterschieden werden. Straßen, die einem möglichen Durchgangsverkehr unterliegen (z. B. die Monschauer Straße in Vossenack) oder die an eine außerörtliche Straße anschließen (z. B. „In der Kaule“ in Kleinbau oder „St. Donatus-Straße“ in Straß), müssen anders betrachtet werden, wie solche Straßen in denen sich grds. nur der tägliche Anliegerverkehr des Wohnviertels (Aus- und Einpendler sowie Post- und Paketdienste, Müllabfuhr pp.) bewegen.

In Straßen, deren Endausbau noch bevorsteht, kann erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen regulierend eingegriffen werden. Da hier die Anwohner, die letztendlich auch die Kosten für den Straßenausbau (mit-)tragen, ein Mitbestimmungsrecht haben, entfallen meistens verkehrsdämpfende Elemente. Denn es entstehen neben der Tatsache, dass nur selten Bereitschaft besteht, vor seinem Grundstück einen Baumscheibe, ein Pflanzbeet oder eine Stellplatz zu dulden, andere negative Einflüsse. Dies sind z. B. die Geräuschentwicklungen beim Überfahren von Schwellen durch PKW oder LKW, insbesondere mit Anhänger.

Letztendlich sind es nach einer Verkehrsschau mit dem Straßenverkehrsamt, als anordnende Behörde, und dem Verkehrskommissariat der Polizei Düren Einzelfallentscheidungen, die getroffen werden. Auch hier sind einerseits der Erfolg der Anordnung gegen die tatsächliche Auswirkung auf den Verkehrsfluss und die Akzeptanz durch Verkehrsteilnehmer abzuwägen. Wenn man hier das Beispiel der „St. Donatus-Straße“ im Ortsteil Straß anführt, kann man festhalten, dass nach dem massiven Anbringen von Bodenschwellen in der Straße langsam gefahren wird; die Anwohner des Dollweges aber häufig darüber berichten, dass es zahlreiche Fahrzeugführer gibt, die den „Dollweg“ und den „Sonnenweg“ in Richtung „Maubacher Straße“, natürlich mit nicht zulässiger Geschwindigkeit, als Abkürzung nutzen. Insbesondere dieser „Abkürzungsverkehr“ durch Wohnstraßen bringt weitere Probleme mit sich. Hier sei das Beispiel in Kleinbau genannt, wo regelmäßig die Stop-Straße an der Kreuzung L 11 / B 399 sowie die Links-Abbiegespur von der B 399 auf die L 11 umfahren werden, indem eine Abkürzung über die Straßen „Zum Steinbruch“ und „Rinnebachstraße“ gesucht wird.

Um nunmehr nicht durch Einzelfallentscheidungen eine rein situativ abhängige Entscheidung zu treffen, sondern im Gemeindegebiet eine Einheitlichkeit zu erzielen, ist zu überlegen, ob ein einheitlicher Maßnahmenkatalog gefunden werden kann, der nach Vorliegen bestimmter Voraussetzungen, einheitliche Folgemaßnahmen festsetzt.

Kriterium	Maßnahme
Unfälle	Bei einer erhöhten Zahl von Unfällen gleicher Art, wird eine verkehrstechnische Veränderung (Umbau, Änderung der Verkehrsregelung usw.) der Problemstelle herbeigeführt.
Unfall	Bei einem Unfall wird der Grund analysiert und diesem ggfls. durch eine Veränderung der Beschilderung o. ä. entgegengewirkt.
Kindergarten/Schule/Altenheim	Ein generelles Tempolimit von 30 km/h wird vorgesehen, sofern die Gebäude an Gemeindestraßen liegen. Bei qualifizierten Straßen wird eine gleichwertige Anordnung angestrebt.
Wohngebiet	<ul style="list-style-type: none"> c) Es ist festzustellen, wer tatsächlich im Wohngebiet fährt/als Verkehrsteilnehmer festgestellt werden kann. d) Es ist festzustellen, wie hoch und häufig die Regelehrsüberschreitung tatsächlich ist. In Abhängigkeit von den festgestellten Ergebnissen ist eine Entscheidung zu treffen.

Letztendlich wird sich jedoch erst dann eine Änderung einstellen, wenn die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer gegenüber der Regelung so hoch ist, dass diese zumindest weit überwiegend befolgt wird.

Eine weitere Möglichkeit könnte in einer durch die Gemeinde durchgeführte Geschwindigkeitsmessung innerhalb von Wohngebieten/-straßen bestehen. Hier ist jedoch die Gesetzeslage so, dass nach § 48, Abs. 2 OBG – Besondere Regelungen über die Zuständigkeit „die örtlichen Ordnungsbehörden unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs sind. Die Kreisordnungsbehörden und die Großen kreisangehörigen Städte im Sinne von § 4 Gemeindeordnung NRW sind unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr an Gefahrenstellen.“ Ebenso sagt der Abschnitt 2, des Verkehrsüberwachungserlasses - II. Verkehrsüberwachung im fließenden Straßenverkehr durch Kommunen – folgendes aus: „Für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen sind gemäß § 16 Abs. 2 ZustVO SOG die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern in ihrem Gebiet, im Übrigen die Landkreise für ihr Gebiet (im weiteren Kommunen genannt) in Bereichen innerhalb geschlossener Ortschaften neben der Polizei zuständig.“ Da die Gemeinde Hürtgenwald lediglich 8.900 Einwohner hat, kommt dieser Lösungsansatz zuerst einmal nicht zum Tragen.

zu erwartende Auswirkungen auf den Haushalt:

./.

Abwägung und Entscheidungsvorschlag:

Trotz der Tatsache, dass die vorgeschlagene Vorgehensweise den hilfeschenden Bürger nicht zufrieden stellen wird, muss klar gesagt werden, dass Aktionismus an dieser Stelle auch nicht weiter hilft. Im ersten Moment wird sicherlich die vielfach getroffene Aussage „Muss denn erst etwas passieren!“ die Reaktion sein. Letztendlich ist aber die Lösung des Problems in der Grundeinstellung eines jeden Fahrzeugführers zu suchen, ob sich an die vorgegebenen Regeln gehalten wird oder eben nicht. Eine flächendeckende und engmaschige Kontrolle scheitert an den vorhandenen Ressourcen.

Seitens der Verwaltung wird daher vorgeschlagen, die oben stehende Kriterientabelle zu beschließen und im Erfordernisfall entsprechend zu verfahren.

Gefertigt:

Mitzeichnung

(Sachbearbeiter) (Abteilungsleiter) (Abteilungsleiter beteil. Abt.) (Fachbereichsleiter) (Bürgermeister)