

- öffentlicher Teil -

Sitzungsvorlage

für den

Bau- und Planungsausschuss	31.05.2011
Hauptausschuss	21.06.2011
Rat	06.07.2011

Antrag eines Anwohners der Eifelstraße auf weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen in der Eifelstraße

I. Sach- und Rechtslage:

Mit Schreiben vom 18.02.2011 beantragt ein Anwohner der Eifelstraße wegen erhöhter Lärmbelastigung in der Eifelstraße zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen. Um Wiederholungen zu vermeiden, ist das Schreiben als Anlage beigelegt.

Zur Historie ist zunächst kurz anzumerken, dass die bis zum Jahre 1994 bestehende Einbahnstraßenregelung in der Eifelstraße vom Einmündungsbereich Peschstraße/Üdinger Weg aus bis zur L 249 aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 09.06.1994 bzw. entsprechender Anordnung durch das Straßenverkehrsamt des Kreises Düren probeweise aufgehoben wurde, und zwar von der L 249 aus bis zum Kapellenweg. Aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 29.03.1995 wurde aufgrund der gemachten positiven Erfahrungen die Teilöffnung der Eifelstraße endgültig beibehalten.

Da zwar dadurch zu dem großen Wohngebiet Kreuzau-Süd insgesamt 3 Zufahrtmöglichkeiten bestanden, jedoch nur über die Eifelstraße auf die L 249 eine einzige Ausfahrtmöglichkeit aus dem Wohngebiet bestand, hat der Rat der Gemeinde Kreuzau nach eingehenden Beratungen in seiner Sitzung am 15.02.2005 letztendlich beschlossen, die Eifelstraße uneingeschränkt in beide Fahrtrichtungen zu öffnen. Diese Maßnahme hat sich bis heute bewährt.

Die Eifelstraße erfüllt mehrere Funktionen, da sie Anliegerstraße für die unmittelbaren Anwohner, Sammelstraße für das südlich davon gelegene Wohngebiet Kreuzau-Süd und auch Verbindungsstraße zwischen dem Bereich Üdinger Weg/Peschstraße und der L 249 ist. Von daher kann das Verkehrsaufkommen, auf das ich später noch eingehen werde, in dieser Straße im Vergleich mit vielen bloßen Anliegerstraßen als hoch eingestuft werden. Dass der Verkehr seit der Gesamtöffnung der Eifelstraße in dem davor nur teilgeöffneten Bereich zwischen Kapellenweg und Peschstraße zwangsläufig zugenommen hat, war und ist bekannt. Gleichwohl überwiegen nach wie vor die seinerzeit in den Abwägungsprozess eingeflossenen Kriterien für die Gesamtöffnung, insbesondere auch heute noch vor dem Hintergrund, dass der Verkehr aus dem großen Wohngebiet Kreuzau-Süd nunmehr in beiden Fahrtrichtungen über die Eifelstraße abfließen kann.

Zu erwähnen ist noch, dass die Eifelstraße innerhalb der gesamten 30 km/h-Zone des Gebietes Kreuzau-Süd liegt und die Zone mit jeweiligem VZ 274 StVO (Beginn/Ende der 30 km/h-Zone) an beiden Einfahrten zur Eifelstraße beginnt.

Zu den einzelnen in dem Antrag aufgeführten Vorschlägen darf ich zunächst anmerken, dass das VZ 274 StVO am Beginn der Eifelstraße von der Peschstraße aus weit genug in die Eifelstraße hinein platziert und zweifellos deutlich erkennbar ist, egal aus welcher Richtung man in die Eifelstraße einfährt.

Das Zeichen am Beginn der Eifelstraße im Bereich der L 249 ist allenfalls für Ortsfremde, die aus Richtung Düren kommend in die Eifelstraße einfahren, wegen der Nähe zur L 249 unter Umständen nicht ohne näheres Hinschauen erkennbar. Da der Verkehrszeichenpfosten aber ohnehin ausgetauscht werden muss, werde ich veranlassen, dass der neue Verkehrszeichenpfosten mit dem Verkehrszeichen weiter in die Eifelstraße hineingesetzt wird, so dass das VZ dann aus allen Richtungen deutlich erkennbar ist. Eines Ratsbeschlusses bedarf es hierzu meines Erachtens allerdings nicht.

Bezüglich der 30 km/h-Piktogramme, die nicht nur im Verlauf der Straße, sondern besonders an den Einmündungen aufgebracht werden sollen, darf ich auf meine Sitzungsvorlage vom 08.03.2011 (Vorlagen-Nr. 16/2011) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Tempo 30-Zone in Schlagstein verweisen, in der ich dazu ausführliche Anmerkungen gemacht habe. Kurz gefasst lässt dazu festhalten, dass nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen auch in der Eifelstraße kein Ausnahmefall besteht und zudem bereits vor Jahren vom Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil entschieden wurde, dass eine zusätzliche Aufbringung von 30 km/h-Piktogrammen in einer 30 km/h-Zone kein zulässiges Mittel ist, das Zonenbewusstsein herzustellen.

Wenn schon in größeren 30 km/h-Zonen weit entfernt von den aufgestellten VZ 274 StVO derartige Piktogramme nicht zulässig sind, so auch in der Eifelstraße nicht, da, wie erwähnt, dort sogar selbst die Schilder stehen und die Piktogramme gegebenenfalls unmittelbar daneben bzw. nur wenig entfernt davon auf der Fahrbahn aufgebracht werden müssten.

Zu den verkehrsberuhigenden Einengungen darf ich anmerken, dass sich der Antragsteller davon offensichtlich eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit insbesondere eine einhergehende Lärmverminderung erhofft. Die Verringerung der Lärmbelästigung steht dabei wohl primär im Vordergrund, wie sich auch aus dem Betreff in dem Antrag ergibt.

Aufgrund des vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommens in der Eifelstraße ist es grundsätzlich von Vorteil und wurde auch in den damaligen Beratungen zur Teil- bzw. vollständigen Öffnung der Eifelstraße in den zuständigen Gremien angeführt, dass Fahrzeuge entlang der gesamten Eifelstraße in beiden Fahrtrichtungen fast überall neben der Fahrbahn liegende Parkstreifen benutzen können. Dadurch kann die Fahrbahn durchgängig mit gleicher Geschwindigkeit befahren werden, sieht man von einer Verlangsamung an den Einmündungen, an denen „Rechts vor Links“ gilt, einmal ab.

Das durchgängig mögliche Befahren führt grundsätzlich zu einem relativ gleichmäßigen Geräuschpegel, der erfahrungsgemäß als „angenehmer“ wahrgenommen wird, als ständige Anfahr- und Bremsmanöver.

Eine Ausnahme davon bilden natürlich die Häuser, die relativ nah an den Einmündungsbereichen Peschstraße und L 249 liegen, da in diesem Bereich jeweils unangenehme „Beschleunigungs- und Schaltgeräusche“ wahrgenommen werden. Jedes parkende Fahrzeug, aber auch eine Fahrbahneinengung, würde bei dem nicht selten vorkommenden Gegenverkehr zwar zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen, jedoch auch dazu, dass vor dem Hindernis teils bis zum Stillstand eines Fahrzeuges abgebremst und anschließend wieder angefahren wird. Die unangenehme Lärmbelästigung dadurch würde gegebenenfalls noch erhöht. Gerade im Hinblick auf einen möglichst „gleichmäßigen“ Lärmpegel sind daher zusätzliche bauliche Maßnahmen (egal ob Fahrbahneinengung oder Aufpflasterung usw.) nicht angezeigt.

Nicht zu verkennen ist zudem, dass auch am Beginn anderer Straßen Schaltvorgänge wahrgenommen werden bzw. dort beschleunigt wird und keine Besonderheit speziell in der Eifelstraße darstellen.

Auch von daher besteht meines Erachtens in der Eifelstraße keine Notwendigkeit derartiger zusätzlicher Maßnahmen.

Zudem muss ich auch hier zum wiederholten Male darauf hinweisen, dass man anderenfalls einen Präzedenzfall schaffen würde, der eine andere Entscheidung bei ähnlich gelagerten Anträgen kaum zuließe.

Ich darf an dieser Stelle noch nachrichtlich erwähnen, dass in der Vergangenheit gerade in dem Bereich zwischen Peschstraße und Bahnübergang auch auf Hinweis des Antragstellers hin, sofern erforderlich, klappernde Kanalringe mit Deckeln dem Fahrbahnniveau angepasst wurden. Letztmalig sind mit der Instandsetzung des restlichen Bereiches der Eifelstraße auch punktuelle Instandsetzungen an Straßeneinläufen und Kanalschachtringen in dem in Rede stehenden Bereich durchgeführt worden, um diesbezüglich von der Fahrbahn selbst ausgehende Geräusche beim Befahren auszuschließen.

Nach alledem sehe ich meinen bisherigen Beschlussvorschlägen in ähnlich gelagerten Sitzungsvorlagen folgend auch in der Eifelstraße keine Notwendigkeit weiterer verkehrsrechtlicher Maßnahmen und schlage Ihnen vor, den vom Antragsteller gemachten Vorschlägen nicht zu folgen.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass ich den Antrag zum Anlass genommen habe, mit dem Verkehrsstatistikgerät zweimalige Messungen in dem Bereich zwischen der Peschstraße und dem Bahnübergang durchzuführen. Die Aufstellung des Gerätes erfolgte dabei im Bereich zwischen dem Bahnübergang und der Straße „Im Hirnfeld“ und im Bereich des sogenannten „Jugendtreff“. Die Messergebnisse mit Anmerkungen sind als Anlage beigefügt.

Auch danach ergeben sich vergleichsweise keine Anhaltspunkte für weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen, insbesondere auch nicht im Hinblick auf eine nur vermeintlich damit einhergehende Lärminderung bezüglich des subjektiven Schalt-Beschleunigungsverhaltens der Verkehrsteilnehmer.

II. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

Keine, sofern dem Beschlussvorschlag der Verwaltung gefolgt wird.

III. Beschlussvorschlag:

1. Auch nach Änderung der Verkehrsführung in der Eifelstraße besteht in der Eifelstraße insgesamt keine verkehrsrechtliche Notwendigkeit, zusätzliche Maßnahmen durchzuführen. Die derzeitige Verkehrslage wird daher unverändert beibehalten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Antragsteller entsprechend zu unterrichten.

Der Bürgermeister

- Ramm -

Anlagen

IV. Beratungsergebnis:

Einstimmig: _____

Ja: _____

Nein: _____

Enthaltungen: _____