



Beschlussvorlage

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2021/2612

Anlage Nr.: _____

Datum: 16.02.2021

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	04.03.2021	öffentlich

Tagesordnung

Bürgerantrag aufgrund der Verkehrssituation in Greuelsiefen / Dondorf
Antrag der Gemeinnützigen Interessengemeinschaft Greuelsiefen-Dondorf vom 02.01.2020
Unterschriftenliste von Kindern aus Dondorf / Greuelsiefen September 2020

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die Gemeinnützige Interessengemeinschaft Greuelsiefen – Dondorf e.V. beantragte mit dem Bürgerantrag vom 02.01.2020 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Durchfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen im Zuge der Landesstraße L 333. Im September 2020 überreichten Kinder aus Dondorf / Greuelsiefen dem Landrat des Rhein-Sieg-Kreises und dem Bürgermeister der Stadt Hennef (Sieg) eine Unterschriftenliste für eine Verkehrsberuhigung der Landesstraße L 333.

Die Landesstraße hat im überregionalen Verkehrsnetz eine besondere Bedeutung und Funktion. Für bauliche Maßnahmen ist der Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßen NRW, zuständig. Die Stadt Hennef (Sieg) ist als Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung von Verkehrszeichen auf den Straßen zuständig.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrszeichen ist die Straßenverkehrsordnung (STVO). Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 STVO können die Straßenverkehrsbehörden zwar Nutzungsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm vornehmen, diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs jedoch dahin modifiziert, dass Voraussetzung hier eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.

Diese Voraussetzung ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (seit Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234) dann erfüllt, wenn Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.

Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden.

Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Zusammenhang mit dem Eingreifen der Ermächtigungsgrundlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO überschritten wird, können die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissions-schutzgesetz - 16. BImSchV -) als Orientierungspunkte herangezogen werden (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993, a. a. O.; Bay. VGH, Urteil vom 21. März 2012, a. a. O., Rn. 28). Da die 16. BImSchV aber nur für Straßenneubauten anzuwenden ist, scheidet deren Anwendung aus.

Weitere Entscheidungsgrundlagen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sowie die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Die Lärmschutz-Richtlinie-StV gilt für Bestandsstraßen. Dabei gelten als Richtwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten, 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags), 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).

Da keine objektiven Anhaltspunkte für Lärmüberschreitungen vorliegen, ist seitens der Stadt kein Lärmgutachten erstellt worden. Nach Vergleich mit dem Umgebungslärmkarte NRW (<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>) liegen die Werte (60-65 dB(A) tags und 50-55 dB(A) nachts) für die Wohnhäuser in Greuelsiefen – Dondorf jedoch noch unterhalb der Orientierungswerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV. Da diese Orientierungswerte von 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden, kommt auch hier ein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten i. S. v. § 45 StVO nicht in Betracht.

Dass die Klassifizierung einer Straße als Landesstraße ein erheblicher Gesichtspunkt für das Absehen von einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist, ergibt sich zum einen Nr. 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Danach bündelt sich auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist maßgeblich auch darauf abzustellen, welche Lärmeinwirkungen vorhanden sind, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss. Im Rahmen der Ortsüblichkeit darf auch die Klassifizierung und Verkehrsbedeutung der Straße und die sich daraus ergebende Vorbelastung des Grundstücks berücksichtigt werden. Dabei ist auch zu beachten, dass Anliegern einer Landesstraße wegen ihrer widmungsgemäßen Verkehrsbedeutung Verkehrslärm entsprechend der Belastung zuzumuten ist.

Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV soll durch etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dBA bewirkt werden. Eine solche Absenkung wäre aber mit der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zu erreichen, da zu erwarten ist, dass diese aufgrund der Funktion und Gestaltung der Straße kaum beachtet würde.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit widerspräche zudem unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten der L333 und den Auswertungen der Unfall- und Verkehrsdaten dem Grundsatz von Bau und Betrieb einer Straße und wäre auch durch eine noch so intensive Verkehrsüberwachung nicht durchzusetzen.

Die Landesstraße ist im fraglichen Teilabschnitt bereits seit mehreren Jahrzehnten als Landesstraße (L333) klassifiziert und vermittelt weder den Charakter einer Wohnstraße noch den einer untergeordneten Nebenstraße. Es handelt sich um eine grundsätzlich für alle Verkehrsarten vorgesehene und als Ortsdurchfahrt wichtige Hauptverkehrsstraße mit übergeordneter Verbindungs-, Durchgangs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Ziel- und Quellverkehren. Angesichts der überregionalen Funktion der Landesstraße im Straßennetz und des Erscheinungsbildes der Straße (Bau und Betrieb) ist es nicht sachgerecht, hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzuordnen. Auch ein Durchfahrtsverbot für LKW über 7,5 Tonnen ist nicht zu rechtfertigen.

Nach Mitteilung der Polizei weist die Strecke seit Jahren keine besondere, über das normale Maß hinausgehende Gefahrenlage auf. Die Unfallsituation in Greuelsiefen - Dondorf ist unauffällig. Bei den in der Zeit von 2017 – 2019 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen lagen keine Ursachen in Bezug auf „Geschwindigkeit“ vor. Gemäß den beim Straßenbaulastträger vorliegenden Daten aus 2015 hat der Gesamt-Verkehr zu 2010 leicht abgenommen. Mit ca. 6.600 Kfz/Tag gilt die L 333 in diesem Bereich als „mittelbelastet“. Der Anteil an Schwerlastverkehr, also LKW über 3,5t und Busse, liegt durchschnittlich bei 352 Kfz.

Ferner ist auch die gesetzgeberische Wertung des § 45 Abs. 1 c Satz 2 StVO zu beachten, wonach den Straßenverkehrsbehörden die Anordnung einer Tempo 30-Zone auf Straßen des überörtlichen Verkehrs ausdrücklich untersagt ist. Es steht zwar vorliegend nicht die Anordnung einer Tempo 30-Zone in Rede, die gesetzgeberische Wertung, dass sich die Klassifizierung einer Straße als Landesstraße als ein gewichtiger Gesichtspunkt gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung darstellt, lässt sich dieser Vorschrift aber dennoch entnehmen.

Im Ortsbereich Greuelsiefen sind aus beiden Fahrtrichtungen an den jeweiligen Ortseingängen stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen vorhanden. In der Ortsmitte ist eine Fußgängerbedarfsampel eingerichtet. Verkehrsmessungen aus Oktober 2020 haben ergeben, dass sich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer überwiegend an die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen hält.

Greuelsiefen:

08.09.-14.09.2020 Höhe Ortseingang	R Stein < 59 km/h	R Dondorf < 64 km/h
28.09.-05.10.2020 Hs.Nr. 9 hinter Radaranlage	R Stein < 56 km/h	R Dondorf < 59 km/h
09.11.-19.11.2020 Hs.Nr. 19 Fußgängerampel	R Stein < 56 km/h	R Dondorf < 56 km/h

Dondorf:

14.09.-21.09.2020 Höhe Pumpstation	R Hennef < 64 km/h	R Greuelsiefen < 67 km/h
------------------------------------	--------------------	--------------------------

Im Rahmen einer fachaufsichtsbehördlichen Stellungnahme hat das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises darauf verwiesen, dass eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig ist, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage i.S.d. § 45 IX 3 StVO besteht. Es bestehen hingegen Zweifel, dass zwischen Dondorf und Greuelsiefen eine solche Gefahrenlage besteht, die eine über die bereits im Bestand befindliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h hinausgehende Begrenzung des fließenden Verkehrs rechtfertigt.

Sowohl in Greuelsiefen als auch in Dondorf werden bereits geschwindigkeitsüberwachende Maßnahmen seitens Polizei und Rhein-Sieg-Kreis durchgeführt. Insgesamt ist das ermittelte Geschwindigkeitsniveau abzüglich des üblichen Messtoleranzwertes jedoch unauffällig.

In Dondorf ist eine angrenzende Bebauung nur punktuell vorhanden und durch das Fahrbahnbegleitgrün kaum wahrnehmbar. In der Ortsdurchfahrt Dondorf stehen nach Ansicht des Rhein-Sieg-Kreises Bau und Betrieb der Landesstraße offensichtlich nicht in Einklang, was ggf. eine Prüfung des Standortes der Ortstafel hinsichtlich der Vorgaben der Verwaltungsvorschriften zu VZ 310 StVO (Ortstafel) erfordert. Sofern der Standort der Ortstafel einer Prüfung hinsichtlich der Vorgaben dieser Verwaltungsvorschriften standhält, wäre zu prüfen, ob im Bereich des Ortseingangs bauliche Maßnahmen seitens des Straßenbaulastträgers der Landesstraße zur dauerhaften Senkung des Geschwindigkeitsniveaus ergriffen werden können.

Weder die Kreispolizeibehörde noch der Straßenbaulastträger sehen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Landesstraße, ihrer Verkehrsbedeutung, ihres optischen Charakters, ihrer Bedeutung für den ÖPNV sowie des täglichen Kfz-Verkehrsaufkommens einen Handlungsbedarf für weitere Maßnahmen.

Im Ergebnis liegen die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von geschwindigkeits- oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen nicht vor.

Hennef (Sieg), den 16.02.2021
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter