Stadt Meerbusch
Der Bürgermeister
Straßen und Kanäle
5/66.10 De

11. Januar 2010

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP I. 4. der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 20.01.2010

Bürgeranregung gem. § 24 GO vom 17. Juni 2009 „Stopp dem Durchgangsverkehr über den Strümper Berg als Abkürzung von und zur A 44"

TOP I.1 der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.09.2009

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt dem Bau- und Umweltausschuss über die im Rahmen des Antrages vorgebrachten Anregungen, wie unter der Begründung ausgeführt, zu entscheiden und der Bürgeranregung nur in so weit zu folgen, dass die Straße „Strümper Berg" mit „Durchfahrt verboten" und dem Zusatz „Anlieger frei" beschildert wird.

Begründung:

Die Petenten haben ihr Anliegen im Haupt- und Finanzausschuss vom 10.09.2009 ausführlich dargestellt und der Verwaltung im November diesen Jahres das in der Anlage 1 beigefügte Schreiben, in dem noch einmal dezidiert die Argumente, die aus Sicht der Antragssteller für eine Abbindung der Straße „Strümper Berg" zur K9 hin sprechen, übersendet.

Zu der Entstehungsgeschichte der Straße „Strümper Berg" ergab eine Recherche in den der Stadt Meerbusch vorliegenden unterlagen folgendes: Der Gemeinderat der damaligen Gemeinde Strümp hat im Jahr 1957 beschlossen, den Strümper Berg als neues Baugebiet auszuweisen und für die Anlegung von Straßen die zu diesem Zeitpunkt geltende Ortssatzung zu verwenden.
Laut den vorliegenden Unternehmerrechnungen erfolgten die Kanal- und Straßenbauarbeiten im Jahr 1964. Die Anlieger wurden im Jahr 1967 nach den §§ 127 ff Bundesbaugesetz für Herstellung der Fahrbahn, der Straßenentwässerung und der Straßenbeleuchtung zur Zahlung von Erschließungskosten herangezogen.
Eine Zusage, dass der Strümper Berg für immer eine Anliegerstraße bleiben soll, ist aus den vorliegenden Beschlüssen und der Aktenlage nicht zu entnehmen. Aus beitragsrechtlicher Sicht hätte eine derartige Zusage auch keine Bedeutung, da bei der Abrechnung nach Baugesetzbuch und der geltenden Erschließungsbeitragssatzung eine Differenzierung nicht vorgesehen ist. Im Übrigen besteht bei einer vorhandenen und abgerechneten Straße im Regelfall kein Anspruch der Anlieger, welche die Straße zu einem Teil zum Zwecke der Erschließung Ihrer anliegenden Grundstücke finanziert habe, im Hinblick auf eine Festschreibung oder Entscheidung hinsichtlich der verkehrlichen Funktion einer Straße. Eine solche Entscheidung und Festlegung der Funktion einer Straße oder eines Erschließungssystemes liegt allein in der planerischen Hoheitsentscheidung der betroffenen Gemeinde und diese ist damit dem politischen, gesellschaftlichen und strukturellen Wandel der

betroffenen Gebiete über Jahre und Jahrzehnte, die eine Straße in Ihrer Funktion als Verkehrsweg verbleibt, unterworfen.

Um das Verkehrsgeschehen auf der Straße „Strümper Berg" und die damit verbundenen Wirkungen dezidiert beurteilen zu können, hat die Verwaltung im Zeitraum von Mitte Juli 2009 bis Mitte Oktober 2009 in beiden Fahrtrichtungen in Höhe Haus-Nr. 18 auf dem Strümper Berg mit dem verwaltungseigenen „Dialog-Display" Geschwindigkeits- und Verkehrsmengenmessungen durchgeführt (vgl. Anlage 2).

Es konnte im beobachteten Zeitraum weder eine wesentliche Überschreitung des vorgeschriebenen Geschwindigkeitsniveaus noch eine signifikante, mit dem Ausbauzustand der Straße „Strümper Berg" als Sammelstraße für die anliegenden Wohnstraßen und Wohnwege unverträgliche, Verkehrsbelastung festgestellt werden. Mit ca. 1.100 Fahrzeugbewegungen pro Tag liegt die Verkehrsbelastung weit unter den für eine Wohnstraße zulässigen Werten der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 2006) von bis zu 400 Kfz pro Stunde bzw. 4000 Kfz pro Tag.

Aus Sicht der Verwaltung ist dieser Wert zu hoch bemessen. Im Bereich von Tempo 30 Zonen sollte die Spitzenverkehrsstärke nicht mehr als 300 Kfz/h betragen. Zu Zeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 h und 17 h liegt die Verkehrsspitze bei maximal 100 Fahrzeugen.

Aufgrund der Verkehrsbedeutung und der Lage im Straßennetz des Ortsteiles „Strümp" ist die Straße „Strümper Berg" allerdings als eine Sammelstraße einzustufen, die die anliegenden Wohnstraßen mit der Strümper Ortsmitte bzw. den Rheingemeinden verbindet. Hierfür wird nach der oben genannten Richtlinie eine stündliche Verkehrsstärke von bis zu 800 Kfz/h als verträglich angesehen, die im vorliegenden Fall deutlich unterschritten wird.
Aus der Anliegerschaft wurde die Verwaltung darauf hingewiesen, dass im Bereich der Straße „Strümper Berg" während der o.a. Messungen gezielt über einen längeren Tageszeitraum von Unbekannten Fahrten, mit dem Ziel der Manipulation der erhobenen Verkehrsdaten, durchgeführt wurden, die sich unzweifelhaft aus der Aufzeichnung der Verkehrsmengen ablesen lassen. So wurden beispielsweise am Dienstag, dem 01.09 in Fahrtrichtung L 137 zwischen 15 und 16h **23** Fahrten festgestellt, während zur gleichen Uhrzeit am Mittwoch, den 09.09 **97** Fahrzeuge aufgezeichnet wurden.

Besonders auffällig war eine völlig untypische Verkehrsspitze in der Zeit von 11-12 h, die als verkehrsarm gilt. Wurden während dieser Zeit besonders hohe Werte festgestellt, reduzierte sich dafür das Verkehrsaufkommen in den Nachmittagsstunden.

Es ist daher davon auszugehen, dass die tatsächliche „werktägliche" Fahrzeugbelastung auf der Straße Am Strümper Berg unter 1.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag liegt.

Das Geschwindigkeitsniveau wurde ebenfalls mittels des Dialog-Displays gemessen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird von der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmern eingehalten. Die festgestellten Verstöße liegen fast ausschließlich im Verwarnungsgeldbereich (Überschreitung bis max. 20 km/h). Die aufgezeichneten Datensätze wurden der Kreispolizeibehörde von Seiten der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Aus Sicht der Kreispolizeibehörde besteht hier kein Handlungsbedarf (vgl. Anlage 3).

Insgesamt besteht aus Sicht der Verwaltung somit in Bezug auf die Verkehrsverträglichkeit keine Notwendigkeit für eine bauliche Verkehrsregelung mit dem Ziel, einzelne Verkehre auf diesem Straßenabschnitt durch eine Abbindung auszuschließen.

Aufgrund der folgenden weiteren Aspekte wird weiterhin eine Abbindung der Straße „Strümper Berg" als nicht notwendig angesehen:

Durch eine Abbindung im Bereich der Einmündung „Strümper Berg / Bergfeld" würde dies im Bereich des betroffenen Wohngebietes neben der Ausschließung des Durchgangsverkehres, der aus Sicht der Petenten seit dem Neubau der A44 in Verbindung mit der Anbindung der L137 an die A44 an der Anschlussstelle Lank-Latum von den Rheingemeinden in Richtung Ortsmitte Strümp bzw. der A44 strebt, zur Abbindung des gesamtes Gebietes zur K9 (Bergfeld) hin führen. Diese Maßnahme würde in dem betroffenen Wohngebiet nördlich der K 9 zu Mehrverkehren durch eine nicht wünschenswerte Umverteilung der vorhandenen Ziel- und Quellverkehre führen. Des Weiteren würde die historisch gewachsene Verkehrsbedeutung und –verteilung im umliegenden Straßennetz erheblich gestört und

durch die mit einer Abbindung intendierte Verringerung der Verkehrsbelastung wiederum bei den Anliegern der Straßen in dem betroffenen Gebiet eine ungleich stärkere Belastung der heute untergeordneteren Wohnstraßen erzeugen.

Für Lösch-, Rettungs- und Müllfahrzeuge müsste die Abbindung der Straße „Strümper Berg" im Einsatzfall passierbar bleiben und durch mit einem handelsüblichen Schlüssel zu öffnende Poller gesichert werden. Diese Lösungen bedingen aufgrund der diversen Missachtungen, widerrechtlichen Öffnungs- und Zerstörungsversuchen bereits an anderer Stelle im Meerbuscher Stadtgebiet erhebliche Probleme. Die Frage der Verkehrssicherheit bei den Kfz-Wendevorgängen bei weiterhin durchgehendem Rad- und Fußgängerverkehr erscheint gleichfalls nicht unproblematisch. In der Vergangenheit wurde grundsätzlich bei entsprechenden Neuplanungen die Anlage von Wendeplätzen als erforderlich angesehen.
Die Alternative einer baulichen Abbindung mit einem für Lösch-, Rettungs- und Müllfahrzeuge befahrbaren Wendehammer bedingt vergleichsweise hohe Baukosten und entsprechendes Planungsrecht. Wie Einwändungen gegen eine Abbindung im Rahmen diese Verfahrens angesichts des Fehlens der Notwendigkeit begegnet werden soll, ist gleichfalls derzeit nicht erkennbar. Diese Lösung ließe sich nur mit einem großen baulichen und damit finanziellen Aufwand (Bau und Rückbau wären von der Allgemeinheit zu tragen), für den Fall, dass durch die gewählte Maßnahme die oben geschilderten negative Begleiterscheinungen eintreten, wieder rückgängig machen.

Des Weiteren ist bei der Abwägung der einzelnen Interessen zu berücksichtigen, dass es im Meerbuscher Stadtgebiet diverse weitere gleichgelagerte Fälle gibt, an denen eine Abbindung einzelner Straßen zwar für die konkret betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner im Hinblick auf die persönliche zusätzliche Steigerung des Wohnwertes wünschenswert wäre, diese sich allerdings bei objektiver Betrachtung des gesamten Straßennetzes der Stadt Meerbusch im Hinblick auf eine gewachsene Struktur und vorhandene Verkehrsbeziehungen aber als wenig vorteilhaft für eine sinnvolle Straßenhierarchie und die damit verbundene Netzstruktur des gesamten Straßennetzes herausstellt. So ist es beispielsweise wünschenswert, aber nicht erreichbar, dass ein innerstädtisches Straßennetz innerhalb eines großräumigen Ballungsraumes nur aus verkehrsberuhigten Wohnwegen besteht, die ihrerseits auf klassifizierte, anbaufreie Bundes- und Landesstraßen mit direktem Anschluss an das Autobahnnetz münden. Anwohner müssen im vertretbaren und akzeptablen Rahmen gebietsfremde Verkehre hinnehmen. Anhand der durchgeführten Verkehrüberwachung konnte zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen im Bereich der Straße „Strümper Berg" durchaus diesen Anforderungen entspricht.

Eine mit dem von Seiten der Anlieger vorgebrachten Bürgerantrag allerdings nicht so starke Reglementierung des Verkehrs existiert im Bereich des Dr.-Franz-Schütz-Platzes auf der Büdericher Allee. Diese wurde von Seiten des Bau- und Umweltausschusses im Rahmen der Diskussion Radfahrsicherheit auf der Dorfstraße bereits aufgrund der Privilegierung einzelner Anwohner kritisch bezüglich des Festhaltens an der vorhandenen Regelung hinterfragt. Aus Sicht der Verwaltung stellt sich der Sachverhalt in diesem Fall ähnlich, wie auch zum Beispiel in Bezug auf die von Seiten der Anlieger der Mittelstraße in Meerbusch- Lank-Latum gewünschte Abbindung zur Uerdinger Straße hin, dar. Des Weiteren sollte bei der Entscheidung über eine Abbindung einer einzelnen Straße oder eines einzelnen Gebietes zum Zwecke des Ausschlusses einzelner Verkehre aus diesem betroffenen Gebiet oder der betroffenen Straße berücksichtigt werden, dass dies nicht in allen Fällen bautechnisch praktizierbar ist und damit eine Ungleichbehandlung einzelner Bürgerinnen und Bürger entstehen könnte.
Vor allem der Aspekt der Finanzierung bzw. ein Sponsoring durch die Anwohner wird von Seiten der Verwaltung als sehr kritisch angesehen. Dieser Punkt sollte in der Abwägung auch außen vor gelassen werden, da hierdurch wiederum wirtschaftlich und sozial besser gestellte Anwohner ihr Anliegen leichter durchsetzen könnten als von vorhandenem Verkehr belastete Anwohner, die eine solche Maßnahme nicht finanzieren könnten.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass impliziert durch eine Abbindung der Straße „Strümper Berg" die vorhandenen Verkehrsbelastungen von Seiten der Stadt Meerbusch als nicht zumutbar eingestuft würden und es ein verantwortungsvolles Verwaltungshandeln dann bedingt, ebenso vergleichbare Straßen und Gebiete ebenso konsequent abzubinden. Im Umkehrschluss würde dies bedeuten, dass auch durch verkehrslenkende oder stadtplanerische Maßnahmen bedingte Umverlagerungen von Verkehren nicht mehr von den Anwohnern hinzunehmen wären und die Verwaltung stets den vorhandenen Status Quo der Verkehrsbelastung in einer jeweiligen Meerbuscher Straße garantieren und eher dafür Sorge tragen müsste, dass diese Belastungsniveaus noch weiterhin unterschritten werden. Eine ggf. angedachte verkehrliche Mehrbelastung der Straßen Friedenstraße, Büdericher

Allee, Kanzlei und Poststraße wäre dann ebenso nicht möglich wie die Umsetzung der verkehrlichen Erschließung von Bebauungsplänen wie B-Plan 266 (Ostara-Gelände, Mehrbelastung der Strümper Straße) und weiteren Vorhaben, die Verkehr erzeugen oder verlagern. Dies kann aus Sicht der Verwaltung in einer so dicht besiedelten Stadt wie Meerbusch mit einer vergleichweise sehr hohen PKW-Dichte auf Dauer nicht funktionieren.

Letztendlich können nur Gründe der Verkehrssicherheit und ggfs. Ansprüche auf Lärmschutz eine Abbindung nach Ausschöpfung aller bautechnischen und verkehrsrechtlichen Möglichkeiten rechtfertigen.

Aus den vorgenannten Gründen wird neben der Präzedenzwirkung dieses Sachverhaltes vor allem wegen der oben aufgeführten Sachargumente die bauliche Abbindung der Straße „Strümper Berg" zur K9 hin von Seiten der Verwaltung abgelehnt.

Alternativ wäre es denkbar, um den Wünschen der Anlieger entgegen zu kommen, durch eine entsprechende Beschilderung die Durchfahrt der Straße „Strümper Berg" nur für den Anliegerverkehr zu erlauben. Aus Sicht der Verwaltung ist eine solche Beschilderung jedoch nur bedingt geeignet, dauerhaft und in Summe zu garantieren, dass nur berechtigte Anlieger diese Straße benutzen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die mehrfach im Bau- und Umweltausschuss sowie die erst kürzlich im Ausschuss für Planung, Wirtschaft und Liegenschaften geführte Diskussion und die Stellungnahme der Polizei zu der Problematik der widerrechtlichen LKW-Fahrten auf der Uerdinger Straße, wo ein Durchfahrtsverbot für den LKW-Verkehr mit Zusatz „Anlieger frei" besteht, verwiesen. Hierbei muss von Seiten der Politik und der Petenten berücksichtigt werden, dass eine solche Regelung nur appellierenden Charakter haben kann, jedoch ein dauerhafter Ausschluss des Durchgangsverkehres weder von Seiten der Verwaltung noch von Seiten der Polizei garantiert werden können und Missachtungen zu erwarten sind. Diese Missachtungen des Durchfahrtsverbotes für Nicht-Anlieger sind in den meisten Fällen nicht direkt nachweisbar und damit durch die Polizei auch unter hohem Personaleinsatz nur sehr schwer zu ahnden. Mit der vorgenannten Beschilderung könnte jedoch u.U. eine gewisse Reduzierung des Durchgangsverkehres erreicht werden.

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor, der Bürgeranregung nicht zu folgen und stattdessen die Straße „Strümper Berg" mit „Durchfahrt verboten" und dem Zusatz „Anlieger frei" zu beschildern.

In Vertretung

Dr. Just Gerard
Technischer Beigeordneter

Anlagen