Stadt Oberhausen	**Drucksache Nr.** **M/15/2347-01**	**Termin** **08.11.2012** **13.11.2012**	**Bezirksvertretung Sterkrade** **Planungsausschuss**
Bericht / Mitteilung			**öffentlich**

Termin	**Gremium**	**Vorlage zur***	**Ergebnis**	**Beschluss-kontrolle***
08.11.2012	Bezirksvertretung Sterkrade	K		
13.11.2012	Planungsausschuss	K		

Berichtsgegenstand

Antrag der CDU-Fraktion vom 11.09.2012 zum Fahrverbot für LKW ab 7,5 Tonnen und Temporeduzierung auf der Kirchhellener Straße von der Kreuzung Hartmann-/Fernewaldstraße bis zum Ortsschild Bottrop;
Ergänzt durch den Prüfauftrag aus der Bezirksvertretung Sterkrade am 06.09.2012

Sachdarstellung

Die Kirchhellener Straße (L 621) hat, begründet mit ihrem geschichtlichen Hintergrund, schon immer eine überregionale Verbindungsfunktion. Diese lässt sich sogar bis in das 13. Jahrhundert zurückverfolgen. Es gibt Anhaltspunkte, dass die Kirchhellener Straße Teil einer vorgeschichtlichen Fernhandelsstraße war und zum Bernsteintransport von der Nordsee bis nach Marseille diente. Die mittelalterliche Nutzung als Poststraße unterliegt keinem Zweifel. Seit dem 16. Jahrhundert verlief der alte Postweg von Münster bis nach Bonn über die heutige Kirchhellener Straße. Die Wohnbebauung siedelte sich erst später an den Postweg an. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden Teile des alten Postwegs umbenannt, beispielsweise wurde der Oberhausener Abschnitt Fernewaldstraße bis zur Stadtgrenze Bottrop in „Kirchhellener Straße“ umbenannt.

Als klassifizierte Landesstraße (L 621) erfüllt die Kirchhellener Straße eine überregionale Verbindungsfunktion. Bei der im Jahr 2010 bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung wurde ein DTV von rund 8.000 Kfz/24h ermittelt. Vergleichbare Straßen, wie beispielsweise die angeführte Hartmannstraße, derselben Kategorie „Landstraße“ nehmen ein DTV von 15.000 Kfz/24h und mehr auf. Ergebnisse intern durchgeführter Verkehrsuntersuchungen bestätigen diese Zahlen. Ein durchschnittlicher Lkw-Anteil liegt unter Einbeziehung von Werktagen, Sonn- und Feiertagen sowie Schulferien bei drei bis vier Prozent, was durchaus typisch für eine derartige Straßenkategorie ist. Eine Landesstraße dient überwiegend dem Durchgangsverkehr und bildet gemeinsam mit den Bundesfernstraßen ein zusammengehöriges Netz. Es besteht eine höhere Verkehrsbedeutung

Stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau **Janclas** **22.10.2012**	**Dezernat 5 Planen, Bauen** **Klunk** **23.10.2012**	**Kämmerer** **Datum**	**Oberbürgermeister** **Datum**

*** Vorlage zur:**	*** Ergebnis :**	**Beteiligung:**
Kenntnisnahme (K)	**Kenntnisnahme (K)**	**Personalrat [ ]**
		Gleichstellungsstelle [ ]

im Gesamtstraßennetz. Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. Fernstraßengesetz und Straßen- und Wegegesetz NRW) entgegen.

In der Vergangenheit kam es seitens der Anwohner immer wieder zu Beschwerden bezüglich Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Kirchhellener Straße. Die Polizei hat wiederholt Lasermessungen durchgeführt. Die Anzahl der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße war, verglichen mit ähnlichen Stellen, nicht signifikant erhöht. Diese Beobachtungen decken sich mit den Geschwindigkeitsmessungen, die durch die Stadt durchgeführt wurden. Die Unfallsituation auf der Kirchhellener Straße ist, gemessen an der Verkehrsbelastung und dem Geschwindigkeitsniveau, nach Aussagen der Polizei ebenfalls unauffällig. Die Unfalldaten im Jahr 2011 betrugen insgesamt zwölf Verkehrsunfälle (VU). Davon ereigneten sich zwei VU beim Einfahren in den fließenden Verkehr, zwei aufgrund mangelnden Sicherheitsabstandes und acht aufgrund sonstiger Ursachen. Bei der Datenabfrage lagen die Auswertungen der diesjährigen Unfalldaten für den Zeitraum vom 01.01.2012 bis zum 31.07.2012 vor. Es ereigneten sich in diesem Zeitraum insgesamt acht Verkehrsunfälle auf besagtem Abschnitt der Kirchhellener Straße. Ein VU war Folge eines Fehlers beim Überholen, einer ereignete sich beim Abbiegen und die restlichen sechs aus sonstigen Gründen. Diese Ergebnisse spiegeln den Eindruck aus dem vergangenen Jahr wieder. Durch den örtlich zuständigen Bezirksdienst der Polizei Königshardt ist eine Befragung der Lkw-Fahrer durchgeführt worden. Als Ergebnis dieser Maßnahme ist festzuhalten, dass der Lkw-Verkehr sich in drei Gruppen, deren genaue Verteilung jedoch nicht bekannt ist, aufsplittet. Größtenteils gaben die Lkw-Führer als Begründung die Quell- und Zielverkehre der Kiesgruben und der Schachtanlage Prosper Haniel an, teilweise wurde die Umgehung der Mautpflicht eingestanden.

Nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Eine notwendige und unumgängliche Voraussetzung bildet in jedem Fall eine Lärmberechnung, wie sie derzeit durchgeführt wird. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind aber nur dann anzuordnen, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 2 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 2 der StVO ist für Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage vorausgesetzt. Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm besagen, dass vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten stets zu prüfen ist, ob eine geänderte Wegweisung oder andere verkehrslenkende Maßnahmen in Betracht kommen. Eine Gefahrenlage wird zum jetzigen Zeitpunkt weder von der Polizei noch von der Verkehrsplanung gesehen und daher wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Kirchhellener Straße nach Abstimmung mit der Polizei aktuell nicht für notwendig erachtet.

Nach der Umgebungslärmrichtlinie der EU sind die Städte verpflichtet Lärmkartierungen durchzuführen und, falls bestimmte Auslösewerte überschritten werden, Lärmaktionspläne aufzustellen. In der ersten Stufe wurden dabei im Jahr 2010 alle Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) ab ca. 16.000 Kfz berücksichtigt. In diesem Jahr geht die Lärmkartierung in die zweite Stufe. Es werden alle Straßen mit einem DTV ab ca. 4.000 Kfz berücksichtigt. Die Kirchhellener Straße (L 621) wird als klassifizierte Straße mit einem DTV von mehr als 4.000 Kfz ebenfalls berücksichtigt. Bei der Kartierung handelt es sich um Berechnungen der Lärmimmissionen. Neben der Verkehrsstärke fließen der Lkw-Anteil, die Geschwindigkeit, der Fahrbahnbelag und die Steigung bzw. das Gefälle mit in die Berechnungen ein. Es ist unter Lärmaspekten sinnvoll, den Verkehr auf wenige schon stark belastete Straßen zu konzentrieren (vgl. Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Die Kirchhellener Straße erschließt das Gewerbegebiet Königshardt. Die angrenzenden Gewerbetreibenden haben ein Anrecht auf den Anschluss an das überörtliche Straßennetz. Wirtschaftliche Nachteile der vom möglichen Durchfahrtsverbot betroffenen Unternehmen sind den sich durch den Mehrverkehr durch Lastkraftwagen ergebenden Zusatzbelastungen für die Anwohner gegenüberzustellen. Bei einem Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen müsste die Kirchhellener Straße weiträumig umfahren werden und es ist davon auszugehen, dass die Lkw-Führer ihre Routen durch nahegelegene Wohngebiete suchten und Straßen benutzten, die den Anforderungen des Schwerlastverkehrs im Gegensatz zu klassifizierten Landstraßen nicht gerecht werden. Ein Fahrverbot für Lkw (auch auf die Nacht beschränkt, Anregung aus der BV Sterkrade am 06.09.2012) wird seitens der Polizei nicht befürwortet, da die Verlagerung des Lkw-Verkehrs, die sich auf angrenzende Straßen einstellen würde, vermieden werden muss und die ansässigen Betriebe zum Teil auch nachts beliefert werden.

Die Deckenerneuerung der Kirchhellener Straße wurde im Jahr 2009 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt gab es keine Notwendigkeit für den Einsatz eines lärmarmen Asphalts, weshalb zum damaligen Zeitpunkt auf den Einbau verzichtet wurde. Weitere bisher durchgeführte Maßnahmen bilden die Errichtung einer Querungshilfe zur Schulwegsicherung in Höhe der Matzenbergstraße und die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer.

Die Stadt Bottrop hat im Rahmen des Lkw-Routenkonzeptes eine Verkehrsführung entwickelt, welche die Lkw primär über ein Vorrangstraßennetz leiten soll. Die Kirchhellener Straße ist, nach derzeitigem Stand der Planungen der Stadt Bottrop, Teil dieses Vorrangnetzes. Die Nachfrage bezüglich eines Durchfahrtsverbotes für Motorräder (BV 06.09.2012) auf der Straße „Zur Grafenmühle“ hat ergeben, dass dieses lediglich vom „Alten Postweg“ kommend hinter der Grafenmühle in Richtung Bottrop Grafenwald besteht. Aus Bottrop kommend ist es weiterhin möglich, die Straße „Zur Grafenmühle“ auch mit dem Motorrad zu befahren. Die Grafenmühle ist – auch für Motorradfahrer – aus jeder Richtung kommend anfahrbar. Lediglich das Abfahren von der Grafenmühle in Richtung Bottrop Grafenwald ist untersagt. Diese Situation wird in der Anlage ersichtlich.

Ausblick

Es existiert ein Projekt zur stadtverträglichen Lkw-Navigation in der Wirtschaftsmetropole Ruhr. Die Erstellung von Lkw-Vorrangrouten ist dabei als Pflichtaufgabe im Luftreinhalteplan Ruhr festgeschrieben. Ziel dieses Projektes ist es, ein ruhgebietsweites Lkw-Vorrangroutennetz festzulegen. Durch die Zusammenarbeit mit Navigationskartenherstellern soll das übrige kommunale Straßennetz weitestgehend vom Durchgangs- und Lkw-Verkehr entlastet werden. Am 25.06.2012 hat die Stadt Oberhausen die Erklärung zur Projektbeteiligung abgegeben. Darüber hinaus hat sich die Stadt Oberhausen verpflichtet, bis zum 30.06.2013 das kommunal definierte Lkw-Vorrangnetz vollständig einzugeben. Dabei müssen mindestens die vier Restriktionen: Höhenbegrenzung, Gewichtsbegrenzung, Breitenbegrenzung und Lkw-Durchfahrtsverbote erfasst werden. Über eine webbasierte Benutzeroberfläche des RVR werden Vorrangrouten und Restriktionen dann in das System eingepflegt. Den Navigationskartenherstellern wird zwei Mal pro Jahr ein Update zur Verfügung gestellt werden.

Die bereits laufende Lärmkartierung wird voraussichtlich im kommenden Jahr abgeschlossen. Mit Hilfe der Berechnungen wird dann ein Lärmaktionsplan entwickelt, der Maßnahmen zur Verbesserung in lärmauffälligen Streckenabschnitten vorschlägt. Daraufhin werden diese Maßnahmen geprüft und gegebenenfalls nach StVO angeordnet.

Weiterhin wird in der Zukunft seitens der Stadt Oberhausen ein Routenkonzept entwickelt, welches die Verkehre der Kirchhellener Straße teilweise umleiten soll. Diese Variante muss allerdings in

Abstimmung mit der Stadt Bottrop, der Wirtschaftsförderung Oberhausen (WFO), den jeweiligen Gewerbetreibenden und der örtlichen Polizeidienststelle erarbeitet werden. Derzeit gibt es zu dieser möglichen Verkehrsführung noch keinen genauen Sachstand.

Kurzfassung

Die Kirchhellener Straße (L 621) dient als Landesstraße überwiegend dem Durchgangsverkehr und bildet gemeinsam mit den Bundesfernstraßen ein zusammengehöriges Netz mit einer hohen Verkehrsbedeutung. Es wird eine Bündelung der Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) zur Entlastung der Wohngebiete angestrebt.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) besagt, dass zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Durchfahrtsverbote angeordnet werden können. Hierzu ist es aber absolut notwendig, die Ergebnisse der Lärmuntersuchung und die daraus resultierenden Maßnahmen abzuwarten.

Die Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen und Unfallzahlen haben ergeben, dass die Kirchhellener Straße in beider Hinsicht unauffällig ist und somit keine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht. Nach derzeitigem Sachstand ist es daher nicht möglich, eine Geschwindigkeitsreduktion oder Tonnagebeschränkung umzusetzen.

Anlage

Übersichtsplan Kirchhellener Straße