



KOPIE

Interessengemeinschaft
„Hauptstraße Hausen-Arnspach“
Sandra und Michael Blatt
Hauptstraße 85
61267 Neu-Anspach

**Der Bürgermeister
der Stadt Neu-Anspach**

Neu-Anspach, 12.07.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Blatt,
sehr geehrter Herr Blatt,

für Ihre überreichte Unterschriftenliste vom 24.03.2021 vielen Dank. In Ihrem Schreiben werden unterschiedliche Sachverhalte erläutert auf die ich gerne eingehen möchte. Aus Gründen der Übersicht werde ich dies thematisch darstellen.

Übernahme des Streckenabschnitts K738/Hauptstraße zwischen K723 und B275 und der daraus resultierende Wunsch zur Anordnung eines LKW-Verbots:

Wie Sie richtig anmerken, hat die Stadt Neu-Anspach einen Antrag zur Übernahme bei Hessen Mobil resp. beim Hochtaunuskreis gestellt. Dies befindet sich derzeit in Prüfung, ist jedoch aufgrund baulastrelevanter Fragestellungen komplex und bedarf im weiteren Verlauf auch politischer Beschlüsse.

Wichtig ist zu betonen, dass eine Eigentumsübertragung an die Stadt Neu-Anspach die verkehrsbehördliche Zuständigkeit zur Anordnung eines LKW-Verbots nicht an die Stadt übergehen würde. Anordnungen nach §45 StVO, die überkommunale Auswirkungen haben, liegen in der Zuständigkeit des Hochtaunuskreises.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Im Rahmen der Lärmbelästigung ist dies § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, wonach die zuständige Behörde zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten kann. Bei ihrer Entscheidung hat die Straßenverkehrsbehörde sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer als auch die Interessen der Anlieger in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsbeschränkender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Die Behörde kann von derartigen Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmeinträchtigung ist.

Aufgrund der, bei Anordnung eines LKW Verbots, resultierenden Umleitung des Schwerverkehrs über die B 275 – Südtangente – L 3270 – K 723 zum neuen Anschluss der Heisterbachstraße, entsteht ein Zustimmungsvorbehalt der betroffenen Kommune, in diesem Fall der Stadt Usingen. Bei verkehrlichen Anordnungen mit überkommunalen Auswirkungen ist die Straßenverkehrsbehörde des Hochtaunuskreises zuständig.

Abzuwägen ist darüber hinaus zwischen der Funktion der Straße (bei der K 738 handelt es sich um eine klassifizierte Straße, die gemäß § 3 Hessisches Straßengesetz vorwiegend dem überörtlichen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist und aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung in die Gruppe der Kreisstraße eingeteilt wurde) im Rahmen der Freizügigkeit des Verkehrs und dem Schutz der Wohnbevölkerung.

Die Verkehrsbelastung der K738 wird alle 5 Jahre im Rahmen der Verkehrszählung durch Hessen Mobil ermittelt. Aus den Daten von 2010 (vor Fertigstellung Heisterbachstraße 4 BA) und 2015 (nach Fertigstellung Heisterbachstraße 4 BA) ist festzustellen, dass sich der Lastkraftwagen-Anteil halbiert hat (115 in 2010 zu 58 in 2015 DTV Schwerverkehr). Die Stadt Neu-Anspach hat im Zeitraum vom 05.05.-12.05.21 eine Verkehrserhebung mit dem Gerät „Viacount 2“ durchgeführt. Hierbei wurde ein Schwerlastverkehrsanteil vom 5,31 % resp. 6,02 % ermittelt. Der gesamte KFZ-DTV lag bei 1563 resp. 1533 KFZ/Woche, insgesamt also 3096 KFZ/Woche. Insgesamt ist der DTV Schwerverkehr unterdurchschnittlich für eine Kreisstraße. Eine Zunahme, wie von Ihnen angemerkt, kann nicht festgestellt werden. Der Gesamtverkehr liegt auch deutlich unter durchschnittlichen Kreisstraßen-Werten.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die vor 10 Jahren versprochenen Maßnahmen hier nicht aktenkundig sind und auf den gültigen Rechtsnormen (Straßenverkehrs-Ordnung, Lärmschutzrichtlinie StV, Hess. StrG) fußen müssen. Aufgrund der vorgetragenen Informationen kann die Anordnung eines LKW-Verbots derzeit nicht abgeleitet werden. Der Prozess der möglichen Eigentumsübertragung bleibt hiervon unberührt, führt jedoch nicht zwingend zu neuen rechtlichen Möglichkeiten für ein LKW-Verbot. Allerdings werde ich den Wunsch nach einem LKW-Verbot weiterhin unterstützen.

Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) im Bereich der Kita:

Die Möglichkeit der Anordnung von Fußgängerüberwegen (Verkehrszeichen 350) wird in §26, §45 StVO und der Richtlinie zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) geregelt. Demnach dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo sie zwingend geboten sind oder eine Gefahrenlage besteht. Gefahrenlagen werden unter anderem durch die jährlich tagende Unfallkommission anhand von Unfallstatistiken definiert. Wo Fußgängerüberwege zwingend geboten sind, regelt R-FGÜ 2001.

Auszug aus der Richtlinie:

(1) FGÜ dürfen nur angelegt werden

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss

- nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist

(2) **FGÜ dürfen nicht angelegt werden**

- in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)
- auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA ("Grüne Welle")
- über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)

(3) FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.

Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Diese sind tabellarisch in der Richtlinie definiert. Die Fußgängerquerung findet ausschließlich zu den Stoßzeiten des Kitabetriebes statt. In unmittelbarer Nähe befindet sich mit der Fußgängerampel die sicherste Querungshilfe im Straßenverkehr.

Da die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind, die Spitzenwerte deutlich unterschritten werden und eine sichere Querungsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe vorhanden ist, wird die Anordnung eines FGÜ abgelehnt. Die Anordnung eines FGÜ, der nur selten punktuell durch Fußgänger genutzt wird, kann sich zu einer Gefahrenquelle entwickeln, da der fließende Verkehr diesen nicht mehr wahrnimmt, wenn keine häufige Querung stattfindet.

Anordnung vom Tempo 30kmh außerhalb der bereits bestehenden Anordnung im Bereich Kita:

Im Jahre 2017 hat der Gesetzgeber die Voraussetzungen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen erleichtert, wonach Tempo 30 km/h Anordnungen auf Hauptstraßen im unmittelbaren Bereich von Grundschulen, Kitas und Seniorenheimen möglich wurden. Dies wurde zügig durch die Straßenverkehrsbehörde im Bereich der Kita umgesetzt.

Grundsätzlich gilt innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h. Die StVO regelt hier, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen dort anzuordnen sind, wo örtliche Gefahrenquellen wie z.B. Unfallhäufungspunkte oder Streckenabschnitte, die trotz vorausschauendem Fahren einer Geschwindigkeitsbegrenzung bedürfen, vorhanden sind. Bei den Unfallursachen ist zu ermitteln, ob es sich um geschwindigkeitsrelevante Gründe oder Individualfehler handelt. Seit 2017 ist die Erleichterung im unmittelbaren Bereich von schutzwürdigen Einrichtungen hinzugekommen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit von Tempo 30-Zone-Anordnungen die jedoch in funktionell zusammenhängenden Wohngebieten ohne Hauptverkehrsstraßen wie der Hauptstraße möglich sind.

Im gesamten Streckenverlauf der Hauptstraße ist kein Unfalhhäufungspunkt durch die Unfallkommission definiert worden. Ebenso bestehen keine Verkehrssituationen, die ortsuntypisch sind und zu einer Gefahrenlage führen.

Aus den regulären Verkehrsüberwachungen im Streckenverlauf der Hauptstraße wurde ermittelt, dass der Anteil an Übertretungen im Bereich bis max. 10% liegen und somit als ortstypisch zu bewerten sind. Diverse Verkehrserhebungen mit dem Gerät „Viaccount 2“ führten stets zu ortstypischen Werten.

Aus diesen Gründen ist eine Ausweitung der vorhandenen Tempo 30 km/h-Anordnung aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen und Unfalhhäufungen nicht möglich.

Öffnung der Brandholzspange:

Zum Ihrem Wunsch bezüglich der Öffnung der Brandholzspange ist folgendes anzumerken:

- Die bestehende Straße (Zufahrt RMD) liegt zum Teil auf Gemarkung Usingen, hier müsste Usingen einer Umsetzung zustimmen und sich ggf. an den Kosten beteiligen, was zum heutigen Standpunkt nicht zu erwarten ist. Usingen befindet sich aktuell in der Endphase der Umgehungsstraße und beide Themen stehen im Widerspruch.
- Ein fachgerechter Ausbau der „Brandholzspange“ bewegt sich geschätzt auf ca. 3,0 Mio. EUR zzgl. Nebenkosten und ggf. notwendigen Grundstücksankäufen.
- Das Land fördert keine Verbindungen zweier Bundesstraßen. Nach der Umsetzung der „Brandholzspange“ sind zwei Bundesstraßen miteinander verbunden, hier wird die Stadt die eingenommenen Fördergelder des 2. Bauabschlusses bis 4. Bauabschluss der Heisterbachstraße zurückzahlen müssen.

Eine Kopie dieses Schreibens ergeht an den Kreistag, die Stadtverordnetenversammlung und den Magistrat.

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Pauli