

Beschlussauszug
aus der
14. Sitzung des Stadtausschusses Damgarten
vom 30.11.2021

Top 5 Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises VR zu diversen verkehrsrechtlichen Anträgen

Herr Gohs erläutert, dass die Stadt Ribnitz-Damgarten verkehrsrechtliche Anträge an den Landkreis gestellt hat. Speziell geht es um die Anträge im Ortsteil Damgarten. Unter anderem wurde in der Schillstraße eine Erweiterung der 30 km/h vom Hafen bis Stralsunder Straße und in der Barther Straße eine Erweiterung der 30 km/h von der Kirchstraße bis Karl-Liebknecht-Straße beantragt. Es gab in der Schillstraße dieses Jahr einen Verkehrsunfall im Bereich der Schillstraße mit einem Fahrradfahrer der schwer verletzt wurde. Aus der Sicht der Stadt wurde alles beim Landkreis eingereicht. Herr Gohs bittet zu diesem Thema von Herrn Peschel eine Stellungnahme abzugeben, warum der Landkreis keine Verkehrsrechtliche Anordnung schreiben kann.

Herr Peschel stellt sich den Anwesenden vor und fügt zu dem Thema an, dass er den Fakt des Unfalls aufgreifen möchte und sich dessen nicht bewusst war. Voraussetzung für verkehrsrechtliche Anordnungen sind Unfall- und Gefahrenlagen. Herr Peschel erläutert die gesetzlichen Grundlagen, aufgrund derer die Verkehrsbehörde über verkehrsrechtliche Anordnungen entscheiden kann. Grundsätzlich ist es so, dass die Stadt Vetorecht hat, wenn der Landkreis Entscheidungen bezüglich der verkehrsrechtlichen Anordnungen trifft. Theoretisch nach geltender Rechtsprechung könnte der Landkreis die Anträge der Stadt als unzulässig verwerten, dies ist aber nicht der Anspruch, den der Landkreis hat und dies wird's so auch nicht geben. Im Rahmen des geltenden Rechts muss der Landkreis schauen, wie man einen begründeten Verwaltungsakt aus den gestellten Anträgen macht. Der Lärmaktionsplan der Stadt hat keine Bindungswirkung für den Landkreis, das heißt, er richtet sich nicht nach außen und ist kein Verwaltungsakt und hat auch keinen Satzungscharakter. Der Landkreis muss prüfen, ob der Lärmaktionsplan auch entsprechend des Immissionsschutzgesetzes in der kommunalen Selbstverwaltung erlassen worden ist. Dies ist leider nicht möglich, da der Landkreis keine die Immissionsschutzbehörde ist und nicht die Voraussetzungen dafür hat. Durch die Stadt Ribnitz-Damgarten wurden dem Landkreis VR die Verkehrsdaten durch eine entsprechende Verkehrsmessung übermittelt, diese Daten müssen dementsprechend ausgewertet werden. Aufgrund dessen muss eine Berechnung erfolgen. Derzeit ist es so, dass der Landkreis diese Berechnung nicht zu Verfügung stellen kann und es auch nicht muss. Laut herrschender Rechtsprechung muss der Straßenbaulastträger die Lärmberechnungen, die sich auf den Lärmaktionsplan stützen, zur Verfügung stellen, leisten und bezahlen. Um die Lärmberechnungen auswerten zu können, gibt es entsprechende Richtlinien, die verschiedenen Ministerien unterliegen. Das Bundesumweltministerium und zum anderen das Verkehrsministerium haben es noch nicht geschafft, die beiden Richtlinien zu harmonisieren. Das geltende Recht schreibt vor, dass die Lärm-schutzrichtlinie-STV also des Verkehrsministeriums zwingend anzuwenden ist. Der Landkreis muss eine ermessensfehlerfreie Entscheidung für die Bürger/innen treffen.

Herr Konkol erfragt, ob dem Landkreis es nicht weh tut, den Ermessensspielraum nicht vollständig im Sinne des Bürgers auszuschöpfen.

Herr Peschel greift den Punkt auf, dass eine Behörde im Sinne des Bürgers handeln muss. Er hat einen Eid auf die Verfassung geschworen und ihm würde das Herz bluten, wenn er gegen die Verfassung handeln würde. Das Ermessen muss eröffnet werden und die Gesetzesgrundlage dafür gegeben sein. Hierbei handelt es sich um eine Eingriffsgrundlage, denn man greift in bestehendes Recht ein. Das geltende Recht besagt, dass die Verkehrsteilnehmer/innen 50 km/h fahren dürfen. Hierzu braucht der Landkreis entsprechend des Antrages eine Ermächtigungsgrundlage, um in dieses Recht eingreifen und dies auch begründen zu können, um die Geschwindigkeit entsprechend auf 30 km/h zu reduzieren. Seitens der Antragstellung fehlen Informationen insbesondere was die konkreten Messwerte und Lärmmessungen betrifft.

Herr Gohs fasst zusammen, dass der Stadt die Information fehlte, dass dort ein Mangel an Informationen ist und dass man dies seit 2020 der Stadt hätte mitteilen müssen. Wenn es im Rahmen der Möglichkeiten ist, dann ist die Stadt auch gewillt, diese Zuarbeit zu leisten, nur man muss auch eine konkrete Fragestellung an die Stadt stellen. Dass die bestehende Situation zu Unmut führt, ist für jeden verständlich.

Herr Peschel bedauert dies zutiefst, seine Information war, dass ein stetiger Austausch zwischen Landkreis und Stadt stattfand. Er entschuldigt sich in dieser Form bei allen Beteiligten und wird dies umgehend weiterleiten.

Herr Schacht erläutert, dass die örtlichen Gegebenheiten viel besser von der Stadt Ribnitz-Damgarten zu beurteilen sind als vom Landkreis VR. Hier muss nicht nur der Lärmpegel beachtet werden, sondern auch die örtlichen Gegebenheiten und die Sicherheit der Bürger. Herr Schacht fügt an, dass er nicht versteht, warum die Stadt nicht auf eigenen Gemeindestraßen selbst entscheiden darf. Wäre die Barther Straße eine Gemeindestraße, so könne die Stadt selbst entscheiden. Das sind neben dem geltenden Recht alles Argumente, die man beachten sollte.

Herr Gohs fügt hinzu, dass beide Straßen, um die es geht, Hauptschulstraßen der Kinder sind. Man wollte die Eltern und Kinder dazu anhalten, den Schulweg per Fahrrad oder zu Fuß zu bestreiten durch eingerichtete Hol- und Bringezonen. Es wurde der Fußgängerüberweg geschaffen. In der Prüfung und Argumentation sollte der Unfall ein Gewicht spielen. Herr Gohs bittet, wenn eine Vor-Ort-Analyse stattfindet, dass diese in den Morgenstunden zum Schulbeginn durchgeführt wird. Herr Gohs bittet um Beachtung des Knotenpunktes in der Barther Straße an der Feuerwehr zur Querung des Katersteigs. Diesen Weg nutzen viele Kinder, um den Schulweg zu bestreiten. Der vorhandene Gehweg wird durch parkende Autos, die halbseitig dort stehen dürfen, zusätzlich als Gefahrenpunkt eingeschätzt und dort dürfen 50 km/h gefahren werden. Diese Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer/innen unter den zuvor genannten Punkten als gefährlich einzuschätzen. Herr Gohs bittet Herrn Peschel, entsprechende Informationen an die Stadt weiterzuleiten, die aus Sicht des Landkreises noch fehlen, um das Verfahren anzustoßen und weiter fortzuführen, um schließlich das Geforderte nach geltendem Recht umsetzen zu können.

Frau Vincent sagt aus, dass es für alle Verkehrsteilnehmer schwierig ist, die Barther Straße zu passieren. Weiterhin fügt Frau Vincent die Verlagerung des Edeka-Marktes an. Hier entstand und entsteht zunehmender Verkehr.

Herr Gohs fügt an, dass der Durchgangsverkehr sich weiter in die Saaler Chaussee durch den Bau des neuen Edeka-Marktes verlagert hat. Dies kann man durch Zählungen mit dem Verkehrsmessungsgerät durch Zahlen belegen. Im Bereich Schill-

straße gibt es einen sehr engen Straßenbereich und zusätzlich noch enge Gehwege, wo eine Reduzierung auf 30 km/h notwendig wäre.

Herr Gauter sagt aus, dass mal von der EU angedacht wurde, was im Deutschen Gesetzbuch vernommen wurde, die Schillstraße auf 30 km/h zu reduzieren. Es wurde eine unabhängige Kommission gegründet, die die Schillstraße verkehrsrechtlich untersucht hat. Die Untersuchung hat von den Aspekten des Verkehrsaufkommens, von der Beschaffung der Straße usw. ergeben, dass diese Straße auf 30 km/h reduziert werden muss. Die Schillstraße ist derart eng, dass dort auch der Bürgersteig nicht zu Ende geführt worden ist und man kaum über die Straße kommt. Das Ergebnis der Kommission kann man im Internet überall nachlesen. Die Gesetzlichkeiten sind gegeben, da ansonsten nicht die Kommission gegründet worden ist. Das Ergebnis sagt aus, dass wenn eine Straße eng bebaut ist, dort eine 30 km/h Zone nötig ist. Weiterhin werden die Gehwege bis hin in den Hafengebiet genutzt, Kinder passieren zunehmend diese Wege. Dort sind Einrichtungen wie z.B. das Frauenhaus, das Ärztehaus und der gut genutzte Hafengebiet. Außerdem spricht Herr Gauter das Verkehrsaufkommen an und erfragt, warum man dort nicht schon längst eine 30 km/h-Zone eingerichtet hat.

Herr Peschel sagt aus, dass der Straßenbaukörper mit in so eine Beurteilung und die bauliche Beschaffenheit, wie z.B. wie eng sind die Gehwege und Straßen etc. hineinfließt. Man greift auf verschiedene Behörden wie z.B. die Bußgeldstelle und analysiert das Verkehrsverhalten. Was Herr Gauter angesprochen hat, entzieht sich der Kenntnis des Landkreises. Es liegt ein Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes vor, das vorgibt, das die Richtlinie, die Herr Gauter angesprochen hat, definitiv noch nicht einheitlich umgesetzt ist in Deutschland. Es gibt die drei zuvor angesprochenen Richtlinien der Ministerien und die Minister haben es noch nicht geschafft, eine eindeutige Richtlinie zu erarbeiten und die Harmonisierung dessen. Die Straßenverkehrsbehörde ist an Recht und Gesetz gebunden und wenn man keine einheitliche Richtlinie hat, muss man schauen wie man das lösen kann und welche Gesetzgebung man anwenden kann. Damit tun sich auch viele Gerichte schwer. Es gibt den tatsächlichen Lärmaspekt auf der einen Seite und die tatsächliche Beschaffenheit (Bauzustand, Verkehrsunfälle, etc.) auf der anderen Seite. Voraussetzungen sind verschiedene Werte und Berechnungen. Man braucht für beides Voraussetzung, damit man solche Anträge überhaupt genehmigen und anordnen kann. In den angesprochenen Fällen war es so, dass man eine Abfrage bei der Polizei und bei der Fachaufsicht der Verkehrsunfallkommission gestartet hat und dort waren die Straßen verkehrsunfalltechnisch unauffällig. Dies macht eine Beurteilung umso schwieriger.

Herr Gohs verweist nochmal auf den schon angesprochenen Verkehrsunfall und bittet darum, diesen mit in die Bewertung einfließen zu lassen.

Frau Petersen unterstützt noch einmal die Aussage von Herrn Gohs und sagt aus, dass die Eckdaten bekannt sind und man diese doch bitte berücksichtige. Herr Konkol erläutert, dass es eine Verwaltungsvorschrift der StVO gibt und diese sowohl für die Schillstraße als auch für die Barther Straße zutrifft. Es ist also eine Gesetzgebung vorhanden, die die Kriterien wie z.B. Unfallschwerpunkt, Verkehr, Gefährdungspunkte beinhaltet. Die Bearbeitungszeit ist einfach zu lange. Herr Konkol hat das Gefühl, dass die Behörden gegeneinander arbeiten anstatt miteinander zu arbeiten.

Herr Gohs findet es wichtig und richtig, dass Herr Peschel sich dem Ausschuss stellt und möchte eine gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Landkreis beibehalten und unterstützen.

Herr Schacht führt zur Schillstraße weitere Argumente wie z.B. Lärmbelästigung, dichte Bebauung, enge Bürgersteige, am Hafen gibt es zwei Parkplätze, das Ärz-

tehaus, Fahrrad,- Fußgänger, PKW-Verkehr, Durchgangverkehr und die Seitenstraßen an. Eine Vor-Ort-Besichtigung ist ein muss, damit es schnellstmöglich umgesetzt werden kann. Die Schillstraße hat hohe Priorität.

Herr Zinn erfragt, ob die Schillstraße und die Barther Straße mit im Lärmaktionsplan enthalten sind. Herr Gohs bestätigt dies. Herr Zinn fügt hinzu, dass der Landkreis eine Vollzugsbehörde ist und der Lärmaktionsplan bindend ist.

Herr Peschel erläutert, dass der Lärmaktionsplan nur insoweit Bindungswirkung hat, wie es das Fachrecht zulässt. Das Fachrecht ist hier das Straßenverkehrsrecht. Herr Peschel bedauert, dass sich die Stadt im weitesten Sinne gegängelt fühlt. Der Ansinn des Landkreises ist es, die bisher gute Zusammenarbeit fortzuführen. Zum Abschluss erläutert Herr Peschel, dass es auch andere Möglichkeiten gibt als eine Temporeduzierung. Herr Peschel fügt die Beispiele wie Beschaffenheit der Straße oder aber auch andere Verkehrsanlagen an. Dort gäbe es kurzfristige Lösungen. Herr Peschel regt an, über andere Möglichkeiten nachzudenken. Herr Peschel nimmt das Angebot der Vor-Ort-Besichtigung mit und wird das bei seinem Vorgesetzten an- und besprechen.

Herr Gohs möchte die bisher gute Zusammenarbeit noch unterstreichen. Herr Gohs sieht die Aufstellung der Schilder als schnellstmögliche und gut leistbare Lösung und möchte zum Wohle der Verkehrsteilnehmer eine gut vertretbare Lösung finden, um für mehr Sicherheit zu sorgen. Herr Gohs erwartet vom Landkreis eine Antwort mit den Argumenten, die unsere Behörde noch für die Argumentation liefern muss, um ein Ergebnis zu fassen und der Anordnung stattzugeben. Die Zielsetzung ist es, zur nächsten Sitzung einen Fortschritt im Verfahren und eine Antwort vom Landkreis zu erlangen.

Herr Winter erfragt, ob es möglich wäre ein „Freiwillig 30 km/h“ - Schild einfach so aufzustellen. Herr Peschel verneint dies.

Herr Schacht bittet alle Ausschussmitglieder, falls noch Anregungen zum Verkehrskonzept für den Sicherheits- und Ordnungsausschuss bestehen, ihm die Informationen zukommen zu lassen. Hierzu gab es eine Anfrage von Herrn Lott per E-Mail. Herr Lott erfragt, zu welchem Ergebnis der Ordnungs- und Sicherheitsausschuss zu den 30km/h- Zonen kam. Dies wird an den zuständigen Ausschuss weitergeleitet.

Herr Gohs verabschiedet und bedankt sich bei Herrn Peschel für die Anwesenheit und der Ausführung.

Abstimmungsergebnis:

Anzahl der Mitglieder						
davon anwesend		Ja- Stimmen		Nein- Stimmen		Enthaltungen

Bemerkung:

Die Richtigkeit des Auszuges und der Angaben über Beschlussfähigkeit und Abstimmung werden beglaubigt. Gleichzeitig wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilug der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen worden war. Die Stadtvertretung war beschlussfähig.

Huth
Bürgermeister
