Anlage zu TOP 3

Fraktionen im Ortsbeirat Engenhahn

SPD **CDU**

Niedernhausen, 08.09. 2020

An Herrn Ortsvorsteher
Peter Woitsch
über Gemeindeverwaltung Niedernhausen/Ts.
z. Hd. Herrn Holger Fritsch
per E-Mail an: Holger.Fritsch@niedernhausen.de

ANTRAG

Sehr geehrter Herr Woitsch,

bitte setzen Sie den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten öffentlichen Sitzung 35/2016-2021 des Ortsbeirats Engenhahn

Betrifft: Lärmminderung im Bereich der L 3273 / Ortsausgang Richtung Niederseelbach
Der Ortsbeirat Engenhahn möge beschließen:

1. Der Gemeindevorstand wird gebeten, ein Konzept zur Lärmminderung im Bereich der L 3273 Ortsausgang Engenhahn Richtung Niederseelbach zu entwickeln.

2. Der Gemeindevorstand wird gebeten, dass die gesamte Ortsdurchfahrt Engenhahn in den Lärmaktionsplan des Landes Hessen nach §47 des Bundes-Immissionschutzgesetzes aufgenommen wird.

3. Der Ortsbeirat soll zeitnah und regelmäßig über den Stand des Lärmaktionsplans Hessen und über die Abstimmungen über erforderliche Maßnahmen mit den zuständigen Stellen in Kreis und Land informiert werden.

Begründung:
Lärm macht krank. Eine Tatsache die inzwischen allgemein anerkannt ist. Inzwischen gibt es bereits diverse Initiativen auf verschiedenen Ebenen unter anderen den Lärmaktionsplan des Landes Hessen nach §47 des Bundes-Immissionschutzgesetzes.
In den letzten Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen und der dadurch enstehende Lärmpegel derartig erhöht, dass wir zum Wohle der Anwohner uns genötigt sehen auf eine Aufnahme mit Schutzmaßnahmen in der Folge zu bestehen.
Ein besonderer Schwerpunkt ist der Bereich der L 3273 am Ortsausgang in Richtung Niederseelbach.
Für die Betroffenen ist der durch die Verkehrsbewegungen entstehende Lärm in einer Vielzahl von Fällen unerträglich. Eine schnellstmögliche Abstellung der extremen Beeinträchtigung durch den Lärm ist unbedingt erforderlich. Hier ist neben der zuständigen Verkehrsbehörde auch die Gemeinde Niedernhausen in der Verantwortung um mittels eines Konzeptes zur Lärmminderung die Bürgerinnen und Bürger vor diesen Beeinträchtigungen zu schützen.

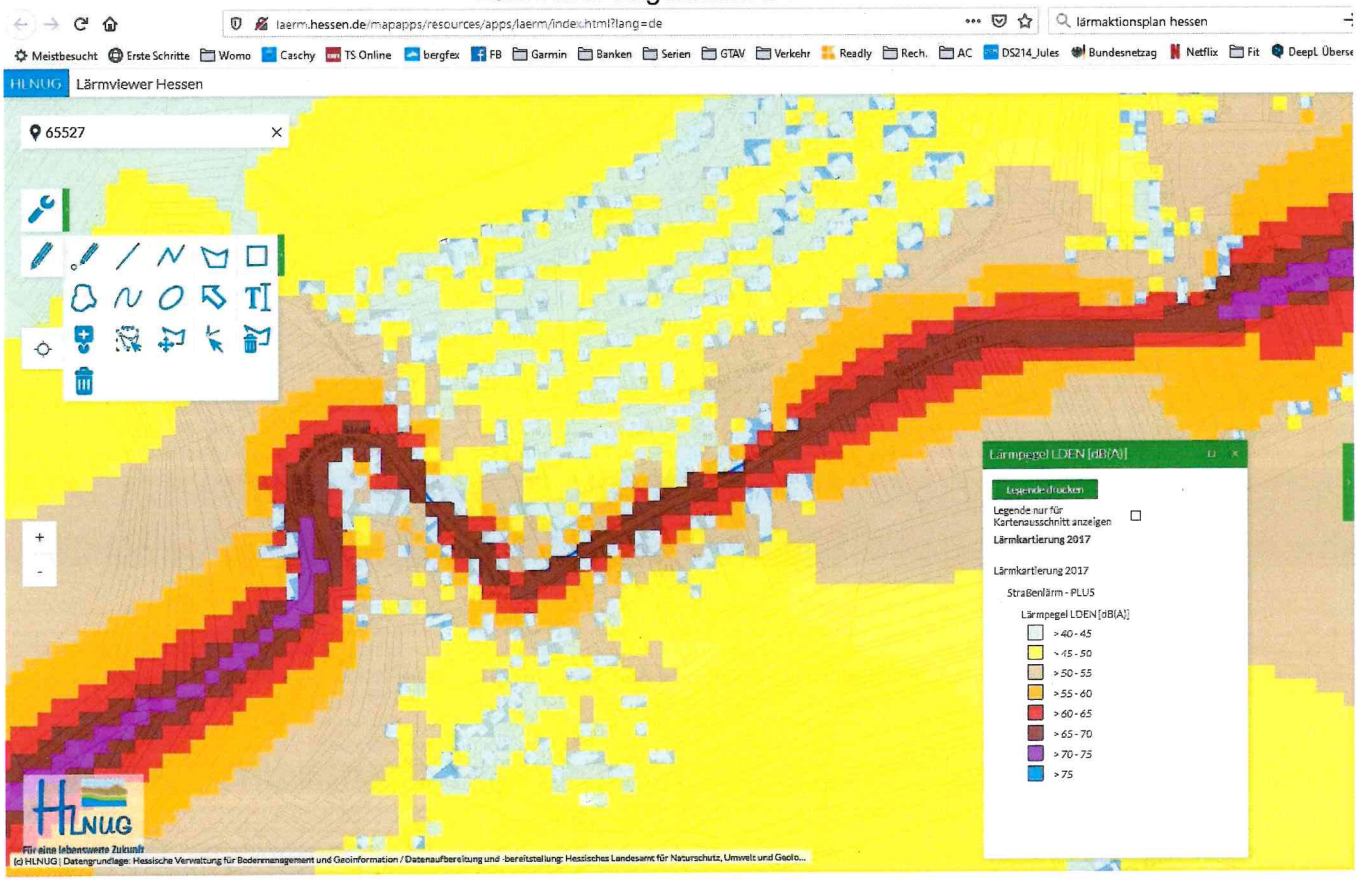
Für die Fraktionen

SPD **CDU**

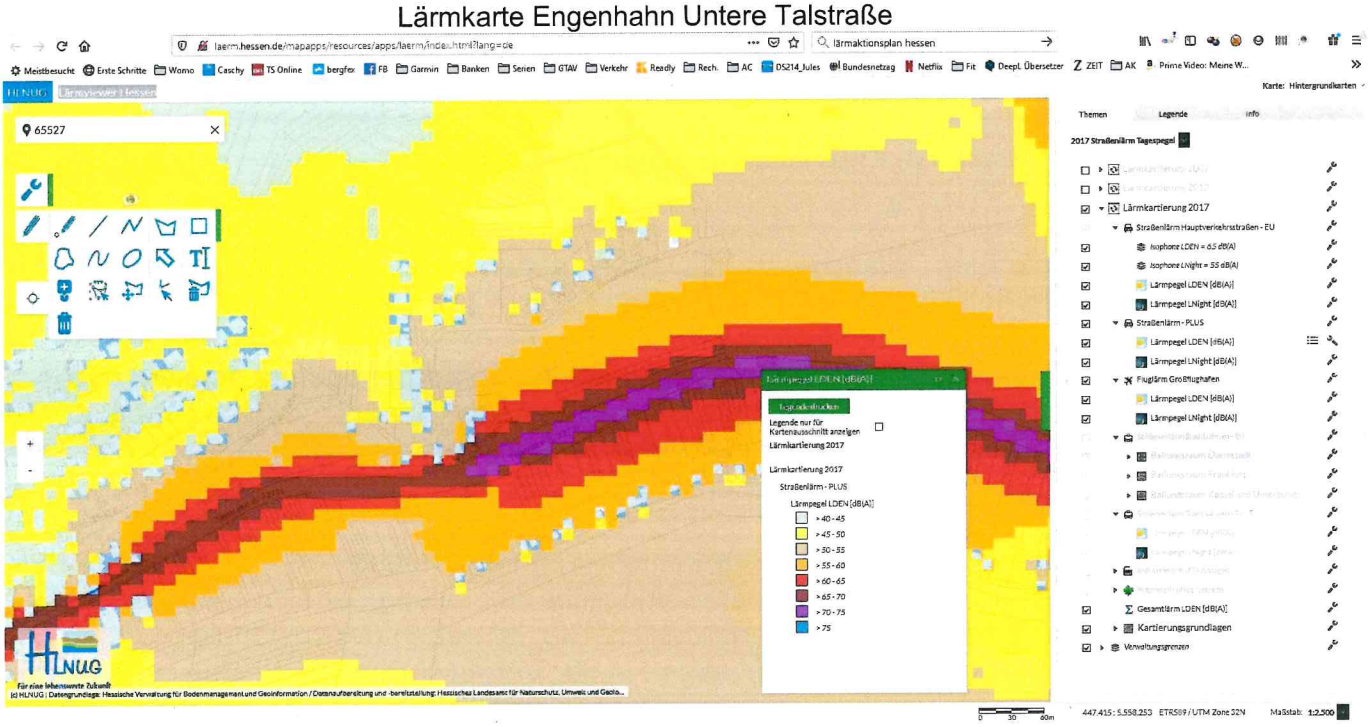
Thomas Dunemann Dr. Gerald Kroha

Anhang 1 zum Antrag **Lärmminderung im Bereich der L 3273 / Ortsausgang Richtung Niederseelbach**

Lärmkarte Engenhahn Dorf



Lärmkarte Engenhahn Untere Talstraße



Anhang 2 zum Antrag **Lärmminderung im Bereich der L 3273 / Ortsausgang Richtung Niederseelbach**

In der Folge, mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung an der Ortsein- und Ausfahrt von Engenhahn Richtung Niederseelbach

Antrag auf Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung an der Ortsein- und Ausfahrt von Engenhahn Richtung Niederseelbach

1. Begründung

An der Ortsein- und Ausfahrt von und nach Niederseelbach wird mit deutlich höheren Geschwindigkeiten als die erlaubten 50 km/h gefahren.
Zuletzt ergaben Messungen in Höhe der Einmündung Forsthausstraße vom 18.05.2020 bis zum 28.05.2020 für den Verkehr aus Niederseelbach kommend 39,97% Geschwindigkeitsübertretungen und der Durchschnitt V85% lag bei 57 km/h.
Zur Interpretation des V85% Wertes schreibt der VCD (siehe Quellen): *„Die 85%-Geschwindigkeit einer Straße sollte unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Falls nicht, wird das Tempolimit von mehr als jedem siebten Fahrer überschritten. Dies ist ein Sicherheitsmangel der Straße, der von der Behörde behoben werden sollte.“* und *„Gefahr! Die 85%- Geschwindigkeit übersteigt das Tempolimit um über 5 km/h“*
Zu dem Messpunkt an der Laterne Nr. 180 sei angemerkt, dass dieser 130m hinter bzw. vor dem Ortseingangsschild Richtung Niederseelbach und 200 m nach der Geschwindigkeitsreduzierung aus Niederseelbach auf 50 km/h liegt (siehe Skizze 1 im Anhang).
Es ist also mehr als wahrscheinlich, dass die real gefahrenen Geschwindigkeiten in Höhe der Einmündung Talstraße 36 und 38 und der Garagenausfahrt Talstraße 34 sehr viel höher sind.
Für die Anwohner der Talstraße 34 bis 38 sowie der Forsthausstraße ergibt sich aus den überhöhten Geschwindigkeiten eine große Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen und eine erheblich Gefährdung bei dem Ein- und Ausfahren auf die L3273.

2. Mögliche Maßnahmen

a. Sofortmaßnahmen

- Versetzung des Ortseingangsschildes zurück auf seinen ursprünglichen Standort, dem jetzigen Standort des 50 km/h Schildes (siehe Skizze 1 im Anhang)
- Regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen mittels mobilem Blitzer in beide Fahrtrichtungen
- Stationäre Geschwindigkeitsmesstafeln für ein und ausfahrenden Verkehr
- Warnschild: „Radar-wir messen für Ihre Sicherheit

- In Abstimmung mit Hessen Mobil sollte eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung für die Strecke zwischen Ortseingang und der Einmündung Straße im Grund auf 60 km/h in beiden Richtungen angestrebt werden. Es kommt auf diesem Streckenabschnitt zu zahlreichen Wildunfällen und die Anwohner der Straße im Grund leiden ebenfalls unter dem erheblichen Verkehrslärm.

b. Bauliche Maßnahmen

- **Installation eines festen Blitzers**
  für beide Richtungen in Höhe der Laterne Nr. 240.
  Der Vorteil wäre hier, dass sich die Investition durch die Gemeinde über die Zeit amortisieren würde (siehe Skizze 2 im Anhang).
  -alternativ-

- **Verschwenkung**
  in Höhe der Einfahrt Talstraße 36 und 38 (siehe Skizze 3 im Anhang)
  -alternativ-

- **Kreisverkehrsbauwerk** überfahrbar
  in Höhe der Einfahrt Talstr. 36 und 38 (siehe Skizze 4 im Anhang)
  -alternativ-

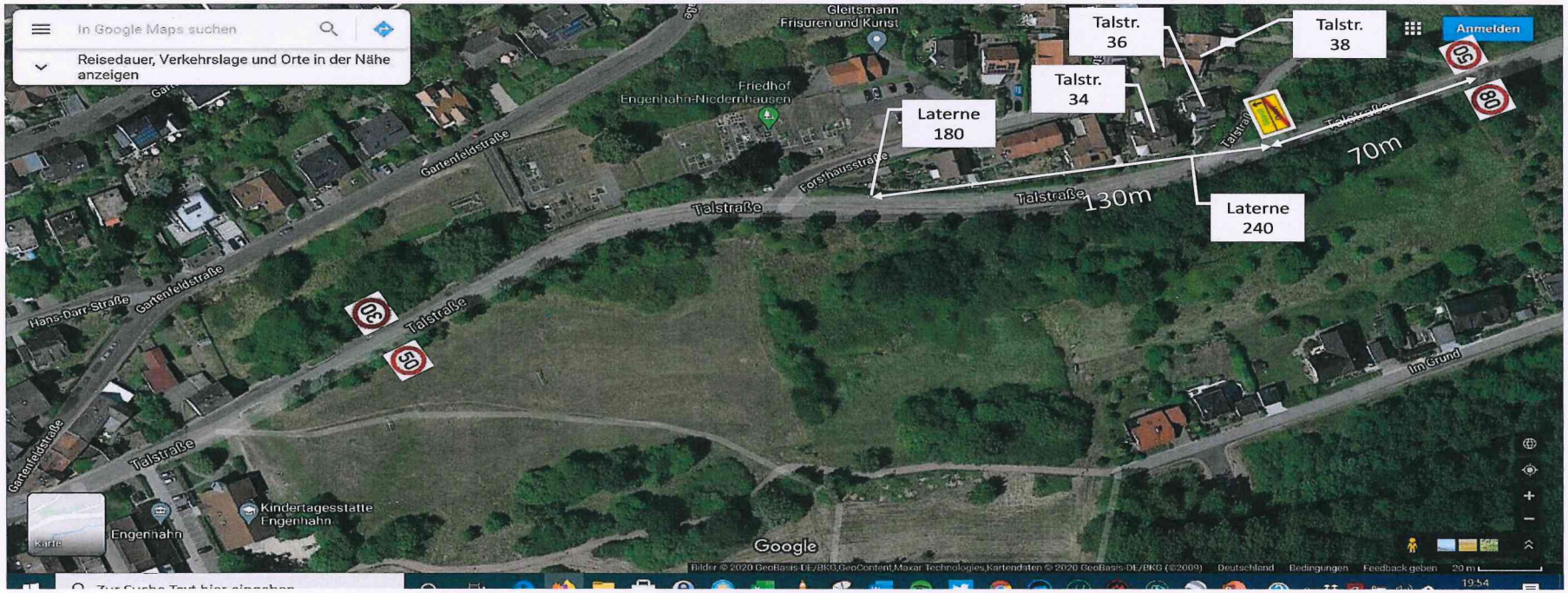
- **Versatz durch wechselseitige Einengungen**
  zwischen Talstrasse 36 und 34 (Siehe Skizze 5 im Anhang)
  -alternativ-

- **Versatz durch wechselseitige Einengungen mit Parkstreifen**
  zwischen Talstrasse 36 und 34 (Siehe Skizze 6 im Anhang)

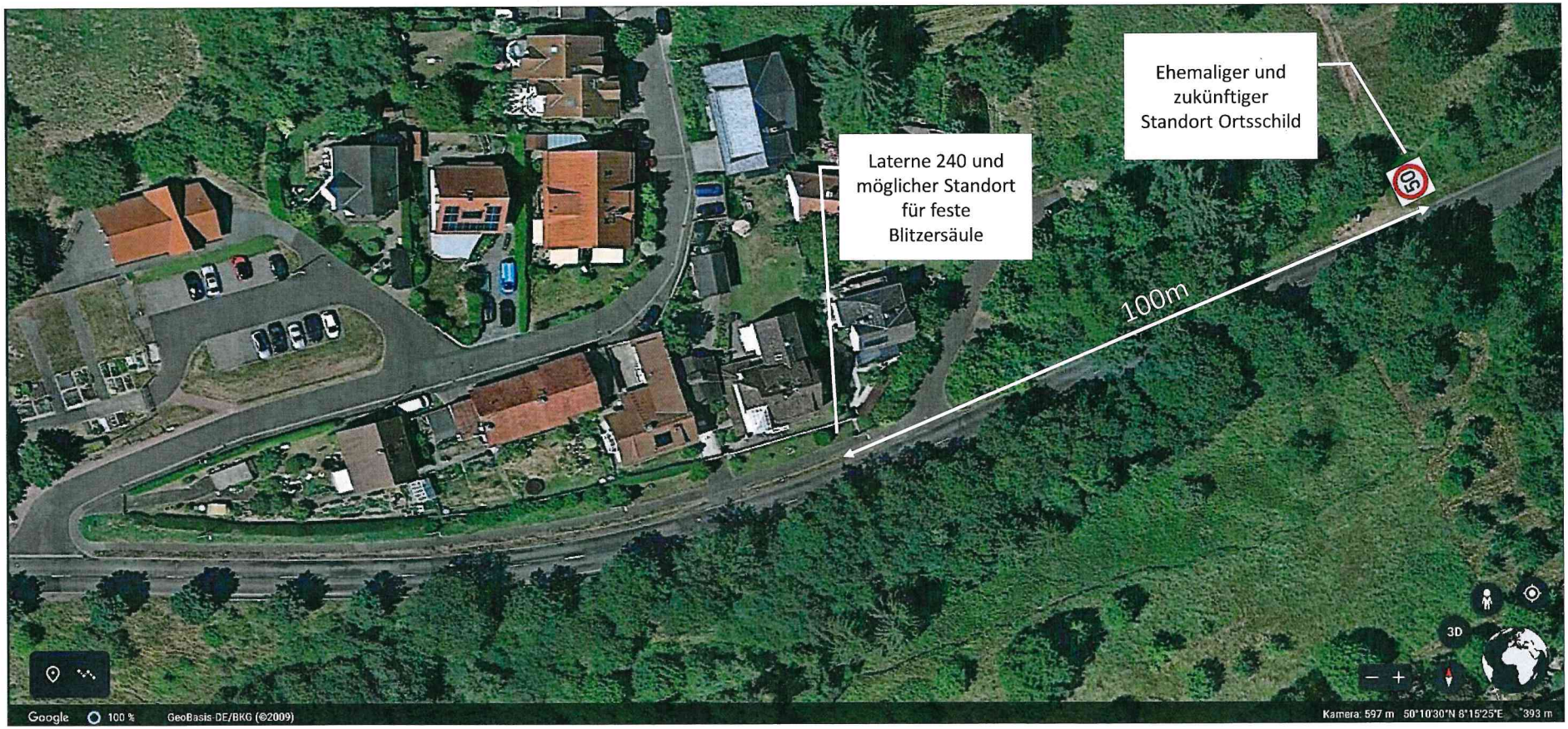
3. Anhang

a. Skizze 1:

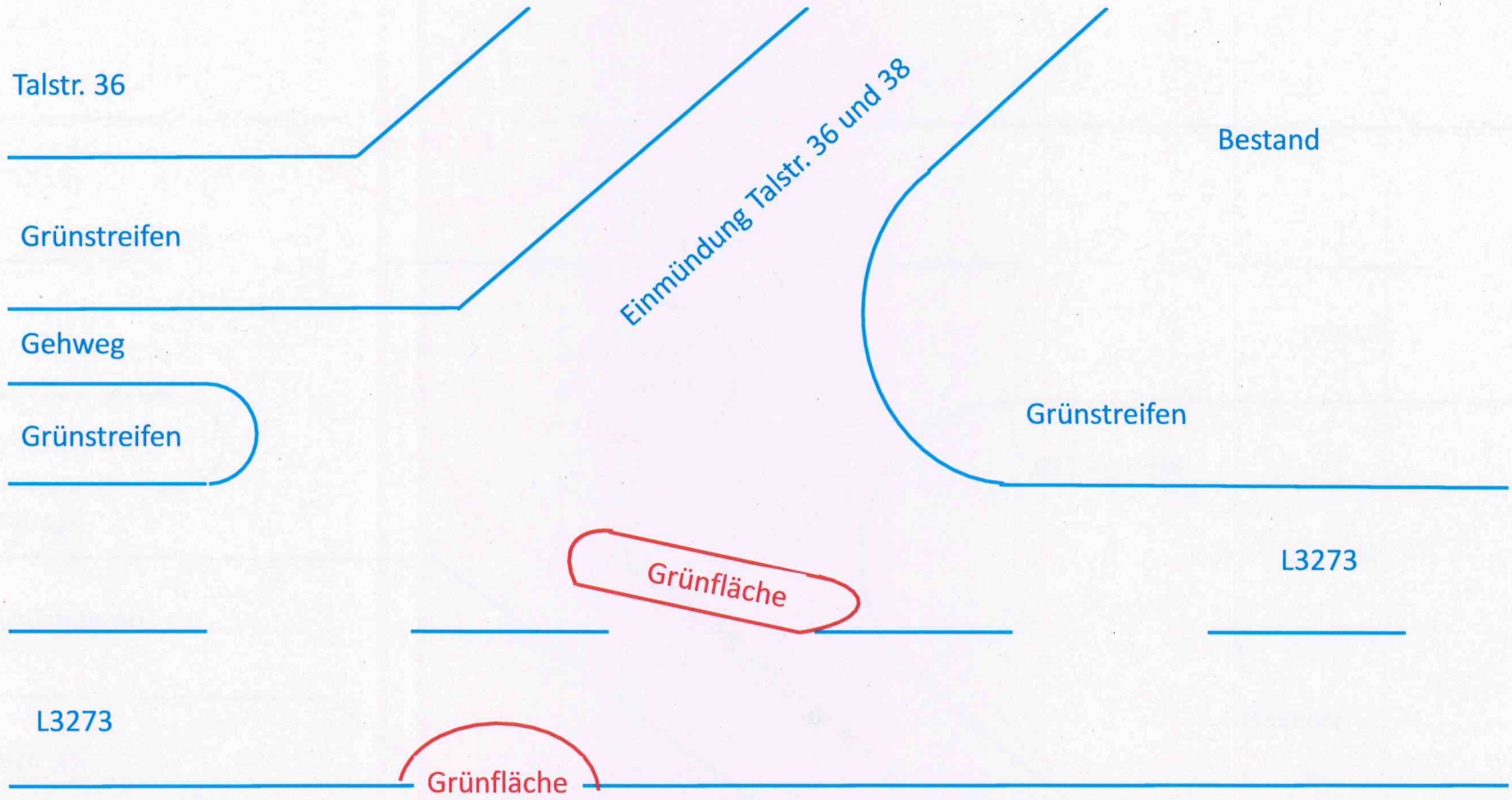
Derzeitige Beschilderung



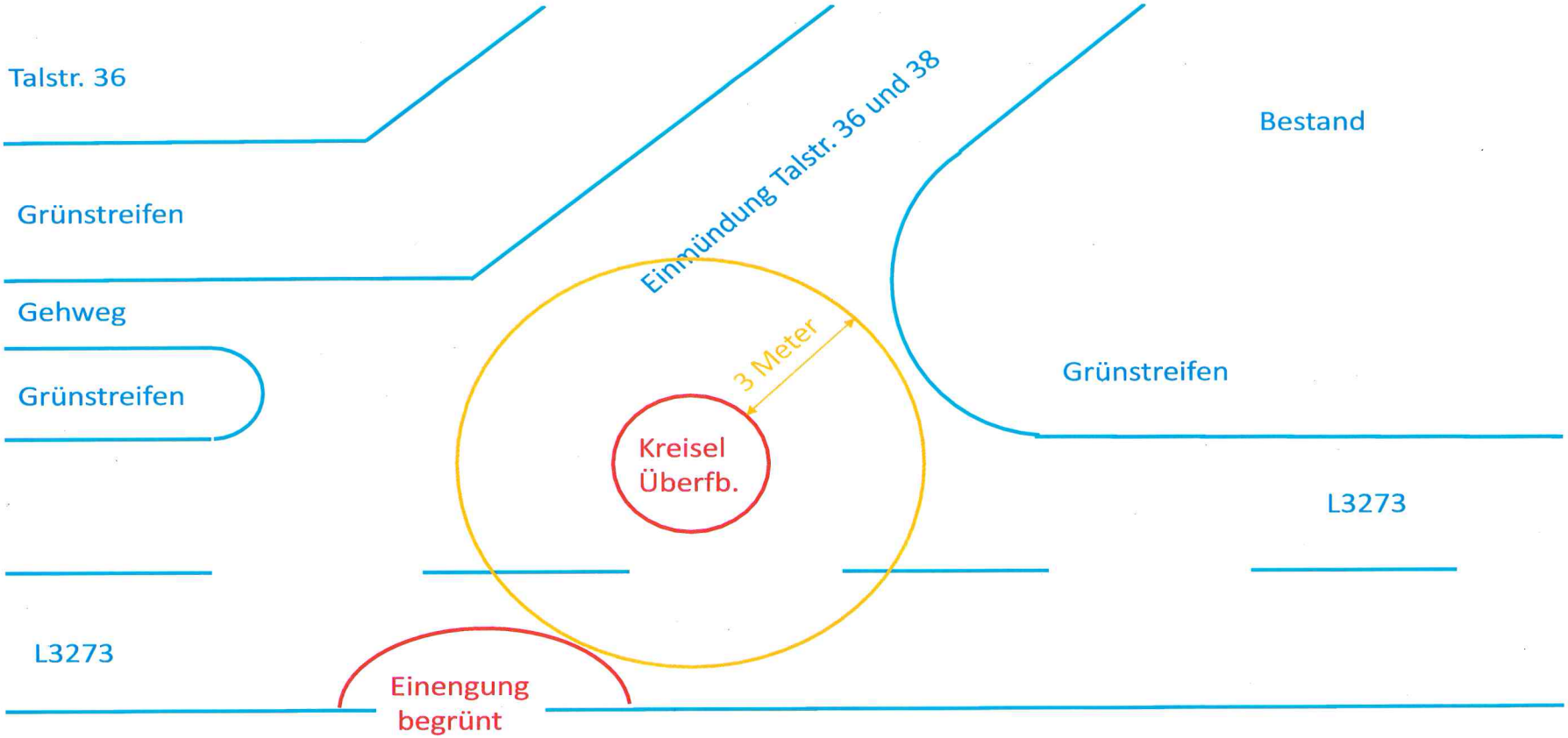
b. Skizze 2:
Installation fester Blitzer



Skizze 3:
Verschwenkung

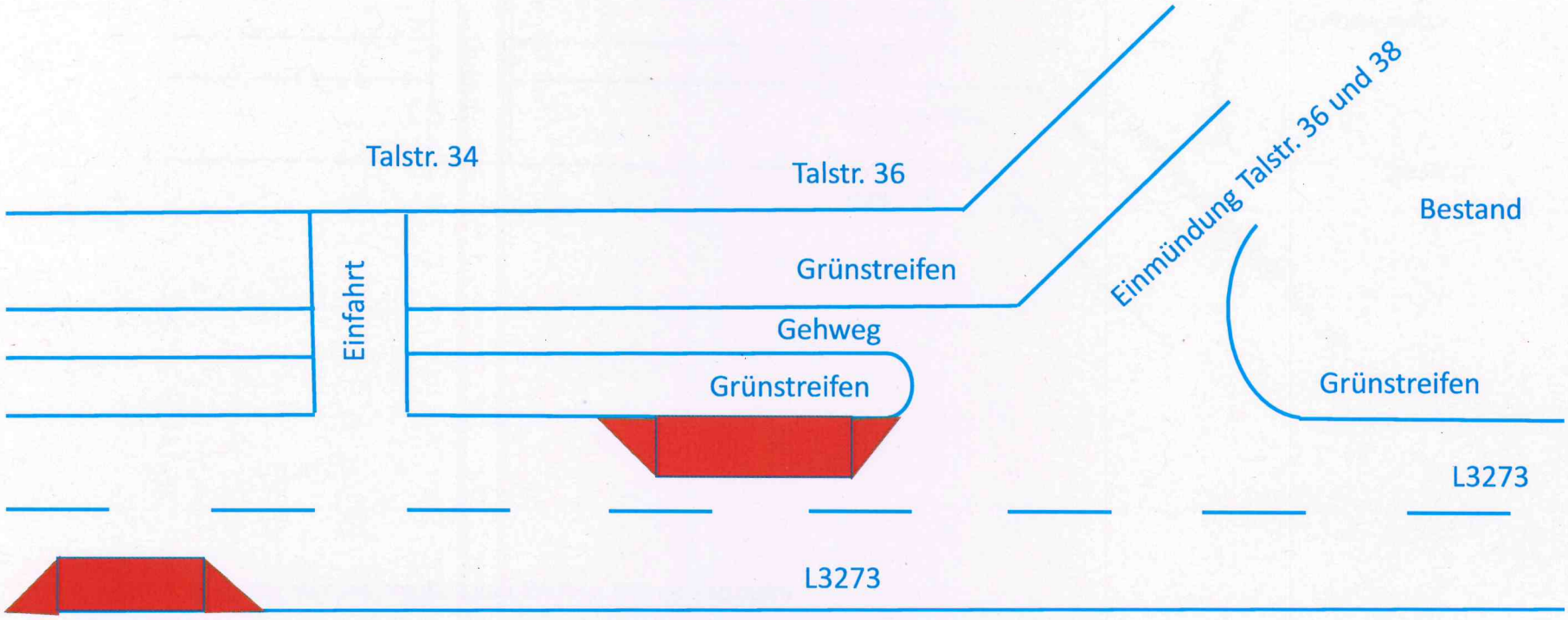


c. Skizze 4:
Kreisverkehrsbauwerk überfahrbar



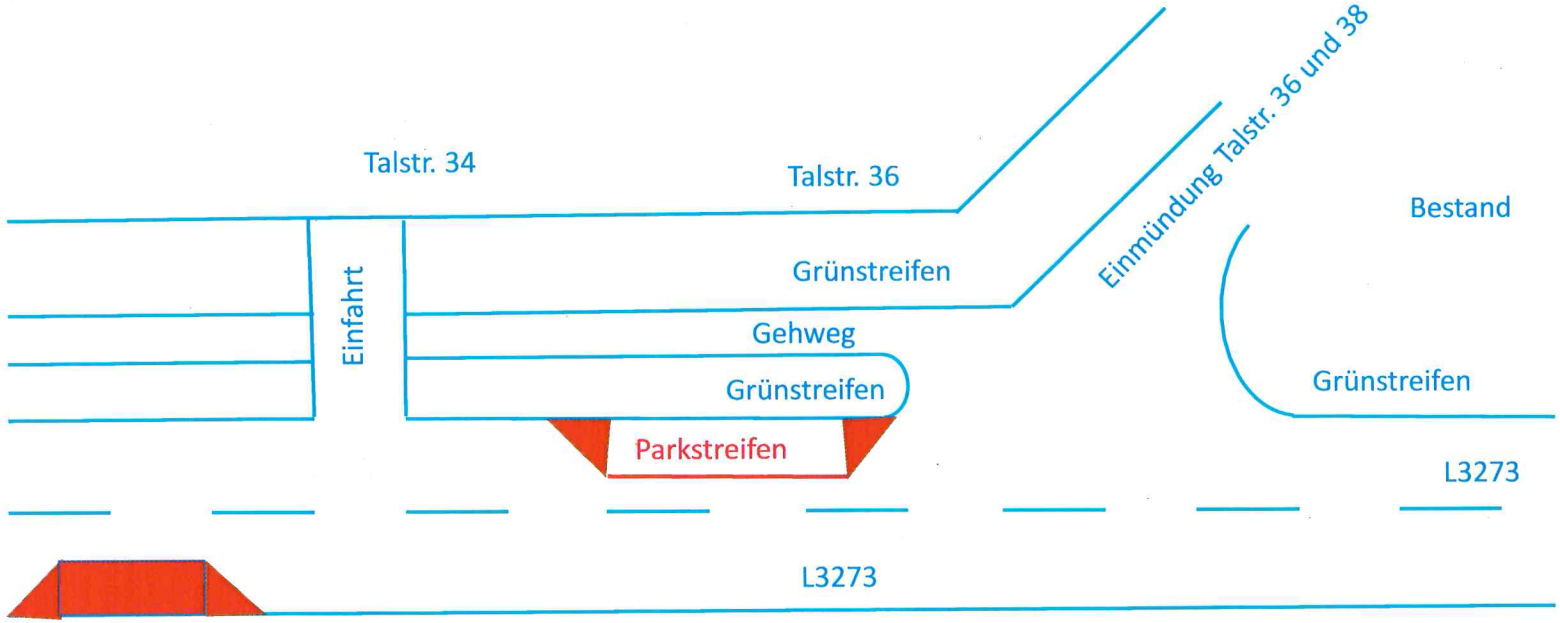
d. Skizze 5:

Versatz durch wechselseitige Einengungen



e. Skizze 6:

Versatz durch wechselseitige Einengungen mit Parkstreifen



f. **Umweltbundesamt:**
Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm-und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (ISSN1862-4804)

- **Ortseinfahrt**

Ortsdurchfahrten kleiner Orts- oder Stadtteile sind dadurch gekennzeichnet, dass die "Einfahrgeschwindigkeit" der Fahrzeuge außerordentlich hoch ist (100 km/h und mehr) und ihre Ausdehnung, in des Wortes eigentlicher Bedeutung, aber überschaubar ist. Kraftfahrer reduzieren deshalb ihre Fahrgeschwindigkeit nicht in ausreichendem Maße. Eine wesentliche Schlüsselposition liegt daher im Umfang der Geschwindigkeitsreduzierung an der Ortseinfahrt. Die Ortstafel ist zwar nach der Straßenverkehrsordnung die Grenze zwischen freier Strecke (Regelhöchstgeschwindigkeit: 100 km/h) und geschlossener Ortschaft (Regelhöchstgeschwindigkeit: 50 km/h), doch wird die Ortstafel in der Praxis nur ungenügend beachtet. Das Umfeld bzw. Vorfeld der Ortstafel ist damit der erste Ansatzpunkt für Umbaumaßnahmen. Der Kraftfahrer muss bis zur eigentlichen Ortseinfahrt eine ausreichend lange Strecke haben, seine Geschwindigkeit herabzusetzen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung um 50 km/h (und mehr) kann nicht abrupt auf wenigen Metern vorgenommen werden; eine Streckenlänge von 100-200 m ist für einen solchen Verzögerungsvorgang erforderlich. Damit sich diese Verzögerungsphase nicht bis weit in den Ort hinein verlagert, müssen Umbaumaßnahmen entsprechend vorzeitig einsetzen. Um die erforderliche massive Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen, müssen abgestufte Maßnahmen den Kraftfahrer zu der angestrebten, für den bebauten Bereich verträglichen Zielgeschwindigkeit hinleiten. Die "harten" Maßnahmen am Ende der Maßnahmenfolge müssen so ausgebildet sein, dass sie möglichst nur mit der innerörtlichen Zielgeschwindigkeit (oder langsamer) passiert werden können. Andernfalls wird an der Ortseinfahrt keine ausreichende Geschwindigkeitsreduzierung mit einer entsprechenden Emissionsminderung zu erreichen sein. Als "harte" Maßnahmen im Bereich der eigentlichen Ortseinfahrt haben sich Mittelinseln mit Verschwenken (und Baumtor) und Kreisverkehrsplätze bewährt. Auch stationäre Radaranlagen können wirkungsvoll sein

- **Ortsausfahrt**

Baulich und räumlich hängen natürlich Ortseinfahrt und Ortsausfahrt unmittelbar zusammen und sind jeweils als eine gestalterische Einheit aufzufassen. Verkehrstechnisch besteht jedoch ein wesentlicher Unterschied zwischen Ortseinfahrt und Ortsausfahrt: Bei ausgeführten Beispielen umgebauter Ortsausfahrten ist vielfach zu beobachten, dass durch Umbaumaßnahmen nur der einfahrende Verkehr in der Geschwindigkeit gedämpft wird, während der ausfahrende Verkehr ungehindert zur freien Strecke beschleunigen kann. Durch eine solche Gestaltung der Ortsausfahrt beginnt die Beschleunigungsphase der Kraftfahrzeuge, wie auch auf konventionellen Straßen üblich, bereits innerhalb der geschlossenen Ortslage. Durch die größere Differenz auf einer umgebauten Straße zwischen der gefahrenen Geschwindigkeit in der Ortslage und der Zielgeschwindigkeit für die freie Strecke fallen die Beschleunigungsvorgänge, und damit auch die Lärm- und Abgasemission, am Ortsausgang größer aus als auf einer konventionellen Ortsdurchfahrt. Ortsausfahrten müssen deshalb so gestaltet werden, dass das im Innerortsbereich erzielte niedrige Geschwindigkeitsniveau gehalten wird und erst außerhalb des bebauten Bereichs die Beschleunigung einsetzt. Wegen des niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus können die Maßnahmen für die ausfahrenden Fahrzeuge jedoch "weicher" ausfallen als für die einfahrenden (z.B. durchasymmetrische Engstellen, die primär den einfahrenden Verkehr beeinflussen). Insgesamt müssen sich die Entwurfselemente für beide Fahrtrichtungen aber zu einer gestalterischen Einheit ergänzen

4. Quellen

https://gliederungen.vcd.org/fileadmin/user_upload/ostwestfalen-lippe/redaktion/pdf-Dateien/85Prozent-Geschwindigkeit.pdf

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/1933.pdf