

Dulage 1 zur V 208/2015



Der Landrat
Straßenverkehrsamt
36/1 Verkehrssicherung

Rhein-Erft-Kreis · Der Landrat · 50124 Bergheim

Stadt Erftstadt
Holzdamm 10
50359 Erftstadt

Datum
09.04.2015
Mein Zeichen
36.13.3
Auskunft erteilt
Frau Beissel
Zimmer Nr.
Ebene U Flur C Zi.63
Telefon Fax
02271 83-3640 -3341

E-Mail
Nicole.Beissel@rhein-erft-kreis.de
Hinweis:
Versenden Sie keine vertraulichen, schützenswerten Daten per E-Mail

E-Post
poststelle@rhein-erft-kreis.epost.de

Hausadresse
Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim
Telefon 02271 83-0
Fax 02271 83-2300

Internet
www.rhein-erft-kreis.de
info@rhein-erft-kreis.de

Postadresse
50124 Bergheim
Öffnungszeiten
Montag bis Freitag
08:00 Uhr bis 12:30 Uhr

Donnerstag
14:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Samstag 08:00 Uhr bis 11:00 Uhr
(nur Service- und Zulassungsstelle im
Kreishaus Bergheim)

Bankverbindungen
Postbank Köln (BLZ 370 100 50)
Konto: 10 850 505 BIC: PBNKDEFF
IBAN: DE45 3701 0050 0010 8505 05
Kreissparkasse Köln (BLZ 370 502 99)
Konto: 142 001 200 BIC: COKSDE33
IBAN: DE72 3705 0299 0142 0012 00

Öffentl. Verkehrsmittel zum Kreishaus
Bahn: Bergheim und Zieverich
Bushaltestellen: Am Knüchelsdamm
und Kreishaus - Weitere Infos:
www.revg.de oder 02234 1806-0

Der Rhein-Erft-Kreis ist jetzt
per E-post erreichbar:
poststelle@rhein-erft-kreis.epost.de

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Hier: Carl-Schurz-Straße/ Köttinger Straße in Erftstadt- Liblar

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Folge des gemeinsamen Besprechungstermins vom 03.02.2015 möchte ich nochmals grundsätzlich die verkehrsrechtlichen Hintergründe für die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (nicht Tempo 30-Zone) darlegen.

Bereits im Rahmen der letzten Verkehrsschau im November 2014, unter Beteiligung aller verkehrslenkenden Dienststellen, ist aufgefallen, dass auf zahlreichen Strecken im Erftstädter Stadtgebiet die zulässige Höchstgeschwindigkeit, ohne hinreichende Gründe, auf 30 km/h herabgesetzt wurde.

Der Gesetzgeber hat gem. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Die Herabsetzung auf 30 km/h stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs und eine Beschränkung der Nutzung der Straße dar. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO „dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“

Die Begriffe „besondere örtliche Verhältnisse“, „allgemeines Risiko“, „erheblich“ werden in den Verwaltungsvorschriften zur StVO konkreter definiert.

Die Kommentierung stellt im Wesentlichen darauf ab, dass durch die punktuelle Beschilderung eine besondere Situation herausgestellt wird und keine unsinnig erscheinende Beschränkung die Verkehrsteilnehmer zu einer grundsätzlichen Missachtung von Verkehrsregeln verführt.

Zum anderen wird auf die Unfallsituation abgestellt, in welcher sich eine erhebliche Gefahrenlage erst darstellt. Wichtig ist darüber hinaus auch, dass Überwachungen, dort wo Anordnungen nicht zwingend geboten waren, ebenfalls nicht im Sinne des Ordnungsgebers sind. Die Vorschriften der StVO müssen somit von den Straßenverkehrsbehörden unter Beteiligung des Straßenbaulastträgers und der Polizei unter Würdigung des jeweiligen Einzelfalles fachlich beurteilt werden.

Da die Straßenverkehrsbehörden aber auch für eine möglichst einheitliche Auslegung der StVO Sorge tragen müssen (die StVO gilt bundesweit und muss bundeseinheitlich angewendet werden), soll in vergleichbaren Fällen einheitlich entschieden werden. Nicht zuletzt durch die Kommunalisierung der Wahrnehmung der straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben kommt es in der Verwaltungspraxis allerdings unzweifelhaft zu regional unterschiedlichen Interpretationen der StVO. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und begreifbaren Gestaltung des Verkehrsraumes ist dies nicht im Sinne der Verkehrsteilnehmer.

Von der Kreisverwaltung werden in Übereinstimmung mit dem Verkehrsdezernat der Bezirksregierung Köln, als oberer Straßenverkehrsbehörde, zum Thema „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ folgende grundsätzliche Auffassungen vertreten:

- Eine linienhaft einzurichtende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde den Eindruck erwecken, dass, neben den in Wohngebieten vielerorts nahezu vollständig eingerichteten Tempo 30- Zonen, in einer gesamten Ortslage flächendeckend eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h eingeführt werden soll. Eine derartige Regelung widerspricht eindeutig den Vorgaben des § 3 StVO. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstraße, wenn überhaupt, nur punktuell angeordnet werden kann.

- Geschwindigkeitsbegrenzungen bringen wenig, wenn der Grund der Beschränkung von den Verkehrsteilnehmern nicht nachvollzogen werden kann. Infolgedessen ist eine Beschilderung durch VZ 274 immer mit dem entsprechenden Gefahrenzeichen zu kombinieren.

In der Verkehrsplanung geht man von der sogenannten V_{85} aus. Die V_{85} ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird. Es stünde zu befürchten, dass der Anteil der Verkehrsteilnehmer, die eigentlich bereit sind, die allgemeinen Verkehrsregeln zu beachten, durch überzogene straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen zunehmend dazu verleitet würden, die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht mehr hinreichend zu beachten. Unter diesem „Abstumpfungseffekt“ würde die allgemeine Verkehrssicherheit stark leiden.

Örtliche Verhältnisse, die eine Geschwindigkeitsreduzierung zulassen, können z.B. sein:

- Unfallophäufenstellen oder Abschnitte mit auffälligem Unfallgeschehen, das nach Erkenntnissen der Polizei auf überhöhter Geschwindigkeit beruht,
- schützenswerte Bereiche (Altenheime, Schulen, Kindergärten), die unmittelbare Zugänge zur Straße haben,

- besondere Streckenführungen, wie nicht ohne weiteres erkennbare Gefahrenlagen oder nicht erkennbare unübersichtliche Straßenbereiche,
- der schadhafte Ausbauzustand einer Strecke
- Abschnitte ohne gesicherte Querungsstellen an Orten mit sehr hohem Querungsbedarf,
- Schutz der Wohnbevölkerung vor nachgewiesenem Lärm und Abgasen.

Als konkretes Beispiel möchte ich auf die Geschwindigkeitsreduzierung im Streckenzug Carl-Schurz-Straße/ Köttinger Straße in Erftstadt- Liblar eingehen. Hier wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Carl-Schurz-Straße, Höhe Haus Nr. 163, bis zum Ortsausgang in Ri. Köttingen mittels VZ 274-30 auf 30 km/h beschränkt.

Die Anordnung erfolgte nach der Abstufung der ehem. L 163 zur Gemeindestraße, obwohl sich die Funktion und Belastung der Straße nicht verändert hat.

Durch eine von der Anordnungsbehörde der Stadt in 2012 veranlasste Verkehrserfassung wurde festgestellt, dass die V_{85} auf der Köttinger Straße mit 63 bzw. 67 km/h deutlich über der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h lag. Inwieweit sich die V_{85} nach der Aufstellung der durch VZ 274-30 angeordneten zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verändert hat, kann aufgrund fehlender Daten nicht beurteilt werden. Eine wesentliche Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus darf aber bezweifelt werden.

Liegt die V_{85} über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, gilt es diese durch Überwachungsmaßnahmen durchzusetzen, bevor einfach eine noch niedrigere Höchstgeschwindigkeit angeordnet wird.

Stimmt die Einheitlichkeit von Bau und Betrieb nicht überein, ist den Verkehrsteilnehmern eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit nur schwer vermittelbar. Ein breiter, offen gestalteter Verkehrsraum mit einer gut einsehbaren Fahrgasse führt erfahrungsgemäß zu höheren Geschwindigkeiten. Aufgrund der vorliegenden Messergebnisse auf der Köttinger Straße ist dies hier offenkundig das Defizit.

Außerhalb von Tempo 30-Zonen gibt es keine rechtlichen Voraussetzungen für eine flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Eine flächendeckende Ausweisung würde eindeutig dem in der StVO dokumentierten Willen des Bundesgesetzgebers widersprechen.

Im Übrigen ist die Länge des Streckenabschnittes, auf dem eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit angeordnet wird, auf das kleinste notwendige Maß zu begrenzen.

Aus den dargelegten Gründen führen reine verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus und somit auch nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Vielmehr ist zu prüfen, wie mittels baulicher Maßnahmen der Verkehrsraum so gestaltet werden kann, dass die Verkehrsteilnehmer von sich aus niedrigere Fahrgeschwindigkeiten wählen.

Zur eindeutigen Klärung der Verkehrslagen im Stadtgebiet empfehle ich in Abstimmung mit allen verkehrslenkenden Dienststellen zu ermitteln, welche Strecken dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen. Entscheidend dabei

ist, die faktische Nutzung festzustellen, z.B. anhand der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke und dem Lkw-Anteil, und nicht die gewünschte Verkehrsbedeutung einer Straße. Diese Strecken sind dann als Vorfahrtsstraßennetz zu deklarieren und von Beschränkungen freizuhalten.

Aufgrund der ausführlich dargelegten verkehrsrechtlichen Hintergründe, bitte ich um Entfernung der 30 km/h Beschilderung (VZ 274-30) im Streckenzug Carl-Schurz-Straße/ Köttinger Straße in Liblar. Eine punktuelle Geschwindigkeitsreduzierung vor der Kindertagesstätte an der Carl-Schutz-Straße widerspricht nicht den o.a. Vorgaben und kann demzufolge bestehen bleiben.

Für Rückfragen und jegliche fachliche Unterstützung zur Umsetzung dieser Thematik stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.
Gegebenenfalls notwendige aufsichtsrechtliche Maßnahmen behalte ich mir vor.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Martin Schmitz
Ordnungsdezernent

36	66	30	IV