Anlage zur Niederschrift TOP 4
Beantwortung der Fragen, die von Frau Dr. Blaum zur Beratungsvorlage gestellt wurden:

Grundsätzlich bedauert der BUND, dass der Modellversuch in Meerbusch nicht angestrebt wird. Vielleicht ist die Zeit noch nicht reif für eine solche Entscheidung.

Dennoch sind wir natürlich daran interessiert, dass Tempo 30 auf möglichst vielen Strecken /in möglichst vielen Zonen eingerichtet wird.

1.

In diesem Zusammenhang würden wir gerne noch von der Verwaltung folgende Fragen beantwortet haben:

- **Warum** wurde den Politikern nicht gleich von Anfang an die Möglichkeit aufgezeigt, dass selbst bei Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen eine Temporeduzierung wegen Lärmüberschreitung möglich ist? So wird es ja jetzt offensichtlich auch bei den besonders belasteten Straßen in Angriff genommen.

Obwohl der Lärmaktionsplan Tempo 30 auf der Meerbuscher Straße nicht zulässt, soll dort jetzt Tempo 30 eingeführt werden.

- **Wie** ist das rechtlich zu verstehen und gibt es diese Möglichkeit auch für andere Straßenabschnitte in Meerbusch?

Die Politik hat die Verwaltung bereits in der Sitzung des BUA am 6.2.2018 beauftragt, die Einführung von Tempo 30 auf den kartierten Landesstraßen im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu prüfen.

2.

Der BUND hatte beantragt, alle Gemeindestraßen in Tempo 30 Zonen oder Strecken zu verwandeln.

Von der Verwaltung wurde dies mit der Begründung abgelehnt, es handele sich entweder um Sammelstraßen oder aber um Vorfahrtsstraßen.

Keine Rechtsvorschrift der STVO, RIN oder RaSt schreibt Tempo 50 auf Sammelstraßen vor. Diese Meinung wird auch so von den Professoren für Verkehrsrecht (siehe Anhang 1) vertreten.

§45 StVO fordert dies nur bei Vorfahrtsstraßen vor.

Grundsätzlich ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigen Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

Gem. § 45 Abs. 1c StVO ordnen Straßenverkehrsbehörden ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30 Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (VZ 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (VZ 295 StVO), Leitlinien (VZ 340) und benutzungspflichtigen Radwege (VZ 237, 240, 241 oder VZ 295 StVO in Verbindung mit Zeichen 237 StVO) umfassen.
An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtsregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Lichtsignalanlagen zum Schutz von

Fußgängern sind die Ausnahme.

Gem. § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (VZ 340 StVO) oder von Fahrradstraßen (VZ 244.1 StVO) oder Tempo 30-Zonen oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen (in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion "verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche" können auch Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden) 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 der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (z.B. das Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt wurden.

3.

Die Witzfeldstraße hatte an der Ecke Wanheimer Straße z.B. bis vor 6 Monaten eine rechts vor links Lösung, was dann von der Verwaltung in eine Vorfahrtsstraße abgeändert wurde.

- Warum lässt man nicht die Vorfahrtsstraße weg und kehrt wieder zum rechts vor links zurück und schafft Tempo 30? Die Anwohner der Witzfeldstraße würden dies sehr begrüßen, da auf der Straße viel zu schnell gefahren wird. (siehe auch Mängel Melder der Stadt Meerbusch hierzu).

Gleiches gilt beispielsweise bei der Lortzingstraße Einmündung Dietrich Bonhoeffer Straße.

Die Vorfahrtsregelung auf der Witzfeldstraße im August 2017 angepasst. In der Vergangenheit war die Straße durch verschiedene Vorfahrtsregelungen für den Verkehrsteilnehmer nicht klar zu verstehen. Zumal auch der weitere Verlauf in Richtung Lortzingstraße bereits in der Vergangenheit als Vorfahrtstraße verläuft. Des Weiteren befindet sich auf der Witzfeldstraße der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der ebenfalls durch die Änderung in eine reine Vorfahrtsstraße profitiert.

In der Witzfeldstraße wurde bereits eine Geschwindigkeitsmessung aufgrund von Eingaben im Mängelmelder durchgeführt. Wenn eine Geschwindigkeitsmessung vorgenommen wird, erhält man eine große Zahl von Messwerten, oft mehrere tausend. Aus diesen umfangreichen Daten muss nun eine griffige Zahl ermittelt werden, um das Geschwindigkeitsniveau zu beurteilen. Dazu ist die „85%- Geschwindigkeit“ (V85) einer Straße aufschlussreich. Diese Kennzahl wird von Verkehrsingenieuren verwendet als die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15% überschritten wird. Man lässt die sehr schnellen Fahrer außer Betracht und hat damit einen praktisch gut nutzbaren Indikator.
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.
Dieses trifft allerdings auf die Witzfeldstraße nicht zu. Die V85 auf der Witzfeldstraße lag mit 35 - 39 km/h mehr als im Toleranzbereich.

Aufgrund meiner o.g. Ausführungen sehe ich derzeit keine Möglichkeiten weitere Gemeindestraßen, wie z.B. die Witzfeldstraße in Büderich in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ auf 30 km/ zu reduzieren. Weder ist hier ein erhöhter Fußgänger- oder Radverkehr, noch erhöhter Querungsverkehr noch ist hier ein Rechtsgut erheblich überschritten.

4.

- **Wie** kann es sein, dass die Claudiusstraße und die Gonella Straße jetzt in Tempo 30 Strecke /Zone verändert werden, obwohl beide vor einem Jahr noch als Sammelstraße klassifiziert wurden?
- **Wie** wird dort jetzt die Vorfahrtsregelung geregelt?
- **Wie** kommt dort jetzt ein Schutzstreifen auf die Fahrbahn, obwohl das bisher von der Verwaltung als rechtlich nicht möglich in einer Tempo 30 Zone/auf einer Tempo 30 strecke dargestellt wurde?

Der Referent Recht des ADFC sieht das übrigens als durchaus für zulässig an (Anhang 2).

Hierzu kann folgendes mitgeteilt werden:
Die beiden Straßen wurden in ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Strecke 30 km/h reduziert. Hier wurde keine Tempo 30-Zone eingerichtet. Somit ist es hier durchaus möglich, einen Schutzstreifen zu markieren und die Straße als Vorfahrtsstraße zu belassen.
Aufgrund der sehr engen Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer im Bereich der Claudiusstraße und Gonellastraße (z.B. Grünstreifen in der Mitte der Fahrbahn) wurde aus Sicherheitsgründen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in enger Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde sowie dem Radverkehrskonzept für ratsam empfohlen und umgesetzt.

5.

Für die Überwachung der Tempo Reduzierung hatten wir vorgeschlagen, Dialog Displays mit anzeige der Geschwindigkeit einzusetzen.

Die bisher von der Verwaltung eingesetzten Displays langsam/danke (Witzfeldstrasse, Dorfstraße, Osterather Straße) werden als nicht so effektiv angesehen werden:

Siehe hierzu die Untersuchung von Studenten der Fachrichtung Verkehrsmanagement der Universität Karlsruhe, bei der herauskam, dass Tafeln mit Geschwindigkeitsanzeige Autofahrer offensichtlich dazu veranlassen, nach dem Passieren durchschnittlich um 10 km/h langsamer zu fahren.

http://www.ka-news.de/region/karlsruhe/Karlsruhe~/Tempolimits-in-Karlsruhe-Halten-Smiley-Tafeln-vom-Rasen-ab;art6066,1793242

- **Ist es möglich** bei Neuanschaffungen hierauf zu achten und nur noch Schilder mit Geschwindigkeitsdisplays anzubringen?

Derzeit ist nicht geplant, weitere Dialog-Displays anzuschaffen. Es sind bereits 5 TOPO-Boxen und 6 Dialog-Displays bei der Stadt Meerbusch vorhanden, die jetzt schon einen erhöhten Personalaufwand erfordern. Bei Neuanschaffung nehmen wir gerne Ihre Anregung auf.