



**Geschwindigkeitsreduzierung auf der Nordtangente im Kreuzungsbereich
Königsberger Str./Gartenstraße, Anfrage des Ratsherren Lothar Palubitzki / CDU
Fraktion vom 27.01.2014**

Gremium	Status	Datum	Beschlussqualität
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	Ö	07.05.2014	Kenntnisnahme

Der Einmündungsbereich Königsberger Straße / Gartenstraße / B 237 (Nordtangente) ist signaltechnisch zuletzt im Jahre 2010 überprüft und steuerungstechnisch angeglichen worden. Die damals vorgenommene Anpassung war notwendig geworden, weil der Knotenpunkt seinerzeit als Unfallhäufungsstelle (Nr.: 01/09) identifiziert worden war. Die in diesem Zusammenhang durch die Polizei erfassten Unfälle ereigneten sich aus beiden Fahrtrichtungen, vorwiegend aus Abbiegesituationen von der Nordtangente in die Königsberger Straße bzw. Gartenstraße heraus. In die Steuerung der Lichtzeichensignalanlage wurde daher im Jahre 2010 eine separat geführte Linksabbiegerspur integriert. Die Angleichung stand nicht im Zusammenhang mit Unfällen die aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen geschehen sind.

Im Rahmen der Prüfung der Anfrage wurde diese sowohl der Kreispolizeibehörde Gummersbach als auch dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger vorgelegt.

Die Kreispolizeibehörde Gummersbach äußert sich (auszugsweise) zu der Verkehrssituation wie folgt:

...„Eine hier durchgeführte Unfallauswertung ergab für die Zeit seit dem 01.01.2009 fünf relevante Verkehrsunfälle, daneben zahlreiche Bagatellunfälle.

Keiner der polizeilich bekannt gewordenen Unfälle ist auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zurück zu führen, deutlicher ausgedrückt, die Unfälle wären bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ebenso passiert. Bei einem Verkehrsunfall vom 28.09.2009 kam ein Kradfahrer ums Leben. Dieser war offiziell nicht Unfallverursacher...

Die Analyse aller Unfälle in diesem Zeitraum ergab, dass sie überwiegend von Abbiegern aus den sich gegenüber liegenden untergeordneten Straßen verursacht wurden. Einige Ursachen waren daneben „Zurückrollen in der Steigung“ bzw. „Auffahren“ im sich aufstauenden Verkehr vor der LZA. Auch der Verkehrsunfall vom 20.12.2013, bei dem eine ältere Fußgängerin ums Leben kam, geschah in Zusammenhang mit einem abbiegenden Fahrzeug...

Polizeilichen Beobachtungen zufolge bestehen die im Antrag dargestellten Gefahren für ältere Menschen und Schulkinder nicht, zumindest wäre eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nicht geeignet, die Situation zu verbessern.

Fußgänger überqueren die B 237 auch zurzeit nicht bei einem Verkehrsfluss, der sich auf der B 237 mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h bewegt. Der Verkehr auf der Bundesstraße steht

während der Fußgängerquerung, weil das die Signalisierung so vorsieht.

Aus polizeilicher Sicht ergibt sich kein Handlungsbedarf für eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich dieses Knotens.“

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen äußert sich in seiner Stellungnahme wie folgt:

„Der gesamte Streckenbereich der B 237 von der Kreuzung mit der L 284 (Leiersmühle) bis zur Einmündung der K 13 (Höhe Hagebaumarkt) weist eine überwiegend einseitige Bebauung auf, deren Erschließung über das kommunale Straßennetz erfolgt.

Eine direkte Erschließung an die B 237 ist nicht erkennbar und vermittelt dem Verkehrsteilnehmer daher auch nicht den Eindruck einer innerörtlichen Bebauung. Schon mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 70km/h wurde der Signalisierung im besagten Knoten Rechnung getragen.

Eine Unfallsignifikanz die aus den querenden Fußgängern in Verbindung mit zu hoher Geschwindigkeit resultiert ist hier nicht bekannt, sodass die besonderen Umstände des § 45, Abs. 9 sowie das Opportunitätsprinzip des § 39, Abs. 1 der StVO nicht zur Anwendung kommen können.

Örtliche Beobachtungen lassen des Weiteren darauf schließen, dass die Verkehrsteilnehmer das angezeigte Streckenverbot auch beachten.

Um hier aber eine eindeutige Aussage treffen zu können, wäre es sicherlich hilfreich, in beide Fahrtrichtungen jeweils vor der Signalanlage ein Geschwindigkeitsprofil zu erstellen und eine gezielte Unfallauswertung über den Zeitraum der letzten 3 Jahre durchzuführen. Soweit mir beides vorliegt, werde ich gerne eine abschließende Stellungnahme abgeben.“

Die Verwaltung versucht derzeit, das vom Landesbetrieb geforderte Geschwindigkeitsprofil des Kreuzungsbereiches zu erstellen. Diese Erfassung stellt sich, bedingt durch die aus beiden Fahrtrichtungen kommenden Aufteilungsspuren, jedoch als schwierig dar. Um den Anteil des abbiegenden Verkehrs mit in die Beurteilung einfließen zu lassen, sind mehrere Messungen über einen jeweils längeren Zeitraum auf insgesamt 3 Fahrbahnästen notwendig.

Eine Änderung der Signalisierung hätte nach Auffassung der Verwaltung keinerlei Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau des Knotenpunktes. Vielmehr wird darauf hingewiesen, dass durch die Lichtzeichensignalanlage die Geschwindigkeit minimiert wird, weil der Fahrzeugführer mit einer kurzfristigen „Rot-Schaltung“ der Anlage rechnen muss.

Wie die Polizei berichtet, sind bislang auf dem Knotenpunkt keine Unfälle geschehen, die auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Nach der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 9) sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angebracht werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den übrigen Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Straßenverkehrsbehörden haben ihre Entscheidungen nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen. Dieses Ermessen ist jedoch bei Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung weitgehend durch Verwaltungsvorschriften und Anordnungen der vorgesetzten Behörden gebunden. Da objektiv konkrete Gefahrenlagen nicht festgestellt werden konnten, ist ein Handlungsbedarf für die Anordnung von weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen über die in diesem

Streckenabschnitt allgemein gültigen 70 km/h nicht gegeben. Generelle Gefahren – diese sind in Verbindung mit dem Straßenverkehr allgemein üblich – können nicht zu Anordnungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen führen. Hierfür sind die allgemeinen Vorschriften der StVO ausreichend.

Die Pflicht der zuständigen Behörde beschränkt sich darauf, Maßnahmen zu ergreifen, die objektiv erforderlich sind, um den Verkehr zu erleichtern und Verkehrsgefahren zu verhüten. Regelmäßig bestehen dann keine weiteren Pflichten, wenn ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer bei Anwendung der gebotenen und in der jeweiligen Verkehrssituation von ihm zu erwartenden Aufmerksamkeit, Umsicht und Sorgfalt etwaige Schäden selbst abwenden kann. Auf böswillige oder grobfahrlässige Verkehrssünder brauchen Behörden ihre verkehrsgestaltenden Maßnahmen nicht abzustellen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Verwaltung dem Landesbetrieb die angeforderten Daten zur Verfügung stellen wird, um dessen abschließende Beurteilung zu erhalten. Aufgrund des oben dargestellten Sachverhaltes jedoch, erscheint sowohl eine Änderung der Signalisierung als auch eine weitere Absenkung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung als wenig aussichtreich.