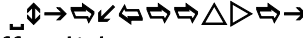

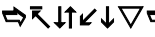
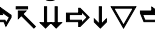

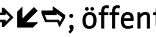



# Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion Die Linke  
Frau Stange  
Fischmarkt 1  
99084 Erfurt

Drucksache 0473/25; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO;  →       öffentlich

Sehr geehrte Frau Stange,

Erfurt,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

Der Sachverhalt Ihrer Anfrage betrifft eine Angelegenheit nach § 2 Abs. 3 der Thüringer Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen und über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts i. V. m §§ 44, 45 StVO, die dem übertragenen Wirkungskreis angehört.

Nach § 29 Absatz 2 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 der Thüringer Kommunalordnung erledige ich solche Angelegenheiten in eigener Zuständigkeit.


Wie dem § 22 Abs. 3 ThürKO zu entnehmen ist, beschränkt sich die Überwachungsbefugnis des Stadtrats auf die Ausführung seiner Beschlüsse. Der Stadtrat hat keine Überwachungsbefugnisse hinsichtlich der durch § 29 ThürKO dem Oberbürgermeister zur Erledigung in eigener Zuständigkeit zugewiesenen laufenden Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises oder Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises.

Aus diesem Grund bestehen keine Informationsrechte für Stadtratsmitglieder in diesem speziellen Aufgabenbereich. Ich möchte Sie daher bitten, bei zukünftigen Anfragen diesen Umstand zu berücksichtigen.

Ungeachtet dessen beantworte ich Ihre Anfrage wie folgt, auch wenn ich dazu rechtlich nicht verpflichtet bin:

## 1. Ist der Stadtverwaltung die vorherrschende Verkehrssituation bekannt, wenn ja, gab es hier bereits Unfälle?

Bei der Polizei wurde eine Auskunft aus der Verkehrsunfallstatistik für die vergangenen 15 Jahre erbeten. Aus dieser geht hervor, dass an der betreffenden Einmündung lediglich ein Vorfahrtunfall aufgetreten ist, bei dem im Jahre 2014 ein aus dem Vogelbeerweg ausfahrendes Kraftfahrzeug eine vorfahrtbe-



rechtigte Rad fahrende Person übersehen hat; hierbei entstand leichter Sachschaden. Darüber hinaus sind im Bereich der Einmündung Marie-Elise-Kayser-Straße/Vogelbeerweg lediglich vier Unfälle im ruhenden Kfz-Verkehr zu verzeichnen. Das Unfallgeschehen an dieser Einmündung ist somit äußerst unauffällig.

## **2. Sieht die Stadtverwaltung Möglichkeiten, die Sicht für Verkehrsteilnehmer aus dem Vogelbeerweg mittels beispielweise Verkehrsspiegel zu verbessern, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?**

Zunächst ist auf die Regelungen des § 10 der Straßenverkehrsordnung (StVO) hinzuweisen. Darin wird ausgeführt: "Wer [...] aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1 und 325.2) auf die Straße [...] oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren will [...], hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen." Diese Regelungen treffen an der konkreten Stelle zu, da es sich sowohl um eine Ausfahrt aus einem verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) als auch um eine Ausfahrt über einen abgesenkten Bord handelt.

Verkehrsspiegel hingegen sind kein Bestandteil der StVO, d. h. es gibt keinen Rechtsanspruch bezüglich ihrer Aufstellung. Sie können zwar unter bestimmten Voraussetzungen die Einsicht in einen Knoteninnenraum, eine Einmündung oder eine Straße erleichtern, dennoch entbinden sie den Verkehrsteilnehmer nicht von der nötigen Vorsicht bzw. Wartepflicht.

Auf der Grundlage der obigen Erläuterungen sowie der Regelungen des § 10 StVO befürwortet das Tiefbau- und Verkehrsamt Verkehrsspiegel für Grundstückszufahrten oder – wie im vorliegenden Fall – vergleichbare Verkehrsanlagen grundsätzlich nicht.

## **3. Unter welchen Voraussetzungen könnte die Höchstgeschwindigkeit in der Marie-Elise-Kaiser-Straße auf 30 km/h beschränkt werden, gibt es solche Bestrebungen seitens der Stadtverwaltung?**

Entsprechend der StVO gilt in Deutschland innerorts nach wie vor die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Unabhängig davon sind alle Fahrzeugführer gemäß § 3 Abs. 1 StVO dazu verpflichtet, nur so schnell zu fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

Für eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kommen grundsätzlich zwei potenzielle Regelungen in Frage: eine streckenbezogene Reduktion auf 30 km/h oder eine Tempo 30-Zone. Es wurden beide Optionen auf rechtliche Realisierbarkeit geprüft.

### **► Tempo 30-Zone**

Die gesetzlichen Vorgaben zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen sind in § 45 Abs. 1c StVO benannt. Danach kommen Zonen-Beschilderungen innerhalb geschlossener Ortschaften und Bebauungen in Betracht, wenn eine hohe Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie ein hoher Querungsbedarf bestehen. Tempo 30-Zonen dürfen zudem keine Fahrbahnmarkierungen enthalten und an den Knotenpunkten ist die Vorfahrtregelung „Rechts-vor-Links“ vorgeschrieben. Diese Voraussetzungen treffen in der Marie-Elise-Kayser-Straße nicht zu und sind auch nicht ohne Weiteres herstellbar, da hieraus nicht zu unterschätzende Verkehrssicherheitsrisiken resultieren.

- ▶ streckenbezogene Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Um eine von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen, bedarf es konkreter Bedingungen. Gemäß § 45 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO gilt generell, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Gefahrenzeichen dürfen nur dort aufgestellt werden, wo auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (wie z. B. eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) dürfen nur dann ausgesprochen werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Dieser sogenannte qualifizierte Gefahrennachweis ist lediglich in wenigen, in der StVO explizit definierten Ausnahmen nicht erforderlich. Die generellen Anordnungsgrundlagen sind im § 45 Abs. 1 bis Abs. 1g StVO benannt.

Entsprechend einem Urteil des Verwaltungsgerichtes Gelsenkirchen vom 07.02.2017 (14 K 3317/14) ist allein die Tatsache, dass abstrakt sowohl die Zahl der Unfälle, als auch die Folgen von Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geringer sind als bei 50 km/h, nicht dazu geeignet, eine konkrete über das allgemeine Straßenverkehrsrisiko hinausgehende Gefahrensituation anzunehmen, welche den Maßstab des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erfüllt. Dies bedeutet, dass eine subjektive als unsicher empfundene Situation keine verkehrsregelnden oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen rechtfertigt.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zu Frage 1. kann eine nach derzeitiger Rechtslage notwendige konkrete Gefahrenlage, welche verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich machen, nicht hergeleitet werden, so dass eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesetzlich nicht zulässig ist.

Schlussendlich wurde geprüft, inwieweit es aus Gründen des Straßenzustandes erforderlich ist, eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorzunehmen. Angesichts des Neubaus der Verkehrsanlagen vor knapp 5 Jahren ist eine diesbezügliche Geschwindigkeitsreduktion nicht rechtfertigt.

Mit freundlichen Grüßen

A. Horn