

Anlage zur Berichtsvorlage 100/2022

Stellungnahme der Kreispolizeibehörde, Mail vom 07.04.2022

Der Einmündungsbereich Seminarstr./Hengtering/Wetmarstr. befindet sich in einer Tempo 30 Zone.

Gem. der HAV 6.6.5 sollten Tempo 30 Zonen nicht auf Straßen mit hohem Durchgangsverkehr eingerichtet werden. Diese sollten in Wohngebieten mit engen Fahrbahnen liegen. Es sollten zur Temporeduzierung z.B. Parkstände oder Sperrflächen markiert werden.

Hier sollte der Verkehrsraum auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Laut des Ingenieurbüros wird der Verkehrsknotenpunkt als Gefahrenstelle, insbesondere für querende zu Fuß Gehende und abbiegende Radfahrer, definiert. Ist diesbezüglich eine gezielte Verkehrszählung der Fußgänger und Radfahrer erfolgt, sodass diese Zahl in das Verhältnis zum Kfz-Verkehr gesetzt werden kann?

Eine durchgeführte Unfallauswertung für den Zeitraum 2016-2022 ist unauffällig. Es ereignete sich kein polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfall unter der Beteiligung von Radfahrern oder Fußgängern. Insgesamt ereigneten sich an der Einmündung 2 VU der Kat. 5 (Pkw+Pkw), sowie ein VU der Kat. 4 (Alleinunfall Pkw).

Eine besondere örtliche Gefahrenlage wird nicht gesehen.

Laut VZ-Plan soll der Minikreisel mit FGÜ's ausgestattet werden. Gem. der Empfehlungen der EFA 3.3.4 ist der Einsatz von Fußgängerüberwegen in Straßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwar prinzipiell möglich, in der Regel sollten dort aber anderen Querungsanlagen der Vorzug gegeben werden. Gem. der R-FGÜ 2011 sind FGÜ in Tempo 30 Zonen entbehrlich.

Das erstellte Geschwindigkeitsprofil zeigt, dass die V 85 bei durchschnittlich 35 km/h liegt. Dies ist in einer Tempo 30 Zone kein kritischer Bereich.

Bei durchgeführten Modellversuchen wurde festgestellt, dass ein FGÜ in einer Tempo 50 Zone die Geschwindigkeit um 2-7km/h verringern kann. Je höher das Geschwindigkeitsniveau, umso größer ist die Reduktionswirkung. Da die Fahrtgeschwindigkeit mit der angeordneten Tempo-30 Zone bereits niedrig ist und das Geschwindigkeitsprofil im akzeptablen Bereich liegt, wird vermutlich kein großer Effekt durch das Anlegen erreicht.

Es sollte daher zunächst geprüft werden, wie hoch tatsächlich das Verkehrsaufkommen von Rad- und Fußgängern an der Örtlichkeit ist, des Weiteren sollte die Örtlichkeit auf die Errichtung von Querungshilfen und andere baulich/gestalterische Möglichkeiten geprüft werden.

Dass der Einmündungsbereich optimiert werden kann ist aus verkehrspolizeilicher Sicht unstrittig.