

**An die Mitglieder
des Bau- Stadtentwicklungs- und Sanierungsausschusses
der Welterbestadt Quedlinburg**

Nachfolgend gebe ich Ihnen das Prüfergebnis zum Antrag der Fraktion DIE LINKE – 30 km/h Stumpfsburger Brücke bis 4-W-Kreuzung (Vorlage Nr. FA-BauQ/001/22) bekannt.

Entsprechend des Fraktionsantrages wurde geprüft, ob zwischen der Stumpfsburger Brücke und der 4-W-Kreuzung die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden kann. Dies betrifft Teile der Straße Am Schiffbleek, die Kaiser-Otto-Straße sowie einen Abschnitt der Wipertistraße.

Die vorbenannten Straßenzüge sind Bestandteil des sogenannten Stadtringes. Dieser stellt eine wichtige Straßenverbindung innerhalb der Welterbestadt Quedlinburg dar. Neben den Gemeindestraßen umfasst er auch Kreis- und Landesstraßen. Der Hauptstraßenring erfüllt hierbei vielfältige Funktionen. So dient er neben der Aufnahme von teils überörtlichem Verkehr insbesondere aber dem nachbarlichen Verkehr zwischen den Gemeinden. Innerhalb der Welterbestadt Quedlinburg dient er insbesondere auch der Umfahrung und Entlastung der Innenstadt.

Der gesamte Straßenzug weist keine besonderen oder abweichenden Merkmale gegenüber anderen Hauptverkehrsstraßen auf. Gleiches gilt für die Wohnbebauung; auch Ein- und Ausfahrten, Einmündungen etc. sind durch eine verkehrsübliche Nutzung geprägt.

Die Straßen sind grundhaft ausgebaut worden, beschränkende verkehrsregelnde Maßnahmen aufgrund des Straßenzustandes scheiden infolgedessen aus.

Entsprechend § 45 (9) StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Diese Gefahrenlage muss das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wie zum Beispiel, den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen durch den Straßenverkehr oder einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erheblich übersteigen.

Streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs als auch auf weiteren Vorfahrtsstraßen sind nur zulässig im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindereinrichtungen, Schulen, Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Derartige Einrichtungen befinden sich aber nicht in diesem Straßenverlauf.

Es ist sicherzustellen, dass ein leistungsfähiges innerörtliches Vorfahrtsstraßennetz vorgehalten wird, welches auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entspricht. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

Ungeachtet dessen, gab es zurückliegend vereinzelt Anregungen von Anliegern verkehrsrechtliche Veränderungen im Straßenverlauf vorzunehmen. Diese bezogen sich auf die Fahrzeugmenge, den LKW-Anteil aber auch die gefahrenen Geschwindigkeiten. Hierbei erfolgte stets eine Abwägung der Interessen der Anwohner gegenüber den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer.

Um die vorgebrachte Argumentation nachzuvollziehen, wurde bereits im Jahr 2020 das in der Welterbestadt Quedlinburg vorhandenen Verkehrszählgerät in der Kaiser-Otto-Straße eingesetzt. Die Auswertung der Zählungen ergab, dass die maßgebliche V85 - Geschwindigkeit 44 km/h betrug. Die Geschwindigkeitskennzahl V85 ergibt sich aus der Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15 % überschritten wird und stellt einen gängigen Messwert zur Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus einer Straße dar. Die 85 %- Geschwindigkeit einer Straße sollte unbedingt unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Ist dies nicht der Fall, bedeutet das eine unverhältnismäßige Überschreitung des maßgeblichen Tempolimits, was einen Sicherheitsmangel der Straße darstellen würde. Im vorliegenden Fall liegt diese Geschwindigkeit mit 44 km/h aber unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der benannte Straßenzug ist geprägt durch zahlreiche Einmündungen sowie einige Ausfahrten. Von der Hauptstraße abbiegende Fahrzeuge müssen gelegentlich warten um beispielsweise den Gegenverkehr passieren zu lassen. Hierdurch wird der nachfolgende Fahrzeugverkehr gehemmt, was zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führt.

Ebenso dürfen Fahrzeugführer nur mit mäßiger Geschwindigkeit an den vorhandenen Fußgängerüberweg heranfahren, insofern erkennbar ist, dass Fußgänger die Fahrbahn queren wollen. Auch die im Straßenverlauf vorhandenen Kurven gebieten ein Fahren mit angemessener bzw. reduzierter Geschwindigkeit. Zudem erfolgt eine Herabsetzung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch den Fahrzeugverkehr an den beiden Kreisverkehren.

Im Verlauf des Straßenzuges befinden sich ferner drei Linienbushaltestellen, an denen der Bus auf der Fahrbahn hält. Nachfolgende Fahrzeugführer müssen bei Bedienung der Haltestellen ohnehin verkehrsbedingt anhalten.

Überwiegend sind in dem in Rede stehenden Straßenabschnitt keine separaten Radwege vorhanden, Radfahrer müssen die Fahrbahn benutzen. Aufgrund der Regelungen der StVO ist es Fahrzeugführern mit Kraftfahrzeugen nur gestattet, Rad Fahrende zu überholen, wenn mindestens ein Sicherheitsabstand von 1,50 m eingehalten wird. In Anbetracht der Straßenbreite ist dies somit nur möglich, wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist. Auch hierdurch bedingt sich eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten.

Im Zuge der Prüfung wurden bei der Polizei auch Aussagen zum Unfallgeschehen abgefragt. Hierbei ist zu konstatieren, dass es insgesamt zwar im Verlauf des Straßenzuges einige Unfälle gab. Diese konzentrieren sich aber weder auf eine konkrete Örtlichkeit noch auf einen bestimmten Unfalltyp, so dass aktuell nicht von einem Unfallschwerpunkt ausgegangen werden muss. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist somit gegeben. Sogenannte Beinaheunfälle werden in der statistischen Betrachtung allerdings nicht erfasst.

Auch der Landkreis Harz als zuständige Straßenverkehrsbehörde für den Teilabschnitt der Wipertistraße (Kreisstraße vom Kreisverkehr bis zur 4-W-Kreuzung) sieht nach Einbeziehung des Straßenbaulastträgers als auch der Polizei eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht begründet. Im benannten Bereich sind beidseitig Gehwege vorhanden. Ausreichende Querungshilfen für Fußgänger sind in diesem Abschnitt ebenfalls gegeben. Das Unfallgeschehen ist unauffällig.

Abschließend ist festzustellen, dass für die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung - auch stundenweise – keine ausreichende Grundlage gegeben ist. Eine Änderung der Beschilderung in diesem Straßenzug ist daher aktuell nicht vorgesehen, da durch die örtlichen Verhältnisse keine Gefahrenlage besteht bzw. das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung anderer Rechtsgüter nicht erheblich überschritten wird.

Aktuelle Rahmenplanungen bzw. Verkehrskonzepte sehen für diesen Straßenzug ebenfalls keine verkehrsbeschränkenden Geschwindigkeitsregelungen vor. Auch in der zweiten Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes im Jahr 2021 wird der sogenannte Stadtring als Straße mit regionaler Bedeutung bzw. leistungsfähiges Hauptstraßennetz dargestellt. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist folglich zu erhalten. Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und die Sicherstellung guter Verkehrsqualitäten entsprechen der Netzfunktion der vorhandenen Straßen und Knotenpunkte.

Ungeachtet dessen wurde eine LED - Tafel in der Kaiser-Otto-Straße angebracht, um die Verkehrsteilnehmer noch einmal in besonderer Weise für die von ihnen gefahrenen Geschwindigkeiten zu sensibilisieren. Bei registrierten Überschreitungen kann so durch optische Warnhinweise Einfluss auf das Fahrverhalten der Fahrzeugführer genommen werden.



Frank Ruch
Oberbürgermeister
Welterbestadt Quedlinburg