



I - Ordnung und Soziales

Verkehrssicherheit im Bereich der Schulbushaltestelle Jörgensmühle

Gremium	Status	Datum	Beschlussqualität
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	Ö	26.11.2014	Entscheidung

Beschlussentwurf:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessung an die Kreisbußgeldstelle weiterzuleiten und eine verstärkte Geschwindigkeitskontrolle durch mobile Messfahrzeuge zu beantragen.

Sofern zukünftig ein Austausch des vorhandenen Buswartehäuschens notwendig wird, soll dieses durch ein teilverglastes Buswartehäuschen ersetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Demografische Auswirkungen:

Keine.

Begründung:

Der im Bürgerantrag genannte Streckenabschnitt befindet sich im Bereich der Landstraße 286 Jörgensmühle, Abschnitt 19. Straßenbaulastträger für die Landstraße ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Es ist in jede Fahrtrichtung eine Bushaltestelle vorhanden. In Fahrtrichtung Wipperfürth befindet sich ein Buswartehäuschen.

Im Bürgerantrag vom 07.09.2014 (s. Anlage) werden durch die Antragstellerin für

diesen Streckenabschnitt verschiedene verkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrinsel / Querungshilfe, Anordnung eines Überholverbotes und die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage) gefordert.

Die sachliche Zuständigkeit zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen liegt nach § 44 Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der Hansestadt Wipperfürth in ihrer Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde.

Nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO hat die Straßenverkehrsbehörde den Straßenbaulastträger und die Polizei vor jeder ihrer Entscheidung zu hören. Ein derartiges Anhörungsverfahren wurde auch aufgrund des vorliegenden Antrages durchgeführt. Zudem wurde im Zeitraum vom 21.10.2014 – 28.10.2014 eine Verkehrsmessung im genannten Bereich durchgeführt. Das Ergebnis der Verkehrserfassung ist als Anlage beigelegt.

Die Stellungnahme der Polizei lautet wie folgt:

„Für den im Antrag genannten Bereich wurde zunächst eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik seit dem 01.01.2012 durchgeführt. Diese Auswertung ergab für den benannten Bereich einen relevanten Verkehrsunfall, dessen Ursache nicht in überhöhter Geschwindigkeit und Überholen lag.

Aufgrund der Unfallsituation ergibt sich aus polizeilicher Sicht kein Handlungsbedarf.

Um den Behauptungen der zu hohen Geschwindigkeiten in diesem durch Verkehrszeichen 274 auf 70 km/h reduzierten Bereich mit Tatsachen begegnen zu können, wurde angeregt, mittels Verkehrszählgerät die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu ermitteln.

Die ermittelte maßgebliche Geschwindigkeit (V85) beträgt im benannten Bereich 63 bzw. 64 km/h. Dies ist für eine Strecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ein außergewöhnlich guter Wert.

(Anmerkung: Die V85 soll das tatsächliche Fahrverhalten wiedergeben und die Geschwindigkeit beschreiben, die von „85% der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn“ nicht überschritten wird.)

Aus polizeilicher Sicht besteht aufgrund der unauffälligen Unfallsituation und der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten keine rechtliche Handhabe um hier weitere verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen.“ (Ende)

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen schreibt in seiner Stellungnahme:

„...Die Auswertung der Kreispolizeibehörde ergab für den hier relevanten Streckenbereich von ca. 250m in der Zeit vom 01.01.2011 bis zum 01.10.2014 lediglich 1 Verkehrsunfall der Kategorie 1- 4. Es ist somit eine unauffällige Unfallsituation im Sinne der Straßenverkehrsordnung zu konstatieren.

Gemäß den einschlägigen Maßgaben der Straßenverkehrsordnung dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen nur angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle

aufgetreten sind. Dies gilt einschränkend jedoch nur, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeit häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Außerhalb geschlossener Ortschaft können Geschwindigkeitsbeschränkungen ... erforderlich sein;

1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne Polizeibeamte und ohne Behinderungen durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde, angepasst werden.
2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 Prozent der Fahrzeugführer von sich aus ... eingehalten wurde.
3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten i. d. R. 70 km/h nicht übersteigen. Außerdem schreibt § 3 Abs. 1 StVO vor, dass der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht; er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss er jedoch so langsam fahren, dass er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann.

Ein Überholverbot oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften kommt dabei nur in Betracht, wenn dauerhaft über einen längeren Zeitraum eine außergewöhnliche Gefährdungssituation festgestellt worden wäre, die sich auch deutlich im Rahmen der Unfallanalyse widerspiegelt. Eine das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigende Gefahrenlage i. S. d. § 45 Abs. 9 StVO wäre nur dann gegeben, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrvermindernder Tätigkeit ab. Vorrangig muss zunächst versucht werden, die bestehende Gefahrenlage durch die Aufstellung von Gefahrenzeichen oder Richtungstafeln zu entschärfen. Erst wenn diese Maßnahmen nicht zur Verringerung des Gefährdungspotentials führen, kommen Überholverbote bzw. Geschwindigkeit-reduzierungen in Betracht (Ziffer 1 der Verwaltungsvorschriften zu den Zeichen 274, 276 und 277 StVO).

Die bereits im Jahre 1980 vom Bundesgerichtshof aufgestellten Grundsätze zur Regelungspflicht der Straßenverkehrsbehörden gelten noch heute:

“Der Unfallort war keine gefährliche Stelle in dem Sinn, dass die Straßenverkehrsbehörde aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs (ohne dass dies in ihrem Ermessen gestanden hätte) genötigt gewesen wäre, Warnschilder oder sonstige Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen anzubringen (BGH-Urteil VerR 59, 32). Eine solche Gefahrenstelle setzt voraus, dass wegen der nicht ohne weiteres oder nicht rechtzeitig erkennbaren besonderen Beschaffenheit der Straße die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahe liegt, dass die Verkehrsteilnehmer die erforderliche Sorgfalt walten lassen (BGH-Urteil NJW 62, 791). ...

Die Verkehrsbehörden brauchen nur die Maßnahmen zu ergreifen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Sie haben deshalb regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden abwenden können.

Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt. In derartigen Fällen ist eine Warnung nicht geboten, weil ein Kraft-fahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Schäden durch vorsichtiges Fahren abwenden kann (BGH-Urteil NJW 70, 1126)."

Der durch Verordnung vom 07.08.1997 zu § 39 StVO eingeführte Absatz 1 richtet sich an die Verkehrsteilnehmer und wurde wie folgt gefasst:

"Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist."

Die Vorschriften für die Straßenverkehrsbehörde finden sich in § 45 Abs. 9 StVO:

"Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ... dürfen ... 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. Gefahrenzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss."

Es ist somit ausdrücklicher Wille des Ordnungsgebers, dass die Verkehrsteilnehmer weniger auf Verkehrszeichen treffen sollen. Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote sind nur zulässig, wenn die sachlichen Voraussetzungen erfüllt sind, also die Maßnahmen zum Beispiel aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs erforderlich sind; das trifft auch auf den Umfang einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung zu.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass - sollte eine entsprechende außerordentliche Gefährdungslage bzw. bestehende Unfallproblematik die Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung tatsächlich ausnahmsweise erforderlich machen, weil auch die zunächst zur Aufstellung zu bringenden Gefahrzeichen keine Verbesserung der Situation herbeiführen - die dann festzulegende maximale Höchstgeschwindigkeit (auch in den Kurvenbereichen) von allen Verkehrsteilnehmern unter günstigsten Witterungsbedingungen auch gefahren werden können muss. Deshalb wird in Kurvenbereichen nur in besonderen Ausnahmefällen (z. B. im Bereich bestehender Unfallhäufungsstellen) eine Geschwindigkeitsreduzierung (i. d. R. i. V. m. Gefahrenzeichen) angeordnet; im Allgemeinen wird ansonsten auf die o. g. gesetzlichen Beschränkungen des § 3 StVO verwiesen.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Haltestellensituation rege ich das Aufstellen von Buswartehäuschen an, welche nach dem Muster der Gemeinde Reichshof durch retroreflektierende Folienteile kenntlich gemacht werden sollten.

Weiterhin ist aus meiner Sicht ein deutlicher Rückschnitt und eine Beleuchtungsanlage zur Verbesserung der Erkenn- und Begreifbarkeit sinnvoll, da Fahrverhalten häufig vom richtigen Einschätzen einer örtlichen Situation geprägt sind." (Ende)

Das Straßenverkehrsamt schließt sich den Ausführungen der Kreispolizeibehörde und des Landesbetriebes vollinhaltlich an. Die sich aus den gesetzlichen Vorschriften ergebenden Einschränkungen für die Straßenverkehrsbehörde wurden darin ausführlich dargestellt.

Die Zuständigkeit für eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städte. Solche Anlage werden vorwiegend an Unfallhäufungsstellen installiert, wenn die Unfallauswertungen ergeben, dass überhöhte Geschwindigkeiten unfallursächlich waren. Aufgrund der Stellungnahme der Kreispolizeibehörde und des Straßenbaulastträgers kann jedoch davon ausgegangen werden, dass in diesem Streckenabschnitt keine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage angeordnet wird.

Es wird versucht die Seitenteile des Buswartehäuschens gegen durchsichtige Elemente auszutauschen. Diese Elemente könnten im Anschluss daran mit retroreflektierenden Folienteilen versehen werden.

Die Verwaltung wird die Antragstellerin zu einem gemeinsamen Gespräch einladen, in dem ihr die Gründe für die Antragsablehnung noch einmal dargelegt werden sollen.

Anlagen:

Antrag

Ergebnis Verkehrserfassung