



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz

Vorl.Nr.: V/2021/2826

Datum: 01.06.2021

TOP: _____

Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	23.06.2021	öffentlich

Tagesordnung

Verbesserung der Verkehrssituation auf der L 352 Heisterschoß
Antrag der CDU-Fraktion vom 15.02.2021

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die CDU-Fraktion beantragte diverse Maßnahmen zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer an der Landesstraße L 352 im Bereich Heisterschoß.

Die Bergische Straße ist als Landesstraße (L 352) klassifiziert und vermittelt weder den Charakter einer Wohnstraße noch den einer untergeordneten Nebenstraße. Es handelt sich um eine als Ortsdurchfahrt wichtige Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße mit übergeordneter Verbindungs-, Durchgangs- und Erschließungsfunktion und den damit verbundenen Ziel- und Quellverkehren. Über die Strecke werden auch die Buslinien des ÖPNV geführt. Die L 352 hat als Landesstraße somit eine überregionale Bedeutung im Verkehrsnetz und ist grundsätzlich für alle Verkehrsarten vorgesehen.

Der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h steht auf Straßen des Vorbehaltsnetzes (Kreis-, Landes-, Bundes- und städtische Vorfahrtsstraßen) in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion und das Erscheinungsbildes dieser Straßen (so genannter „Bau und Betrieb“) entgegen. Zudem sind durch § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere Punkt 6, klare Grenzen für Anordnungen für Beschränkungen des fließenden Verkehrs gesetzt, daher ist es generell nicht sachgerecht, hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzuordnen.

Ferner ist auch die gesetzgeberische Wertung des § 45 Abs. 1 c Satz 2 StVO zu beachten, wonach den Straßenverkehrsbehörden die Anordnung einer Tempo 30-Zone auf Straßen des überörtlichen Verkehrs ausdrücklich untersagt ist.

Es steht zwar vorliegend nicht die Anordnung einer Tempo 30-Zone in Rede, die gesetzgeberische Wertung, dass sich die Klassifizierung einer Straße als Landesstraße als ein gewichtiger Gesichtspunkt gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung darstellt, lässt sich dieser Vorschrift aber dennoch entnehmen.

Nach Mitteilung der Polizei weist die Strecke keine besondere, über das normale Maß hinausgehende Gefahrenlage auf. Die Unfallsituation im Bereich Heisterschoß ist nach Aktenlage der Polizei unauffällig. Die Kreispolizeibehörde hat auf der L 352 eine Mess-Stelle eingerichtet, diese wird jedoch aufgrund der unauffälligen Unfallsituation und den geringen Feststellungen nicht mehr bedient. Durch die Polizei wurde zuletzt innerorts in 2018 eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Dabei wurden bei 119 gemessenen Fahrzeugen nur 4 Verwarngelder verzeichnet, hingegen keine Geschwindigkeitsverstöße, die ein Bußgeld nach sich gezogen hätte (Delinquenzquote = 3,36%). Nach Ansicht der Polizei ist ein besseres Ergebnis in Hinsicht Verkehrssicherheit sicherlich schwer zu erreichen.

Gemäß einer vom Straßenverkehrsamt Rhein-Sieg-Kreis erteilten „Vorgabe / Empfehlung“ ist innerhalb der geschlossenen Ortschaften auf Mittelfahrbahnmarkierungen zu verzichten. Damit sollte der Unterschied „außerorts / innerorts“ zusätzlich herausgestellt werden. Daher wurden nur an den Mittelinseln Leitlinien markiert.

Für eine Anordnung von Fußgängerüberwegen sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu beachten. In der Regel sind bauliche Querungshilfen (Mittelinseln) ausreichend. Diese stellen an sich schon sichere Querungshilfen dar, da querende Fußgänger zunächst nur eine Fahrbahnseite queren müssen. Im Schutz der Mittelinsel kann der Fußgänger dann sicher warten, bis eine Lücke im fließenden Verkehr das Queren der nächsten Fahrbahnseite ermöglicht.

Nach Ansicht des Straßenbaulastträgers, dem Landesbetrieb Straßen NRW, besteht für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen über Querungshilfen / Mittelinseln im Allgemeinen grundsätzlich keine Notwendigkeit. Der Landesbetrieb verweist darauf, dass im Bereich der Bushaltestelle „Zum Wahlbach“ bereits eine gesicherte Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel existiert, deren Verkehrssicherheit nicht bezweifelt werden kann und grundsätzlich allgemein bei richtiger Nutzung als „sichere Querung“ anerkannt wird.

Der Straßenbaulastträger und die Kreispolizeibehörde sehen keine Notwendigkeit oder Begründung zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs. Es besteht eine sehr gute Erkennbarkeit, zumindest bei Tageslicht. Es gibt keine Verkehrsunfallauffälligkeiten. Die vorhandene Querungsinsel ist ausreichend und bedarf keiner „Erweiterung“ in Form von Fußgängerüberwegmarkierungen. Nach Ansicht der beteiligten Behörden besteht somit kein Handlungsbedarf.

Die Schule hat den Schulwegplan mit der Empfehlung, die Mittelinsel in der Ortsmitte zu nutzen, mit der Verwaltung abgestimmt. In der Elterninformation zum Schulanfang wird von der Verkehrswacht darauf hingewiesen, dass der kürzeste Weg nicht immer der sicherste ist.

Der Fachbetrieb Tiefbau sieht kaum eine Perspektive für Erweiterungen der Gehwege, da hier größere Eingriffe in Privatflächen erforderlich wären und der Bereich topographisch schwierig ist (ggf. wären Winkelstützmauern erforderlich). Der Fachbetrieb Tiefbau prüft aber, ob eine Verbreiterung der Gehwege im Bereich des Ortseingangs möglich ist und wird Kontakt mit den angrenzenden Grundstückseigentümern aufnehmen.

Auf den Gehwegen wie auch auf im Bereich der gesamten öffentlichen Verkehrsfläche ist eine gegenseitige Rücksichtnahme und Eigenverantwortung gefragt. Die Kreispolizeibehörde sieht die Verantwortung für das Verhalten der Schulkinder bei den Erziehungsberechtigten, auch im Hinblick ob Kinder unbegleitet zu Fuß oder mit dem Rad den Schulweg bewältigen sollen.

In Heisterschoß würde sich die Einrichtung eines „Laufbusses“ oder eines Schüler-/Elternlotsendienstes anbieten. An den Schulen in Geisbach und Im Siegbogen sind bereits „Laufbusse“ eingerichtet worden. Dort sammeln sich die zu Fuß gehenden Kinder an bestimmten Haltepunkten und gehen dann mit einer Aufsichtsperson gemeinsam zur Schule. Für einen Lotsendienst könnte die Ausrüstung durch die Verkehrswacht gestellt und eine Schulung der Lotsen durch die Polizei erfolgen.

Siehe auch:

https://www.hennef.de/index.php?id=299&tx_news_pi1%5Bnews%5D=2684&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=9cdd84b56ec72ab5fab4e5873a4c0538).

Auch die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) verweist in ihrer Publikation „Schulweglexikon“ darauf, dass auf Hauptstraßen in der Regel Mittelinseln geeignet sind und Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) nicht in allen Fällen helfen, das Überqueren sicherer zu machen, sondern u.U. zu mehr Gefahren führen können. In der Praxis haben sich Probleme gezeigt, da nicht jeder Autofahrer anhält und Kinder häufig nur sehr schwer einschätzen können, ob der Fahrer tatsächlich anhalten wird. Mit Mittelinseln sind hingegen positive Erfahrungen gemacht worden, da die Trennung der beiden Fahrtrichtungen bewirkt, dass Fußgänger immer nur einen Fahrzeugstrom beachten müssen. Nach Auffassung der DGUV sollen Mittelinseln nicht mit „Zebrastrifen“ kombiniert werden.

Von Neunkirchen-Seelscheid kommend führt ein gemeinsamer Geh-/Radweg parallel neben der Landesstraße. Der Richtung Heisterschoß fahrende Radverkehr kann über die am Ortseingang eingerichtete Mittelinsel auf die rechte Fahrbahnseite wechseln und seine Fahrt auf der Straße fortsetzen. Schulkinder und unsichere Radfahrer können abseits der Landesstraße über die Wegeverbindung „Auf dem Asbach“ und „Am schmalen Patt“ nach Happerschoß fahren. Grundsätzlich aber bewegen sich Radfahrer in den Bereichen Happerschoß und Heisterschoß auf der Fahrbahn, nur Kinder bis zu 10 Jahren dürfen die Gehwege nutzen. Schulkinder sollten erst nach Ablegen der Radprüfung im 4. Schuljahr selbständig im Schulverkehr Rad fahren.

Das Bundesverwaltungsgericht hat, wie zuvor schon der Verwaltungsgerichtshof München, entschieden, dass die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gegeben sein müssen, bevor eine Radwegebenutzungspflicht mit Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 angeordnet werden darf. Gemäß der Verwaltungsvorschrift Abschnitt I Nr. 1 Satz 1 zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO muss der Radverkehr in der Regel gemeinsam mit dem Kraftverkehr die Fahrbahn benutzen. Die Teilnahme des Radverkehrs an der Straßenbenutzung wird somit als straßenverkehrsrechtlicher „Normalfall“ vorausgesetzt. Die Verweisung des Radverkehrs als Teil des fließenden Verkehrs auf einen Sonderweg stellt hingegen eine rechtfertigungsbedürftige Ausnahme dar.

Der sich hinter einem die Fahrbahn benutzenden Radfahrer befindende Kraftfahrer muss seine Geschwindigkeit so lange an diejenige des Radfahrers anpassen, bis eine sichere Möglichkeit des Vorbeifahrens besteht. Derartige verkehrsbedingte Verzögerungen im Verkehrsablauf sind nach den Bestimmungen der StVO geringfügige Erschwernisse, die lediglich die normalen Gegebenheiten des heutigen Straßenverkehrs widerspiegeln, dazu gehört grundsätzlich auch das Vorhandensein langsamerer Verkehrsteilnehmer auf der Straße. Mit aktueller Novelle der StVO ist ein Mindestseitenabstand zu Radfahrenden vorgeschrieben.

Dies kann aber weder die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter 50 km/h innerorts noch die Anlage von separaten Radwegen rechtfertigen. Nach herrschender Rechtsprechung wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften bei Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr nicht als generelle Gefahr angesehen. Eine besondere Gefahr, welche die allgemeinen Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt, liegt somit objektiv betrachtet nicht vor.

Der Landesbetrieb Straßen NRW sieht auch unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten sowie der nicht auffälligen Unfall- und Geschwindigkeitssituation für eine zusätzliche bauliche Veränderung der Einfahrtsituation an den Ortseingängen keine Notwendigkeit. Diese wäre ohnehin nur mit erheblichem Aufwand im Hinblick auf finanzielle Mittel und Grundstückserwerb möglich. Dabei sind auch planerische Ansätze, die z.B. die Funktion der Straße und Beachtung von Schleppkurven von LKW und Bussen gewährleisten müssen, zu beachten.

Der Straßenbaulastträger und die Kreispolizeibehörde sehen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Landesstraße, ihrer Verkehrsbedeutung, ihres optischen Charakters, ihrer Bedeutung für den ÖPNV sowie des täglichen Kfz-Verkehrsaufkommens insgesamt betrachtet keinen Handlungsbedarf für zusätzliche Maßnahmen, da nach deren Ansicht objektiv keine besonderen Gefahren vorliegen, welche die allgemeinen Gefahren bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr erheblich übersteigen. Die Unfallsituation in Heisterschoß ist nicht auffällig, die bisherigen Geschwindigkeitsmessungen haben keine Besonderheiten erkennen lassen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht herangezogen werden, um singuläres und individuelles Fehlverhalten im Straßenraum zu kompensieren. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung, sind ausschließlich dann geboten, wenn bei der originären Nutzung der Verkehrsanlage von dieser selbst und ihrer Beschaffenheit eine Gefahr ausgeht, die auch der erfahrene Verkehrsteilnehmer nicht oder nicht rechtzeitig erkennt oder mit der er nicht rechnen kann. Weder vom Straßenkörper der Landesstraße L 352 selbst noch von seiner regelmäßigen Nutzung gehen besondere Gefahren aus, die eine über die innerorts vorhandene Regelung hinausgehende Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen.

Im Ergebnis liegen die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von geschwindigkeits- oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auch unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nicht vor.

Hennef (Sieg), den 01.06.2021
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter