

**Entwurf/erstellt von:**

Az.: 25.1.10.11  
Bearb.: Nicole Beißel  
Bearb.2:  
E-Mail: Nicole.Beissel@brk.nrw.de  
Haus:  
Kopf: EPOS BRKölnAllg

Datum 18. Dezember 2019

Raum: H 323 Tel.: 2306  
Raum: Tel.:  
Fax:

1)

Stadt Leverkusen  
Postfach 10 11 40  
51311 Leverkusen

per Mail: [36@stadt.leverkusen.de](mailto:36@stadt.leverkusen.de)

**Schreiben vom Verkehrsbetrieb Hüttebräucker vom 02.12.2019**

Begehung der Örtlichkeit am 16.12.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH hat sich mit Schreiben vom 02.12.2019 an die Bezirksregierung Köln gewandt, mit der Bitte, sich die Verkehrssituation am S-Bahnhof Leverkusen Rheindorf anzusehen, da dort für den Verkehrsbetrieb erhebliche Sicherheitsmängel bestehen.

Daraufhin hat es einen Vor-Ort-Termin mit der Verkehrsbehörde Leverkusen, Herrn Mailänder und Frau Laurenz, mit der Verkehrspolizei Herrn Hoppe und mir am 16.12.2019 gegeben.

Bei der Begehung wurde folgendes festgestellt:

Die Busse, wie auf dem Bild 1 zu sehen ist, benutzen zum Umfahren der Kurve immer die Gegenseite. Busverkehr verkehrt hier regelmäßig und oft. Auch wurde beobachtet, dass die Busse, teilweise auch Gelenkbusse, von der Bushaltestelle- Wendeschleife- kommend, in die Kurve hineinfahren und immer auf den Gegenverkehr warten müssen. Es wurde auch beobachtet, dass die Busse von der L 291, Solinger Straße, kommend, die Busse von der Wendeschleife zu spät gesehen haben und abrupt abbremsen mussten.



Bild 1



Bild 2

Autos parken auf dem Seitenstreifen (Bild 2) und ragen zum Teil auch in die Straße hinein. Der Seitenstreifen hat eine Breite von ca. knapp 2,00 m. Die Maße sind NWSiB-online-Werkzeuge-Messen entnommen. Es handelt sich nur um Circawerte.

Die StVO sagt in § 12 Halten und Parken Abs. 1, dass 1. das Halten unzulässig ist an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen sowie 2. im Bereich von scharfen Kurven. Die Rechtsprechung ist hier nicht eindeutig, allerdings zeigt die Praxis, dass die Kurve für die Busfahrer unübersichtlich ist, sonst würde es nicht zu den abrupten Bremsmanövern kommen. Auch ist die Kurve zu eng, da es ständig zum Befahren der Gegenspur kommt.

Auch beim Ausfahren auf die L 291 wird der Grünstreifen neben dem Gehweg auf dem Hochbord von den Bussen überfahren und gefährdet damit die Fußgänger (auf den Bildern 1 und 2 rechts am Rande sichtbar).

Aus Verkehrssicherheitsgründen wird die Situation insgesamt als gefährlich eingestuft. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht gewährleistet (siehe Kommentar zu § 12 Seite 214 und 215).



**Vorrang an einer Parkfläche**

KFZ 1 wartet auf einen möglicherweise vorwärtigen Parkraum. Sofern KFZ 2 länger als 3 Minuten hält, geht es unzulässig in Z. Spur § 12 Abs. 4. KFZ 2 wartet, um Fußgänger zu überholen. Da es die Parkfläche abrennen erreicht hat, muss KFZ 1 ihm das Einparken selbst dann ermöglichen, wenn KFZ 4 aus der Fahrbahnweg heraus „zurück“ einparken könnte (§ 12 Abs. 5). KFZ 3 hat die Parkfläche zwar nicht als KFZ 1 erreicht, jedoch nicht „vorübergehend“ (§ 12 Abs. 5 Satz 2) KFZ 1 darf deshalb vor KFZ 3 in die Parkfläche einparken. KFZ 2 wartet, um in die hier wiederholte Parkfläche von KFZ 3 einparken zu können. Die Haltefläche zum unmittelbaren Einparken ist verkehrsrechtlich „Warten“, selbst wenn das Einparken länger als 3 Minuten dauert. Wird jedoch der Verkehrsfluss ununterbrochen behindert, muss KFZ 2 auf das Einparken verzichten § 1 Abs. 2.

327; OLG Köln NJW 1979, 2058f. Die Behinderung rechtfertigt keine Notwehrhandlung. Wer deshalb die Einfahrt dadurch erzwingt, dass er auf den die Parkfläche freihaltenden Fußgänger in gefährdender Weise zufährt oder ihn anfährt, begeht eine strafbare Nötigung (OLG Hamm NJW 1970, 74; OLG Düsseldorf VerKMitt 1978 Nr. 66; Reber NZV 2011, 372; nicht aber bei autolosem Wegdrängen, wenn der Fußgänger ausreichend Zeit zum Verlassen der Parkfläche hat; OLG Naumburg VerKMitt 1998 Nr. 37 = VRS 94 338 = NZV 1998, 163 = DAR 1998, 28).

2.3 Haltverbote

2.3.1 Enge und unübersichtliche Straßenstellen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1)

Das Haltverbot dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die StVO unterscheidet zwischen Straßenstellen (§§ 8 Abs. 2, 12 Abs. 1 Nr. 1, 15, 27 Abs. 2, 36 Abs. 4) und Straßenstrecken (z.B. § 3 Abs. 1). In allen Fällen sind die Begriffe im natürlichen Wortsinn zu verstehen. Eng ist eine Straßenstelle, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,35 m) zusätzlich eines Sicherheitsabstandes von mind. 0,5 m (je 0,25 m rechts und links) unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs nicht mehr gewährleistet ist (OLG Düsseldorf VerKMitt 2000 Nr. 71 = NZV 2000, 340; VRS 98, 299; VerKMitt 1988 Nr. 41 = VRS 75, 66). KFZ, die dort unzulässig parken, können auch ohne konkrete Behinderung abgeschleppt werden (VzG Berlin VerKMitt 1998 Nr. 80) auch dann, wenn der verbleibende Raum zwar für PKW, nicht aber für LKW ausreicht. Ist der zwischen zwei parkenden KFZ verbleibende Fahrraum geringer als 3 m, muss auch der zuerst dort Parkende den Raum freimachen (OLG Köln VRS 34, 312).<sup>9</sup> Die Kennzeichnung einer engen Straße durch Anordnung

<sup>9</sup> Das vor allem in Altstadtgebieten mit hoher Parknachfrage geduldeten beidseitigen Parken ist unter Ausschluss der Prozesskostenhilfe durch den Verwaltungsgerichtshof

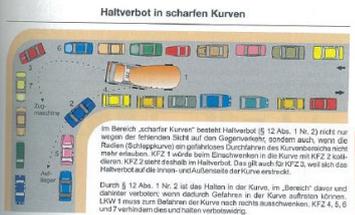
wie Z. 283 nur auf einer Seite ist schon deshalb unzulässig, da bei Fahrlässigkeiten der Eindruck erweckt wird, auf der anderen Straßenseite dürfe gehalten werden (VGH München SVR 2013, 317). Unübersichtlichkeit ist dann gegeben, wenn aus der Sicht des fließenden Verkehrs nicht zuverlässig beurteilt werden kann, ob der davor befindliche Verkehrsraum frei ist, z.B. an Gefällstrecken hinter Straßenkuppen, bei Fahrbaurechtswendungen, engen Kurven, Baustellen.

3.3.2 Bereich scharfer Kurven (§ 12 Abs. 1 Nr. 2)

Da eine Kurve scharf ist, hängt vom Radius der Krümmung ab, die eine Befahrung bewirken kann (insbesondere bei langen LKW mit unterschiedlichen Schlepplängen). Das Verbot gilt für die Außen- und Innenseite sowie vor und hinter („im Bereich“) der Kurve. Dass die Kurve selbst unübersichtlich ist, wird nicht gefordert. Der Wendekopf einer Sackgasse ist keine Kurve nach § 12 Abs. 1 Nr. 2, so dass ein Haltverbot nur nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 bei engen oder unübersichtlichen Wendeschleifen in Betracht kommt (OLG Brandenburg VerKMitt 2004 Nr. 35 = DAR 2004, 282 = VRS 106, 307 = NJW 2004, 961 = VZ 2004, 76); endenfalls muss Z. 289 oder Z. 283 angewandt werden, wenn Müll- und sonstige Ent- oder Versorgungsfahrzeuge in der Sackgasse nicht mehr wenden können.

3.3.3 Auf Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen (§ 12 Abs. 1 Nr. 3)

Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen entsprechen den Begriffen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen.<sup>10</sup> Das Verbot gilt für alle Straßen mit Einfädelungs- oder Ausfädelungstreifen. Auf Autobahnen oder



Im Bereich „scharfer Kurven“ besteht Haltverbot (§ 12 Abs. 1 Nr. 2) nicht nur wegen der fehlenden Sicht auf den Gegenverkehr, sondern auch, wenn die Radon (Drehbewegung) gefährliches Durchfahren des Kurvenbereichs nicht mehr ermöglicht. KFZ 1 verfährt beim Einparken in der Kurve nach Z. 283, wenn deren KFZ 2 nicht freibleib im Halteverbot. Das gilt auch für KFZ 2, weil sich das Haltverbot auf die Innen- und Außenseite der Kurve erstreckt. Durch § 12 Abs. 1 Nr. 2 ist das Halten in der Kurve, im Bereich davor und darüber verboten, wenn dadurch Gefahren in der Kurve auftreten können. LKW 1 muss zum Befahren der Kurve nach rechts ausweichen. KFZ 4, 5, 6 und 7 verhindern dies und halten verbotswidrig.

Auch in der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 42 steht (rot markiert), dass ein Verkehrszeichen nur dort angebracht werden darf, wo dies nach den Umständen geboten ist und im folgenden Text, dass die Anordnung von Verkehrszeichen ... nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden darf (im Sinner der Sicherheit...). Unter Punkt 5 steht, dass die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhalten ist und dass ... die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Auch diese Punkte finden bei der Anordnung der Parkplätze nicht genügend Beachtung.

(8) Bei besonderen Gefahrenlagen können als Gefahrzeichen nach Anlage 1 auch die Sinnbilder „Viehtrieb“ und „Reiter“ und Sinnbilder mit folgender Bedeutung angeordnet sein:<sup>2</sup>



(9) Die in den Anlagen 1 bis 4 abgebildeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können auch mit den im Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten angeordnet sein.<sup>2</sup> Der Verkehrszeichenkatalog wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt veröffentlicht.

(10) Zur Bevorzugung elektrisch betriebener Fahrzeuge kann das Sinnbild



als Inhalt eines Zusatzzeichens angeordnet sein. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind die nach § 9a Absatz 2 und 4, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gekennzeichneten Fahrzeuge.

VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43

Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1. I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsregeln sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig

<sup>2</sup> Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen vom 31.1.2000 (VKBl. S. 171).  
<sup>3</sup> Der Verkehrszeichenkatalog (VzKat) ist als Anlage zur VwV-StVO im BAnz AT 29.5.2017 B8 veröffentlicht und kann von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bezogen werden: Brädenstraße 33, 31427 Bergisch Gladbach, Tel. 022 04/43-185, Fax 022 04/43-674, <http://www.ba-st.de/Verkehrszeichen>.

Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzugehen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

2. Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.

3. Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsnaher Sachverständiger kann sich empfehlen.

4. I. Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen, Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.

5. 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

6. II. Soweit die StVO und diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Ausgestaltung und Beschaffenheit, für den Ort und die Art der Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur Rahmenvorschriften geben, soll im Einzelfall nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt erforderlichenfalls bekannt gibt.

III. Allgemeines über Verkehrszeichen

7. 1. Es dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Vereinbarung im Verkehrsblatt zulässt.

Die Formen der Verkehrszeichen müssen den Mustern der StVO entsprechen. Mehrere Verkehrszeichen oder ein Verkehrszeichen mit wenigstens einem Zusatzzeichen dürfen gemeinsam auf einer weißen Trägerplatte aufgebracht werden. Die Trägerplatte hat einen schwarzen Rand und einen weißen Kontraststreifen. Zusatzzeichen werden jeweils von einem zusätzlichen schwarzen Rand gefasst. Einzelne Verkehrszeichen dürfen nur auf einer Trägerplatte aufgebracht sein, wenn wegen ungünstiger Umfelfbedingungen eine verbesserte Wahrnehmbarkeit erreicht werden soll.

8. 2. Allgemeine Regeln zur Ausführung der Gestaltung von Verkehrszeichen sind als Anlage zu dieser Verwaltungsvorschrift im Katalog der Verkehrszeichen in der aktuellen Ausgabe (VzKat) ausgeführt.

9. Gefahrzeichen können spiegelbildlich dargestellt werden (die einzelnen Varianten ergeben sich aus dem VzKat).

10. a) wenn dadurch verdeutlicht wird, wo die Gefahr zu erwarten ist (Zeichen 103, 105, 117, 121), oder

11. b) wenn sie auf der linken Fahrbahnseite wiederholt werden (Zeichen 117, 133 bis 142); die Anordnung von Gefahrzeichen für beide Fahrbahnseiten ist jedoch nur zulässig, wenn nach den örtlichen Gegebenheiten nicht ausgeschlossen werden kann, dass Verkehrsteilnehmer das nur rechts befindliche Gefahrzeichen nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können.

In der StVO § 45 Abs. 1 Satz 1 schreibt der Kommentar explizit, dass die Sicherheit des Verkehrs grundsätzlich der Ordnung des Verkehrs

vorgeht. Und unter a., dass nicht eine unmittelbare (konkrete) Gefahr erforderlich ist, vielmehr reicht die (abstrakte) Gefährlichkeit von Verkehrssituationen, um Eingriffe der Verkehrsbehörde auszulösen, also den Parkraum an der Straßenseite zu unterbinden.

die Straßenverkehrsbehörden durchzuführen (Rn. 57 VwV-StVO zu § 45 Abs. 3). An den Verkehrsschauen sollen sich Polizei, Straßenbaubehörden, öffentliche Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände u.a. beteiligen. Außerdem sollen von Zeit zu Zeit (z.B. im Fünfjahreszeitraum) Landesverkehrsschauen durchgeführt werden, um den Bedürfnissen der überörtlichen Verkehrsregelung Rechnung zu tragen. Verkehrsschauen in der Form eines Qualitätsmanagements sind allerdings recht aufwendig. Dort, wo sich Verkehrsbehörden und Verkehrspolizei mit ingenieurtechnischem und verkehrstechnischem Sachverstand dazuerfinden (und nicht nur gelegentlich um die Verkehrsregelung in ihrem Bereich kümmern, kann mit Zustimmung der höheren oder obersten Landesbehörde auf solche Veranstaltungen verzichtet werden, z.B. bei großstädtischen Verkehrsbehörden.

2.1.5 Ausführung und Kostentragung

Verkehrsbehördliche Anordnungen ergeben nach Durchführung des Anhörungsverfahrens (Rn. 1 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1a) schriftlich unter Hinweis auf die Rechtsgrundlage nebst den (meist) dazu erforderlichen Verkehrszeichenplänen.<sup>19</sup> Die Ausführung und Kostentragungspflicht für Verkehrszeichen und -einrichtungen wird durch § 5b StVG i.V.m. § 45 Abs. 5 bestimmt. Grundsätzlich ist hierzu der jeweilige Baulastträger verpflichtet; das ist für gewöhnliches Straßenland die Straßenbaubehörde, für Privatstraßen der Eigentümer, für Bahnübergänge der Unternehmer der Schienenbahn, für Haltestellen der Betreiber des Linienverkehrs, für Baustellen der Bauunternehmer, für Tankstellen und Rastanlagen der Inhaber, für Mautanlagen der beauftragte Betreiber. Zu den Straßenunterhaltungskosten gehören auch Verkehrszeichen. Bei Lichtzeichenanlagen gehört die Signalplanung durch Festlegung der Phasenfolgen zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 3, die Programmierung der Anlage aber zu den Ausführungsaufgaben der Straßenbaubehörde nach § 5b Abs. 1 StVG (OBG Münster VRS 121, 252). Die Kosten für touristische Beschilderungen trägt nach § 51, abweichend von § 5b Abs. 1 StVG, derjenige, der die Aufstellung dieses Zeichens beantragt. Die Kostentragungspflicht ist allerdings in § 5b StVG nicht abschließend geregelt (BVerwG NJW 1980, 852). Deshalb ist auch bei einer erlaubnispflichtigen Sondernutzung nach § 29 Abs. 2 eine Kostenübernahme für die Aufstellung der Verkehrszeichen durch den Veranstalter durch Auflage weiterhin möglich. Wer zur Unterhaltung der Verkehrszeichen und -einrichtungen verpflichtet ist (§ 5b StVG), hat auch dafür zu sorgen, dass diese jederzeit deutlich sichtbar sind (Reinigung, Wartung, Beschneiden sich überschneidender Hecken). Können Verkehrszeichen/-einrichtungen auf öffentlichem Straßenland aus technischen Gründen oder wegen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs nicht angebracht werden, müssen die Privateigentümer von Anliegergrundstücken das Anbringen dulden (eine angemessene Entschädigung sieht § 5b Abs. 6 StVG vor).

2.1.6 Verkehrs- und Straßendaten

Die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden verfügen zum Teil über erhebliche Datenmengen, die für kommerzielle Unternehmen erhebliche

<sup>19</sup> Wegen der Ausführung wird auf den verkehrstechnischen Kommentar „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (HAW), Kirschbaum Verlag Bonn, verwiesen.

Bedeutung haben (Hersteller von Navigations-, Logistik- und Kartensystemen, Verkehrsunternehmen, Straßenbaufirmen u.a.). Diese Daten unterliegen dem Urheberrechtsgesetz, können aber den interessierten Unternehmen durch Vereinbarungen mit der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden (s.a. Müller DAR 2016, 71).

2.2 Pflichten der Verkehrsbehörde

2.2.1 Sicherheit oder Ordnung (§ 45 Abs. 1 Satz 1)

Die häufigsten verkehrsbehördlichen Anordnungen erfolgen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1). Die Begriffe gelten alternativ (nicht kumulativ), d.h. jeder Begriff rechtfertigt sich, Eingriffe in den Verkehr. Dabei geht die Sicherheit grundsätzlich der Ordnung des Verkehrs vor. Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs dürfen deshalb nicht zu einem unververtretbaren Sicherheitsdefizit führen.

Die Begriffe „Sicherheit oder Ordnung“ sind kein Ersatz für Eingriffe, die nicht im Katalog des § 45 aufgeführt sind. Zwar hat die Rechtsprechung die Begriffe weit ausgedehnt, so dass auch Gesundheitsgefahren durch Lärm und Abgase in die Abwägung der geeigneten Maßnahmen einzubeziehen sind (BVerwG NJW 1987, 1096). Schon wegen der Grundrechtsschranken (z.B. Art. 12, 14 Abs. 1 GG) können aber nicht alle sonstigen Einzelermächtigungen zur Gefahrenabwehr aus dem Begriff „Sicherheit“, herausgepresst werden (VG München DAR 2005, 654). Andere, nicht genannte Schutzgüter werden deshalb von § 45 nicht erfasst, z.B. Verkehrsbeschränkungen zur Vermeidung einer sozialen Erosion von Stadtregionen. Fehlt es an einer verfassungsschonlich zulässigen Schutznorm im StVG, sind Exekutive und Rechtsprechung regelmäßig gehindert, durch unmittelbaren Rückgriff auf die Eingriffsbefugnisse „Sicherheit oder Ordnung“ vermeintliche Lücken des gesetzlichen Regelwerks zu schließen. Das gilt insbesondere für den Immissionsschutz im Verkehr. Einen Anspruch auf einen immissionsfreien Lebensraum gibt es nicht. Vielmehr müssen gewisse Verkehrsbeeinträchtigungen als untrennbare sozial-adequate Lasten getragen werden. Infolgedessen ist § 45 auch grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeininteressen und Beeinträchtigungen durch den Verkehr über das ortsbildliche Maß hinaus, besteht ein subjektiv-öffentliches Recht auf fehlerfreie Ermessensausübung für verkehrsbeschränkende Eingriffe. Erforderlich ist eine in den örtlichen Verhältnissen begründete Beeinträchtigung, die das im Straßenverkehr allg. (VG Mannheim VD 2002, 187 = VRS 102, 472).

Die Eingriffsbefugnisse erstrecken sich auf „bestimmte Straßen oder Straßenseiten“, somit nicht auf flächendeckende Beschränkungen oder Straßenteile, sondern auf die Sicherheit oder Ordnung nicht beeinträchtigt ist. So wäre z.B. die Parkraumbewirtschaftung einer gesamten Gemeinde unzulässig, wenn nur auf einem Teil der Straßen die Voraussetzungen vorliegen.

a. Sicherheit

Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen eine Gefahrenlage voraus, die bei durchschnittlichen Verkehrsverhältnissen die Unfall-situation negativ beeinflussen kann. Nicht erforderlich ist eine unmittelbare (konkrete) Gefahr, vielmehr reicht die (abstrakte) Gefährlichkeit von Verkehrssituationen zu bestimmten Zeiten aus, um Eingriffe der Verkehrsbehörde auszulösen, z.B. durch den Ausbauzustand der Straßen. Kurven

Eingriffsbefugnisse nach der StVO			
Gründe	Polizei	Straßenverkehrs-behörde	Straßenbau-behörde
Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs	§ 45 Abs. 2	§ 45 Abs. 1 Satz 1	§ 45 Abs. 2 (nur für Bahnübergänge)
Straßenarbeiten, Verhaltung von Straßenschäden		§ 45 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 6	§ 45 Abs. 2
Schutz der Anwohner sowie der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen		§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1b Nr. 5f	
Schutz der Gewässer und Häufigkeiten		§ 45 Abs. 1 Nr. 4	
Erhaltung der öffentlichen Sicherheit		§ 45 Abs. 1 Nr. 5f	
Versuchszwecke		§ 45 Abs. 1 Nr. 6	
Arten- und Biologenschutz		§ 45 Abs. 1a Nr. 4a	
Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den Fahrzeugverkehr in - Kurven - Erholungsgebieten - der Nähe von Konkretdämmern oder Pfähleinrichtungen		§ 45 Abs. 1a Nr. 1, 2 Nr. 3, 4, 6 Nr. 5	
Schutz kultureller Veranstaltungen vor Verkehrsbehinderung		§ 45 Abs. 1a Nr. 4b	
Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung		§ 45 Abs. 1b Nr. 5f	
Beeinträchtigung durch Miet-Auswechsellinien		§ 45 Abs. 9 Satz 3	
Verkehrsbeschränkungen durch Luftreinhaltepläne		§ 40 Abs. 1 Satz 2	

1. Vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde  
2. Nur im Einvernehmen mit der Gemeinde  
3. Änderung auch über Medien (Zahlung, Rundfunk, Fernsehen)

Steigungen, Gefälle, häufigen Nebel, dichte Folge von Autobahnzu- und -abfahrten, erhebliche Verkehrsdichte (BVerwG DAR 2001, 424; NZV 1996, 86), auch bei rechtswidrigem Verkehr (VG Würzburg VRS 115, 385), nicht aber bei jeder Änderung der Vorfahrt (OLG Brandenburg VRS 102, 336). Hierbei ist auch § 45 Abs. 9 zu beachten, wobei nach § 45 Abs. 1 zunächst das Verkehrsregelungsbedürfnis und erst danach die Anordnung von Verkehrszeichen nach § 45 Abs. 9 zu bestimmen ist (nicht umgekehrt). Die Verkehrsbehörde hat deshalb vor einer Anordnung die Unfallentwicklung, die Verkehrsstärke, das Verkehrsverhalten und das Umfeld zu prüfen. Bei

der Frage der geeigneten Maßnahmen ist dasjenige Mittel zu wählen, das unter Abwägung des öffentlichen Interesses am besten die Verkehrssicherheit gewährleistet (BVerwG VerwMitt 1999 Nr. 66). Fiskalische oder finanzielle Überlegungen müssen dabei grundsätzlich außer Betracht bleiben. So darf z.B. die Anordnung einer Signalanlage oder eines Tempolimits nicht deshalb unterbleiben, weil gegenwärtig dem Baulastträger dafür keine Mittel oder würde die Verkehrssicherheit der kommunalen Finanzkraft unzulässig untergeordnet werden. Bei Umleitung des Verkehrs über eine Nebenstraße Z. 201 und Gefahrenzeichen 151 aufstellen (OLG München NZV 2000, 206).

b. Ordnung

Zur Ordnung gehören der ruhende Verkehr sowie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. Mittels Parkraumbewirtschaftung, Differenzonen oder P-R-Plätzen kann in belasteten Gebieten eine bestimmte Verkehrsbelastung vorgegeben werden, die auch Einfluss auf den Ziel- und Quellbereich des fließenden Verkehrs hat. So steht der ruhende Verkehr in seiner Bedeutung aufrechterhalten werden kann, wenn am Ziel auch Parkraum verfügbar ist. Diese Steuerungsmittel für den fließenden Verkehr, wie Zonenabsperrung zur Begrenzung des Berufsverkehrverkehrs, Entscheidend ist dabei weniger die Gewährleistung der Schnelligkeit als die Bewältigung des Massenverkehrs. Hierzu gehört vor allem eine homogene Verkehrsregelung in Form von Verkehrszeichen und Markierungen als Einheit darzustellen, wobei zu achten ist.<sup>20</sup> Ein Gewerbetreibender hat keinen Anspruch auf innerörtliche Wegweisung zu seinem Betrieb (BVerwG VerwMitt 1999 Nr. 35 = NZV 1989, 466).

c. Wegweisung

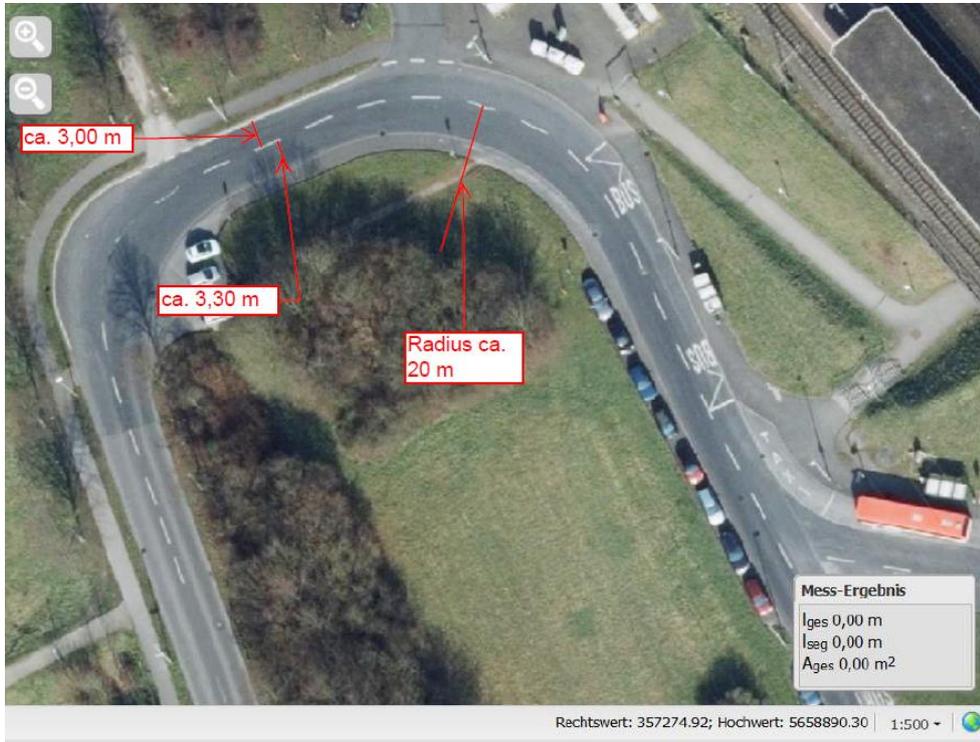
Unterstützt wird die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Wegweisung, die nicht nur wichtige Orientierungshilfe für Ortsunkundige, sondern zugleich Instrument zur Verkehrslenkung ist. Ziele sind so auszuwählen, dass sie möglichst viele Verkehrsteilnehmer ansprechen. Gleichmäßig ist die Zahl der Ziele zur Gewährleistung der Übersichtlichkeit gering zu halten. Die Wegweisung ist mittels Zielplänen im Einklang mit den übrigen Verkehrszeichen und Markierungen als Einheit darzustellen, wobei auf Eindeutigkeit, Kontinuität, Verständlichkeit und leichte Erfassbarkeit zu achten ist.<sup>20</sup> Ein Gewerbetreibender hat keinen Anspruch auf innerörtliche Wegweisung zu seinem Betrieb (BVerwG VerwMitt 1999 Nr. 35 = NZV 1989, 466).

2.2.2 Straßenanlieger

Der Schutz der Interessen der Straßenanlieger an der Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums ist rechtlich stärker ausgeprägt als der anderer Verkehrsteilnehmer. Dieser Schutz folgt unmittelbar aus der Eigentums-garantie des Art. 14 Abs. 1 GG und ist eine wichtige Schranke für überzogene verkehrsplanerische Eingriffe durch die Kommunen. Der Status quo der Anliegernutzung durch den ruhenden und fließenden Verkehr ist aber

<sup>20</sup> S.a. Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB - VtBL 1999, 781).





Da diese Maße, die in der RASSt 2006 vermerkt sind, massiv unterschritten werden, lässt sich daraus ableiten, dass es sich hier nach StVO § 12 um eine scharfe Kurve und eine Engstelle handelt. Auch wenn die Parkreihe entfernt werden würde, hätte die Fahrbahn noch nicht die erforderliche Breite.

Um den Verkehr flüssig und verkehrssicher zu gestalten, bitte ich Sie zu prüfen, inwieweit die Parkreihe am Fahrbahnrand aus Gründen der Verkehrssicherheit entfernt werden kann. Ich bitte um stichhaltige Gründe für einen Verbleib der Parkreihe.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Nicole Beißel