Stadt Leverkusen Vorlage Nr. 2020/3449

Der Oberbürgermeister

III/36-20-01-tm
Dezernat/Fachbereich/AZ

18.02.2020
Datum

Beratungsfolge	**Datum**	**Zuständigkeit**	**Behandlung**
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	16.03.2020	Entscheidung	öffentlich

Betreff:
Zusätzliche P+R-Flächen am S-Bahnhof Rheindorf

Beschlussentwurf:

Die am 19.11.2018 durch die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I beschlossene Aufhebung des absoluten Haltverbots auf dem baulich angelegten Seitenstreifen im Kurvenbereich in der Zufahrt zum S-Bahnhof Rheindorf zugunsten einer Nutzung als zusätzlicher Parkstreifen (siehe Antrag Nr. 2018/2573) wird aufgehoben und der Seitenstreifen wieder mit einem absoluten Haltverbot im gesamten Kurvenbereich versehen.

gezeichnet:
In Vertretung
Lünenbach

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner: Herr Mailänder/Fachbereich 36/ Telefon: 406 - 36 81
(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

Verkehrs- und Parksituation auf der Solinger Straße am P+R Parkplatz/S-Bahnhof Rheindorf.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):
(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Finanzstelle 36 000 230 012 0026, Finanzposition 782700 – Verkehrsschilder.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:
(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

Die anfallenden Beschilderungskosten belaufen sich auf ca. 600,00 €.

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:
(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):
(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	**Stufe 1 Information**	**Stufe 2 Konsultation**	**Stufe 3 Kooperation**
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	**Nachhaltigkeit**	**kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit**	**langfristige Nachhaltigkeit**
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]

Begründung:

Die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I hat mit Beschluss vom 19.11.2018 (Antrag Nr. 2018/2573 der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung I vom 04.11.18) den Abbau des absoluten Haltverbotes im Kurvenbereich auf dem baulich angelegten Seitenstreifen in der Zufahrt zum S-Bahnhof Rheindorf und die gleichzeitige Anordnung bzgl. der Beschilderung von Parkflächen beschlossen. Dies führte, wie eine Fahrprobe der wupsi GmbH zeigte, zu erheblichen Problemen, da eine Begegnung von Bussen im Kurvenbereich bei einem beparkten Seitenstreifen nicht mehr möglich ist und diese „auf Sicht“ fahren müssen.

Aufgrund einer schriftlichen Beschwerde der Verkehrsbetriebe Hüttebräucker GmbH vom 02.12.2019 hierzu gegenüber der Bezirksregierung Köln wurde ein Ortstermin seitens der Bezirksregierung zusammen mit dem Fachbereich Bürger und Straßenverkehr der Stadt Leverkusen und der Polizei am 16.12.2019 initiiert. Es wurde bestätigt, dass eine Begegnung von Bussen praktisch nicht möglich ist. Busse, die in Richtung Bahnhof einfahren, benutzen zum Teil mehr als die Hälfte der Breite der Gegenfahrspur mit. Der Bordstein im Kurvenscheitelpunkt inkl. der kleinen dahinterliegenden Grünfläche zwischen Bordstein und Gehweg ist bereits sichtbar von Bussen und Kfz befahren worden.

Der Verkehrsraum ist daher nicht als verkehrssicher einzustufen. Bei einem möglichen Unfall könnte die Stadt Leverkusen haftbar gemacht werden. Sofern es zu einer Begegnung in der Kurve kommen sollte, müsste ein Bus rückwärts aus der Kurve wieder ausfahren oder der in der Kurve außen fahrende Bus den Bordstein überfahren. In der Vergangenheit wurde für solche Fälle der baulich angelegte Seitenstreifen durch den in der Kurve innen fahrenden Bus benutzt. Dies hatte sich über mehrere Jahre bewährt.

Zur Lösung des Problems gibt es aus Sicht der Verwaltung, der Bezirksregierung und der Polizei zwei Alternativen. Eine Möglichkeit ist die Wiederaufstellung des absoluten Haltverbotes auf dem gesamten baulich angelegten Seitenstreifen im Kurvenbereich. Alternativ könnten auch nur die ersten ca. 25 Meter (ca. 5 Stellplätze) des Seitenstreifens im Innenbereich der Kurve zum absoluten Haltverbot erklärt werden. Ca. 3 Stellplätze könnten hierbei am Ende der Kurve erhalten bleiben. Insofern bliebe den Bussen so im Kurvenbereich eine Ausweichmöglichkeit. Zu Behinderungen des ÖPNV kann dies jedoch weiterhin führen. Aus Sicht der Verwaltung wird daher die Aufhebung des Beschlusses und die Anordnung eines absoluten Haltverbotes auf dem gesamten Seitenstreifen im Kurvenbereich priorisiert.

Sofern es zu keiner Veränderung der aktuellen Situation kommt, ist ein Einschreiten der Bezirksregierung Köln nicht ausgeschlossen.

Anlage/n:

Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 18.12.2019

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

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 Gegenspur. 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

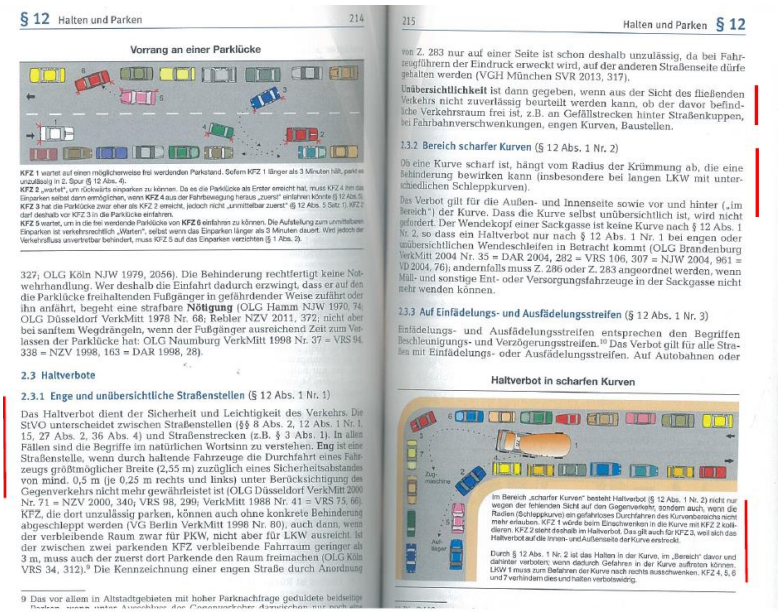
Bild 2

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).



§ 12 Halten und Parken 214

Vorrang an einer Parklücke

KFZ 1 wartet auf einen möglicherweise frei werdenden Parkstand. Sofern KFZ 1 länger als 3 Minuten hält, parkt es unzulässig in 2. Spur (§ 12 Abs. 4).
KFZ 2 „wartet", um rückwärts einparken zu können. Da es die Parklücke als Erster erreicht hat, muss KFZ 4 ihm das Einparken selbst dann ermöglichen, wenn KFZ 4 aus der Fahrbewegung heraus „zuerst" einfahren könnte (§ 12 Abs. 5, KFZ 3 hat die Parklücke zwar eher als KFZ 2 erreicht, jedoch nicht „unmittelbar zuerst" (§ 12 Abs. 5 Satz 1). KFZ 2 darf deshalb vor KFZ 3 in die Parklücke einfahren.
KFZ 5 wartet, um in die frei werdende Parklücke von KFZ 6 einfahren zu können. Die Aufstellung zum unmittelbaren Einparken ist verkehrsrechtlich „Warten", selbst wenn das Einparken länger als 3 Minuten dauert. Wird jedoch der Verkehrsfluss unvertretbar behindert, muss KFZ 5 auf das Einparken verzichten (§ 1 Abs. 2).

327; OLG Köln NJW 1979, 2056). Die Behinderung rechtfertigt keine Notwehrhandlung. Wer deshalb die Einfahrt dadurch erzwingt, dass er auf den die Parklücke freihaltenden Fußgänger in gefährdender Weise zufährt oder ihn anfährt, begeht eine strafbare **Nötigung** (OLG Hamm NJW 1970, 74; OLG Düsseldorf VerkMitt 1978 Nr. 68; Rebler NZV 2011, 372; nicht aber bei sanftem Wegdrängeln, wenn der Fußgänger ausreichend Zeit zum Verlassen der Parklücke 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 (2,55 m) zuzüglich 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 (VG 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).[9] Die Kennzeichnung einer engen Straße durch Anordnung

9 Das vor allem in Altstadtgebieten mit hoher Parknachfrage geduldete beidseitige

215 Halten und Parken § 12

von Z. 283 nur auf einer Seite ist schon deshalb unzulässig, da bei Fahrzeugführern 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 Fahrbahnverschwenkungen, engen Kurven, Baustellen.

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

Ob eine Kurve scharf ist, hängt vom Radius der Krümmung ab, die eine Behinderung bewirken kann (insbesondere bei langen LKW mit unterschiedlichen Schleppkurven).

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 = VD 2004, 76); andernfalls muss Z. 286 oder Z. 283 angeordnet werden, wenn Müll- und sonstige Ent- oder Versorgungsfahrzeuge in der Sackgasse nicht mehr wenden können.

2.3.3 Auf Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen (§ 12 Abs. 1 Nr. 3)

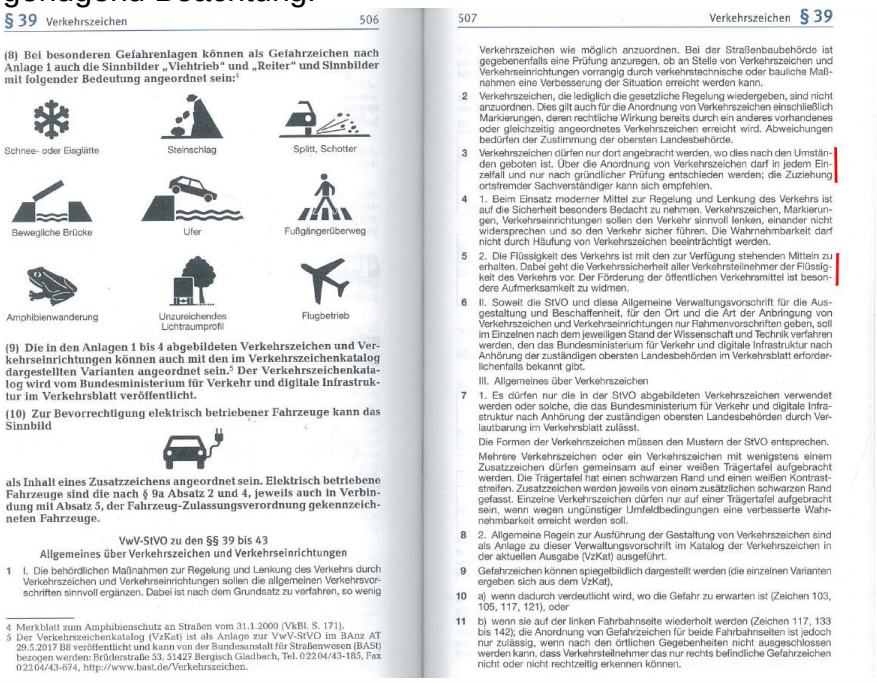
Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen entsprechen den Begriffen Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen.[10] Das Verbot gilt für alle Straßen mit Einfädelungs- oder Ausfädelungsstreifen. Auf Autobahnen oder

Haltverbot in scharfen Kurven

Im Bereich „scharfer Kurven" besteht Haltverbot (§ 12 Abs. 1 Nr. 2) nicht nur wegen der fehlenden Sicht auf den Gegenverkehr, sondern auch, wenn die Radien (Schleppkurve) ein gefahrloses Durchfahren des Kurvenbereichs nicht mehr erlauben. KFZ 1 würde beim Einschwenken in die Kurve mit KFZ 2 kollidieren. KFZ 2 steht deshalb im Haltverbot. Das gilt auch für KFZ 3, 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 dahinter verboten; wenn dadurch Gefahren in der Kurve auftreten können. LKW 1 muss zum Befahren der Kurve nach rechts ausschwenken. 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.



§ 39 Verkehrszeichen 506

(8) Bei besonderen Gefahrenlagen können als Gefahrzeichen nach Anlage 1 auch die Sinnbilder „Viehtrieb" und „Reiter" und Sinnbilder mit folgender Bedeutung angeordnet sein:[4]

Schnee- oder Eisglätte | Steinschlag | Splitt, Schotter
Bewegliche Brücke | Ufer | Fußgängerüberweg
Amphibienwanderung | Unzureichendes Lichtraumprofil | Flugbetrieb

(9) Die in den Anlagen 1 bis 4 abgebildeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können auch mit den im Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten angeordnet sein.[5] **Der Verkehrszeichenkatalog wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt veröffentlicht.**

(10) Zur Bevorrechtigung 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 Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig

4 Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen vom 31.1.2000 (VkBl. S. 171).
5 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: Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach, Tel. 02204/43-185, Fax 02204/43-674, http://www.bast.de/Verkehrszeichen.

507 Verkehrszeichen § 39

Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, 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 ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.

4 1. 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 Einzelnen 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 Verlautbarung 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 Trägertafel aufgebracht werden. Die Trägertafel hat einen schwarzen Rand und einen weißen Kontraststreifen. Zusatzzeichen werden jeweils von einem zusätzlichen schwarzen Rand gefasst. Einzelne Verkehrszeichen dürfen nur auf einer Trägertafel aufgebracht sein, wenn wegen ungünstiger Umfeldbedingungen 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.

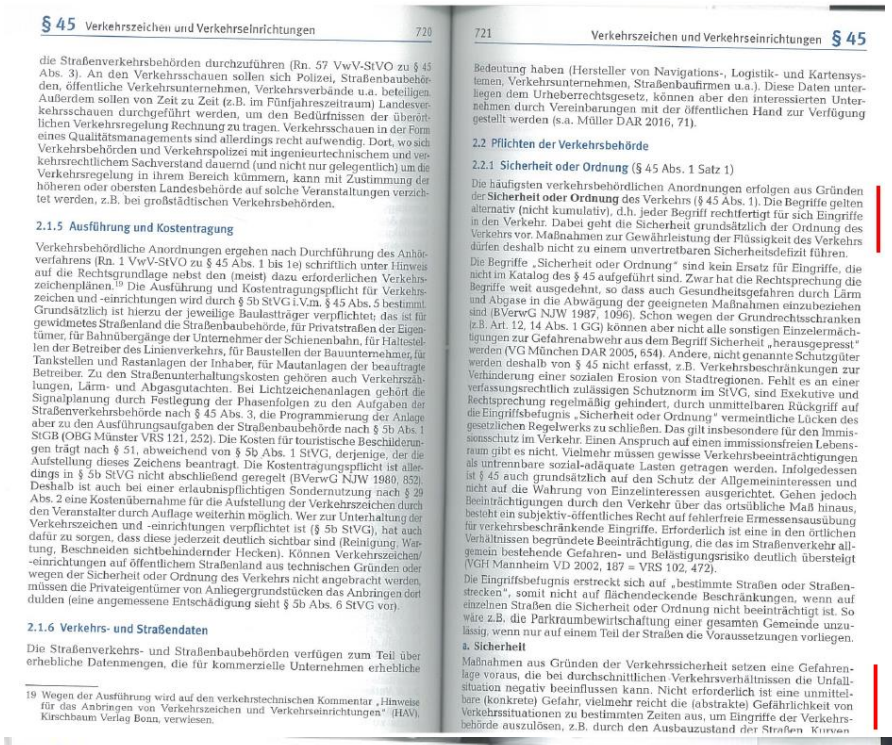
9 Gefahrzeichen können spiegelbildlich dargestellt werden (die einzelnen Varianten ergeben sich aus dem VzKat),

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.



§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen 720

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 verkehrsrechtlichem Sachverstand dauernd (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 ergehen nach Durchführung des Anhörverfahrens (Rn. 1 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e) schriftlich unter Hinweis auf die Rechtsgrundlage nebst den (meist) dazu erforderlichen Verkehrszeichenplänen.[19] 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 gewidmetes 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 Verkehrszählungen, Lärm- und Abgasgutachten. 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 StGB (OBG Münster VRS 121, 232). 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 sichtbehinderender 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 dort 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

19 Wegen der Ausführung wird auf den verkehrstechnischen Kommentar „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" (HAV), Kirschbaum Verlag Bonn, verwiesen.

721 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen § 45

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)

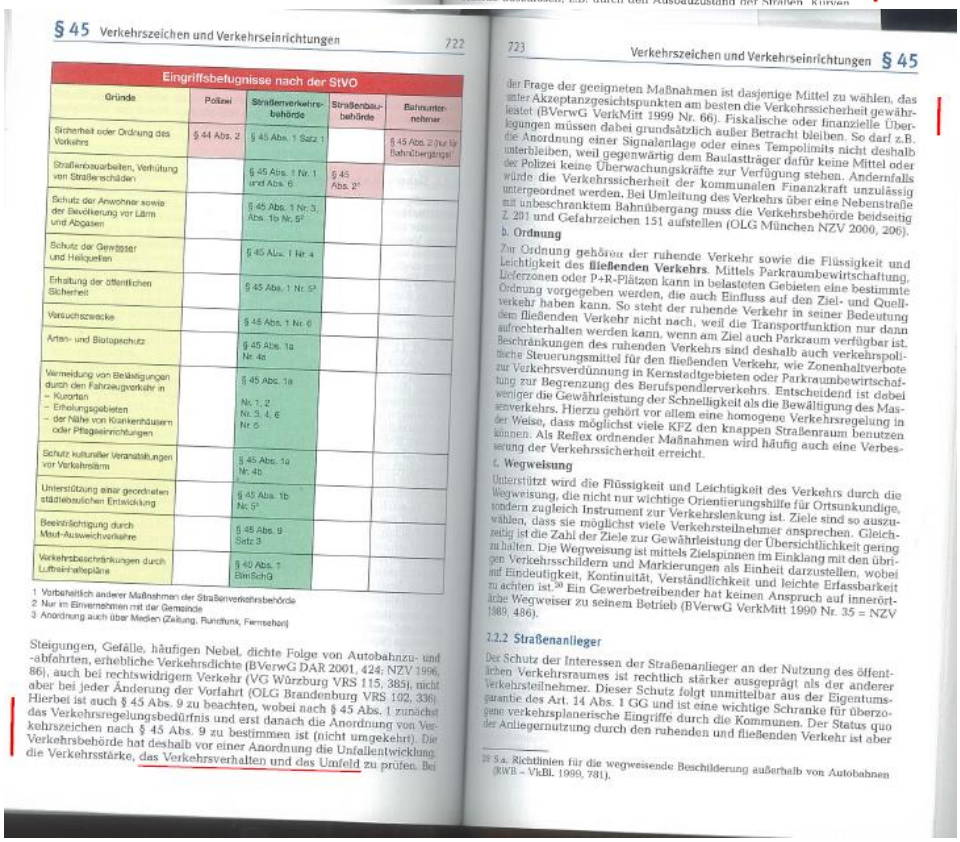
Die häufigsten verkehrsbehördlichen Anordnungen erfolgen aus Gründen der **Sicherheit oder Ordnung** des Verkehrs (§ 45 Abs. 1). Die Begriffe gelten alternativ (nicht kumulativ), d.h. jeder Begriff rechtfertigt für sich Eingriffe in den Verkehr. Dabei geht die Sicherheit grundsätzlich der Ordnung des Verkehrs vor. Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs dürfen deshalb nicht zu einem unvertretbaren 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 Verhinderung einer sozialen Erosion von Stadtregionen. Fehlt es an einer verfassungsrechtlich zulässigen Schutznorm im StVG, sind Exekutive und Rechtsprechung regelmäßig gehindert, durch unmittelbaren Rückgriff auf die Eingriffsbefugnis „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-adäquate Lasten getragen werden. Infolgedessen ist § 45 auch grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeininteressen und nicht auf die Wahrung von Einzelinteressen ausgerichtet. Gehen jedoch Beeinträchtigungen durch den Verkehr über das ortsübliche 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 allgemein bestehende Gefahren- und Belästigungsrisiko deutlich übersteigt (VGH Mannheim VD 2002, 187 = VRS 102, 472).

Die Eingriffsbefugnis erstreckt sich auf „bestimmte Straßen oder Straßenstrecken", somit nicht auf flächendeckende Beschränkungen, wenn auf einzelnen Straßen 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 Unfallsituation 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



§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen 722

Eingriffsbefugnisse nach der StVO

Gründe	Polizei	Straßenverkehrsbehörde	Straßenbaubehörde	Bahnunternehmer
Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs	§ 44 Abs. 2	§ 45 Abs. 1 Satz 1		§ 45 Abs. 2 nur für Bahnübergänge[1]
Straßenbauarbeiten, Verhütung von Straßenschäden		§ 45 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 6	§ 45 Abs. 2[2]	
Schutz der Anwohner sowie der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen		§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1b Nr. 5[2]		
Schutz der Gewässer und Heilquellen		§ 45 Abs. 1 Nr. 4		
Erhaltung der öffentlichen Sicherheit		§ 45 Abs. 1 Nr. 5[3]		
Versuchszwecke		§ 45 Abs. 1 Nr. 6		
Arten- und Biotopschutz		§ 45 Abs. 1a Nr. 4a		
Vermeidung von Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr in – Kurorten – Erholungsgebieten – der Nähe von Krankenhäusern oder Pflegeeinrichtungen		§ 45 Abs. 1a Nr. 1, 2, Nr. 3, 4, 6 Nr. 6		
Schutz kultureller Veranstaltungen vor Verkehrslärm		§ 45 Abs. 1a Nr. 4b		
Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung		§ 45 Abs. 1b Nr. 5[3]		
Beeinträchtigung durch Maut-Ausweichverkehre		§ 45 Abs. 9 Satz 3		
Verkehrsbeschränkungen durch Luftreinhaltepläne		§ 40 Abs. 1 BImSchG		

1 Vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde
2 Nur im Einvernehmen mit der Gemeinde
3 Anordnung auch über Medien (Zeitung, 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 des Umfeld zu prüfen. Bei

723 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen § 45

der Frage der geeigneten Maßnahmen ist dasjenige Mittel zu wählen, das unter Akzeptanzgesichtspunkten am besten die Verkehrssicherheit gewährleistet (BVerwG VerkMitt 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 der Polizei keine Überwachungskräfte zur Verfügung stehen. Andernfalls würde die Verkehrssicherheit der kommunalen Finanzkraft unzulässig untergeordnet werden. Bei Umleitung des Verkehrs über eine Nebenstraße mit unbeschranktem Bahnübergang muss die Verkehrsbehörde beidseitig Z. 201 und Gefahrzeichen 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, Lieferzonen oder P+R-Plätzen kann in belasteten Gebieten eine bestimmte Ordnung vorgegeben werden, die auch Einfluss auf den Ziel- und Quellverkehr haben kann. So steht der ruhende Verkehr in seiner Bedeutung dem fließenden Verkehr nicht nach, weil die Transportfunktion nur dann aufrechterhalten werden kann, wenn am Ziel auch Parkraum verfügbar ist. Beschränkungen des ruhenden Verkehrs sind deshalb auch verkehrspolitische Steuerungsmittel für den fließenden Verkehr, wie Zonenhaltverbote zur Verkehrsverdünnung in Kernstadtgebieten oder Parkraumbewirtschaftung zur Begrenzung des Berufspendlerverkehrs. Entscheidend ist dabei weniger die Gewährleistung der Schnelligkeit als die Bewältigung des Massenverkehrs. Hierzu gehört vor allem eine homogene Verkehrsregelung in der Weise, dass möglichst viele KFZ den knappen Straßenraum benutzen können. Als Reflex ordnender Maßnahmen wird häufig auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

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. Gleichzeitig ist die Zahl der Ziele zur Gewährleistung der Übersichtlichkeit gering zu halten. Die Wegweisung ist mittels Zielspinnen im Einklang mit den übrigen Verkehrsschildern und Markierungen als Einheit darzustellen, wobei auf Eindeutigkeit, Kontinuität, Verständlichkeit und leichte Erfassbarkeit zu achten ist.[20] Ein Gewerbetreibender hat keinen Anspruch auf innerörtliche Wegweiser zu seinem Betrieb (BVerwG VerkMitt 1990 Nr. 35 = NZV 1989, 486).

2.2.2 Straßenanlieger

Der Schutz der Interessen der Straßenanlieger an der Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes ist rechtlich stärker ausgeprägt als der anderer Verkehrsteilnehmer. Dieser Schutz folgt unmittelbar aus der Eigentumsgarantie 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

20 S.a. Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB – VkBl. 1998, 781).

Die Angaben in der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) Ausgabe 2006, bei der es sich um eine R 1 Richtlinie handelt, sind verbindlich anzuwenden.

Hier ist unter Definition des Verkehrsraum Punkt 4 „Nutzungsansprüche an Straßenräume bei hoher Nutzung von ÖPNV“ vermerkt, dass die Breite des Verkehrsraumes im Begegnungsfall eine Breite von 6,50 plus einem Sicherheitsraum von jeweils 0,50 m haben sollte, also eine gesamten Breite des Straßenraumes von 7,50 m auf der geraden Strecke. Hier sind allerdings nur knapp 6,50 m vorhanden (Bild 15 RASt 2006).

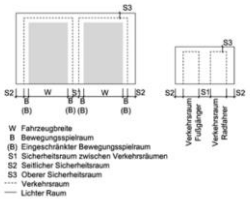


Bild 12: Zusammensetzung des Raumbedarfs für Kraftfahrzeuge[1)] (einschließlich ÖV), Fußgänger und Radfahrer

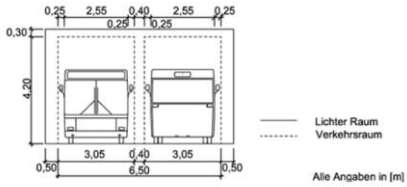


Bild 15: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite (W = 2,55 m)

In der Kurve gibt die RASt 2006 unter Punkt 6.1.4.4 „Fahrbahnbreiten in Kurven“ bei Radien kleiner/gleich 30 m (ist hier der Fall) mit einer Formel $i_{max}= D^2/2R$ vor, dass die Fahrbahn dann eine Breite von ca. 7,50 m + 2 x i_{max}= 7,50 + 2 x 2,07= 11,50 m haben müsste. Die Fahrbahnbreite beträgt allerdings nur 8,00 m in der Kurve. Also ist verständlich, warum die Busse über die Gegenspur bzw. über die Bordsteinkante fahren.

6.1.4.4 Fahrbahnverbreiterung in Kurven

Bei geringen Begegnungshäufigkeiten zwischen den Bemessungsfahrzeugen kann der Gegenfahrstreifen von größeren Fahrzeugen in der Kurve mitbenutzt werden.

Die für die unterschiedlichen Begegnungsfälle einteiliger Bemessungsfahrzeuge erforderliche **Fahrbahnverbreiterung** wird aus der **Summe der Fahrstreifenverbreiterungen** ermittelt.

Die maximale Fahrstreifenverbreiterung im Kreisbogen errechnet sich nach der Formel:

$$i_{max} = R_a - \sqrt{(R_a^2 - D^2)}$$

Bei Radien R ≥ 30 m kann unter der Annahme $R_a \approx R$ genügend genau mit der Formel

$$i_{max} = \frac{D^2}{2R}$$

gerechnet werden.

i_{max} [m] = maximale Fahrstreifenverbreiterung

R_a [m] = Überstrichener Außenradius

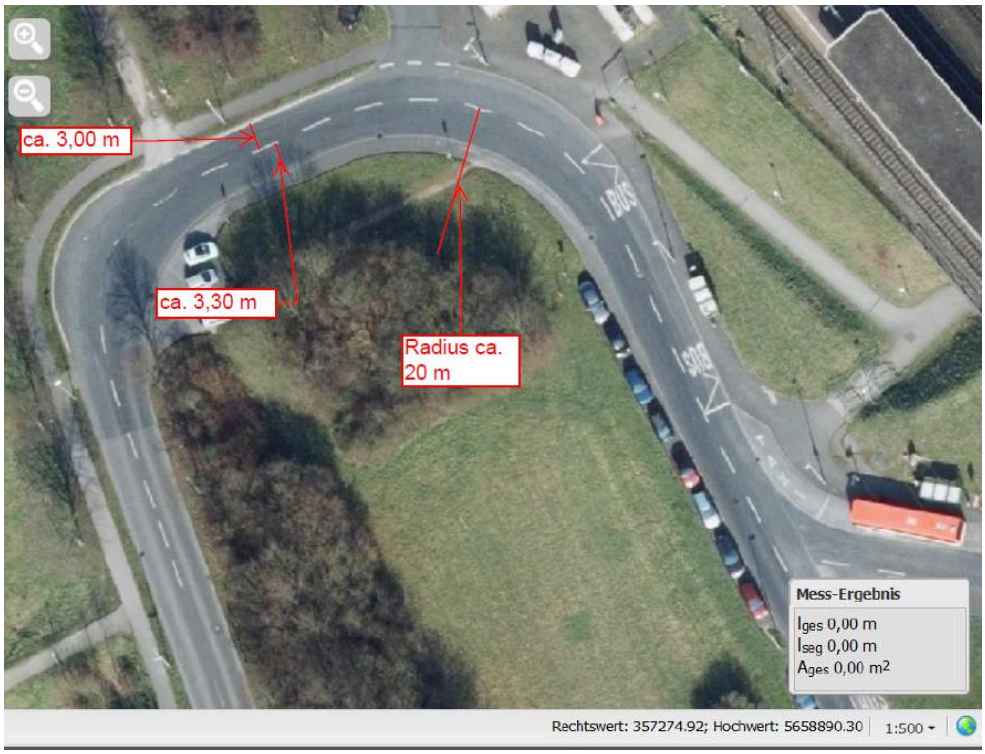
D [m] = Deichselmaß (Radstand plus vorderer Fahrzeugüberhang; Tabelle 21)

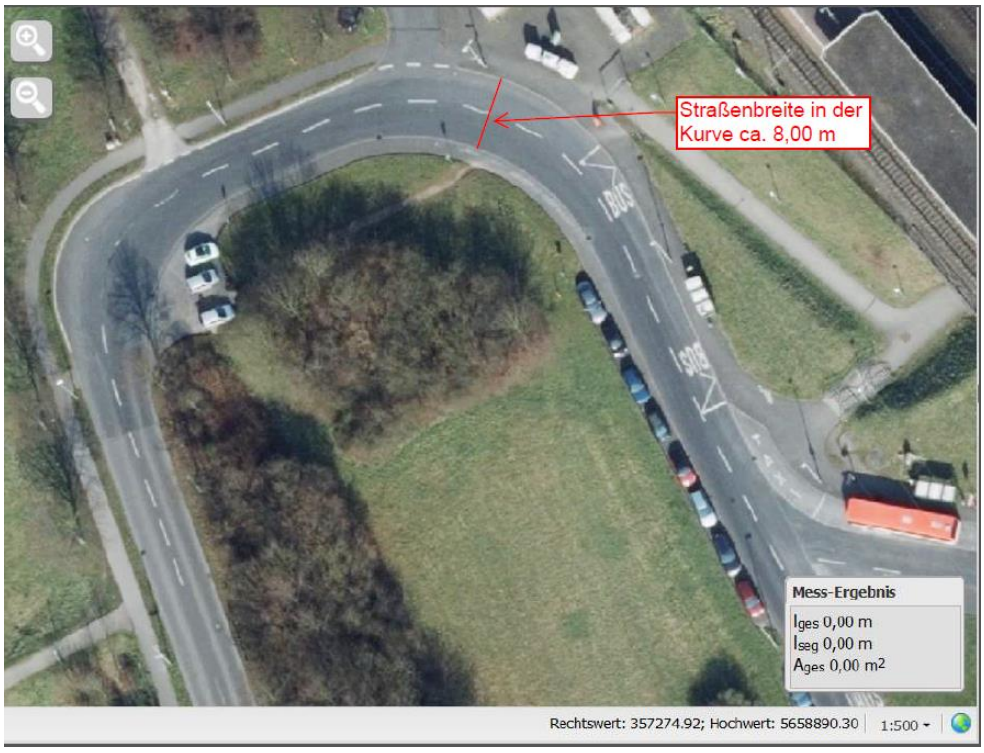
R [m] = Radius der Vorderachsmitte.

Tabelle 21: Deichselmaß D für ausgewählte einteilige Bemessungsfahrzeuge

Bemessungsfahrzeug	Deichselmaß D
Personenkraftwagen	3,64 m*)
Lastkraftwagen 2-achsig 3-achsig	6,60 m*) 6,78 m*)
Standardlinienbus	8,72 m*)
Gelenkbus	9,11 m*)
Reise-, Linienbus 15,00 m	10,05 m*)

*) nach StVZO


ca. 3,00 m
ca. 3,30 m
Radius ca. 20 m
BUS
Mess-Ergebnis
lges 0,00 m
lseg 0,00 m
Ages 0,00 m2
Rechtswert: 357274.92; Hochwert: 5658890.30
1:500


Straßenbreite in der Kurve ca. 8,00 m
BUS
Mess-Ergebnis
lges 0,00 m
lseg 0,00 m
Ages 0,00 m2
Rechtswert: 357274.92; Hochwert: 5658890.30
1:500

Da diese Maße, die in der RASt 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 stichhalte Gründe für einen Verbleib der Parkreihe.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Nicole Beißel