

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1286/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	11.09.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/400
Maßnahmen zur Verkehrssicherheitserhöhung Dorffer Straße Antrag der CDU-Bezirksfraktion Aachen-Kornelimünster/Walheim vom 11.04.2019			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach die Verwaltung durch Geschwindigkeitskontrollen im Ortseingangsbereich aus Richtung Dorff die Beachtung der geltenden Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 durchsetzen wird. Darüber hinaus werden am Beginn der Engstelle aus beiden Fahrtrichtungen in Höhe der vorhandenen Z. 133 StVO „Fußgänger“ zwei inhaltsgleiche dreifarbige Piktogramme auf die Fahrbahn aufgetragen.

Der Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

In den letzten Monaten und Jahren ist sowohl aus der Bezirksvertretung als auch aus der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit an der KGS Kornelimünster der Wunsch bzw. die Forderung an die Verwaltung herangetragen worden, in der durch Bruchsteinmauern eingefassten Engstelle der Dorffer Straße durch Piktogrammketten mit dem Symbol „Fußgänger“ die Autofahrer um besondere Rücksicht auf die dort gehenden Grundschüler zu bitten, weil die vorhandenen Fahrbahnbreiten mit KFZ-Begegnungsverkehr das Abmarkieren oder bauliche Abtrennen eines geschützten Gehweges nicht zulassen. Die Verwaltung hatte hierzu die Bezirksregierung Köln als Aufsichtsbehörde für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen eingeschaltet und sie um Zustimmung gebeten, weil solche in der StVO nicht erhaltenen Markierungen nur als erlaubte Verkehrsversuche vorgenommen werden dürfen.

Zwischenzeitlich hat die Bezirksregierung geantwortet und folgendes mitgeteilt:

„Die Niederschrift der Verkehrsingenieurbesprechung vom 03./04. April 2019 liegt nunmehr vor. Den Auszug der Niederschrift zum Thema „Radverkehr – Sinnbilder, Piktogrammketten und Sharrows auf Fahrbahnen“ habe ich Ihnen als Anlage beigefügt. Der Erlass entspricht dem Ergebnis der damals getroffenen Vereinbarung, von weiteren Markierungen dieser Art abzusehen, bis die Ergebnisse des bundesweiten Forschungsprojekts vorliegen. Die bereits in der Örtlichkeit vorhandenen Markierungen, die vor dem 14.03.2019 aufgebracht wurden, müssen absprachegemäß nicht demarkiert werden.“

Die Stadt Aachen darf somit die gewünschten Piktogramme derzeit nicht anordnen und aufbringen lassen, auch wenn in der Niederschrift nur von Fahrradsymbolen die Rede ist. Das Abwarten der Auswertungen bezieht sich auf alle Symbole.

Die Straßenverkehrsbehörde hat aktuell das städtische Ordnungsamt gebeten, nach Wiederbeginn des neuen Schuljahres bis zum Sitzungstermin mehrere Geschwindigkeitskontrollen an verschiedenen Stellen der Dorffer Straße durchzuführen. Die Ergebnisse der Geschwindigkeitserhebungen werden in der Sitzung vorgestellt.

Eine Ausschilderung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ nach Z. 325.1 StVO entsprechend der Beschilderung im Abteigarten ist für die Dorffer Straße nicht verhältnismäßig. Nach den Verwaltungsvorschriften zu Z. 325.1 StVO dürfen die ausgewählten Straßen oder Bereiche nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Sie müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein. Anders als z. B. der Abteigarten hat die Dorffer Straße eine Funktion als Durchgangsstraße mit einem entlang der Wohnbebauung verlaufenden abgesetzten Gehweg. Das Fußgängeraufkommen ist mit Ausnahme der Schulwegzeiten äußerst gering, da keine fußgängerrelevanten Ziele in unmittelbarer Nähe liegen und die Anwohner wegen fehlender fußläufiger Einkaufsmöglichkeiten ihre Erledigungen meist mit dem Auto vornehmen. Insofern überwiegt nicht die Aufenthaltsfunktion für Fußgänger auf der gesamten Verkehrsflächenbreite, sondern die Funktion der Durchgangsstraße.

Die Verwaltung ist bereit, das aus beiden Richtungen am Anfang der baulichen Engstelle bereits aufgestellte Z. 131 StVO „Fußgänger“ als dreifarbigige Bodenmarkierung nochmals zu verdeutlichen. Die Montage von sog. Hüpflichtern (zwei wechselweise leuchtende Gelbblinker übereinander) erfolgt nur dort, wo die Lage einer Gefahrenstelle z. B. durch eine Kurvenlage ansonsten zu spät erkennbar wäre. In der Dorffer Straße ist die Sicht auf Gegenverkehr und auf Fußgänger ausreichend früh gegeben. Weiterhin nutzen in vielen Straßenzügen des historischen Ortskerns Kornelimünster Fußgänger mangels eigener Gehwege die Fahrbahnen mit und müssten auch hier mit vergleichbaren Aufmerksamkeitselementen angekündigt werden. Schließlich nutzt sich die Wirkung auch dieser Hüpflichter irgendwann ab. Vor dem Hintergrund, dass der Bereich von der Unfalllage her unauffällig ist, wird deshalb auch das Hüpflicht von Polizei und Fachverwaltung als nicht notwendig angesehen.

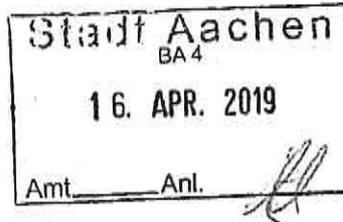
Anlage/n:

- Antrag der CDU-Bezirksfraktion Aachen-Kornelimünster/Walheim vom 11.04.2019
- Niederschrift der Verkehrsingenieurbesprechung vom 03./04. April 2019 zum Thema
Piktogrammketten

CDU

**CDU – FRAKTION IN DER BEZIRKSVERTRETUNG
AACHEN – KORNELIMÜNSTER / WALHEIM**

An den
Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks
Kornelimünster/Walheim
Herrn Jakob von Thenen
c/o Bezirksamt
Schulberg 20



•52076 Aachen

Aachen, den 11.04.2019

Maßnahmen zur Verkehrssicherheitserhöhung Dorffer Straße

Sehr geehrter Herr von Thenen,

hiermit beantragt die Fraktion der CDU:

Die Verwaltung möge prüfen, welche Maßnahmen in der Dorffer Strasse durchgeführt werden können, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Begründung:

Seit Jahren ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Dorffer Strasse Gegenstand von Anträgen bzw. Diskussionen, ohne dass bisher deutliche Maßnahmen ergriffen worden sind.

Vor diesem Hintergrund und der jetzt nochmals durch die Arbeitsgruppe „Schulwegsicherheit“ der kath. Grundschule Abteigarten aufgeworfenen Problematik, hält die CDU-Fraktion es für zielführend, längere Geschwindigkeitsmessungen in der Dorffer Strasse durchzuführen, um valide Daten über Frequenzen und gefahrene Geschwindigkeiten zu erhalten.

Darüber hinaus wird gebeten zu prüfen, welche Maßnahmen angeordnet werden können, um die gewünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Hier kann, wie z.B. im Abteigarten eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit oder wie unlängst am St. Gangolfsberg die Aufbringung eines Piktogramms, z.B. Vorsicht o.ä. geeignet sein. Auch könnte die Anbringung eines sog. Hüpflichtes zielführend sein.

Weiter wird nochmals an die Durchführung der bereits angeregten Geschwindigkeitsmessungen in diesem Bereich erinnert.

Fraktionssprecher

Bezirksvertretungsmitglied

3. Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und „Sharrows“ auf Fahrbahnen

Die Bezirksregierung Arnsberg berichtet, dass in einigen Kommunen alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO im Bereich des rechten Fahrbahnrandes einzelner Straßen im Rahmen eines bundesweiten Forschungsprojektes markiert worden sind. Daraufhin sind einzelne Straßenverkehrsbehörden an die Bezirksregierung mit der Frage herangetreten, ob die Verwendung solcher Markierungen auch außerhalb des Forschungsvorhabens gestattet sei. Die Bezirksregierung bittet um Auskunft, wie zu verfahren ist.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in Kooperation mit dem Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal und dem Bereich Diagnostik und Intervention der Technischen Universität Dresden das bundesweite Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ initiiert. Das Projekt, das im August 2016 gestartet wurde und derzeit noch andauert, soll voraussichtlich Ende 2019 / Anfang 2020 beendet und anschließend evaluiert werden. Ziel des Forschungsprojektes ist, die Wirkung, Akzeptanz und Verkehrssicherheit u. a. von Radverkehr-Sinnbildern auf der Fahrbahn bei engen Verhältnissen sowie nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zu erforschen. Im Rahmen des Forschungsprojektes werden u. a. alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, aber auch „Piktogrammketten“ untersucht. Bei Piktogrammketten handelt es sich ebenfalls um einzelne Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO am rechten Fahrbahnrand, die jedoch in regelmäßigen Abständen in Längsrichtung wiederholt und ggf. mit Richtungspfeilen kombiniert werden.

Wenngleich es durchaus zweckmäßig erscheint, alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder oder Piktogrammketten z. B. bei beengten Verhältnissen oder nach Aufhebung der Benutzungspflicht im Zuge eines parallelen Radwegs am rechten Fahrbahnrand aufzubringen, um somit dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und Radfahrende nunmehr auch die Fahrbahn benutzen, ist festzuhalten, dass im deutschen Straßenverkehrsrecht keine Anordnungsgrundlage für solche Markierungen auf Fahrbahnen existiert. Die Aufbringung von Radverkehr-Sinnbildern ist der Markierung von Schutzstreifen und der Kennzeichnung nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen vorbehalten. Zudem ist Folgendes zu bedenken:

Verkehringenieur-Besprechung am 03./04. April 2019 in Bad Sassendorf – VIB I/2019

- Durch die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern oder Piktogrammketten am rechten Fahrbahnrand einer Mischverkehrsfläche würde lediglich eine bereits bestehende gesetzliche Regelung verdeutlicht - in diesem Fall das auch für den Radverkehr geltende Rechtsfahrgebot gem. § 2 Absatz 2 StVO. Dies würde im Widerspruch zu den Ausführungen der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn 2 stehen.
- Sofern keine Radwegebenutzungspflicht besteht, ist Radverkehr auf öffentlichen Mischverkehrsflächen eine zugelassene Verkehrsart und somit eine Selbstverständlichkeit, auf die nicht gesondert hingewiesen werden darf (vgl. VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn 2). Andernfalls müssten konsequenterweise auch Symbole für alle anderen auf der Fahrbahn verkehrenden Verkehrs- und Fahrzeugarten aufgebracht werden (Pkw, Lkw, Motorräder, Mofas, landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.).
- Ohne solche Markierungen könnten Straßen mit Mischverkehr fälschlicherweise für Straßen gehalten werden, in denen kein Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet. Dies könnte zu Irritationen und verkehrssicherheitsgefährdenden Situationen führen. Eine solche „Zwei-Klassen-Hierarchie“ der Straßen ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen.
- Alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder oder Piktogrammketten, die nach Aufhebung der Benutzungspflicht im Zuge eines parallelen Radwegs auf die Fahrbahn aufgebracht werden, können den Eindruck erwecken, es bestehe eine „Fahrbahnbenutzungspflicht“, obwohl Radfahrende tatsächlich sowohl den nicht benutzungspflichtigen Radweg, als auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Aus den o. g. Gründen wird festgehalten, dass zunächst die Ergebnisse des bundesweiten Forschungsprojekts und ggf. hieraus resultierende straßenverkehrsrechtliche oder planungstechnische Änderungen abgewartet werden sollen. Bis dahin ist vom Einsatz weiterer alleinstehender Radverkehr-Sinnbilder und Piktogrammketten abzusehen. Das VM sagt zu, im Rahmen der kommenden Sitzungen des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/Owi (BLFA-StVO) das BMVI um Bericht über den aktuellen Sach- und Erkenntnisstand zum o. g. Forschungsprojekt zu bitten und die VIB anschließend entsprechend zu informieren.

In diesem Zusammenhang weist das VM darauf hin, dass die sog. „Sharrows“ regelwidrig sind und nicht auf öffentliche Verkehrsflächen aufgebracht werden dürfen. Bei Sharrows handelt es sich um frei gestaltete Radverkehrs-Piktogramme, die oftmals mit „V“-förmigen Richtungspfeilen kombiniert werden und denen eine ähnliche hinweisende Funktion zugeschrieben wird

wie den Piktogrammketten. Maßgeblicher Unterschied zwischen Sharrows, Radverkehr-Sinnbildern und Piktogrammketten ist, dass die graphischen Elemente von Sharrows frei gestaltet sind und keinen Bezug zu amtlichen Sinnbildern und Markierungselementen besitzen. Nach den Maßgaben der VwV-StVO dürfen jedoch nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das für Verkehr zuständige Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zulässt (vgl. VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn 7). Sharrows sind auf öffentlichen Straßen in Deutschland demnach unzulässig und stellen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht einen nichtigen Verwaltungsakt („Nichtakt“) dar.

Die Aufbringung von Sharrows kann auch nicht dadurch begründet werden, dass sie als „Nichtakt“ keinen eigenen Regelungsgehalt besitzen und keiner straßenverkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 StVO bedürfen. Denn gemäß § 33 Absatz 2 StVO dürfen Einrichtungen, die amtlichen Zeichen oder Verkehrseinrichtungen gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Eine solche Einrichtung darf zudem schon bei nur oberflächlicher Betrachtung nicht den Eindruck erwecken, dass es sich um ein amtliches oder sonstiges zugelassenes Verkehrszeichen oder eine amtliche Verkehrseinrichtung handelt (vgl. VwV-StVO zu § 33 zu Absatz 2 Rn 3). Dies ist im Fall von Sharrows gegeben.