STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

| | | TOP<br>Vorlagen-Nr. | Datum |
|---|---|---|---|
| **Verwaltungsvorlage** | **öffentlich** | **05 - 17<br>0314/2021** | **14.07.2021** |

Betreff

Antrag auf Versetzung des Ortseingangsschildes Vrasselt, an der L 7;
hier: Eingabe Nr. 1/2020 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

| | |
|---|---|
| Ausschuss für Stadtentwicklung | 21.04.2020 |
| Ausschuss für Stadtentwicklung | 06.10.2020 |
| Ausschuss für Stadtentwicklung | 02.02.2021 |
| Ausschuss für Stadtentwicklung | 31.08.2021 |

**Beschlussvorschlag**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, 100 m vor und hinter dem Einmündungsbereich der Jahnstraße das Verkehrszeichen 133 (Fußgänger) mit dem Zusatzzeichen 1004-30 (Entfernungsangabe 100 m) gegenüber dem Straßenbaulastträger Straßen NRW gemäß § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO anzuordnen.

**Sachdarstellung :**

Der ursprüngliche Antrag des CDU-Ortsverbandes Vrasselt-Dornick vom 15.01.2020 auf Versetzung des Ortseingangsschildes Vrasselt an der Reeser Straße (L 7) auf Höhe der Jahnstraße wurde erstmals in der Ausschusssitzung vom 21.04.2020 behandelt. In der Begründung wurde auf die die Reeser Straße (L 7) querenden Radfahrer und Fußgänger zur gegenüberliegenden Bushaltestelle bzw. zum dortigen Geh- und Radweg verwiesen, zu denen unter anderem Grundschulkinder gehörten. Ebenfalls wurde auf den durch die Deichbaumaßnahme zu erwartenden Mehrverkehr und auf einen Unfall an der Stelle verwiesen, in welchem eine Fußgängerin verwickelt war. Aufgrund der vorliegenden Bebauung auf Höhe der Jahnstraße lägen die Voraussetzungen für die Versetzung des Ortseingangsschildes vor, wodurch bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h über 800 m eine Zeitverzögerung von 20 Sekunden eintreten würde.

In der Sitzung nahm der Ausschuss die Ausführungen der Verwaltung über das fehlende Merkmal einer geschlossenen Bebauung, welches aufgrund der StVO und der VwV-StVO für die Versetzung der Ortstafel jedoch vorliegen muss, zur Kenntnis. Der Antrag auf Versetzung des Ortseingangsschildes wurde zurückgenommen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, zu Straßen.NRW und der Polizei Kontakt aufzunehmen mit dem Ziel, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und eine Querungshilfe anzuordnen.

In der Sitzung vom 06.10.2020 wurden die Stellungnahmen von Straßen.NRW und der Polizei mitgeteilt. Ergänzend teilte die Verwaltung mit, sich als Straßenverkehrsbehörde der Auffassung der Angehörten, dass aufgrund der StVO keine Gefahrenlage bestehe, die die Anordnung der genannten Maßnahmen zwingend erforderlich mache, anschließe. Gleichzeitig wurde die Überprüfung des bestehenden Umlaufgitters im Einmündungsbereich der Jahnstraße zugesagt.

Der Ausschuss folgte nicht dem Beschlussvorschlag der Verwaltung, ihre Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen. Stattdessen folgte eine Abstimmung über den Beschlussvorschlag aus den Reihen des Ausschusses

> „Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die Versetzung des Ortseingangsschildes Vrasselt auf der L 7, aus Richtung Emmerich kommend, an den Beginn der Bebauung Ortsteil Vrasselt zu versetzen (ca. Höhe Jahnstraße)."

Das Abstimmungsergebnis lautete 20 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen.

In der Sitzung vom 01.12.2020 stand der Beschlussvorschlag der Verwaltung

> „Der Ausschuss für Stadtentwicklung hebt seinen am 06.10.2020 unter dem TOP 4 gefassten Beschluss zur Versetzung des Ortseingangsschildes Vrasselt von seinem derzeitigen Standort zu einem „Standort Höhe Jahnstraße" auf"

auf der Tagesordnung.

Ebenfalls teilte die Verwaltung mit, dass das Umlaufgitter Ende 2020/Anfang 2021 durch ein breiteres Gitter ersetzt würde.
Zu Beginn der Sitzung wurde der Tagesordnungspunkt aufgrund von durch den Ausschuss angemeldetem Beratungsbedarf abgesetzt.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 02.02.2021 wurde mit 19 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung beschlossen:

> „Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, den Antrag auf Versetzung des

Ortseingangsschildes zurückzunehmen. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Polizei nochmals Kontakt aufzunehmen, ob eine 50 km/h-Beschilderung in Verbindung mit einer Querungshilfe oder einer Bedarfsampel möglich ist.“

Unter anderem wurde in diesem Zusammenhang aus dem Ausschuss heraus auf den Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Kultus- und Innenministeriums vom 18.11.2020 zur Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern verwiesen. Seitens des Ausschusses wurden vor diesem Hintergrund und vor den weiteren genannten Gründen weiterhin straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h verbunden mit einer Querungshilfe oder einer Bedarfsampel als zwingend erforderlich angesehen, da ansonsten eine Gefahr und zudem lange Wartezeiten im Rahmen einer Querung für die Schulkinder bestehe.

Ebenfalls wurde der Verwaltung zugesagt, dieser weitere Informationen wie den Erlass sowie die Anzahl der betroffenen Schulkinder zukommen zu lassen. Dies ist hiernach erfolgt (siehe Anlage 1). Es wurde mitgeteilt, dass täglich sechs Schulkinder zwischen sieben und zwölf Jahren die Bushaltestellen nutzen. Hiervon würden morgens jeweils drei Kinder Richtung Emmerich und drei Kinder Richtung Praest fahren.

Seitens der Verwaltung ist auf Grundlage des o. g. Beschlusses eine weitere Beteiligung von Straßen.NRW und der Polizei erfolgt. Die jeweiligen Stellungnahmen sind in den Anlagen 2 und 3 beigefügt. Parallel fand durch die Straßenverkehrsbehörde Emmerich am Rhein als zuständige Anordnungsbehörde für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ebenfalls eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage statt. Im Rahmen der Prüfung wurde eine Befragung der Anwohner der Straßen Jahnstraße und An der Landwehr, eine Verkehrszählung am Morgen des 09.03.2021 und eine Verkehrszählung vom 11.-18.03.2021 durch ein Verkehrszählgerät durchgeführt.

**B. Rechtliche Würdigung**

**I. Zuständigkeit**

Die sachliche Zuständigkeit für die Ausführung der StVO der Stadt Emmerich am Rhein als Straßenverkehrsbehörde ist gemäß § 10 Abs. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung gegeben.
Nach § 45 StVO Abs. 3 StVO bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind.
Diese Aufgabe ist den kommunalen Straßenverkehrsbehörden als „Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung“ übertragen. Auch diese Aufgabe gehört zu den Angelegenheiten der Gemeindeverwaltung, für die der Rat zuständig ist (§ 41 GO NRW). Sein Gremium, der Ausschuss für Stadtentwicklung, ist daher grundsätzlich zur Beschlussfassung befugt, jedoch müssen die Beschlüsse im Einklang mit den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften stehen.

**II. Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei**

Vor jeder Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören (Nr. I VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO). Der Landesbetrieb Straßen.NRW, der gemäß § 45 Abs. 5 StVO als Straßenbaulastträger zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung verpflichtet ist, wurde angehört. Ebenfalls wurde die Kreispolizeibehörde Kleve angehört.

**III. Anordnungsvoraussetzungen für verkehrsbeschränkende Maßnahmen**

Der § 45 Abs. 1 StVO regelt grundsätzlich, dass die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten kann. Gemäß § 45 Abs. 4 StVO kann dies nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen erfolgen.

Modifiziert wird der Abs. 1 durch den Abs. 9. Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.
Für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ist § 45 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 3 StVO Rechtsgrundlage. Der Abs. 9 verdrängt und konkretisiert die grundsätzliche Anforderung nach Abs. 9 Satz 1 und ist demnach als speziellere Regelung anzuwenden.
Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (z. B. Leben, Gesundheit, Eigentum etc.) erheblich übersteigt. Es wird demnach eine Gefahrenlage vorausgesetzt, die tatbestandlich zum einen auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und zum anderen das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der genannten relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

**1. Geschwindigkeitsbeschränkung**

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme i. S. d § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, sodass für diese die unter III. genannten Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen müssen. Die Beschränkung wird durch das Verkehrszeichen (VZ) 274 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nr. 49) angeordnet. Es handelt sich um ein Vorschriftzeichen nach § 41 Abs. 1 StVO, in diesem Fall um ein Verbot, die hier angegebene Geschwindigkeit zu überschreiten.

**1. 1. Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse**

Der Beurteilung, ob eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vorliegt, sind u. a. der Ausbauzustand der Strecke, die Streckenführung, die Sichtverhältnisse, witterungsbedingte Einflüsse wie Schnee oder Nebel, die Verkehrsbelastung bzw. die zeitliche Verteilung dieser und Unfallzahlen zugrunde zu legen.

Die hier in Rede stehende Stelle befindet sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft an der Kreuzung Reeser Straße (L 7)/Jahnstraße. Regulär ist hier gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 c) StVO für Personenkraftwagen sowie für andere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen 100 km/h erlaubt. Auf dem betreffenden Abschnitt der Reeser Straße ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h (VZ 274-70) zwischen dem Ortsausgang Emmerich und dem Ortseingang Vrasselt über eine ca. 1,8 km lange Strecke angeordnet. Es besteht kein Überholverbot. Die Fahrbahn ist 7,50 m breit und in einem guten Ausbauzustand. Sie wurde im Jahr 2011 saniert.
Die Jahnstraße verläuft quer zur Reeser Straße. Im Norden mündet diese in der ebenfalls zu ihr quer verlaufenden Straße An der Landwehr, während sie im Süden durch die Reeser Straße begrenzt wird. Die Jahnstraße dient der Erschließung der dort ansässigen Grundstücke und wird von den Anwohnern der Straßen Jahnstraße und An der Landwehr als Weg zu den an der Reeser Straße befindlichen Bushaltestellen oder dem südlich der Reeser Straße gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg genutzt. An der südlichen Bushaltestelle (Fahrtrichtung Praest) befindet sich ein Haltestellenwartehäuschen hinter einer befestigten Aufstellfläche. Gegenüber, nördlich der Reeser Straße und somit im Einmündungsbereich der Jahnstraße, ist der Einmündungsbereich trichterförmig erweitert und befestigt. Im Bereich der Umlaufschranke befindet sich eine Aufstellfläche für die Fußgänger und Radfahrer.
Die Sichtverhältnisse für die Querenden sind aufgrund des mindestens über 300 m fast geraden Verlaufs der Reeser Straße gut. Herannahende Kraftfahrzeuge können frühzeitig erkannt werden. Die Sichtverhältnisse für die Verkehrsteilnehmer aus Richtung Emmerich und aus Richtung Vrasselt auf die Querungsstelle sind ebenfalls gut. Aufgrund des Straßenbegleitgrüns kann die Querungsstelle je nach den vorliegenden Licht- und Schattenverhältnissen zeitweise durch dieses weniger gut erkennbar werden, Abhilfe kann bei Bedarf durch einen Rückschnitt verschafft werden. Die Bushaltestellenschilder sind frühzeitig zu erkennen.

Für die Kraftfahrzeugfahrer stellt sich aufgrund der weitgehenden Anbaufreiheit und der ländlichen Umgebung eine außerörtliche Strecke dar.

**1. 2 Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt**

Neben der Voraussetzung, dass die Gefahrenlage auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen sein muss, muss diese zudem das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung relevanter Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit erheblich übersteigen. Eine solche Beeinträchtigung liegt schon dann vor, wenn eine hinreichend konkrete Gefahr besteht, die auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruht. Schadensfälle müssen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein (BVerwG v. 23.09.2010, AZ 3 C 37.09).

Hierzu wurde eine Befragung der Anwohner der Straßen Jahnstraße und An der Landwehr durchgeführt. In den Straßen wohnen insgesamt 46 Personen, davon sind zehn Personen minderjährig (zwischen fünf und 17 Jahre). Insgesamt 25 Anwohner queren regelmäßig die Reeser Straße an der Stelle.
Täglich nutzen bis zu zwölf Personen, davon neun Kinder, die Bushaltestellen oder queren die Straße, um auf den gegenüberliegenden Geh- und Radweg zu kommen. Von den neun Kindern müssen morgens vier Kinder zwischen sieben und 13 Jahre die Reeser Straße queren, da sie in Richtung Praest fahren müssen. Hierbei werden diese von einem Elternteil zur Bushaltestellte gebracht.
Zur Unfalllage ist festzuhalten, dass sich in den letzten drei Jahren zwei polizeilich registrierte Unfälle der Unfallkategorie 2 (Unfall mit Schwerverletzten) ereignet haben. Bei beiden Unfällen ist jeweils eine Fußgängerin und jeweils ein Radfahrer unvermittelt auf die Jahnstraße getreten/gefahren, ohne zuvor den Verkehr zu beobachten. Hierdurch kam es zur Kollision mit die Reeser Straße befahrenden Kraftfahrzeugen.
Die Verkehrsbelastung der Reeser Straße betrug im Jahr 2015 7.787 Kfz am Tag, 778 Kfz je Stunde. Hierbei befährt regelmäßig Schwerlastverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr und Busverkehr die Straße.
In dem Zeitraum 11.-18.03.21 wurde eine weitere Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählung am Dienstag, den 16.03.21 ergab 9.515 Kfz an diesem Tag. Der Wert V85 beträgt 74,6 km/h. Der Wert bedeutet, dass 85 % der gemessenen Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit von 74,6 km/h nicht überschritten haben. Die Spitzenstunde hat es hier morgens zwischen 7 h und 8 h gegeben, hier wurden 908 Kfz gezählt, im Schnitt demnach 15,13 Kfz je Minute. Der Durchschnitt je Stunde an dem Tag beträgt 394 Kfz.
In dem Zeitraum 10.-18.03.21 wurden insgesamt 65.621 Kfz gezählt. Die durchschnittliche Kfz-Anzahl dieses Zeitraums liegt bei 343 Kfz je Stunde. Der höchste Wert, der in einer Stunde gezählt worden ist, sind 969 Kfz.
Die Zählung vom 09.03.21 von 07:05 h bis 08:05 ergab 791 Fahrzeuge. Davon waren 30 Fahrzeuge LKW oder landw. Fahrzeuge. In den Zeiten zwischen 07:20 h bis 07:25 h und 07:45 h bis 07:55 h wurden die Spitzenzahlen von 80, 81 und 99 Kfz je fünf Minuten gezählt. Ebenfalls wurde in dem Zeitraum die Form des Verkehrsflusses beobachtet. Hierbei wurde festgestellt, dass der Großteil des Verkehrs zu dieser Zeit aus Richtung Vrasselt kommt. Die Verkehrsteilnehmer sind überwiegend in Schwällen mit bis zu über 20 Kfz hintereinander an der Kreuzung an der Jahnstraße vorbeigefahren. Aus Richtung Emmerich waren diese Schwälle wesentlich kleiner (zwei bis fünf Kfz).
In den Spitzenminuten um 07:20 h und um 07:45 h herum ist der Verkehr teilweise in einen kettenartigen Verkehr übergegangen. Die Wartezeiten für eine Querung betrugen teilweise zwei bis drei Minuten.
Außerhalb der Spitzenminuten hat es immer wieder und ausreichend große Lücken gegeben, um die Reeser Straße von der Jahnstraße aus langsam und sicher queren zu können. Teilweise hat man in diesen Zeitpunkten weder von rechts noch von links Kfz herannahen sehen.

Zu den Spitzenminuten hat es weniger und deutlich kürzere Lücken gegeben. Hier hat man auch bei einer Lücke von rechts oder von links die nächsten Kfz herannahen sehen, sodass für eine Querung eine sorgfältige Beobachtung des Verkehrs erforderlich gewesen ist.

**1.3 Ermessen**

In Hinblick auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung wird der Straßenverkehrsbehörde ein pflichtgemäßes Ermessen eingeräumt. Das Ermessen bezieht sich auf die Frage, ob straßenverkehrsrechtlich einzuschreiten ist und, bei Bejahung dieser Frage, in welcher Form. Bei der Auswahl der Maßnahme hat stets eine Abwägung des Interesses der Verkehrsteilnehmer an einer möglichst uneingeschränkten Nutzung der Straße als Gemeingebrauch mit den Interessen der Betroffenen, die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen fordern, stattzufinden.
Ein Rechtsanspruch auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen besteht grundsätzlich somit nicht, hingegen besteht ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Ebenfalls müssen verkehrsrechtliche Maßnahmen dem Übermaßverbot entsprechen, d. h. sie dürfen nicht unverhältnismäßig sein.
Nach der o. g. Prüfung wird jedoch keine Gefahrenlage aufgrund von besonderen örtlichen Verhältnissen gesehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung relevanter Rechtsgüter erheblich übersteigt, sodass ein Einschreiten auf Grund des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO als nicht erforderlich angesehen wird.

Im Falle der Bejahung des Bestehens der Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 3 StVO würde sich das Ermessen in Bezug auf das „Ob“ eines Einschreitens reduzieren, sodass ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten erforderlich wäre.
In diesem Fall wäre nach pflichtgemäßem Ermessen über eine geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme zu entscheiden.
In Bezug auf die Prüfung, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung die geeignete Maßnahme wäre, wären auch der o. g. Runderlasses des Ministeriums zur Schulwegsicherung und die weiteren untenstehenden Regelungen mit in die Ermessenserwägungen miteinzubeziehen.
Aus dem Runderlass geht hervor, dass das Gefährdungspotential für Kinder durch konsequente Nutzung von verkehrsregelnden und baulichen Möglichkeiten erheblich vermindert werden kann. Beispielhaft werden hier Geschwindigkeitsbeschränkungen und Querungshilfen genannt. Bei einem Schulweg gemäß § 7 Abs. 1 der Schülerfahrkostenverordnung vom 16.04.2005 handelt es sich um den kürzesten Weg zwischen der Wohnung der Schülerin oder des Schülers und der nächstgelegenen Schule oder dem Unterrichtsort. Der Schulweg beginnt an der Haustür des Wohngebäudes und endet am nächstgelegenen Eingang des Schulgrundstücks.
Durch die in dem Runderlass beispielhaft aufgezählten Maßnahmen soll ein Gefährdungspotential für Schulkinder vermindert werden. Es wird empfohlen, von den genannten Maßnahmen auf Grundlage von Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung des Verkehrsministeriums Gebrauch zu machen. In der genannten Orientierungshilfe werden Maßnahmen wie die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Schülerlotsendienste als mögliche Schulwegsicherungsmaßnahmen vorgestellt. Die grundsätzliche Notwendigkeit des Vorliegens der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung der Maßnahmen bleibt hiervon unberührt.
Bei dem Erlass handelt es sich um eine Verwaltungsvorschrift einer vorgesetzten Behörde für eine nachgeordnete Behörde mit dem Ziel der Vereinheitlichung des Verwaltungsvollzuges. Der Erlass bindet die Verwaltung intern dahingehend, dass dieser als ermessenslenkende Verwaltungsvorschrift mit in die Ermessenserwägungen der Verwaltung mit einzubeziehen ist.
Grundsätzlich ist die betreffende Stelle Bestandteil des Schulweges i. S. d. § 7 der Schülerfahrkostenverordnung. Demnach ist der Begriff des Schulweges weit gefasst, da er sich nicht nur auf den Nahbereich der Schule bezieht. Der Erlass und die hier genannten Maßnahmen sind bei der Prüfung grundsätzlich zu berücksichtigen, allerdings nicht pauschal auf jeden

oder auf den gesamten Schulweg anzuwenden. Die Maßnahmen und deren Zulässigkeit nach § 45 StVO sind stets im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu prüfen, die hier erfolgt ist.

Ebenfalls wäre die VwV-StVO mit in die Ermessenserwägungen mit einbezogen worden. In Bezug auf die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung konkretisiert die VwV-StVO als Verwaltungsvorschrift, wann Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen angeordnet werden sollen.

Es wird ausgeführt, dass das Zeichen 274 (Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) aus Sicherheitsgründen angeordnet werden soll, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind und hierbei die Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Fahrer nicht überschritten worden ist. Es wird auch ausgeführt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen sich im Einzelfall schon dann ergeben können, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituation festgestellt werden (Nummer I zu Zeichen 274 VwV-StVO zu § 41 StVO).
Weiterhin wird ausgeführt, dass außerhalb geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen nach der o. g. Maßgabe u. a. erforderlich sein können, wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten 70 km/h nicht übersteigen (Nummer II 3. Zu Zeichen 274 VwV-StVO zu § 41 StVO).
Berücksichtigt man also den Ministeriumserlass und die VwV-StVO, führt dies zu keinem anderen Ergebnis, als dass die Voraussetzungen für ein Einschreiten in Form einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h an betreffender Stelle nicht vorliegen. Insofern würde sich auch hieraus kein Handlungsbedarf ergeben. Vor diesem Hintergrund wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch nicht verhältnismäßig.

**1.4 Rechtsfolge**

Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund des § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 3 StVO liegen nicht vor.

Nach der durchgeführten Prüfung und der Anhörung von Straßen.NRW und der Polizei liegt keine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vor, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung relevanter Rechtsgüter übersteigt. Die Sichtverhältnisse für die Querenden sind über mehrere 100 m gegeben. Die querenden Schulkinder werden durch ihre Eltern begleitet. Auch zu den Spitzenzeiten haben sich immer wieder Lücken ergeben, die eine Querung ermöglichten. Auch die festgestellten Wartezeiten sind zumutbar. Die Verkehrsmessung ergab zudem, dass die Mehrheit der gemessenen Kraftfahrzeuge sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h hält. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h wäre somit nicht verhältnismäßig.
Unabhängig hiervon würde sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h der Anhalteweg im Falle einer Bremsung verkürzen, jedoch würde der fließende Verkehr seine Fließgeschwindigkeit um ca. 5,6 m je Sekunde (von 19,4 m je Sek. auf 13,8 m je Sek.) verlängern. Hierdurch würde sich der Verkehr in dem Bereich verstärkt stauen, insbesondere aus Richtung Vrasselt und so verstärkt in einen kettenartigen Fluss übergehen. In diesem Fall wären weniger Lücken für eine Querung vorhanden und es würden sich die Wartezeiten für eine Querung verlängern.

**2. Lichtzeichenanlage**

Bei einer Lichtzeichenanlage (LZA) nach § 37 StVO wie einer Bedarfsampel handelt es sich um eine Verkehrseinrichtung nach (§ 43 Abs. 1 Satz 3 StVO) und ebenfalls um eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, sodass die Voraussetzungen für deren Anordnung mit denen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO identisch sind.

**2.1 Ermessen**

Unabhängig hiervon, dass eine Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gerade nicht vorliegt, wären die Kriterien für die Installierung einer solchen der VwV-StVO, der Richtlinien

für die Anlage von Lichtsignalanlagen (RiLSA), der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) mit in die Ermessensentscheidung, ob eine Lichtzeichenanlage die geeignete Maßnahme wäre, mit einzubeziehen.

Nach Nr. I VwV-StVO zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 StVO sind LZA für den Fahrzeugverkehr an Kreuzungen und Einmündungen erforderlich, wo es unter anderem wegen fehlender Übersicht immer wieder zu Unfällen kommt, wo immer wieder die Vorfahrt verletzt wird oder wo auf einer der Straßen, sei es nur während der Spitzenstunden, der Verkehr so stark ist, dass sich in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten ein großer Rückstau bildet oder einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen.
Eine Erforderlichkeit einer Lichtzeichenanlage wäre somit nicht nach diesen Kriterien ist gegeben. Auch die festgestellten Wartezeiten von zwei bis drei Minuten an der Jahnstraße werden nicht als unzumutbar lang angesehen.
Auch nach den in den RiLSA festgehaltenen Kriterien für den Einsatz einer Lichtzeichenanlage ergibt würde sich eine Erforderlichkeit für die Anordnung einer solchen nicht ergeben. Hiernach ist die Anordnung sinnvoll, wenn Unfälle zu erwarten sind oder sich ereignet haben, die durch eine Lichtsignalsteuerung hätten vermieden werden können und wenn sich andere Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, bauliche Querungsanlagen etc.) als wirkungslos erwiesen haben oder keinen Erfolg versprechen. Auffällig Kennzeichen hierfür sind u. a. eine Häufung von Unfällen zwischen Kfz und querenden Radfahrern oder Fußgängern. Gleiches gilt auch aus den RASt hervor.
Weitere Kriterien ergeben sich aus Nr. I VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 StVO (Fußgänger). Hiernach ist die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. Es bedarf laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.
Die Beobachtungen des Verkehrsflusses ergaben, dass sich auch zu den Spitzenzeiten immer wieder Lücken für eine sichere Querung eröffnet haben.
Auch unter Berücksichtigung in den R-FGÜ genannten Einsatzbereiche eines Fußgängerüberweges, die gemäß Punkt 1.3 der RiLSA analog auf Lichtsignalanlagen angewendet werden können, würde sich keine Notwendigkeit der Errichtung einer Lichtzeichenanlage ergeben.
Aus der beigefügten Tabelle in Anlage 4 geht hervor, bei welchen Verkehrsstärken, sowohl beim Fußgänger als auch beim Kfz-Verkehr die Anordnung eines Fußgängerüberweges, in diesem Fall einer Lichtzeichenanlage, in Betracht kommt. Da die Zahl der Fußgänger und Radfahrer auch zu den Spitzenzeiten deutlich weniger als 50 beträgt, kommt auch vor dem Hintergrund die Anordnung einer Lichtzeichenanlage nicht in Frage.

**2.2 Rechtsfolge**

Eine Anordnung einer Lichtzeichenanlage käme, unabhängig hiervon, dass bereits die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht vorliegen, aufgrund der hierfür fehlenden Voraussetzungen ebenfalls nicht in Betracht. Die Anordnung einer solchen gegenüber Straßen.NRW, welcher für die Anschaffung, Anbringung und Unterhaltung zuständig wäre, wäre vor diesem Hintergrund unverhältnismäßig.

**3. Querungshilfe in Form einer Mittelinsel**

Hierbei handelt es sich weder um ein Verkehrszeichen noch um eine Verkehrseinrichtung nach der StVO, sondern um ein allgemeines Sicherungsmittel, das die Querung von Fahrbahnen erleichtern soll.

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Einrichtung einer Mittelinsel bei dem Straßenbaulastträger daher allenfalls anregen, jedoch nicht anordnen (Nr. II VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 StVO). Empfehlungen, wann Mittelinseln angezeigt sein können, ergeben sich aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).

Nach den EFA sind Querungsanlagen notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt und die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit über 50 km/h liegt. Unabhängig von den Belastungen sind sie sinnvoll, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist. Dies wäre hier der Fall.
Allerdings muss die Mittelinsel selbst und die Fahrbahn bestimmten Anforderungen genügen. Die Mittelinsel sollte zwischen 2,50 m und 3 m breit sein, mindestens aber 2 m. Die Breite der Warteflächen soll Minimum 4 m betragen. Mittelinseln können mit und ohne Fahrstreifenverschwenkung ausgebildet werden. Die Breite der Fahrstreifen hat in diesem Fall mindestens 3,75 m zu betragen.
Da die Fahrbahn der Reeser Straße bereits 7,50 m breit ist, wäre die Errichtung einer Mittelinsel ohne vorhergehende Verschwenkung der Fahrstreifen nicht möglich.
Eine Verschwenkung wäre aufgrund des südlich angelegten Geh- und Radweges jedoch allenfalls bei dem nördlichen Fahrstreifen möglich. Demnach würde an Fläche eine Breite von 10,50 m (2 x 3,75 m + Fahrstreifen + 3 m Mittelinsel) ab dem südlichen Fahrbahnrand benötigt. Die Breite wäre gewährleistet, allerdings würde sich die Aufstellfläche für die Wartenden ca. 2,50 m tiefer in der Jahnstraße hinein befinden. Darüber hinaus wäre eine Verschwenkung des nördlichen Fahrstreifens bei der Geschwindigkeit von 70 km/h bis zu 100 m vor und bis zu100 m hinter der Mittelinsel (ca. 4 m breit) erforderlich.
In diesem Fall würde die Einrichtung einer Mittelinsel einen starken Rückschnitt des straßenbegleitenden Bewuchses erforderlich machen, um die guten Sichtverhältnisse von der Jahnstraße aus nach links in Richtung Praest aufrecht zu erhalten.

**3.1 Rechtsfolge**

Auch, wenn eine Mittelinsel grundsätzlich geeignet ist, die Querung zu erleichtern, erscheint diese in diesem Fall unter Berücksichtigung der Anzahl der Querenden und der hiermit verbundenen erforderlichen Aufwendungen als nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig. Die Errichtung einer Mittelinsel könnte zudem allenfalls bei Straßen.NRW angeregt, jedoch nicht angeordnet werden.

**4. Gefahrzeichen**

Bei dem Verkehrszeichen 133 (Fußgänger) handelt es sich um ein Gefahrzeichen nach § 40 StVO. Nach § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen Gefahrzeichen nur angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch mit ihr rechnen muss.

Nach der VwV-StVO ist das Zeichen nur dort anzuordnen, wo Fußgänger außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen über oder auf die Fahrbahn geführt werden und dies für den Fahrzeugverkehr nicht ohne weiteres erkennbar ist.
Zwar ist im betreffenden Bereich eine Straßeneinmündung vorhanden, nämlich die der Jahnstraße, jedoch ist das Verlassen dieser und das Einfahren in diese nicht für den Kfz-Verkehr zugelassen. Die Errichtung des Verkehrszeichens ist daher zulässig. Der Kraftfahrzeugfahrer muss zwar aufgrund der vorhandenen Haltestellenschilder mit querenden Fußgängern – und Radfahrern rechnen, jedoch wird ein zusätzlicher Hinweis auf diese befürwortet. Aufgrund der weitgehenden Anbaufreiheit der Reeser Straße in dem Bereich wird durch das Verkehrszeichen verstärkt auf den Querverkehr aufmerksam gemacht.

**4.1 Rechtsfolge**

Dass die Kraftfahrzeugfahrer neben den Bushaltestellenschildern noch einmal zusätzlich auf den Querverkehr aufmerksam gemacht werden, wird vor dem genannten Hintergrund als erforderlich und angemessen angesehen.

**IV. Ergebnis**

Zusammengefasst bleibt festzuhalten, dass die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und einer Bedarfsampel aufgrund der fehlenden Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht vorliegen. Da eine Mittelinsel

kein Verkehrszeichen und keine Verkehrseinrichtung i. S. d. StVO ist, kann eine Anordnung dieser aufgrund § 45 StVO nicht erfolgen. Aus den o. g. Gründen wird auch die Anregung einer solchen bei Straßen.NRW für nicht angezeigt gehalten.

Wie in der Sachdarstellung dargestellt ist insbesondere die Forderung nach Tempo 50 nicht zielführend, da die Blockbildung der Fahrzeuge aufgebrochen wird und das Queren voraussichtlich noch weiter erschwert wird. Die geforderten Maßnahmen könnten auch dazu führen, dass seitens eines Verkehrsteilnehmers, welcher aufgrund der Missachtung eines Schildes geahndet wird, gegen die Anordnung klagt. Aufgrund der Rechtsauffassung der Polizei und des Landesbetriebes ist zu vermuten, dass auch das Gericht die Anordnung für rechtswidrig hält und entsprechend aufhebt.

Daher schlägt die Verwaltung vor, das Verkehrszeichen „Fußgänger“ mit dem Zusatzzeichen „100m“ anzuordnen. Die Voraussetzungen für die Errichtung des Verkehrszeichens 133 aufgrund § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO liegen vor. Dieses wird als geeignet angesehen, die Aufmerksamkeit auf den Querverkehr zu erhöhen.

**Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :**

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

**Leitbild :**

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 3.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage 1 zu Vorlage 05-17 0314
Anlage 2 zu Vorlage 05-17 0314
Anlage 3 zu Vorlage 05-17 0314
Anlage 4 zu Vorlage 05-17 0314