

Vorbemerkungen:

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist Bundesrecht, das von den Bundesländern als eigene Angelegenheit ausgeführt wird. Die Aufgaben und Befugnisse werden von den Straßenverkehrsbehörden der Kommunen als Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung wahrgenommen.

Die Straßenverkehrsbehörden treffen ihre Entscheidungen zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des § 45 Abs. 9 StVO in einem Abwägungsprozess. Dabei sind aufgrund des Rechtsstaatsprinzips die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit – die Maßnahme muss also geeignet, erforderlich und angemessen sein – sowie das Übermaßverbot zu beachten. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs bei dieser Abwägung vor. Die Entscheidung für ein Verkehrszeichen oder eine Verkehrseinrichtung kann jedoch nur getroffen werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, denn die behördlichen Maßnahmen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften lediglich sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen und die Flüssigkeit des Verkehrs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.

Bei der Hauptstraße in Alfter handelt es sich um die L 113 und somit um eine in der Baulast des Landes stehende Straße. Sie befindet sich innerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (dtv-Wert) nach der letzten Messung im Februar 2013 liegt bei ca. 6.000 Fahrzeugen an einem Wochentag. In der Spitzenstunde befahren ca. 600 Fahrzeuge die Hauptstraße.

Erläuterungen:

Der oben beschriebene Ermessens- und Gestaltungsspielraum der Straßenverkehrsbehörden wird durch verschiedene Erlasse, Richtlinien und den Ergebnissen des Bund-/Länderfachausschusses StVO sowie der Dienstbesprechungen der Verkehrsingenieure der Bezirksregierung beim Landesverkehrsministerium gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen NRW dahingehend beeinflusst, möglichst gleichartige Sachverhalte auch gleich zu behandeln. Dabei bleibt es den Straßenverkehrsbehörden entsprechend der Zielsetzung der StVO natürlich trotzdem überlassen, auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse vor Ort zu entscheiden.

Die Einsatzbereiche von Querungsanlagen richten sich im Wesentlichen nach der Kfz-Verkehrsstärke, der zulässigen Geschwindigkeit und dem gebündelten Querungsbedarf von Fußgängern. Als Entscheidungshilfe werden regelmäßig die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)“ und die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“ herangezogen.

Ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) darf nach den R-FGÜ 2001 nur angelegt werden

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
- an Stellen, an denen nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

Ausgerichtet auf die Hauptstraße in Alfter-Witterschlick wird ein Fußgängerüberweg bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Kfz-Verkehrsstärke von 600 Fahrzeugen in der Spitzenstunde empfohlen, wenn in dieser Stunde mehr als 70 Fußgänger die Fahrbahn am selben Punkt queren möchten.

Eine Lichtsignalanlage (Ampel) ist geeignet, eine Stelle mit starkem Fahrzeugaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem Fußgängerverkehr zu sichern. Eine verkehrsabhängige Steuerung mit Freigabe für Fußgänger kann bei schwachen Fußgängerströmen und gleichmäßigem hohen Fahrzeugverkehr *oder* bei regelmäßigem punktuelltem Querungsbedarf von Fußgängern und tageszeitlich unterschiedlich starkem Kraftfahrzeugverkehr in Betracht kommen. Empfohlen würde eine Lichtsignalanlage auf der Hauptstraße, wenn in der Spitzenstunde ca. 500 Fußgänger die Fahrbahn queren wollten.

Für eine Mittelinsel bedarf es zunächst der hierfür vorgegebenen räumlichen Gegebenheiten, da trotz deren Einbau die Fahrstreifen und Gehwege ausreichend breit bleiben müssen. Diese Möglichkeit sehe ich aufgrund der Wohnbebauung an der Hauptstraße nicht.

In Höhe der Sparkasse wurden zwischen zwölf und 23 Querungen in zwei Stunden ermittelt, was einen außerordentlich geringen Querungsbedarf darstellt. Hinzu kommt, dass es sich bei dem Fußgängerverkehr hauptsächlich um Einkaufsverkehr handelt, der im gesamten Streckenverlauf und nicht an einem bestimmten Punkt auftritt. Trotz des vorhandenen Fußgängerüberwegs wird die Straße an vielen verschiedenen Stellen gequert, da selbst kleine Umwege zur gesicherten Querung nicht akzeptiert werden. Dies unterstützt die Empfehlungen der EFA, dass Querungen bei der vorhandenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und 600 Fahrzeugen in der Spitzenstunde gefahrlos möglich sind.

Unabhängig davon wird die Notwendigkeit einer Querungshilfe im Zuge der Sanierung der Duisdorfer Straße und der Hauptstraße erneut überprüft werden. Sollte der Abwägungsprozess zugunsten eines Fußgängerüberwegs ausfallen, ist dieser nicht am jetzigen Standort vorgesehen. Ein Grund hierfür ist, dass die zwingend vorgeschriebene Beleuchtung dort nicht richtlinienkonform umgesetzt wurde. Dies war der vorhandenen Bebauung geschuldet, die dort in den Gehweg ragt. Dadurch ist im Weiteren auch die benötigte Aufstellfläche unzureichend.

Über das Ergebnis der Überprüfung wird der Ausschuss informiert.

Im Auftrag

(Siegberg)