

Verkehrsaufsicht, II. 3.2
Fachdienst Straßenwesen IV.3.2

Ahrensburg, 10.09.2020

Stellungnahme zur Anfrage der CDU

Verkehrssicherheit AF/2020/002

1. Wer entscheidet letztendlich, welche Maßnahmen ergriffen werden können?

Gemäß § 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) in Verbindung mit § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) liegt die letztendliche Entscheidung, ob Maßnahmen zur Verkehrssicherheit ergriffen werden, bei der Straßenverkehrsbehörde. Die Straßenverkehrsbehörde ist die Verkehrsaufsicht der Stadt Ahrensburg. Diese untersteht im Rahmen der hauptamtlichen Verwaltung dem Bürgermeister. Dieser entscheidet nach Recht und Gesetz im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens. Vorgesetzte Fachaufsicht ist der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Ein Weisungsrecht der politischen Gremien gegenüber dem Bürgermeister besteht nicht.

2. Kann die Stadt Ahrensburg selbstständig entscheiden ob es eine Tempo 30-Zone, einen Zebrastreifen oder eine Ampelregelung geben wird.

Die Straßenverkehrsbehörde ist Entscheidungsträger und kann gemäß § 45 Abs. 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Die Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO besagt, dass vor jeder Entscheidung nur die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören sind.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen - dazu gehören Tempo 30-Zonen, Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen - nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Gemäß § 45 Abs. 1 StVO entscheidet die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens darüber, ob Maßnahmen anzuordnen sind. In diesem Zusammenhang ist regelmäßig die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu prüfen. Durch jede Beschränkung / jedes Verbot wird in die Rechte der Straßenverkehrsteilnehmer eingegriffen. Daher bedarf es stets einer genauen Prüfung, ob und in welchem Umfang Maßnahmen angeordnet werden. Gemäß § 73 Abs. 3 Landesverwaltungs-gesetz SH hat die Behörde unter mehreren zulässigen und geeigneten Maßnahmen tunlichst diejenige anzuwenden, die die Allgemeinheit und die einzelne Person am wenigsten beeinträchtigen.

3. Hat unsere Stadt Einfluss darauf, wann und wo „geblitzt“ wird?

Im Erlass „Richtlinie für die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung“ vom 29.02.2016 ist die Zuständigkeit der Geschwindigkeitsüberwachung vorgegeben. Gemäß 2.1 der Richtlinie hat die Polizei u.a. Gefahren für die öffentliche Sicherheit festzustellen (§ 168 Abs. 1 Nr. 1 Landesverwaltungs-gesetz Schleswig-

Holstein (LVwG SH)) und Ordnungswidrigkeiten nach pflichtgemäßen Ermessen zu erforschen (§ 53 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG)). Die sachliche Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung ist aus § 36 StVO abzuleiten.

Nr. 2.2 der Richtlinie regelt die Zuständigkeit der Kommunen. Die sachliche Zuständigkeit der Ordnungsbehörden für die Verkehrsüberwachung ergibt sich aus § 165 Abs. 4 LVwG in Verbindung mit § 1 Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeits-Verordnung (OWi-ZustVO), Ziff. 2.1.20. des Zuständigkeitsverzeichnisses. Demnach sind die Landrätinnen und Landräte sowie die (Ober-)Bürgermeisterinnen und (Ober-)Bürgermeister der kreisfreien Städte neben der Polizei auch für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 24 StVO und damit für die Geschwindigkeitsüberwachung zuständig.

Schlussfolgernd hat die Stadt Ahrensburg keinen Einfluss darauf, wann und wo „geblitzt“ wird. Auch in eigener Verantwortung dürfen weder mobile noch stationäre entsprechende Anlagen eingerichtet und/oder betrieben werden.

4. Warum ist vor den Schulen eine 30 KM - Zone zwischen 06:00 Uhr und 16:00 Uhr und nicht wie anders üblich bis 22:00 Uhr möglich?

Wie schon unter Punkt 2 erläutert, besagt § 45 Abs. 9 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist und laut Abs. 1 Ermessen darüber besteht, ob und welche Maßnahmen angeordnet werden.

Der Verkehrsaufsicht liegen nach aktuellem Sachstand keine Informationen vor, dass ein regulärer Schulbetrieb bis 22:00 Uhr stattfindet. Eine Erweiterung der zeitlichen Begrenzung auf 22:00 Uhr muss daher als nicht verhältnismäßig betrachtet werden.

5. In der Kurve am Rosenweg wurde die Ampelanlage abgebaut und warum wurde hier kein Ersatz geschaffen?

Am 11.04.2016 wurde der Ausfall der Fußgängerlichtsignalanlage Rosenweg/Reesenbüttler Redder festgestellt. Die Fehlersuche der Firma Siemens ergab ein defektes Steuergerät, für das aufgrund des Baujahres (1986) keine Ersatzteile mehr lieferbar waren. Die Anlage blieb zunächst außer Betrieb. Es fand eine Verkehrsuntersuchung in diesem Bereich statt.

Festgestellt wurde, dass die Geschwindigkeit für Fahrzeuge auf dem Rosenweg und dem Reesenbüttler Redder auf 50 km/h beschränkt ist. Die Straßenführung Rosenweg/Reesenbüttler Redder ist bevorrechtigt. Für Radfahrer und Fußgänger ist in dieser Straße ein optisch getrennter Geh- und Radweg vorhanden. Im Rosenweg wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben, Radfahrer dürfen dort auf der Fahrbahn fahren. Die vorhandenen Radwege sind nicht benutzungspflichtig und auch nicht als solche gekennzeichnet.

Am **24. Mai 2016** wurde in der Zeit zwischen 6:00 – 19:00 Uhr eine Verkehrszählung durchgeführt. Gezählt wurden Pkw, Lkw sowie die Zahl der Furtquerungen durch Fußgänger und Radfahrer. Anhand der Zählung war festzustellen, dass die über-

wiegende Zahl der Querungen der Radfahrer und Fußgänger über die unsignalisierte Einengung im Rosenweg Nord erfolgte (Radweg im Zweirichtungsverkehr).

Die Querung im Rosenweg Süd wurde in der morgendlichen Spitzenstunde (7:15 – 8:15 Uhr) von keinem Fußgänger und Radfahrer genutzt.

Den Reesenbüttler Redder querten zur morgendlichen Spitzenstunde 36 Fußgänger und Radfahrer. Die Sprunginsel Reesenbüttler Redder nutzten in der Spitzenstunde am Morgen 48 Fußgänger und Radfahrer.

Für Polizei und Verkehrsaufsicht ergab sich anhand der Verkehrszählung, der Sichtbeziehungen und der problemlosen Abwicklung des Verkehrs keine Notwendigkeit, eine neue LSA zu montieren. Von Polizei und Verkehrsaufsicht wurde der Abbau der Anlage gefordert. Dieses wurde in der **BPA-Sitzung am 20.07.2016** mitgeteilt. Die Anlage wurde zurückgebaut und zur weiteren Verbesserung der Sichtbeziehungen auch die dort befindliche Litfaßsäule.

Am **22.08.2019** fand erneut eine Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung zu ähnlichen Bedingungen statt. Die überwiegende Zahl der Querungen der Radfahrer und Fußgänger erfolgte über die unsignalisierte Einengung im Rosenweg Nord (Radweg im Zweirichtungsverkehr).

Die Querung im Rosenweg Süd (ohne vorhandene Furt) wurde in der morgendlichen Spitzenstunde (7:30 – 8:30 Uhr) von 13 Fußgängern und Radfahrern genutzt. Den Reesenbüttler Redder (ohne vorhandene Furt) querten zur morgendlichen Spitzenstunde 7 Fußgänger und Radfahrer. Die Sprunginsel Reesenbüttler Redder nutzten in der Spitzenstunde am Morgen 48 Fußgänger und Radfahrer.

Vergleicht man die Verkehrszählungen von 2016 mit 2019, so ist ein Rückgang des Kfz-Verkehrs festzustellen. In der morgendlichen Spitzenstunde (7:15 – 8:15 Uhr) befuhren den Reesenbüttler Redder in beide Richtungen 450 Kraftfahrzeuge im Jahr 2016. Im Jahr 2019 waren es in der Spitzenstunde (7:30 – 8:30 Uhr) 269 Kraftfahrzeuge in beide Richtungen.

6. Die CDU bittet darum zu klären wie die Zeiten für die Ampelquerungen bemessen sind bzw. werden (siehe Doppeleiche / Große Straße)

Bei der Planung stehen Verkehrssicherheit sowie die verkehrliche Leistungsfähigkeit einer Lichtsignalanlage (LSA) im Vordergrund. Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV sind jeweils zu berücksichtigen und stehen häufig im Konflikt zueinander. Es sind daher immer alle Verkehrsteilnehmer zu betrachten.

Die Zeiten für die Steuerung der Lichtsignalanlagen werden nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) bemessen. Ein weiteres Kriterium ist die Qualitätsbeurteilung der Verkehrsabwicklung nach dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Bewertet wird der Verkehrsablauf mit Stufen von A (sehr gut) bis F (Ungenügend/überlastet). Als Mindeststandard für die Verkehrsqualität ist die Stufe D anzustreben. Die Stufe D kennzeichnet für den Kraftfahrzeugverkehr bei ausreichender Verkehrsqualität noch einen stabilen Verkehrszustand.

Jeder Berechnung eines Signalzeitenplans liegt eine Verkehrszählung aller Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger) zugrunde. Relevant sind hierbei auch die benachbarten LSA, die bei der Planung mit zu berücksichtigen sind. Zum Verkehrsgeschehen werden zusätzlich die Polizei und die Verkehrsaufsicht als anordnende Behörde beteiligt.

Bei der Bemessung werden zunächst nicht verträgliche Verkehrsströme ausgeschlossen. Zur weiteren Berechnung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu betrachten. Danach richten sich die erforderlichen Übergangszeiten (GELB) und die Zwischenzeiten (Räum- und Einfahrtweg). Die Umlaufzeit eines Signalprogramms ergibt sich in der Regel aus den erforderlichen Freigabezeiten und den dazwischen liegenden erforderlichen Zwischenzeiten. Die Umlaufzeit zwischen der Freigabe (GRÜN) und einer erneuten Freigabe an demselben Punkt beträgt in Ahrensburg in der Regel 90 Sekunden in der Hauptverkehrszeit.

Eine Mindestfreigabezeit (GRÜN) für alle Verkehrsteilnehmer darf 5 s nicht unterschreiten. Ein wichtiges Kriterium für die Verkehrssicherheit sind die Räumzeiten (Verlassen der Fahrbahn während des Rotsignals) der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Die kürzeste Räumzeit benötigt der Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von der Fahrgeometrie. Für den Radfahrer wird in der Regel eine Räumgeschwindigkeit von 4 m/s zugrunde gelegt. Der Regelwert für den Fußgänger in Ahrensburg beträgt 1,2 m/s. Die RiLSA schlägt hier einen Bereich zwischen 1 m/s – 1,5 m/s vor, wobei der Höchstwert nur in Ausnahmefällen angewendet werden sollte. Die Stadt Ahrensburg liegt mit einer gewählten Bemessung von 1,2 m/s (Regelwert nach RiLSA) für den Fußgänger im Mittelfeld. Eine Verlangsamung der angesetzten Fußgängergeschwindigkeiten würde für den Kraftfahrzeug- und teilweise für den Radverkehr zu längeren Wartezeiten sowie einem möglichen längeren Rückstau der Kraftfahrzeuge führen. Große Rückstaulängen gerade an hintereinander liegenden Lichtsignalanlagen sind zu vermeiden, da der Stau sich sonst negativ auf die nächstliegenden LSA und somit auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte.

Anzumerken ist, dass der Fußgänger unabhängig von der mindestens 5 s Freigabe in jedem Fall die halbe Furt gequert haben soll, bevor die Signalisierung des Fußgängers auf ROT wechselt.

Bei der Lichtsignalanlage Doppeleiche/Große Straße sind die Grün- und die Räumphase ausreichend für den Fußverkehr berechnet. Quert der Fußgänger die Fahrbahn, so ist während der Räumphase des Fußgängers ausreichend Zeit vorhanden bevor der Querverkehr GRÜN erhält. Der linksabbiegende Kfz-Verkehr hat dementsprechend zu warten. Ein rotes Fußgängersignal ist keine Freigabe für den Kraftfahrer. Dieser hat die Signalisierung des Kraftfahrzeugverkehrs und die Straßenverkehrsordnung zu beachten.