

FD II.3 – Verkehrsaufsicht

Bau- und Planungsausschuss Sitzung am 01.02.2023 TOP 7 – Verkehrsaufsicht – Vorstellung des Aufgabenbereiches und Ausführungen zu diversen Verkehrssituationen

Organisation und Aufgaben der Verkehrsaufsicht

Der Fachdienst II.3 Verkehrsaufsicht ist dem Fachbereich II Justizariat/Bürgerservice als Ordnungsbehörde für Verkehrsangelegenheiten organisatorisch zugeordnet.

Die Aufgaben der Verkehrsaufsicht sind aufgeteilt in die Bereiche Verkehrslenkung und Verkehrsüberwachung des ruhenden Verkehrs.

Diese Aufgaben werden derzeit von 2 MitarbeiterInnen für die Verkehrslenkung (Hauptsachbearbeiter und Fachdienstleiterin teilweise neben den Fachdienstleitungsaufgaben) sowie 4 Mitarbeiterinnen für den Bereich Überwachung ruhender Verkehr (jeweils 2 Mitarbeiterinnen im Außen- bzw. Innendienst) in Vollzeit wahrgenommen. Die Diensträume des Fachdienstes befinden sich im Rathaus Nord.

Das Land Schleswig-Holstein hat in seiner Zuständigkeitsverordnung geregelt, dass die Oberbürgermeister bzw. Bürgermeister der Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern eigenständig die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde wahrnehmen. Die Straßenverkehrsbehörde fungiert als hoheitlich tätige Ordnungsbehörde in Weisungsangelegenheiten. Zuständige Fachaufsichtsbehörde ist der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein. Politische Gremien der Selbstverwaltung sind der Straßenverkehrsbehörde gegenüber nicht weisungsbefugt.

Bei der Stadt Ahrensburg hat der Bürgermeister die gesetzlichen Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde dem FD.II. 3 – Verkehrsaufsicht – übertragen.

Überwachung ruhender Verkehr

Zuständig ist die Verkehrsaufsicht entsprechend der Vorschriften der Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeitsverordnung – Owi-ZustVO); konkret für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über das Halten und Parken nach der Straßenverkehrsordnung.

Oberste Priorität bei der Wahrnehmung dieser Aufgabe ist nicht die Gewinnerzielung, sondern die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags zur Aufrechterhaltung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, motorisierter wie nicht motorisierter, sowie der Leichtigkeit des fließenden Verkehrs.

Der Schwerpunkt der Überwachungstätigkeit liegt daher im Innenstadtgebiet. Es sind aber auch Kontrollen in Wohngebieten immer mehr erforderlich, da dort durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge Rettungseinsätze, aber auch die Abfallentsorgung, be- wenn nicht sogar verhindert werden. In den Wintermonaten kommt noch das Problem der ordnungswidrig abgestellten Wohn- und Bootsanhänger hinzu.

In den letzten Jahren ist das Verhalten der Bürger gegenüber den Überwachungskräften zunehmend uneinsichtiger und aggressiver geworden. Verbale Anfeindungen und Beschimpfungen erfolgen täglich. Beleidigungen, die zu einer polizeilichen Anzeige führen würden, sind aber genauso wie Bedrohungen derzeit nicht zu verzeichnen. Schutzmaßnahmen wie zum Beispiel die Begleitung durch Sicherheitsdienste werden folglich nicht als erforderlich angesehen.

Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs handelt es sich um eine hoheitliche ordnungsrechtliche Aufgabe, daher dürfen die Tätigkeiten auch nur durch hoheitlich befugte Personen also Beschäftigte der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder der Polizei ausgeübt werden. Die Aufgaben der Überwachung des ruhenden Verkehrs einschließlich der Veranlassung von Abschleppmaßnahmen dürfen deshalb nicht an Privatpersonen, Sicherheitsdienste oder z.B. Abschleppunternehmen übertragen werden.

Wenn der bisherige Kontrollumfang als nicht auskömmlich angesehen wird, müssten folglich mehr MitarbeiterInnen diese Tätigkeit übernehmen, was dann zur Schaffung neuer Stellen, sowohl im Außen- als auch im Innendienst, führt.

Als Beispiel sei hier genannt, dass 2 zusätzliche Stellen im Außendienst 1 zusätzliche Stelle im Innendienst erfordert, um die vermehrt aufgenommenen Ordnungswidrigkeiten um die dann anhängigen Ordnungswidrigkeitenverfahren rechtmäßig bearbeiten zu können. Neben den Personalkosten entstehen dadurch Kosten für die Einrichtung der Arbeitsplätze, Ausstattung der MitarbeiterInnen mit Dienstkleidung und Aufnahmegeräten, zwingend erforderlichen Schulungen aber auch der Beschaffung von Dienstfahrzeugen. Diese sind erforderlich, um schnellstmöglich alle Einsatzgebiete im gesamten Stadtgebiet erreichen zu können. Gerade bei Fällen der o.g. Behinderungen ist es erforderlich, dass blockierende Fahrzeug umgehend abschleppen lassen zu können.

Verkehrslenkung

Der zweite Aufgabenbereich der Verkehrsaufsicht umfasst die Verkehrslenkung.

Alle Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, sei es das Aufstellen eines Verkehrszeichens, Aufbringen von Markierungen, Sperrungen von Straßen für Baumaßnahmen, Durchführung von Straßenfesten oder Umzügen aber auch der Neubau von Straßen müssen von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Ohne Verkehrsanordnung darf keiner im öffentlichen Straßenraum tätig werden. 3

Die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde ergibt sich aus den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung einschließlich der dort aufgeführten Richtlinien, der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie den Erlassen des Landes Schleswig-Holstein.

Auch die Rechte und Pflichten der Straßenverkehrsbehörde sind in diesen Rechtsvorschriften eindeutig und abschließend aufgeführt. Das Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde ist entsprechend des gesetzlichen Auftrags auf Gewährleistung der Sicherheit und des Schutzes aller VerkehrsteilnehmerInnen auszurichten. Das Allgemeininteresse ist vorrangig über das Interesse eines Einzelnen zu setzen. Das Ermessen bei der Entscheidungsfindung ist entsprechend eingeeengt.

Verkehrsmaßnahmen dürfen nur erlassen werden, wenn die Vorgaben des § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung vorliegen. Das heißt nur, wenn besondere Gefahren für Leib und Leben oder aber andere besondere Umstände zwingend vorliegen, darf eine Verkehrsmaßnahme erlassen werden. Der Rahmen für die Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörde, der zu einer Anordnung bzw. Versagung einer Verkehrsmaßnahme führt, ist vom Gesetzgeber sehr eng gefasst.

Die Gründe, die zum Erlass bzw. einer Ablehnung einer Verkehrsmaßnahme führen, sind sachlich ohne Ansehen einer Person bzw. Berücksichtigung finanzieller Vor- oder Nachteile ausschließlich vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben in die Prüfung einzubinden.

Ferner muss die Straßenverkehrsbehörde zwingend vor Erlass einer Verkehrsmaßnahme die Polizei und die zuständige Straßenbaubehörde anhören. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind u.a. das Unfallgeschehen, die baulichen Gegebenheiten und weitere besondere örtliche Umstände darzulegen, um entsprechend des o.g. Ermessens eine Verkehrsmaßnahme erlassen zu können.

Die Verkehrsaufsicht erlässt die Verkehrsmaßnahmen nur nach eingehender Prüfung und Abwägung aller rechtlich relevanten Vorgaben. In den vergangenen 20 Jahren gab es gegen Verkehrsmaßnahmen der Stadt Ahrensburg bislang keine Widerspruchsverfahren, die zu gerichtlichen Entscheidungen geführt haben.

Vorgaben zur Anordnung von Tempo 30 innerorts

Die Straßenverkehrsordnung als Bundesgesetz regelt abschließend, unter welchen rechtlichen Vorgaben die Verkehrsbehörde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h innerorts anordnen darf. So dürfen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (klassifizierte Straße) sowie auf Straßenzügen, von denen aus die Versorgung von Wohnquartieren (Vorbehaltsnetz) erfolgt keine Anordnungen, die die gesetzliche innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h reduzieren, erlassen werden.

Durch die Stadt Ahrensburg führen die Landesstraßen L225 – Bünningstedter Straße, L82 Hamburger Straße/Woldenhorn/Lübecker Straße, L224 – Ostring sowie L91 Manhagener Allee. Im Verlauf dieser Straßen, auch wenn sich diese im Innenstadtgebiet befinden, darf entsprechend der derzeitigen gesetzlichen Regelung keine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch die Verkehrsaufsicht angeordnet werden. Für die Straßen in allen Wohngebieten in Ahrensburg mit Ausnahme der jeweiligen Vorbehaltsnetze und somit für über 70% des gesamten Ahrensburger Straßennetzes beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h.

Die Stadt Ahrensburg hat sich der Initiative “Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ angeschlossen. Ziel dieser Initiative, der sich mittlerweile über 400 Städte angeschlossen haben, ist es, eine Gesetzesänderung zu bewirken. Durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung sollen Gemeinden und Städte eigenständig entsprechend der örtlichen Gegebenheiten über die Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen auf klassifizierten Straßen entscheiden dürfen. Gerade für die Stadt Ahrensburg mit seiner Vielzahl von Landesstraßen wäre diese Gesetzesänderung sehr wichtig. Bislang zeigt sich das Bundesverkehrsministerium diesem Wunsch der Gesetzesänderung noch sehr ablehnend gegenüber.

Am 02.02.2023 findet eine Onlineveranstaltung der Initiative statt, an der die Fachdienstleitungen der Fachdienste Verkehrsaufsicht und Straßenwesen teilnehmen.

Vorgaben zur Anordnung von Fußgängerüberwegen

Entsprechend der Vorschriften des § 26 Straßenverkehrsordnung (StVO) i.V.m. den verbindlichen geltenden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) und für die Anlage von Lichtsignalanlagen ist abschließend geregelt, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Form Fußgängerüberwege (FGÜ) bzw. Lichtsignalanlagen angeordnet werden dürfen.

So kommt die Anordnung eines FGÜ nur dort in Betracht

- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder weiterführender Fußweg vorhanden ist
- der Fußgängerquerungsverkehr hinreichend gebündelt auftritt
- eine besondere Gefahrensituation für die Fußgänger besteht

- und Verkehrsstärken von mindestens 50-100 Fußgänger/h und mindestens 200-300 Fahrzeuge/h in diesem Bereich vorliegen.

Gemäß den Vorschriften der R-FGÜ 2001 beziehen sich die Fußgängerverkehrsstärken auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d.h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Ferner ist lt. o.g. Richtlinie zu beachten:

- FGÜ dürfen nicht im Verlauf von gemeinsamen Geh- und Radwegen angeordnet werden.
- FGÜ dürfen nicht in der Nähe von Lichtsignalanlagen angelegt werden.
- FGÜ sind an Bushaltestellen in Fahrtrichtung vor der Haltstelle anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus verdeckt wird. Abweichend hiervon dürfen FGÜ nur hinter der Haltestelle angelegt werden, wenn die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegt.
- In Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h sind FGÜ in der Regel entbehrlich.

Manfred-Samusch-Straße

Die Fahrbahn der Manfred-Samusch-Straße ist im Bereich Zufahrt Tiefgarage Rathaus bis Bücherei durch eine langgezogene Mittelinsel geteilt. Die Querung der Fahrbahn ist für Fußgänger auf einer breiten Fläche und nicht nur an einem Punkt möglich. Die Fußgängerströme werden somit nicht gebündelt, wie in der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen gefordert.

Zur Feststellung, ob die in den o.g. Richtlinien geforderten Zahlen, sowohl bei den Kraftfahrzeugen als aber besonders bei den Fußgängern, gegeben sind, wurde seitens der Straßenbaubehörde eine Verkehrszählung verbunden mit einer Maßnahmenempfehlung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro beauftragt. Die Auswertung der Zählung und die Maßnahmenempfehlungen liegen nunmehr vor. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die für die zulässige Anordnung eines Fußgängerüberweges notwendigen Anzahlen der Fußgängerquerungen und Kraftfahrzeuge weder im Bereich der Bushaltestellen noch im Bereich der Querung Rathaus/Rathausplatz erreicht werden. Die fehlende Bündelung der Fußgängerströme spiegelt diese Verkehrszählung wieder.

Die Verkehrsaufsicht ist somit nicht berechtigt, in der Manfred-Samusch-Straße in den dortigen Bereichen einen Fußgängerüberweg anzuordnen.

Um aber den berechtigten Interessen der Fußgänger Rechnung tragen zu können, empfiehlt das Ingenieurbüro für die Manfred Samusch-Straße im Bereich der Mittelinseln die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf max. 30 km/h zu reduzieren. Die Verkehrsaufsicht wird im Rahmen des o.g. Anordnungsverfahrens prüfen, ob und wenn ja in welchem Umfang eine entsprechende Verkehrsanordnung erlassen werden kann. In die Prüfung fällt aber auch der Aspekt mit ein, inwieweit die Aufmerksamkeit des Autofahrers unter Berücksichtigung der besonderen baulichen Gegebenheit der langgezogenen Sprunginsel am effektivsten auf die querenden Fußgänger ausgerichtet werden kann. Die besonderen örtlichen Gegebenheiten sowie die schutzwürdigen Belange der Fußgänger sind hierbei vorrangig zu berücksichtigen.

Rosenweg/Schimmelmanstraße/Friedensallee

Auch für die Kreuzung Rosenweg/Schimmelmanstraße/Friedensallee hat eine Verkehrszählung ergeben, dass die notwendigen Querungszahlen von Fußgängern und diesen Bereich passierenden Fahrzeugen nicht erreicht werden. Ein FGÜ darf folglich auch hier nicht angeordnet werden.

Obwohl an dieser Kreuzung die Hauptverkehrsachse Innenstadt – Stadtteil West über den Rosenweg einschließlich des Linienbusverkehrs, die Schulwege zu den weiterführenden Schulen und der Grundschule über die Schimmelmanstraße und die Friedensallee sowie eine der Velorouten im Verlauf Schimmelmanstraße Friedensallee aufeinandertreffen, ist nach Auskunft der Polizei hier kein Unfallschwerpunkt zu verzeichnen. Um den Konfliktpunkt zu entschärfen und Unfälle zu verhindern wurden schon mehrere Lösungsvorschläge erarbeitet, die aber aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt werden konnten. So scheiterte u.a. die bauliche Umgestaltung des Knotenbereiches als Minikreisellösung mit entsprechenden Fußgängerquerungen sowohl an der fehlenden politischen Zustimmung als auch den personellen Möglichkeiten beim Fachdienst Straßenwesen als zuständigem Straßenbaulastträger.

Nur weil bislang kein Unfall für den Kreuzungsbereich zu verzeichnen war, ist der Abwägungsprozess aber nicht beendet. Alle zu beteiligenden Stellen sind weiterhin an einer Lösung des Problems interessiert, da es hier um die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer geht.

Ein weiterer Lösungsansatz ist derzeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kreuzungsbereich auf max. 30 km/h zu reduzieren. Inwieweit das mit den rechtlichen Vorgaben umsetzbar ist, ist Ziel der entsprechenden Prüfung unter Einbeziehung der Polizei und des Straßenbaulastträgers.

Aufgrund der bekannten personellen Engpässe sowohl beim Fachdienst Straßenwesen als auch bei der Polizei und der dortigen Neuorganisation der Zuständigkeiten konnten die Abstimmungsgespräche leider derzeit nicht in dem gewünschten Umfang stattfinden.

gez. Anette Kruse
Fachdienstleiterin