

Vorbemerkungen:

Die Zuständigkeiten für verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung obliegen in Nordrhein-Westfalen neben den kreisfreien Städten den Kreisen (für die kreisangehörigen Gemeinden) bzw. den kreisangehörigen Städten.

Für den hinsichtlich der Verkehrssicherung angefragten Bereich an der L 163 in Swisttal ist damit der Landrat – Straßenverkehrsamt – des Rhein-Sieg-Kreises originär zuständig. Er trifft die notwendigen verkehrsrechtlichen Regelungen, die dann gegenüber dem zuständigen Straßenbaulastträger - hier Landesbetrieb Straßen NRW (LB) - anzuordnen wären.

Anders verhält es sich in der Stadt Bornheim, in der der Bürgermeister die verkehrsrechtlich zuständige Anordnungsbehörde ist. Insofern trifft der Hinweis auf den „vergleichbaren“ Fall nicht zu.

Erläuterungen:

Vor diesem Hintergrund wird zu dem Antrag wie folgt Stellung genommen:

Es ist entsprechend der Ausführungen im Antrag zutreffend, dass insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt.

Diese Voraussetzungen liegen jedoch entgegen der Annahme nicht vor, weshalb eine weitere Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h auf 50 Km/h und/oder die Anbringung eines Gefahrzeichens (VZ 138-10 „Radverkehr“) im Bereich der Querungsstelle nicht vorgesehen ist. Auch ist weder die „Beschilderung fehlerhaft“ noch objektiv belegbar, dass „der Kreuzungsbereich von Radweg und L 163 an der Einmündung zur Burg Kriegshoven von Anfang an als unsicher für Radfahrende bewertet wurde“.

Dieses Ergebnis beruht auf einer ausführlichen Prüfung der Sach- und Rechtslage, die nach Einrichtung des Radweges und nach einer bereits inhaltlich nahezu gleichlautenden Anfrage des ADFC erst im Herbst 2021 durchgeführt wurde.

Danach wurde Folgendes festgestellt:

Eine zuletzt von hier in 2021 durchgeführte verdeckte Seitenradarmessung in Höhe der Querungsstelle an der L 163 hat Aufschluss über das Geschwindigkeits- und Verkehrsbelastungsprofil gegeben. Das Geschwindigkeitsniveau wird gemessen an der V_{85} , also der Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer erreicht oder unterschritten wurde. Die V_{85} ist die Kenngröße, die üblicherweise zur Bestimmung des Geschwindigkeitsniveaus zu Grunde gelegt wird.

Bei der Messung wurde in Fahrtrichtung Metternich eine V_{85} von 83 Km/h und in Fahrtrichtung Heimerzheim eine V_{85} von 81 Km/h bei zulässigen 70 Km/h ermittelt. Unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist ersichtlich, dass in beide Fahrtrichtungen zwar mit leicht überhöhter, aber dennoch angepasster Geschwindigkeit gefahren wird. Der Straßenverlauf und die in der Örtlichkeit herrschenden Bedingungen und Besonderheiten führen offenbar dazu, dass die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit den örtlichen Gegebenheiten anpassen.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass rücksichtsloses Fahrverhalten und vereinzelte Geschwindigkeitsübertretungen leider überall zu verzeichnen sind. Diese Verhaltensweisen sind jedoch nicht nur auf den hier in Rede stehenden Bereich begrenzt. Die vom Polizeipräsidium Bonn zur Verfügung gestellte Unfalllage für den Streckenabschnitt der L 163 ist als unauffällig zu bewerten.

Eine überdurchschnittliche Gefahr bei der Teilnahme am Straßenverkehr - wie sie zur Beschränkung des fließenden Verkehrs von der Straßenverkehrsordnung gefordert ist - kann auf Grund des festgestellten Geschwindigkeitsniveaus und der unauffälligen Unfalllage deshalb nicht festgestellt werden. Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs ist unter den herrschenden Bedingungen durch die Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen.

Zudem ist zu beachten, dass im genannten Streckenabschnitt die außerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h bereits auf 70 Km/h beschränkt wurde. Diese Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist auch der Führung/Querung des Rad- und möglichen – geringen - Fußgängerverkehrs auf der/über die Fahrbahn geschuldet. Der Radverkehr wird nun ab der Querungsstelle bis Metternich auf der Nebenanlage geführt.

Daneben ist die L 163 Teil des klassifizierten Straßennetzes, welches die Aufgabe hat, die überörtlichen Verkehre aufzunehmen und in das weitere Straßennetz abfließen zu lassen. Eine weitere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 Km/h hätte Einfluss auf die Abläufe und die Funktion im klassifizierten Straßennetz.

Auch Gefahrzeichen (etwa „Achtung Radverkehr“, wie beantragt) im Bereich der

Querungsstelle dürfen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dies ist etwa dann der Fall, wenn es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Die Querungsstelle ist jedoch bereits über mehr als 200 m vor Erreichen für den fließenden Verkehr erkennbar. Auf Grund der Sichtverhältnisse ist nicht zu erwarten, dass auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann. Ebenso ist für den Radverkehr weit im Voraus erkennbar, dass im Folgenden eine vorfahrtberechtigte Straße überquert werden muss. Auch von Seiten des Radverkehrs her ist nicht zu erwarten, dass die Querungsstelle - ohne sie zu erkennen - überfahren wird.

Die Sichtverhältnisse von der Querungsstelle aus auf den herannahenden Verkehr wie auch die Sichtverhältnisse der Kraftfahrzeugführer auf die Querungsstelle sind als gut und ausreichend zu bewerten. Mit unvorhersehbaren Gefahren - wie durch die Straßenverkehrsordnung zur Aufstellung eines Gefahrzeichens gefordert - ist dort nicht zu rechnen. Ein Defizit an der Verkehrssicherheit ist daher nicht erkennbar.

Verkehrsrechtliche Anordnungen zur weiteren Reduzierung der Geschwindigkeit sowie zur Aufstellung eines Gefahrzeichens können demzufolge nicht in Aussicht gestellt werden.

Allein die Tatsache, dass eine neue Radwegführung eingerichtet wurde, rechtfertigt nicht die Annahme einer erhöhten Gefahrenlage. Denn auch bei einem erhöhten quantitativen Aufkommen ist nicht per se anzunehmen, dass sichere Querungen ausgeschlossen sind. Aus Sicht der Verwaltung und auch aus den vorliegenden Erkenntnissen oder Unfallzahlen ergeben sich keine objektiv belastbaren akuten Verkehrsgefahren.

Unter Hinweis auf die obigen Ausführungen/Vorbemerkungen erfolgt auch keine Bewertung des vorgetragenen Sachverhalts im Hinblick auf eine Regelung in der Stadt Bornheim, wobei aber - ohne Detailkenntnis der Sachlage - von anderen Voraussetzungen und/oder Sichtverhältnissen ausgegangen wird.

Eine erneute Überprüfung der erst jüngst festgestellten Ergebnisse ist daher nicht zielführend.

Alternativ wird vorgeschlagen,

- ungeachtet der rechtlichen Bewertung einer nicht vorhandenen Gefahrenlage

beim Landesbetrieb Straßen NRW den Bau einer Querungsinsel zu befürworten, mit der die Querung für Radfahrende und zu Fuß gehende zweifelsfrei komfortabler gestaltet werden kann.

- die Bürgermeisterin in Swisttal zu bitten, zeitweilig das gemeindeeigene Dialogdisplay, welches die gefahrenen Geschwindigkeiten anzeigt, in der Örtlichkeit in beide Fahrtrichtungen anzubringen, da sich bereits diese Maßnahme erfahrungsgemäß sensibilisierend und damit dämpfend auf das Geschwindigkeitsverhalten des fließenden Verkehrs auswirkt.

Im Auftrag

(Dr. Rudersdorf)