

Mitteilung:

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 Knoten K 16/B 484 in Lohmar (Bachermühle) ist somit der Bürgermeister in Lohmar originär zuständig. Er trifft die notwendigen verkehrsrechtlichen Regelungen -hierzu gehört auch eine Lichtsignalanlage -LSA- (Ampel)-, die dann gegenüber dem Landesbetrieb Straßen NRW (LB) als zuständigem Straßenbaulastträger anzuordnen wäre.

Dazu ist es erforderlich, dass die Anordnungsbehörde (Stadt Lohmar) zunächst eine entsprechende Signalplanung vornimmt oder beauftragt. Denn diese Erstellung oder (im Regelfall mangels Personal) Beauftragung der Planung durch die zuständige Anordnungsbehörde an ein entsprechendes Planungsbüro ist zwingende Voraussetzung für die gegenüber dem LB auszusprechende verkehrsrechtliche Anordnung. Diese Signalplanung (selbst oder beauftragt) ist auch von der Stadt als straßenverkehrsrechtliche Anordnungsbehörde zu finanzieren.

Vor diesem Hintergrund werden die in der vorgenannten Anfrage gestellten Fragen wie folgt beantwortet:

1. Die Kreisverwaltung war bei der fachlichen Einschätzung weder beteiligt noch eingebunden. Es ist allerdings bekannt und geht auch aus der Anfrage hervor, dass ein politischer Beschluss vorliegt, nachdem ein von der Stadt Lohmar beauftragtes Gutachten zum Bau einer LSA umgesetzt werden soll. Dazu wäre jedoch zunächst die Frage der erstellten oder beauftragten Signalplanung zu klären. Erst danach wäre eine förmliche Anordnung gegenüber dem LB möglich (s.o.).

Daneben ist dem Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises nicht bekannt, ob und mit welchem Inhalt der LB eventuell im Vorfeld einer Anordnung eine erste Einschätzung/Stellungnahme abgegeben hat.

2. Allein die Tatsache, dass mit der Einführung des aktuellen Nahverkehrsplans wesentlich mehr Fußgänger auf dem Weg zu den Bushaltestellen die Kreuzung überqueren, rechtfertigt nicht die Annahme einer erhöhten Gefahrenlage. Denn auch bei einem erhöhten quantitativen Aufkommen ist nicht per se anzunehmen, dass sichere Querungen ausgeschlossen sind, was jedoch genauer zu verifizieren bzw. vom Bürgermeister in Lohmar zu ermitteln wäre.

Deshalb und auch wegen der ungeklärten Frage, ob überhaupt eine den rechtlichen Anforderungen genügende verkehrsrechtliche Anordnung inklusive der erforderlichen Signalplanung vorliegt, wird im jetzigen Verfahrensstand keine Notwendigkeit einer Unterstützung gesehen. Dafür müsste zunächst der aktuelle Sachstand des „Anordnungsverfahrens“ geklärt werden.

Tatsache ist, dass meine Abteilung Kreisstraßenbau, die mit einem Ast (K 16) am Knoten „beteiligt“ ist, bislang in einem vorzuschaltenden Anhörungs-/Beteiligungsverfahren noch nicht eingebunden wurde. Dies wäre aber alleine aus Gründen einer möglichen Kostenbeteiligung zwingend erforderlich.

3. Die Frage, ob und welche anderweitigen Optimierungen zielführend sein könnten, stellt

sich erst, nachdem die mögliche Umsetzung der LSA abschließend geprüft wurde.

Ein Kreisverkehrsplatz -KVP- sollte, wie in den meisten Fällen auch hier und nicht alleine aus Kostengründen- nur nachrangig in Betracht kommen, da in der Regel andere zielführende Maßnahmen getroffen werden können.

Aus hiesiger Sicht und auch aus dem mir vorliegenden Verkehrsgutachten geht allerdings hervor, dass es keine objektiv belastbaren akuten Verkehrsgefahren gibt, die sich über entsprechende Unfallzahlen belegen lassen. Dem zu Folge wird der Knoten bei der Unfallkommission des Rhein-Sieg-Kreises auch nicht als unfallauffälliger Bereich oder als Unfallhäufungsstelle geführt.

Nachgewiesen wurde jedoch eine zumindest unzureichende Knotenleistungsfähigkeit für die in Richtung Siegburg aus der K 16 auf die B 484 einbiegenden Verkehrsteilnehmer. In den Spitzenstunden ergeben sich dort rechnerisch mitunter Wartezeiten von bis zu 60 Sekunden, bis eine Lücke zum Linkseinbiegen auf die B 484 bleibt (Qualitätsstufe E, „Kapazitätsgrenze erreicht“).

Da die übrigen Knotenäste, allen voran die der B 484, aber mehrheitlich mit bester Verkehrsqualität geführt werden können (Qualitätsstufe A) und -wie zuvor bereits erwähnt- keine Unfälle angeführt werden können, wird sich für den Landesbetrieb ohne weitere Argumentation eine Gefahrenlage möglicherweise nicht erkennen lassen.

Im Auftrag

(Dr. Rudersdorf)