

Polizeipräsidium Mittelhessen
Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste
Regionaler Verkehrsdienst Wetterau



Regionaler Verkehrsdienst Wetterau, Roter Lohweg 29, 35510 Butzbach

Aktenzeichen ERS/0403722/2019

Wetteraukreis
Fachstelle Straßenverkehrs- und
Zulassungsangelegenheiten
Europaplatz, Geb. A
61169 Friedberg

Bearbeiter Herr Bockmeier
Durchwahl 06033 / 7043 - 1481
Fax 0611 / 327663823
E-Mail eugen.bockmeier@polizei.hessen.de

-per E-Mail-

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom 02.04.2019
Datum 12.04.2019

Anordnung von Zeichen 274-30 StVO in Friedberg

Stellungnahme der Stadt Friedberg vom 26.03.2019, Aktenzeichen 32/0
– Schl.

1. Der Bereich der Kaiserstraße:

Die Stellungnahme der Stadt Friedberg enthält zu diesem Punkt keinerlei Ausführungen, die geeignet sein könnten, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung als gegeben anzusehen.

Die Ermächtigungsgrundlage für Beschränkungen des Straßenverkehrs ist aus § 45 StVO zu entnehmen, wobei dem Absatz 9 eine besondere Bedeutung zukommt, da durch diesen der Ermessensgebrauch in Bezug auf die vorgenannten Absätze im Sinne einer Konkretisierung (Einschränkung) modifiziert wird.

Hierbei dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für eine Beschränkung des Verkehrs müssen demnach zum einen besondere örtliche Verhältnisse vorliegen. Weiterhin muss eine Gefahrenlage bestehen, die nach dem Wortlaut der Norm auf die besonderen örtlichen Verhältnisse zurückzuführen ist („auf Grund“). Diese Gefahrenlage muss zuletzt das allgemeine Risiko, also die grundsätzliche latente Gefahr, die die Teilnahme am Straßenverkehr mit sich bringt, auf Grund dessen die Straßenverkehrsordnung zur Regelung der Verhaltensvorschriften im Rahmen der Teilnahme am Straßenverkehr seinerzeit eingeführt worden war, **erheblich** übersteigt.

dar, die blauen die Seitenstreifen bzw. Parkstreifen und die rote Linie die Fahrbahn. Abbildung 2 zeigt darüber hinaus einen Grünstreifen.

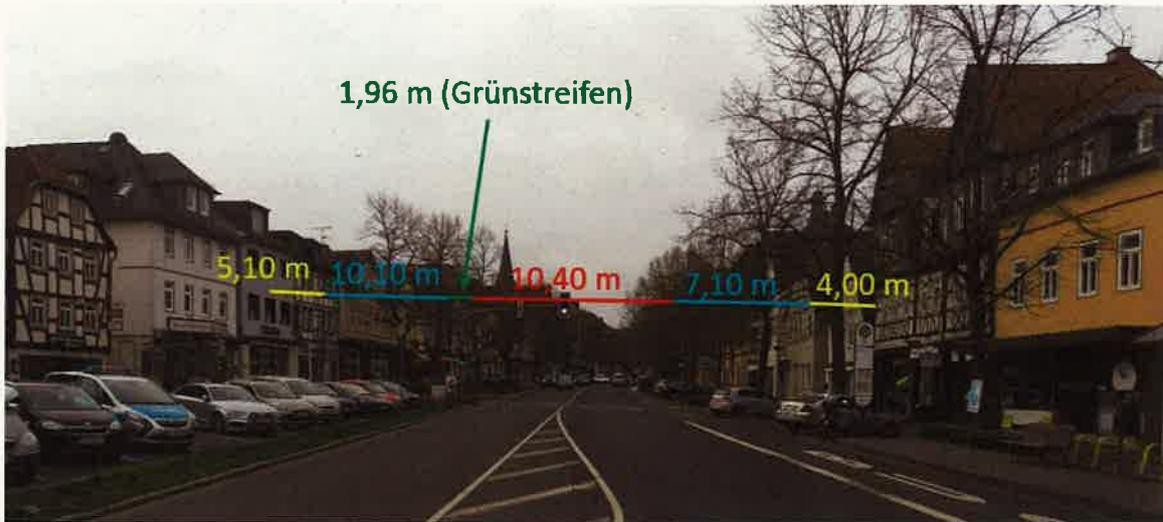


Abbildung 2: Straßenaufteilung Kaiserstraße (in etwa auf Höhe der Hausnummer 15)

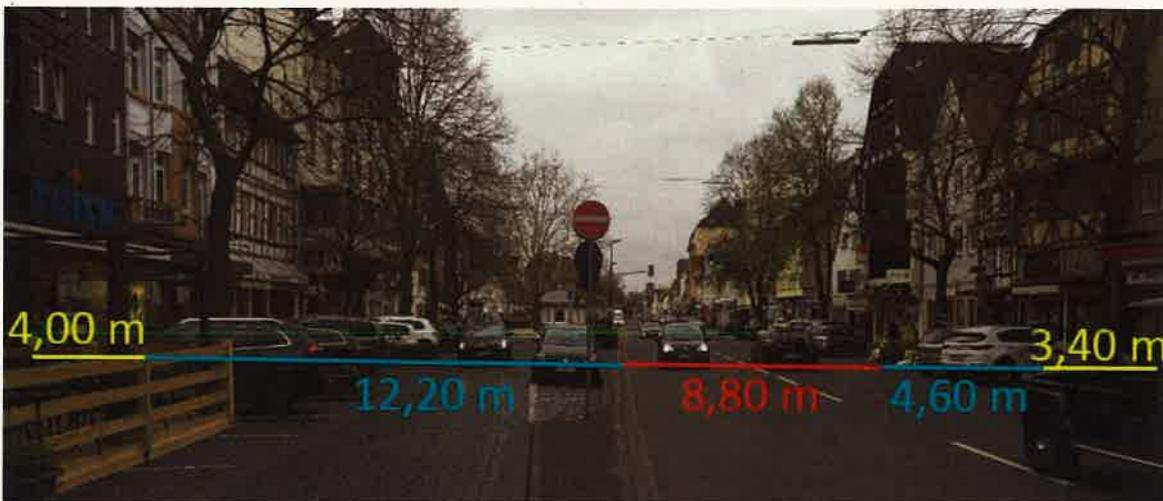


Abbildung 3: Straßenaufteilung Kaiserstraße (in etwa auf Höhe der Hausnummer 78)

Der Fußgängerverkehr auf den Gehwegen ist demnach teilweise bis zu ca. 12,20 m vom Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn der Kaiserstraße entfernt und hat genügend Möglichkeiten die Fahrbahn sicher und zum größten Teil auch bevorrechtigt zu queren. Bei vorschriftsgemäßem Verhalten muss der Fußgängerverkehr dort nicht mit einer Gefahr rechnen.

Im Ergebnis ist zu diesem Punkt festzustellen, dass dort keine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist.

Da die Stadt Friedberg in ihrer Stellungnahme die Verkehrsunfalllage („Unfallgeschehen“) thematisiert und in diesem Zusammenhang nachweislich falsche Aussagen getroffen hat, möchte ich diese Thematik an dieser Stelle kurz aufgreifen. Auch auf die nunmehr gute 3,5 Jahre alte Stellungnahme hiesiger Dienststelle, die in Teilen zur Begründung der aktuellen, mittlerweile gute 7 Monate alten Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung herangezogen wird, möchte ich hier eingehen.

Leider wurde die Stellungnahme von PHK Weil in der Stellungnahme der Stadt Friedberg nur fragmentarisch zitiert. Zum Beispiel wurde der Satz

„Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde einen gewissen Anteil des reinen Durchgangsverkehrs, den es meiner Einschätzung nach noch gibt, dazu bringen, sich andere Wege zu suchen. Dies würde insgesamt zu einer Entlastung und damit evtl. auch zu einer Reduzierung der Verkehrsunfälle führen und ein Argument für die Reduzierung der Geschwindigkeit sein“.

durch Unterstreichen hervorgehoben, wobei der anschließende und zugleich abschließende Satz zur Kaiserstraße

„Um eine abschließende verkehrspolizeiliche Abwägung vornehmen zu können, sind mir gewichtige Argumente für eine Reduzierung nicht bekannt.“

gänzlich unerwähnt bleibt. Auch wurde an dieser Stelle nicht kenntlich gemacht (z.B. durch (...)), dass die Stellungnahme nicht vollständig wiedergegeben wurde.

Der Vollständigkeit halber ist die Stellungnahme des Regionalen Verkehrsdienstes Wetterau, PHK Weil, vom 20.08.2015 als Anlage zu dieser Stellungnahme beigelegt.

Das Meiden eines Straßenzuges, auf dem ein Streckenverbot angeordnet ist, als mutmaßliches Verhalten von Kraftfahrzeugführern kann für eine verkehrsbehördliche Maßnahme nach § 45 StVO nicht als Argument herangezogen werden. Ein Verbot für Fahrzeuge aller Art für diesen Bereich würde sowohl die Anzahl der Fahrzeuge als auch die Verkehrsunfälle gegen Null reduzieren und dennoch fehlt für eine solche Maßnahme in diesem Fall jede rechtliche Grundlage. Dieses, zugegebenermaßen überspitzte Beispiel zeigt deutlich, dass eine verkehrsbehördliche Entscheidung für eine beschränkende Maßnahme auf Grund des erstzitierten Satzes nicht frei von Ermessensfehlern sein kann. Auch hier fehlt die Erörterung einer qualifizierten Gefahrenlage auf Grund von besonderen örtlichen Verhältnissen.

PHK Weil führte weiterhin aus, dass auf Grund des besonderen Charakters der Kaiserstraße zu den Geschäftszeiten ohnehin nur selten höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h möglich sind. In diesem Zusammenhang sei auf § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO verwiesen, wonach Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Wo nicht schneller gefahren werden kann, sind auch keine entsprechenden Beschränkungen erforderlich.

Ferner führte PHK Weil aus, dass die Geschwindigkeit als Unfallursache eine sehr nachgeordnete Rolle spielt. Eine aktuelle Auswertung der Verkehrsunfälle, die im Zeitraum von 2016 bis 2018 polizeilich registriert wurden, bestätigt diese Aussage. Hier wurde lediglich ein Verkehrsunfall mit der Unfallursache Geschwindigkeit registriert. Der auf Grund von Alkoholeinfluss völlig fahruntaugliche Fahrzeugführer kam gegen 0:22 Uhr in Fahrtrichtung Gießener Straße in Höhe der Burg (Linkskurve) von der Fahrbahn ab und stieß gegen eine Mauer.

Die Stadt Friedberg führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die Statistik der Polizei lediglich Unfälle aufweise, die mit Personenschaden verbunden sind. Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Wäre dem so, läge die Gesamtunfallzahl der Verkehrsunfälle

für 2017 im Wetteraukreis bei nur 841. Tatsächlich lag die Zahl bei 5517. Ein Verkehrsunfall im Sinne der Richtlinien ist ein plötzliches und zumindest für einen Beteiligten ungewolltes Ereignis im öffentlichen Straßenverkehr, das mit dessen typischen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang steht und bei dem ein Personen- und/oder nicht völlig belangloser Sachschaden entstanden ist. Die Bagatellgrenze liegt hierbei bei 50,- €, was z.B. ein verkratztes Kennzeichen sein kann. Schon leichte Kratzer im Fahrzeuglack übersteigen in aller Regel die genannte Grenze. Auch ist der Fall denkbar, dass sich zwei Parteien, z.B. im Rahmen eines Parkremplers ohne Verletzte, über die Frage der Verursachung einig sind und der Sachverhalt nicht an die Polizei herangetragen wird.

Die Verkehrsunfalllage und speziell die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik ist, wie eingangs erläutert, ein objektives Indiz für die Beurteilung der Verkehrssicherheitslage. Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik in diesem Zusammenhang gänzlich in Frage zu stellen halte ich für sehr weit gegriffen.

Zu guter Letzt gilt es bei dem Themenkomplex „Verkehrsunfalllage“ zu beachten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle insbesondere auf Streckenabschnitten wie der Kaiserstraße, in Relation zu der Verkehrsstärke und den Fahrbewegungen steht. Die Bewertung der Unfallrate kann somit nicht anhand einer festen Zahl vorgenommen werden, sondern bedarf einer Einzelfallbetrachtung. Weiterhin müsste man für eine fundierte Beurteilung der Verkehrsgefahrenlage die unterschiedlichen Unfallgeschehen betrachten. Im Zeitraum vom 01.01.2016 bis 31.12.2018 wurden auf dem betreffenden Abschnitt der Kaiserstraße insgesamt 129 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Davon geschahen 83 im unmittelbaren Zusammenhang mit Parkvorgängen, das sind 64,34 %. Darüber hinaus sind auch Verkehrsunfälle zu verzeichnen, die im mittelbaren Zusammenhang mit Parkvorgängen geschehen waren. Ein Beispiel für solche Unfallgeschehen ist ein Linksabbiegen in eine Parklücke bei Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Ferner wurden Verkehrsunfälle registriert, bei denen beim Rangieren Verkehrszeichen, Pfosten oder Lichtmasten angefahren wurden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist nicht geeignet, solche Unfallgeschehen zu minimieren oder gar zu verhindern.

2. Der Bereich der Ockstädter Straße:

Das Bürgerhospital Friedberg (in der Stellungnahme der Stadt Friedberg als Kreiskrankenhaus bezeichnet) liegt an der Ockstädter Straße und verfügt von dort über einen direkten Zugang. Es handelt sich hierbei um eine Einrichtung im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6, Var. 6 StVO. Folglich kann auf der Ockstädter Straße, im unmittelbaren Bereich der Einrichtung eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden, ohne dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erfüllt sein müssen. Bei der Anordnung sind die Ausführungen in der Verwaltungsvorschrift StVO – Abschnitt B / Zu § 41, zu Zeichen 274, Randnummer 13 zu beachten.

Bei der erwähnten Kindertagesstätte handelt es sich um die Evangelische Kindertagesstätte

Wintersteinstraße, die postalische Anschrift lautet Wintersteinstraße 39, 61169 Friedberg. Das Grundstück der Einrichtung grenzt zwar an die Ockstädter Straße, der Zugang zur Einrichtung befindet sich jedoch, wie die postalische Anschrift bereits vermuten lässt, in der Wintersteinstraße und liegt bereits im geschützten Bereich einer Tempo 30-Zone.

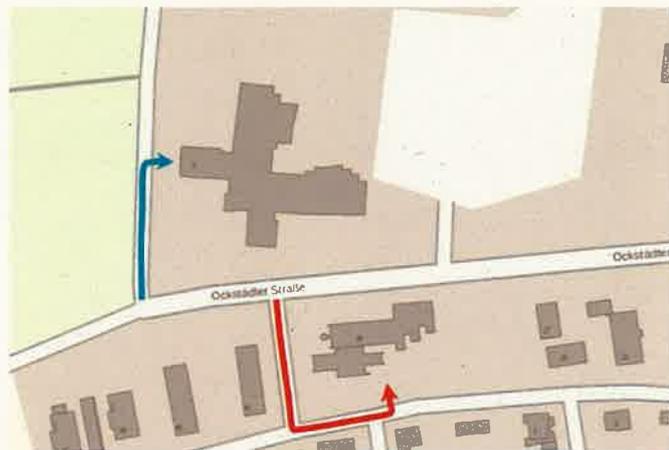


Abbildung 4:

Roter Pfeil: Zugang zur Evangelischen Kindertagesstätte Wintersteinstraße

Blauer Pfeil: Zugang zur Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie

Bei der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie (in der

Stellungnahme der Stadt Friedberg als Psychiatrisches Krankenhaus bezeichnet) verhält es sich ähnlich. Das Grundstück, auf dem sich die Einrichtung befindet, grenzt zwar an der Ockstädter Straße, der Zugang befindet sich jedoch abseits auf der Johann-Peter-Schäfer-Straße (postalische Anschrift: Johann-Peter-Schäfer-Straße 3).

Die Lage der Zugänge zu den beiden Einrichtungen sind in Abbildung 4 skizziert.

Zwar handelt es sich bei den beiden Einrichtungen um solche im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6, Var. 2 bzw. Var. 6 StVO, jedoch fehlt es an dem direkten Zugang zur Straße nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift StVO – Abschnitt B / Zu § 41, zu Zeichen 274, Randnummer 13. Auch in der Begründung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (Drucksache 332/16 vom 15.06.2016) steht geschrieben, dass die Absenkung der Anordnungshürde nicht für solche Anordnungen zum Tragen kommen kann, die nicht mit unmittelbarem Zugang zur Hauptverkehrsstraße ausgestattet sind.

Die Stadt Friedberg führt ferner aus, dass im Ortseingangsbereich, aus Richtung Ockstadt kommend, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Höhe der Zufahrt zum Parkplatz der Stadthalle erforderlich sei, da zu den dortigen Freizeitanlagen sehr häufig Querungen von Kindern und Jugendlichen erfolgen und

dieser Bereich bei Anfahrt aus Richtung Ockstadt – bereits bei Einhaltung der aktuellen Geschwindigkeitsbeschränkung erst spät vollumfänglich eingesehen werden kann. Eine Lichtzeichenanlage befindet sich erst in ca. 350 m Entfernung.

Tatsächlich ist die Lichtzeichenanlage von der Mitte des Einfahrtbereichs des Parkplatzes ca. 210 m entfernt (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Ockstädter Straße, Entfernung LZA zur Einfahrt Parkplatz Stadthalle

Wenn mit „Freizeiteinrichtungen“ der Bereich der Schulhöfe gemeint ist, dann liegt die Lichtzeichenanlage, als gesicherte Quermöglichkeit für Fußgänger, von der Wintersteinstraße in direkter Laufrichtung zu dem Bereich. Es müssen somit keine Umwege gelaufen werden.

Es wird angedeutet, dass die Sichtbeziehung zwischen Fahrzeugverkehr und querenden Fußgängern in Höhe des Parkplatzes der Stadthalle unzureichend sei, was jedoch nicht näher erläutert wird. Zur objektiven Bewertung von Sichtweiten, können die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), aufgestellt von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, herangezogen werden. Dieses technische Regelwerk behandelt den Entwurf und die Gestaltung von Stadtstraßen. Unter Punkt 6.3.9.3 der Richtlinie werden Sichtfelder behandelt. Demnach sind an Überquerungsstellen und Warteflächen von Fußgängern und Radfahrern Sichtfelder mit Schenkellänge senkrecht zur Fahrtrichtung nach „Bild 121“ und mit der Haltesichtweite nach der „Tabelle 58“ in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs sicherzustellen.

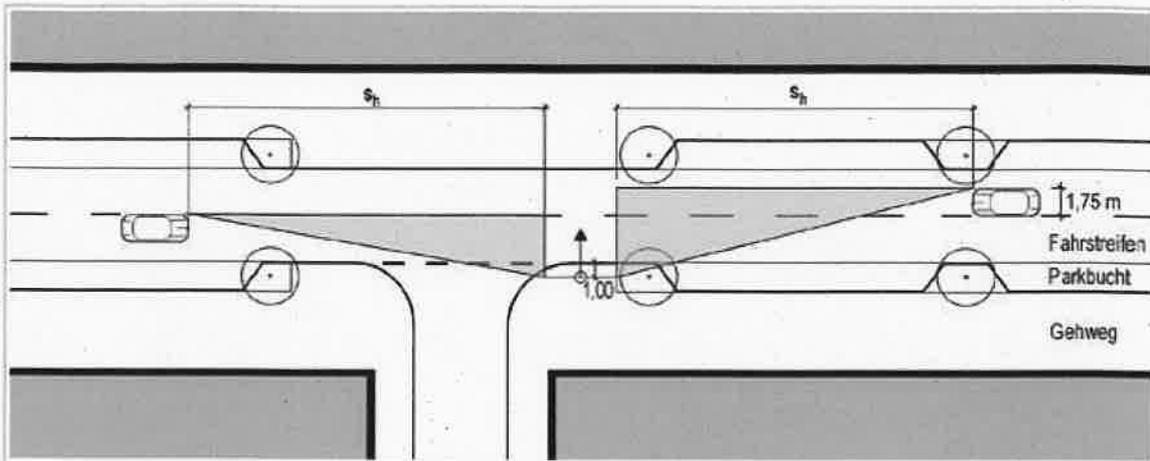


Abbildung 6: RAST 06, Bild 121 Sichtfelder an Überquerungsstellen

Für das Vorliegen von unzureichenden Sichtweiten im Bereich der Zufahrt zum Parkplatz der Stadthalle liegen, nach eigener örtlicher Prüfung, keine Anhaltspunkte vor. Die Straßenführung ist in diesem Bereich gerade und frei von Sichthindernissen. Näher zu betrachten ist hierbei der Bereich der Bordsteinabsenkung in Höhe der Einmündung Wintersteinstraße und hierbei lediglich die Sichtverhältnisse zwischen dem Fahrzeugverkehr aus Richtung Ockstadt kommend und dem Fußgänger auf dem südlichen Gehweg der Ockstädter Straße unmittelbar nach der Einmündung Wintersteinstraße. Die Sichtverhältnisse zwischen Fahrzeugführer und Fußgänger sind an dieser Stelle jedoch ausreichend gegeben. Laut der Tabelle 58 aus der RAST 06 (Abbildung 7) wäre eine Haltesichtweite von 35 m bereits ausreichend. Die vor Ort gemessene Sichtweite beträgt hier tatsächlich 66,3 m (siehe Abbildung 8 und insbesondere Abbildung 9). Dieser Bereich befindet sich innerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Straßenkategorie	Vzul	Straßenlängsneigung s				
		-8%	-4%	0%	+4%	+8%
Erschließungsstraßen, angebaute Hauptverkehrsstraßen	30 km/h	-	-	15 m	-	-
	40 km/h	-	-	25 m	-	-
	50 km/h	-	-	35 m	-	-
Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	50 km/h	50 m	45 m	35 m	35 m	35 m
	60 km/h	70 m	65 m	60 m	55 m	55 m
	70 km/h	95 m	85 m	80 m	75 m	70 m

Abbildung 7: RAST 06, Tabelle 58 Erforderliche Haltesichtweiten S_h



Abbildung 8: Sichtverhältnisse zwischen Fahrzeugen aus Richtung Ockstadt und Fußgängern auf dem südlichen Gehweg der Ockstädter Straße (Luftbild)

Im Ergebnis können die Sichtverhältnisse an dieser Stelle als ausreichend bezeichnet werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund von Sichtbeziehungen ist somit nicht erforderlich.



Abbildung 9: Sichtverhältnisse zwischen Fahrzeugen aus Richtung Ockstadt und Fußgängern auf dem südlichen Gehweg der Ockstädter Straße (Lichtbild aus Blickrichtung Gehweg)

Die in der Stellungnahme der Stadt Friedberg genannten Schulen befinden sich abseits der Ockstädter Straße in der Straße „Am Seebach“. Die Straße Am Seebach ist im ersten Abschnitt eine Tempo 30-Zone und wird im weiteren Verlauf, dort wo sich die Zugänge zu den Schulen befinden, zum Verkehrsberuhigten Bereich. Die Zugänge befinden sich ca. 175 Meter von der Ockstädter Straße entfernt. Diese Entfernung erzeugt bei den Schülern nicht das Bewusstsein, auf dem Schulgelände zu sein.

Laut Auskunft der Verkehrserzieherinnen der Jugendverkehrsschule in unserem Hause, die auf dem Verkehrsübungsplatz des Schulhofes der Philipp-Dieffenbach-Schule die Radfahrausbildung für die Jahrgangsstufe der vierten Klasse durchführen, wird der gemeinsame Geh- und Radweg im hinteren Bereich der Schule sehr reger für den Schulwegverkehr frequentiert. Dies hatte mich dazu veranlasst, mir die Frequentierung der Ockstädter Straße im Rahmen einer Ortsbegehung

anzuschauen. Am 09.04.2019, zwischen 07:20 Uhr und 08:10 Uhr habe ich folgende Zahlen in Bezug auf den Schülerverkehr (Fußgänger und Radfahrer) erhoben:

- 178 Schüler kamen auf dem nördlichen Gehweg der Ockstädter Straße aus Richtung Kaiserstraße gelaufen
- 7 Schüler kamen auf dem südlichen Gehweg der Ockstädter Straße aus Richtung Kaiserstraße gelaufen und querten die Fahrbahn an der lichtsignalisierten Fußgängerfurt
- 146 Schüler kamen aus den Gehwegen der Lindenstraße gelaufen und querten die Fahrbahn der Ockstädter Straße an der östlichen lichtsignalisierten Fußgängerfurt
- 10 Schüler kamen aus den Gehwegen der Lindenstraße gelaufen und querten die Fahrbahn der Ockstädter Straße an der westlichen lichtsignalisierten Fußgängerfurt
- 28 Schüler kamen mit dem Fahrrad aus der Fahrbahn der Lindenstraße gefahren und überquerten die Kreuzung mit der Signalisierung für den Fahrzeugverkehr

Zu keinem Zeitpunkt waren Gefahrensituationen oder „Pulkbildungen“ im Sinne der Verwaltungsvorschrift-StVO – Abschnitt B / Zu § 41, zu Zeichen 274, Randnummer 13 zu erkennen. Fahrbahnquerungen außerhalb der Fußgängerfurten wurden nicht festgestellt.

Bei den genannten Bushaltestellen an der Ockstädter Straße handelt es sich um Haltestellen des Linienverkehrs. Die Schüler werden mit dem Linienverkehr zu festen Zeiten befördert. Gefährliche Situationen beim Aussteigen konnten nicht beobachtet werden. In diesem Zusammenhang weise ich auf den § 20 StVO hin. Diese Vorschrift regelt das Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere Bussen) an Haltestellen und im Bereich von Haltestellen und vermittelt insbesondere ein- und aussteigenden sowie wartenden Fahrgästen einen besonderen Schutz.

Meines Wissens nach werden darüber hinaus die Haltestellen „Kaiserstraße“ und „Henry-Benrath-Schule“ für den Schülerverkehr genutzt.

Die Haltestelle „Kaiserstraße“ befindet sich auf der Kaiserstraße, zwischen den beiden Einmündungen Neutorgasse und Hospitalgasse. Von dort gelangt man fußläufig über die Neutorgasse zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg („Bishop's-Stortfort-Promenade“), der direkt zu den Schulen führt. Dies deckt sich mit den



Abbildung 10: beschriebene Laufrichtung von der Haltestelle "Kaiserstraße"

Beobachtungen unserer Verkehrserzieherinnen (siehe oben).

Die Haltestelle „Henry-Benrath-Schule“ befindet sich auf dem Parkplatz der Stadthalle, abseits der Ockstädter Straße. Von dort gelangt man über einen Fußweg („Äppelwoiweg“) direkt zur Straße „Am Seebach“, wo sich die Zugänge zu den Schulen befinden.



Abbildung 11: beschriebene Laufrichtung von der Haltestelle "Henry-Benrath-Schule"

„Bringverkehr“ konnte nicht festgestellt werden. Sollte dort Bring- und Abholverkehr stattfinden, so konzentriert sich dieser möglicherweise in der Straße „Am Seebach“ in dem dortigen Wendehammer vor Beginn des Verkehrsberuhigten Bereiches. Dieser Bereich war von der Ockstädter Straße im Rahmen der Zählung nicht einsehbar.

Die Ockstädter Straße ist ferner aus beiden Seiten mit Zeichen 136 StVO beschildert. Dieses Gefahrzeichen mahnt den Fahrzeugführer zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation (§ 3 Absatz 1). In diesem Zusammenhang weise ich auf die Pflichten eines Fahrzeugführers aus § 3 Abs. 2a StVO hin, nach dem Fahrzeugführer generell verpflichtet sind, sich u.a. Kindern gegenüber durch Herabsetzung der Geschwindigkeit und jederzeitige Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass jede Gefährdung ausgeschlossen ist. Dieses Gebot an jeden Fahrzeugführer gilt völlig unabhängig von einer grundsätzlich zulässigen Regelgeschwindigkeit, innerorts wie außerorts.

Nach Auswertung der Elektronischen Unfalltypensteckkarte (Auswertungszeitraum 01.01.2016 – 31.12.2018) kann die Verkehrsunfalllage auf diesem Streckenabschnitt als unauffällig bezeichnet werden.

Im Ergebnis halte ich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ockstädter Straße, mit Ausnahme des Bereichs des Bürgerhospitals, für nicht erforderlich.

3. Der Bereich am Burgberg / Usavorstadt / Alte Bahnhofstraße / Haagstraße / Haingraben:

In der Straße „Usavorstadt“ befindet sich die Kindertagesstätte „Tintenklecks“, die postalische Anschrift lautet Usavorstadt 11, 61169 Friedberg. Die Einrichtung liegt an der Straße und hat auch einen direkten Zugang zur Straße.

Nach der Neufassung der Straßenverkehrsordnung im Dezember 2016 können innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraße im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen bestimmten, abschließend aufgeführten, Einrichtungen angeordnet werden, ohne das Vorliegen einer eingangs erwähnten qualifizierten Gefahrenlage auf Grund von besonderen örtlichen Verhältnissen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO.

Die Kindertagesstätte Tintenklecks, mit direktem Zugang zur Usavorstadt, ist eine Einrichtung nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 Var. 2 StVO. Die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Usavorstadt, im unmittelbaren Bereich der Einrichtung, sind erfüllt. Da die Usavorstadt im Bereich der Kindertagesstätte eine Einbahnstraße ist, wird hier nur der Verkehr in Richtung Gießener Straße beschränkt. Die Anordnung sollte nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift-StVO – Abschnitt B / Zu § 41, zu Zeichen 274, Randnummer 13, wochentäglich und tageszeitlich beschränkt werden.

Darüber hinaus ist alleine die Qualifizierung einer Straße als Schulweg, ohne weitere Besonderheiten, keine Begründung nach StVO, eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Die Gehwege entlang des Schulweges sind ausreichend breit und es sind sichere Möglichkeiten vorhanden, die Fahrbahn zu queren. Für die Querung der Straße „Am Burgberg“, steht eine Querungshilfe zur Verfügung, wobei auf der Fahrbahn ohnehin eine Einbahnstraßenregelung angeordnet ist und bei der Querung der Fahrbahn nur eine Fahrtrichtung beachtet werden muss. Weiterhin befindet sich auf der Alten Bahnhofstraße, in Höhe des dortigen Parkdecks, eine Fußgängerschutzanlage, die dem Fußgängerverkehr eine durch Lichtzeichen geregelte, bevorrechtigte Querung der Fahrbahn ermöglicht. Ferner verfügt der Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Haingraben / Gebrüder-Lang-Straße / Haagstraße über zwei Fußgängerüberwege.

Im Rahmen einer gemeinsamen Ortsbegehung am 08.12.2017 mit Vertretern der Gemeinsamen Musterschule Friedberg, dem Ordnungsamt und dem Tiefbauamt sowie dem aktuell amtierenden Bürgermeister der Stadt Friedberg wurde der Schulweg entlang der Barbarastraße, Gebrüder-Lang-Straße, Haingraben, Haagstraße und Alte Bahnhofstraße in Augenschein genommen und vor dem Hintergrund der Errichtung einer Lärmschutzwand der Bahn auf der östlichen Seite der Haagstraße zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen in diesem Abschnitt auf die westliche Seite der Haagstraße verlegt (siehe Abbildung 12). Es wurde einvernehmlich festgestellt und bewertet, dass der Fußgängerüberweg an der Straße Haingraben für die Querung der Nord-Süd-Fahrverbindung für einen Schulweg ohnehin eine höhere Sicherheit bietet als der Fußgängerüberweg über die Haagstraße. Insgesamt wurde der Schulweg in diesem Bereich einvernehmlich als sicher eingestuft.



Abbildung 12: geänderter Schulweg nach gemeinsamer Ortsbegehung

Schulweg ohnehin eine höhere Sicherheit bietet als der Fußgängerüberweg über die Haagstraße. Insgesamt wurde der Schulweg in diesem Bereich einvernehmlich als sicher eingestuft.

An dieser Stelle möchte ich anmerken, dass der Schulweg zur Gemeinsamen-Musterschule-Friedberg meines Wissens nach, wie in der Abbildung 12 angedeutet, aus Richtung Haingraben weiter über die Haagstraße (zum Teil Tempo 30-Zone) und schließlich über die kleine Klostergasse bis hin zur Schulstraße (Verkehrsberuhigter Bereich in beiden Straßen) führt und nicht über die Alte Bahnhofstraße bis zur Schulstraße. Zumindest wurde es so im Rahmen der gemeinsamen Ortsbegehung besprochen. Sollte das Missverständnis zu dieser Wegführung jedoch wider Erwarten auf meiner Seite liegen, merke ich an, dass sich die Stadt Friedberg in diesem Punkt selbst widerspricht, indem sie einen Schulweg amtlich empfiehlt, diesen jedoch im gleichen Atemzug für unsicher hält.

Darüber hinaus ist die Fahrbahn der Haagstraße zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen an der alten Bahnhofstraße und am Haingraben lediglich ca. 112 m lang. Sobald ein Kraftfahrzeugführer aus der einen Kreisfahrbahn abbiegt und beschleunigt, muss er kurz darauf vor der nächsten Kreisverkehrsanlage abbremsen, da die Fahrbahn gegenüber der Kreisfahrbahn untergeordnet ist. Zudem ist der Fahrbahnverlauf in diesem Bereich kurvig. Höhere Geschwindigkeiten sind in Anbetracht dieser örtlichen Gegebenheiten kaum möglich und ohnehin nicht mit den allgemeinen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung, insbesondere dem § 3 Abs. 1 StVO, nicht vereinbar, sodass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h schon auf Grund des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO ausscheidet.

Die Stellungnahme der Stadt Friedberg enthält zur Begründung der Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich, mit Ausnahme der Usavorstadt,

lediglich pauschale Aussagen, wie das Ziel einer ausreichenden Verkehrssicherheit. Es ist mit keinem Satz erwähnt, dass die Verkehrssicherheit unzureichend wäre, wenn keine Geschwindigkeitsbeschränkung bestünde, geschweige denn, dass eine für eine Verkehrsbeschränkung erforderliche qualifizierte Gefahrenlage thematisiert wird.

Im Ergebnis halte ich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den genannten Straßen, mit Ausnahme des Bereichs der Kindertagesstätte Tintenklecks, für nicht erforderlich.

Der Bereich Mühlweg / Im Rosental / Barbarastraße / Fauerbacher Straße bis B 275:

In der Fauerbacher Straße 61 befindet sich die Kindertagesstätte „Am Rübenberg“. Sie ist eine Einrichtung im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 Var. 2 StVO und verfügt über einen direkten Zugang zur Fauerbacher Straße. Die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sind erfüllt. Die Anordnung sollte nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift-StVO – Abschnitt B / Zu § 41, zu Zeichen 274, Randnummer 13, wochentäglich und tageszeitlich beschränkt werden. Die streckenbezogene Anordnung ist nach Maßgabe der selben Regelung auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Aus dem eindeutigen Wortlaut dieser Vorschrift geht hervor, dass es sich bei den 300 m um ein Maximalmaß handelt und nicht, wie in der Stellungnahme der Stadt Friedberg geschrieben steht („ca.“), um einen Richtwert. Hierbei dürfte die Größe der Einrichtung bzw. die Länge entlang der Straße eine entscheidende Rolle spielen. Beispielsweise müsste bei einem großen Schulkomplex mit mehreren Gebäuden und dementsprechend mehreren Zugängen ein anderer Maßstab angelegt werden als bei einem Einzelgebäude mit nur einem Zugang. Auf das Übermaßverbot sei an dieser Stelle hingewiesen.

Dieser Bereich um die Kindertagesstätte „Am Rübenberg“ ist im Übrigen auch derjenige, der, wie es in der Stellungnahme der Stadt Friedberg geschrieben steht, bereits seit vielen Jahren auf 30 km/h geschwindigkeitsbeschränkt ist. Diese Möglichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung war bereits vor der Neufassung der StVO zum Dezember 2016 gegeben und war seinerzeit per Erlass des Hessischen Verkehrsministeriums geregelt.

Die anderen in der Stellungnahme der Stadt Friedberg genannten Einrichtungen (Hauptfriedhof, Lebensmittelmärkte) sind keine Einrichtungen im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO. Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen für die Abschnitte vor und nach der Kindertagesstätte ist folglich nur unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO möglich.

Auch zu diesem Straßenzug gibt die Stadt Friedberg die Stellungnahme hiesiger Dienststelle vom 20.08.2015 lediglich fragmentarisch wieder, ohne einen Hinweis auf Unvollständigkeit zu geben. Direkt vor den zitierten Sätzen

„Ein Schwerpunkt liegt in der Fauerbacher Straße, Zufahrtsbereich zu den Märkten sowie in der Gebrüder-Lang-Straße, im Bereich der beiden Kreisverkehre. Eine Reduzierung auf der Alten Bahnhofstraße, vom Zufahrtsbereich Parkdeck bis zum Kreisverkehr Gebrüder-Lang-Straße und auf der Fauerbacher Straße, von den Märkten bis über die Gebrüder-Lang-Straße hinweg in die Barbarastraße bis zur Einmündung Mittelstraße, lies sich aus verkehrspolizeilicher Sicht vertreten.“

steht der Satz:

„(...) Das Unfallaufkommen ist als unauffällig zu bezeichnen.“,

der in der Stellungnahme der Stadt Friedberg gänzlich unerwähnt bleibt.

Was mit „Schwerpunkt“ gemeint ist, geht aus der Stellungnahme von 2015 nicht genau hervor. Aus dem vorstehenden Satz geht jedoch deutlich hervor, dass damit kein Unfallschwerpunkt gemeint sein kann, was die Auswertung der Elektronischen Unfalltypensteckkarte bestätigt.

Mit Schwerpunkt könnte zum Beispiel die bauliche Situation des Kreisverkehrsplatzes Fauerbacher Straße / Gebrüder-Lang-Straße / Barbarastraße gemeint sein, der nicht regelkonform hergestellt wurde.

Kreisverkehre haben nämlich nur dann ein hohes Sicherheitsniveau, wenn bauliche Grundprinzipien berücksichtigt werden. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), aufgestellt von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ sind das einschlägige technische Regelwerk, das für den Entwurf und die Gestaltung von Stadtstraßen herangezogen wird.

Bei einer Kreisverkehrsanlage ist die Kreisinsel das funktional und gestalterisch wesentliche Element. Sie soll eine ausreichende Ablenkung (Umlenkung geradeaus fahrender Fahrzeuge) bewirken, um möglichst geringe Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn zu erreichen. Die Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel (und ggf. auch durch den Innenring) sollte das Zweifache der Fahrstreifenbreite der Knotenpunktzufahrt nicht unterschreiten.

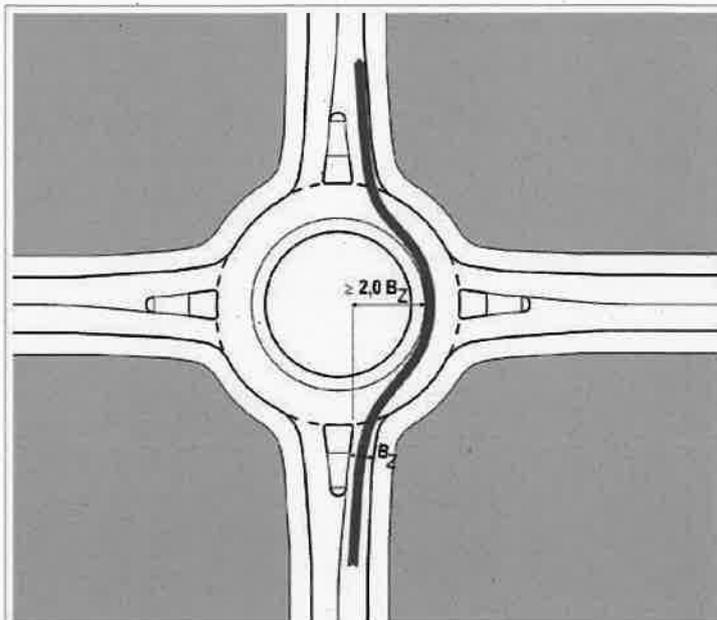


Abbildung 13: Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und ggf. durch den Innenring gemäß RAST 06, Nr. 6.3.5.7

Abbildung 14 zeigt ein Lichtbild, auf dem die Fahrtrichtung Fauerbacher Straße nach Barbarastraße zu sehen ist. Es zeigt ganz deutlich, dass in dieser Fahrtrichtung keine Umlenkung der Fahrbewegung bewirkt wird. Man spricht hier von einer sogenannten „Durchschusswirkung“.

Ein Lösungsansatz für diese Problematik bzw. ein Ansatz zu deren Entschärfung wäre zum Beispiel die Schmälerung der Fahrbahn der Fauerbacher Straße zu Gunsten eines breiteren Gehweges der Fauerbacher Straße auf der nordöstlichen Seite und durch Herstellung einer sogenannten „Gehwegnase“ eine gewisse Ablenkung zu erreichen. Der Fahrbahnteiler müsste in diesem Beispiel entfernt werden. Der Kraftfahrzeugverkehr könnte somit nicht mehr ungebremst über den Kreisverkehr fahren. Zusätzlich würde dieser Verkehrsstrom früher von den Verkehrsteilnehmern aus der Gebrüder-Lang-Straße (aus Richtung Schmidtstraße



Abbildung 14: KVP Fauerbacher Straße / Gebrüder-Lang-Straße / Barbarastraße, in Fahrtrichtung Barbarastraße

km/h ist in diesem Fall nicht im Sinne einer zielorientierten Verkehrssicherheitsarbeit.

kommand) erkannt werden können, was ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn an dieser Stelle wäre. In der Abbildung 15 habe ich diesen Lösungsansatz innerhalb eines Lichtbildes grob skizziert.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist nicht geeignet, diese Problematik zu lösen. Ferner wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274-30 StVO als sogenanntes „Streckenverbot“ mit Ende der Strecke, also im Vorliegenden Fall an der Schnittkante der Kreisfahrbahn, aufgehoben. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30

Einen „Schwerpunkt“ im Bereich der Zufahrtbereiche zu den Märkten könnte man möglicherweise im Kontext der Frequentierung auf Grund des großen Marktangebots sehen. Verkehrsgefahren, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen wären, sind nicht erkennbar. Die Gehwege sind ausreichend breit. Sichere Querungsmöglichkeiten in Form von jeweils einer Querungshilfe mit Fußgängerüberweg vor und hinter dem Bereich der



Abbildung 15: "Gehweg Nase" KVP Fauerbacher Straße / Gebrüder-Lang-Straße / Barbarastraße, in Fahrtrichtung Barbarastraße

Einkaufsmärkte stehen zur Verfügung, die es dem Fußgängerverkehr ermöglichen, die Fahrbahn bevorrechtigt zu queren.

Es handelt sich hierbei zwar lediglich um Grundstückszufahrten im Sinne des § 10 StVO, doch sind dort sowohl die Anfahrsicht als auch die Haltesichtweite ausreichend gegeben, selbst wenn man hierbei den selben Maßstab wie für Kreuzungen und Einmündungen im Sinne des § 8 StVO anlegt (siehe Abbildung 16). Verkehrsunfälle geschehen dort laut der Elektronischen Unfalltypensteckkarte fast ausschließlich auf den Parkflächen der Märkte abseits der Straße.



Abbildung 16: Zufahrtsbereich der Märkte

Alleine die Qualifizierung einer Straße als Schulweg, ohne weitere Besonderheiten, ist keine Begründung nach StVO, eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Die Gehwege entlang des Schulweges der Straße „Mühlweg“ sind ausreichend breit und es sind sichere Möglichkeiten vorhanden, die Fahrbahn zu queren. Die Querung der Alten Bahnhofstraße ist lichtzeichengeregt. Die Querung der Barbarastraße, der Gebrüder-Lang-Straße und der Straße „Haingraben“ ist jeweils durch Fußgängerüberweg möglich.

Durch eine Verkehrserhebung mittels einer „Black-Box“ hat die Stadt Friedberg nachgewiesen, dass 80 % der Verkehrsteilnehmer die innerörtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einhalten. Dem Fehlverhalten der restlichen 20 % gilt es mittels ordnungsbehördlichen Mitteln entgegenzutreten. Die genannten Spitzengeschwindigkeiten sind hierbei ein deutlicher Indikator für das Erfordernis einer Geschwindigkeitsüberwachung.

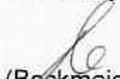
Auch zu diesem Streckenabschnitt wird lediglich geschrieben, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich sei, um im direkten Umfeld der Einrichtungen tatsächlich eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit die gebotene Verkehrssicherheit für die Schulkinder und andere Verkehrsteilnehmer wirksam zu erreichen. Es ist mit keinem Satz erwähnt, dass die Verkehrssicherheit unzureichend wäre, wenn keine Geschwindigkeitsbeschränkung bestünde, geschweige denn, dass eine für eine Verkehrsbeschränkung erforderliche qualifizierte Gefahrenlage thematisiert wird.

Letzten Endes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Rechtmäßigkeit für ihre Maßnahme zu vertreten. Dabei hat sie die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO zu prüfen und das zwingende Erfordernis für die Anordnung von Verkehrszeichen festzustellen und nicht ob eine Maßnahme „vertretbar“ wäre.

Zum Schluss habe ich noch eine Anmerkung zu der Aussage, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen von den Verkehrsteilnehmern breit „akzeptiert“ werden. Wenn mit Akzeptanz gemeint ist, dass die Anordnungen von den Verkehrsteilnehmern befolgt werden, bin ich darüber nicht wirklich verwundert, da ich davon überzeugt bin, dass sich die meisten Verkehrsteilnehmer vorschriftsgemäß

verhalten. Das Befolgen einer Anordnung kann jedoch kein Argument für deren Rechtfertigung sein.

Im Auftrag


(Bockmeier)
Polizeioberkommissar

Nachrichtlich (per E-Mail):

- Polizeipräsidium Mittelhessen – Verkehrsinspektion
- Polizeipräsidium Mittelhessen – Pressestelle Wetterau