

Fallprüfung/Begründung der Verkehrsrechtlichen Anordnung P

Sachverhaltsbeschreibung

Im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzept“ (InHK) Bensberg ([Link](#)) wird die Schloßstraße auf gesamter Länge seit dem Frühjahr 2023 in mehreren Bauphasen umgestaltet.

Vorangegangen ist ein Wettbewerb- und Planungsprozess mit umfangreichen Abstimmungen und Entscheidungen zwischen Politik, Eigentümern, Händlern und Verwaltung. Weiterführende Informationen liefern die FAQ - "Frequently Asked Questions" ([Link](#)). Der aktuelle Stand ist über das digitale Bautagebuch ([Link](#)) einsehbar.

Die Arbeiten im Teilstück zwischen Einmündung Kölner Straße und Kreuzung Nikolausstraße sowie in der Nikolausstraße sind abgeschlossen. Der Verkehr ist freigegeben.

Aktuell befindet sich die Arbeiten im Teilstück zwischen der Kreuzung Nikolausstraße und der Einmündung Am Stockbrunnen. Die Schloßstraße weist hier die Besonderheit auf, dass auf dem gesamten Teilstück beiderseitig eine „schlauchförmige“ durchgehende Bebauung ohne Ausfahrtmöglichkeit vorhanden ist. Ausnahme sind die mit Pollern abgetrennte Fußverbindung Erna-Klug-Weg und die Gartenstraße. Der Erna-Klug-Weg ist dabei zu eng und unübersichtlich, um neben dem erforderlichen Fußverkehr (Ein-/Ausgang Kino, Bücherei, KSK, Verbindung Steinstraße) noch fließenden Verkehr ableiten zu können. Durch das starke Gefälle bietet sich eine zusätzliche Gefahrenlage. Die Gartenstraße kann hingegen als Ausfahrtmöglichkeit genutzt werden, sobald die Arbeiten im betreffenden Bauabschnitt entsprechend vorangeschritten sind.

Das Baufeld wandert grundsätzlich und zumeist auch innerhalb der Bauabschnitte sukzessive von Nord nach Süd. Die Arbeiten zur Umgestaltung der Schloßstraße erfolgen auf gesamter Breite unter wechselseitiger Aufrechterhaltung einer fußläufigen Verbindung und Erreichbarkeit der jeweiligen Haus- und Geschäftszugänge.

Aufgrund der baulichen und technischen Vorgaben zur zukünftigen Oberfläche müssen zunächst rechts und links der zukünftig mittig liegenden Fahrspur (Umbau in eine Einbahnstraße) die Ablaufrinnen gesetzt werden. Zwischen den Rinnen wird eine Asphalt-Tragschicht als Unterbau der Pflasterung im Bereich der Fahrspur hergestellt. Durch diese technisch und baulich erforderlichen Arbeiten in der Mitte der Schloßstraße sind keine ausreichenden Breiten für ein halbseitiges Arbeiten mehr gegeben, so dass die Arbeiten im Rahmen einer Vollsperrung durchgeführt werden müssen. Die Arbeiten im Rahmen einer Vollsperrung beschleunigen die Maßnahmen jedoch auch, da in den Nebenflächen zur Fahrspur teils parallel gearbeitet werden kann, so dass sich die Auswirkungen der Arbeiten insgesamt zeitlich verringern.

Durch die „schlauchförmige“ Bebauung ohne Ausfahrtmöglichkeit entsteht aufgrund der Vollsperrung im Bereich des Baufeldes bis zur Ausfahrtmöglichkeit über die Gartenstraße im Sommer 2025 ein immer länger werdender Sackgassenbereich. Problematisch ist hierbei, dass der fertig gestellte Bereich bereits von einer zweiseitigen Straße mit Begegnungsverkehr, Gehwegen auf Hochborden und teils beiderseitigen Parkmöglichkeiten zu einer zu den Nebenbereichen niveaugleichen einspurigen Einbahnstraße mit deutlich weniger Parkmöglichkeiten auf nur noch einer Straßenseite umgebaut wurde. Die Fahrspur der Einbahnstraße weist dabei eine Breite von 3,80m auf (mit Rinnen 4,40m), was keinen Begegnungsverkehr mehr ermöglicht.

Hinzu kommen alternierende und auf der östlichen Hälfte nahezu durchgehende fest installierte Möblierungselemente wie Baumscheiben, Sitzgelegenheiten, Fahrradständern o.ä.

was eine Schaffung von Ausweichmöglichkeiten verhindert bzw. nur unter Inanspruchnahme großer Teile der neuen Längsparkstreifen möglich ist. Ab dem Frühjahr werden zudem weitere Flächen für Außengastronomie genutzt werden. Insgesamt wurde die Aufenthaltsqualität und insbesondere die Flächen für Fuß- und Radverkehr deutlich erhöht. Allerdings sind diese Flächen nun niveaugleich und als Mischfläche zu sehen, so dass keine deutliche Trennung mehr zum fließenden Verkehr vorhanden ist, was insbesondere vor dem Hintergrund der vorgenannten baustellenbedingt eingeschränkten Situation ein erhöhtes Gefahrenpotential für Passanten birgt. Die Vorgaben des Rettungsdienstes zur Umsetzung der Baumaßnahme besagen zudem, dass Rettungsfahrzeuge jederzeit und ungehindert durch feste Absperrungen in bzw. durch den nördlichen und südlichen Sackgassenbereich und in das Baufeld einfahren können müssen, um dortige Einsatzorte und Aufstellflächen zu erreichen.

Aus diesen Gründen, aber insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Breiten für einen Begegnungsverkehr, wurde für die Bauabschnitte im Jahr 2024 für den baustellenbedingten Sackgassenbereich im Rahmen der Verkehrsrechtlichen Anordnung zur Durchführung der Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum neben der Umleitungsbeschilderung ebenfalls eine Vollsperrung durch Zeichen 250 StVO als zur Gefahrenabwehr erforderliche Vorbeschilderung angeordnet. Neben einer vorhandenen Ladezone vor Schloßstraße 12 wurde eine zusätzliche Liefer-/Ladezone vor Schloßstraße 18 eingerichtet, damit eine Andienung der Geschäfte im Sackgassenbereich weiterhin gegeben war.

Im Laufe der letzten Jahre wurden für die Schloßstraße verschiedene stationäre Durchfahrtsbeschränkungen angeordnet. Das Mittelstück war über viele Jahre bis etwa 2012 Fußgängerzone. Nach Abschaffung der Fußgängerzone und Einrichtung einer Einbahnstraße war das Mittelstück abends und an Wochenenden für den Durchgangsverkehr gesperrt. Für den gesamten Straßenzug gab es zudem aus Lärmschutzgründen ein Verbot der Einfahrt.

Zur Andienung einer privaten Tiefgarage in der Schloßstraße 20 und der Liefer-/Ladezone vor Nr. 18 war die Vollsperrung zeitweise durch Zusatzzeichen eingeschränkt, um diese Verkehre ermöglichen zu können. Mit dem Baufortschritt und Fertigstellung weiterer Bauabschnitte konnte die Vollsperrung zwischenzeitlich hinter die Tiefgaragenzufahrt bei Hausnummer 20 verlegt werden.

Neben der Vollsperrung gab es u.a. für die Durchführung von Restarbeiten und des Wochenmarktes im baustellenbedingten Sackgassenbereich beidseitig ein absolutes Haltverbot.

Mit der Baufirma und einzelnen Händler gab es teils individuelle Abstimmungen zur Andienung der Ladenlokale während der baustellenbedingten Sperrung bis hin zu Anlieferungen von Waren via Radlader.

Trotz der im Rahmen der personellen Kapazitäten erfolgten Kontrolle und Ahndung von Haltverboten durch die Ordnungsbehörde wurde der baustellenbedingte Sackgassenbereich mit den unzureichenden Breiten für Begegnungsverkehr von Beginn an durch Individualverkehre insbesondere durch Parksuchverkehr in Anspruch genommen.

Die Befahrung des mit Zeichen 250 StVO und Haltverboten Zeichen 283 StVO gesperrten Bereiches führte über Monate zu teils chaotischen Zuständen, da mangels Möglichkeiten für Begegnungsverkehr und Ausweichflächen zeitweise kein vor- und zurückkommen möglich ist. Es muss auf engstem Raum rangiert werden, was aufgrund der Mischfläche zu gefährlichen Situationen mit Passanten führt. Neu gesetzte Bänke, Pfosten, Straßenleuchten und Schilderpfosten wurden bislang schon mehrfach teils irreparabel beschädigt. Mangels fertig gestellter Parkflächen wird zusätzlich außerhalb der wenigen markierten Parkflächen teils in Grundstücks- und Feuerwehrezufahrtsflächen wild geparkt. Die Andienung der Baustelle und somit auch der Bauablauf werden durch diese Situation ebenfalls eingeschränkt. Wie bereits ausgeführt war diese Gefahrenlage insbesondere für Passanten durch die Ordnungsbehörde nicht in den Griff zu bekommen.

Zusätzlich führte regelmäßiger Vandalismus, das Wegdrehen und sogar das Entfernen der Beschilderung durch Verkehrsteilnehmer aber auch durch Händler zu uneindeutigen Situationen und Problemen mit der Ahndung und Durchsetzung der Beschilderung durch die Ordnungsbehörde.

Nachdem sich die Situation über den Sommer 2024 nicht beruhigen ließ, sondern sich Verstöße gegen die Beschilderung und die daraus resultierende vorgenannte Gefahrenlage über Wochen weiter intensivierten, wurden im Rahmen der regelmäßigen Baubesprechung erörtert, wie die Situation unter Berücksichtigung der Belange des Rettungsdienstes, der Baustellenandienung uns insbesondere zum Schutz von Passanten durch alternative Mittel wieder hergestellt werden konnte. Zeitgleich kamen Aufforderungen von Teilen der Händler, für den immer länger werdenden baustellenbedingten Sackgassenbereich bessere bzw. wieder Andienungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Abwägungen reichten von einer Sperrung durch festen Poller, welcher nur zu bestimmten Lieferzeiten herauszunehmen wäre bis zu einer Freigabe für den gesamten Verkehr. Letzteres scheiterte aber den nicht vorhandenen erforderlichen Flächen für Begegnungsverkehre. Um den Händlern dennoch eine erstmalige bzw. bessere Andienungssituation zu ermöglichen, sollte der Lieferverkehr außerhalb der Öffnungszeiten mit hohem Besucheraufkommen ermöglicht werden. Da diese Situation analog der Situation in vielen deutschen Einkaufsstraßen in Form einer Fußgängerzone war, wurde diese Variante im Rahmen der Baubesprechung als zu testende Vorzugsvariante während der betreffenden Bauabschnitte vorgeschlagen. Analog „klassischer“ Lieferzeitfenster und zur Fußgängerzone Stadtmitte sollten das Be- und Entladen montags bis freitags von 6-11 Uhr und samstags von 6-10 Uhr möglich sein. Aufgrund des regelmäßig donnerstags in der Schloßstraße stattfindenden Wochenmarktes gab es hierfür eine Einschränkung. Außerhalb der Be- und Entladezeiten stehen im unmittelbaren Umfeld mehrere Ladezonen zur Verfügung. Zudem besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO auch außerhalb der Lieferzeiten eine Andienung zu ermöglichen.

Durch die einfachere und auch positivere Beschilderung einer Fußgängerzone mit einem Verkehrszeichen plus Zusatzzeichen für die Be-/Entladezeiten anstelle des vorhandenen „Schilderwaldes“ aus Zeichen 250 StVO, Zusatzbeschilderung, Zeichen 600 StVO und den beiderseitigen Haltverboten konnte eine für die Verkehrsteilnehmer besser zu erfassende Situation geschaffen werden. Durch die Befestigung an einem festen Schildermasten konnte zudem der Vandalismus unterbunden werden. In den vorgenannten Aspekten wurde auch eine Verbesserung der Akzeptanz und bessere Kontroll- und Durchsetzungsmöglichkeit für die Ordnungsbehörde gesehen.

In einem jour fixe mit den Vertretern der ISG (Immobilien und Standortgemeinschaft) und IBH (Interessengemeinschaft Bensberger Handel) als Vertreter und Multiplikator der betroffenen Eigentümer und Händler wurden die Planungen zur vorübergehenden Ausweisung einer Fußgängerzone mit der verbesserten Andienungsmöglichkeit erörtert.

Die temporäre Fußgängerzone wurde am 21.10.2024 ausgewiesen. Dies geschah aufgrund einer schriftlichen verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 Abs. 6 StVO nebst Ergänzung vom 11.10.2024 gegenüber dem von Seiten des ausführenden Bauunternehmens mit der Verkehrssicherung beauftragten Subunternehmens SILA Signalbau GmbH.

Im Rahmen der personellen Kapazitäten wurde insbesondere in der ersten Zeit nach Änderung der Beschilderung von Seiten der Ordnungsbehörde vor Ort kontrolliert und geahndet. Leider zeigte sich auch hier das von den vorhergehenden Monaten unter Vollsperrung bekannte Bild, dass die Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Parksuchverkehr trotz ausreichender Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld der Schloßstraße die Beschilderung ignorierend in die Fußgängerzone und den baustellenbedingten Sackgassenbereich ohne ausreichende

Breiten für Begegnungsverkehr einführen. Gegenüber den Ordnungskräften wurde von Verkehrsteilnehmern teils argumentiert, dass Navigationsgeräte die Einfahrt in der Schloßstraße „erlaubt“ hätten.

Aufgrund von Fehlverständnissen von Teilen der Händler zum Regelungscharakter der bis dahin geltenden Vollsperrung, welcher wohl auch dem tatsächlichen Bild aufgrund der Ignoranz und der von Seiten der Ordnungsbehörde nicht zu schaffender Durchsetzbarkeit der Beschilderung geschuldet war, kam es im Nachgang trotz der mit ISG und IBH erfolgten Abstimmung und trotz der entstandenen Verbesserung der Andienungssituation zu Maßnahmen einzelner Händler gegen die Fußgängerzone. Diese reichten von einer Petition bis hin zur Klage gegen die Fußgängerzone. Ziel bzw. Kernaussage der Händler ist in der Kommunikation dabei insbesondere die Nutzbarmachung der neu errichtet Parkflächen. Nach aktuellem Stand handelt es sich um 15 Parkplätze. Im Gegensatz hierzu steht die Problematik der fehlenden Breiten für einen Begegnungsverkehr nach dem Umbau.

Die Gefahrenlage im beengten baustellenbedingten Sackgassenbereich konnte sich jedoch auch durch die Beschilderung in Form einer temporären Fußgängerzone nicht verbessern. Im Gegenteil wurden zusätzlich Fußgänger im Bereich der Fußgängerzone durch Verkehrsteilnehmer mindestens verbal angegangen. Es kam weiterhin durch Rangiertätigkeiten zu gefährlichen Situationen mit Passanten und Beschädigungen am neuen Mobiliar. Der feste Schildermast der Fußgängerzonenbeschilderung wurde bereits nach wenigen Tagen so krumm gefahren, dass die Beschilderung kaum noch wahrzunehmen war. Mitarbeitende der Verwaltung konnten bei Ortsterminen mehrfach beobachten, wie Möblierungselemente angefahren wurden, ohne dass die Fahrzeugführenden überhaupt ausstiegen, um den Schaden zu begutachten und einfach davonfahren. Während des Wochenmarktes am 16.01.2025 kam es zudem zu einem Personenschaden, als ein Lieferfahrzeug trotz zusätzlicher Sperrung im Bereich des Wochenmarktes einen Marktstand rammte und dadurch eine Marktbeschickerin verletzte.

Die Situation gestaltet sich nach wie vor so, dass zur Gefahrenabwehr eine Zufahrtsbeschränkung geboten ist. Erst mit einer der nächsten Bauabschnitte im Sommer 2025 sind die Umbauarbeiten so weit vorangeschritten, dass aus der Schloßstraße eine wechselseitige Ausfahrt über Gartenstraße oder das Teilstück zu Am Stockbrunnen hin möglich ist und die zukünftige Einbahnstraße Ihre Funktion aufnehmen kann. Bis dahin fehlt es an den vorgegebenen erforderlichen Breiten für Begegnungsverkehre in dem baustellenbedingten Sackgassenbereich vor dem jeweils aktuellen Baufeld.

Aufgrund des Gerichtsbeschlusses vom 09.01.2025 muss die Beschilderung des baustellenbedingten Sackgassenbereiches in Form einer Fußgängerzone zurückgenommen werden. Aufgrund der zuvor nun mehrfach geschilderten Gefahrenlage ist eine Zufahrtsbeschränkung des betreffenden Teilstücks der Schloßstraße jedoch dringend geboten. Aus diesem Grund wird daher zunächst eine Rückkehr der bis zur Einrichtung der temporären Fußgängerzone geltenden Vollsperrung vorgenommen.

Zur Abmilderung und um die Belange der Händler zur Andienung der Ladenlokale berücksichtigen zu können, wird die Befahrung für Lieferverkehre bis zum Baufeld ermöglicht. Dies zunächst ohne zeitliche Einschränkungen wie sie im Rahmen der Fußgängerzone vorgegeben wurde. Aufgrund der fehlenden Breiten für Begegnungsverkehre ist es jedoch erforderlich neben der Fahrspur auch Teile des Parkstreifens durch Haltverbote zu sperren um Platz für erforderliche Ausweichbuchten zu erhalten, die einen Begegnungsverkehr überhaupt erst ermöglichen. In den restlichen Parkbuchten werden Ladezonen für die Andienung der Ladenlokale eingerichtet, so dass diese jederzeit zum Be- und Entladen angefahren werden können. Durch die erforderliche Nutzung des Parkstreifens für den Lieferverkehr sind keine Parkmöglichkeiten für den Individualverkehr mehr vorhanden, so dass dieser – weiterhin – nicht einfahren kann und - vor dem Hintergrund der vorgenannten umfassend beschriebenen Gefahrenlage – sollte.

Ermächtigungsgrundlage

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass gem. § 45 Abs. 9 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Notwendig aber auch ausreichend hierfür ist das Vorliegen einer hinreichend konkretisierten Gefahr. Die Annahme einer derartigen Gefahrenlage setzt nicht voraus, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat.

Gemäß den Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, die für die temporären Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum maßgeblich sind, ist für eine Fahrspur eine Mindestbreite von 3,00m erforderlich. Für Begegnungsverkehr bedarf es somit einer Gesamtfahrbahnbreite von 6,00 m.

Die Schloßstraße wird aktuell zu einer Einbahnstraße umgebaut und der bereits fertiggestellte Bereich hat eine Durchfahrtsbreite von 3,80m (mit Rinnen 4,40 m). Gemäß RSA, Ausgabe 21, Teil A, Kapitel 2.2.2 Abs. 2 ist in Ausnahmefällen eine Reduzierung der Gesamtfahrbahnbreite auf 5,70 m möglich. Selbst dieser Mindestanforderung genügt die hier im Raum stehende Durchfahrtsbreite von 3,80 m nicht im Geringsten. Erschwerend kommt vorliegend hinzu, dass aufgrund der baulichen Gegebenheiten Fahrbahn und Fußgängerbereich niveaugleich ausgestaltet sind (kein erhöhter Bordstein). Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite versuchen die sich begegnenden Fahrzeuge einander auszuweichen. Hierbei befahren sie unvermittelt und für die Fußgänger unvorhersehbar den Fußgängerbereich, wodurch die Passanten und insbesondere aufgrund ihrer geringen Körpergröße schnell übersehbaren kleinen Kinder sowie bewegungs-, seh- oder hörbehinderten Personen erheblich in Gefahr für ihr Leib und Leben gebracht werden. Gleichzeitig kommt es bei solchen Ausweichmanövern zu Beschädigung des neuen Straßenmobiliars von Baumscheiben, Einbauten und Möblierung.

Diese Gefahr rechtfertigt nicht nur die Annahme des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 StVO, sondern erfüllt auch die Tatbestandsvoraussetzungen der Generalklausel aus § 45 Abs. 1 S. 1 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können.

Verhältnismäßigkeitsprüfung

Die Anordnung der Vollsperrung mit Ausnahme des Lieferverkehrs müsste zudem dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen.

Zweck

Zweck der Vollsperrung unter Ausnahme des Lieferverkehrs ist die Ermöglichung der Durchführung von Arbeiten im Straßenraum sowie die Sicherstellung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs durch Verhinderung der oben dargestellten Gefahrenlage.

Geeignetheit

Verkehrsrechtliche Anordnungen müssen geeignet sein, den verfolgten Zweck zu erreichen. Das Mittel ist zur Zweckerreichung geeignet, wenn es den verfolgten Zweck zumindest fördert.

Mit der Aufstellung des VZ 250 StVO wird der Begegnungsverkehr, welcher ursächlich ist für Gefährdungen von Passanten, Zerstörung von neuen Einbauten und Beschädigung von anderen Kraftfahrzeugen, aus der Schloßstraße herausgehalten. Der vorhandene Parkraum (15 Parkplätze) wird mittels Beschilderung in Ausweichbuchten und Ladezonen umgewandelt. Andere Fläche stehen aufgrund des bereits stationär beschilderten eingeschränkten Haltverbots (Zone) nicht zur Verfügung. So ist es möglich, für Passanten die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, aber auch den Lieferverkehr aufrecht zu erhalten.

Die Einrichtung einer Vollsperrung ist demnach geeignet, den Verkehr in der Schloßstraße zu regeln und die Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten. Auch wird der Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer gesichert und Passanten keinen unvorhergesehenen Gefahren ausgesetzt.

Durch die Vollsperrung wird demnach der verfolgte Zweck erreicht.

Erforderlichkeit

Die Maßnahme muss erforderlich sein, das beabsichtigte Ziel zu erreichen. Demnach darf kein anderes gleich geeignetes milderes Mittel zur Verfügung stehen, um das beabsichtigte Ziel zu erreichen.

Bei der Bewertung, ob ein anderes Mittel als gleich geeignet erscheint, hat unter anderem der nachfolgende Grundsatz Berücksichtigung zu finden. Arbeitsstellen sind so räumlich zu planen, dass sie die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren, als auch, dass die Leichtigkeit des Verkehrs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten ist (Teil A Kapitel 1.2 Absatz 1 RSA 21; VwV-StVO zu den § 39-43).

Die Verkehrssicherheit geht immer der Leichtigkeit des Verkehrs vor (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21; VwV-StVO zu den §§39 – 43).

Abzuwägen sind verschiedene Maßnahmen, die als mildere Mittel in Betracht kommen würden:

- **Lichtzeichenanlage**

Eine Lichtzeichenanlage könnte ein milderes Mittel sein, um die Befahrbarkeit der Schloßstraße für alle Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt sicherzustellen.

Eine Zufahrtsregelung mit Lichtzeichenanlage wäre allerdings im Kontext von Arbeitsstellen nicht einschlägig, experimentell und geht mit der Berücksichtigung zusätzlicher Regelwerke wie z.B. der RiLSA einher. Bei dem betreffenden Teilstück handelt es sich um eine Strecke von ungefähr 200 m. Aufgrund beidseitiger Einbauten sowie der Baumscheiben, die den Parkstreifen nach ca. 10 – 15 m wieder unterbrechen, fehlt es an der nötigen Aufstell-/Wartefläche vor den Signalgebern sowie an Flächen für Wendemanöver vor der Wartefläche für Verkehrsteilnehmer, welche sich nicht auf ungewisse Wartezeiten vor einer Ampel einlassen wollen. Die Signalgeber müssten also im Zufahrtsbereich (Hausnummer 16/20) sowie dem 200m entfernten Wendebereich installiert werden.

Derzeit gibt es 15 nutzbare Parkplätze im Sackgassenbereich. Diese müssten allerdings entfallen, sobald sie sich auf der Räumstrecke zwischen den beiden Signalgebern befinden, da ein gesichertes Einfahren in den Räumbereich nicht möglich ist. Die Signalgeber sind schlichtweg nicht zu erkennen. Zudem ist für die Räumstrecke von 200 m eine ca. einminütige Räumzeit zu berücksichtigen. Rechnet man nun die Rotphase mit der Räumzeit auf, müssen die Verkehrsteilnehmer mind. 3-4 Minuten vor einem Signalgeber warten. Da sie den anderen Signalgeber aufgrund der Kurvenlage nicht sehen, könnte es zu Missverständnissen kommen, dass die Signalgeber eventuell defekt sein könnten. So würden Gefahrensituationen entstehen, wenn der Verkehr auf den Gegenverkehr trifft, der regulär ein Grünsignal hatte. Auch entfielen für den Individual- und Parkraumsuchverkehr der Grund die Schloßstraße zu befahren, da ohnehin alle Stellplätze gesperrt werden müssten. Es würden also Gefahrensituationen geschaffen ohne einen erkennbaren Mehrwert.

Eine Lichtzeichenanlage ist – ungeachtet der dabei entstehenden erheblichen Mehrkosten – ein ungeeignetes Mittel, um den angeführten Zweck zu erreichen.

- **Entfernung des vorhandenen Mobiliars, um die Fahrbahn zu verbreitern**

Die Entfernung des Mobiliars könnte ein milderes Mittel sein, um die Fahrbahn zu verbreitern und gemäß RSA erforderliche Restbreiten herzustellen.

Das Mobiliar besteht aus den neu eingebauten Baumscheiben, einbetonierten Pfosten zur Sicherung, einbetonierten Bänken, einbetonierten Fahrradbügeln usw. es handelt sich nicht um bewegliches Mobiliar, sondern um fest eingebaute Elemente, welche nur mit baulichem und zeitlichem Aufwand wieder aus- und eingebaut werden könnten. Die Flächen im bereits freigegebenen Teilstück sind von der Stadtverwaltung bereits abgenommen worden. Zudem würden die vorhandenen Parkflächen entfallen, da sie zwingend für den Begegnungsverkehr zu nutzen sind. Auch hier würde ein Individual- und Parkraumsuchverkehr in die Straße einfahren, ohne einen Mehrwert zu erzielen. Gleichzeitig würden Passanten einem Gefahrenpotenzial ausgesetzt werden, da die Flächen für Fußgänger in erheblichem Maße beansprucht und gegenüber dem Verkehr abgesichert werden müssten.

Somit stellt auch eine Entfernung des Mobiliars kein milderes Mittel dar.

- **Zeitliche Beschränkung des Durchfahrtsverbotes auf verkehrsintensive Zeiten**

Ein milderes Mittel könnte die zeitliche Beschränkung des Durchfahrtsverbotes auf verkehrsintensive Zeiten (z.B. Ladenöffnungszeiten) sein.

Hier wäre zunächst zu hinterfragen, was als verkehrsintensive Zeiten definiert wird. Die Schloßstraße bietet eine Vielzahl von Geschäften und Lokalitäten mit unterschiedlichen Öffnungszeiten. Neben normalem Geschäftsbetrieb gibt es zahlreiche Kneipen und Restaurants, die auch in den Abendstunden geöffnet haben. Außerdem ist direkt an der Schloßstraße ein großes Kino ansässig. Es liegen keine stichhaltigen Nachweise vor, wie sich das Verkehrsaufkommen zeitlich verteilt. Auch müssen Ausnahmesituationen wie abendliche Veranstaltungen oder auch größere Veranstaltungen berücksichtigt werden. Und auch wenn der Verkehr in den Abendstunden als geringer eingeschätzt werden kann, so handelt es sich doch um eine unbestimmte Gruppe an motorisierten Verkehrsteilnehmern (nicht klar definiert wie z.B. Lieferverkehr), welche eine Einschätzung der Verkehrsstärke nicht möglich macht. Auch bleibt die Ausgangssituation der fehlenden Restbreiten weiterhin bestehen. In diesem Fall müssten ebenso die Parkflächen vollständig für Ausweichflächen gesperrt werden. Ein Einfahren in die Schloßstraße wäre somit nicht notwendig und würde die Fußgänger, gerade auch in den dunklen Abend- und Nachtstunden, unnötigen und vermeidbaren Gefahren aussetzen.

Auch diese Möglichkeit erfüllt nicht den oben genannten Zweck.

- **Abfließen des Verkehrs über den Erna-Klug-Weg**

Das Abfließen des Verkehrs über den Erna-Klug-Weg könnte ein milderes Mittel sein.

Da die Schloßstraße aufgrund der durchgehenden Bebauung bis zum Baufeld keine Ausfahrtmöglichkeit bietet, entsteht während der Arbeiten eine Sackgasse, welche nur für Fußgänger durchlässig ist. Die einzig mögliche Option zur Ableitung des Verkehrs wäre der Erna-Klug-Weg. Dieser bietet zwar eine Durchfahrtsbreite von 4,00 m, wird aber auch von Fußgängern genutzt, die gegenüber dem Verkehr gesichert den Erna-Klug-Weg passieren müssen. Für die Restgehwegbreite sind mind. 1,30 m vorzuhalten (bei Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger 2,50m). Außerdem sind die Breiten der notwendigen Fußplatten (0,60m x2) zu berücksichtigen. So würde sich eine erforderliche Fahrbahnbreite von 5,5m bzw. 6,7m ergeben. Zudem ist die Sicht aufgrund der beidseitig flankierenden Häuserfassade eingeschränkt und die Fahrbahn stark abschüssig. Ebenso würde die Ausfahrt auf die stark befahrene Steinstraße erfolgen. Die einfahrenden Fahrzeuge sind für den Verkehr kaum sichtbar und würden zudem einen Rückstau hoch in die Schloßstraße verursachen.

Somit scheidet auch ein Öffnen des Erna-Klug-Wegs für den Durchgangsverkehr aus.

- **Schranke zur Zufahrtsbeschränkung**

Eine Schranke zur Zufahrtsbeschränkung könnte ebenfalls ein milderes Mittel sein.

Eine Schranke würde die Zufahrt regulieren. Allerdings müsste auch in diesem Fall die Anzahl der Einfahrenden stark reglementiert werden. Über den Lieferverkehr hinausgehende Zufahrtsberechtigungen wären nicht zielführend. Die Lieferfahrzeuge sind z.T. wechselnd und es wäre mit großem Aufwand verbunden, die Berechtigungen zu reglementieren. Zudem dem wäre für die Schranke ein Aufbruch im Straßenkörper notwendig sowie eine regelmäßige technische Wartung. Auch bleibt die Ausgangssituation der fehlenden Restbreiten weiterhin bestehen. In diesem Fall müssten ebenso die Parkflächen vollständig für Ausweichflächen gesperrt werden. Ein Einfahren in die Schloßstraße wäre somit nicht notwendig und würde die Fußgänger unnötigen und vermeidbaren Gefahren aussetzen.

Auch diese Möglichkeit erfüllt nicht den oben genannten Zweck.

Angemessenheit

Die verkehrsrechtliche Anordnung darf nicht außer Verhältnis zu dem verfolgten Zweck stehen.

Die Vorteile für die Allgemeinheit, welche in der Durchführung der Arbeiten im Straßenraum begründet sind, dürfen nicht außer Verhältnis zu den Nachteilen für den Einzelnen bzw. den Individualinteressen stehen.

Die Vorteile für die Allgemeinheit an der Einrichtung der Vollsperrung müssen gegenüber den Nachteilen für den Einzelnen überwiegen (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21).

- **Individualinteressen**

Betroffene dürfen durch eine verkehrsrechtliche Anordnung nicht übermäßig und unzumutbar belastet werden.

Die RSA 21 fordert, dass die Nutzungsinteressen der die Straße gemeingebrauchlich nutzenden Verkehrsteilnehmer in die Abwägung einfließen müssen (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21).

Daraus folgt, dass jeder, der die Straße, die ganz zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum gesperrt wird, gemeingebrauchlich nutzt, von der betreffenden verkehrsrechtlichen Maßnahme betroffen ist. Im Besonderen sind allerdings die Belange von Anliegern und Gewerbetreibenden zu berücksichtigen (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 3 RSA 21).

Bei einer Vollsperrung ist es möglich, dass Gewerbetreibende zeitlich begrenzt nicht mehr auf dem gleichen Weg direkt erreichbar sind. Dieser Weg ist oftmals gleichzeitig der schnellste Weg, wie der betreffende Gewerbetreibende erreicht werden kann.

So können zwar die Parkplätze entlang der Schloßstraße (15 Stück) nicht mehr vom Individualverkehr genutzt werden, allerdings befinden sich im unmittelbaren Umfeld der Schloßstraße ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen (Schloßberggarage, Parkhaus REWE, Markt, Wilhelm-Wagener-Platz, Burggraben usw.).

Durch die beabsichtigte Aufstockung der Lieferzonen und der uneingeschränkten Einfahrt für Lieferfahrzeuge sind die Gewerbetreibenden keinen zusätzlichen Nachteilen ausgesetzt.

- **Ausmaß einer Vollsperrung**

Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer verkehrsrechtlichen Maßnahme muss auch das Ausmaß der Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote berücksichtigt werden (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21). Sofern eine Vollsperrung zur Durchführung der Arbeiten im Straßenraum erforderlich ist, muss das Ausmaß der Vollsperrung festgelegt werden. Dabei ist das Ausmaß der Vollsperrung auf das erforderliche Maß zu beschränken.

Die Vollsperrung beinhaltet den Straßenabschnitt, welcher aufgrund der Restbreite nur einspurig befahren werden kann. Der andere, bereits fertig gestellte Straßenabschnitt (Hausnummern 1 – 16) ist bereits uneingeschränkt für den Verkehr freigegeben worden.

- **Feuerwehr und Rettungsdienste**

Die nach Landesrecht vorgegebenen Hilfsfristen für Rettungsdienste sowie die landesspezifischen und gemeindespezifischen Hilfsfristen zum Brandschutz sind einzuhalten. Nach der vom Deutschen Institut für Normung herausgegebenen Norm „Feuerwesens – Begriffe“ umfasst die Hilfsfrist für Feuerwehren die Zeit zwischen Abgabe der Notrufmeldung und Eintreffen der Feuerwehr am Einsatzort (DIN 14011:2018-01).

Vollsperrungen können dazu führen, dass Rettungsdienst und Feuerwehr bestimmte Gebiete nicht mehr innerhalb der Hilfsfristen erreichen können.

Der Bereich der Vollsperrung im bereits fertiggestellten Teilstück ermöglicht es der Feuerwehr und Rettungsdienst, die Einsatzorte zu erreichen, ohne Verzögerungen durch Individual- oder Parkraumsuchverkehr hinnehmen zu müssen.

- **Kein Anspruch auf gleichbleibende Nutzung**

Verkehrsteilnehmer, die eine Straße, auf der eine Arbeitsstelle eingerichtet ist, gemeingebrauchlich nutzen, haben allerdings keinen Anspruch auf gleichbleibende Nutzungsmöglichkeit der betreffenden Straße (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21). Behinderungen des Verkehrsablaufes durch arbeitsstellenbedingte Zeitverluste müssen Verkehrsteilnehmer, die eine Straße, auf der eine Arbeitsstelle eingerichtet ist,

gemeingebräuchlich nutzen, hinnehmen, wenn diese verhältnismäßig sind (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21). Auch Umwege müssen Verkehrsteilnehmer, die eine Straße, auf der eine Arbeitsstelle eingerichtet ist, gemeingebräuchlich nutzen, hinnehmen, wenn diese verhältnismäßig sind (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 2 RSA 21).

Die bereits zuvor erläuterten ausreichenden Parkmöglichkeiten sowie die Ausdehnung der Lieferzonen und Lieferzeiten halten die Einschränkungen gegenüber der vorherigen Nutzung auf kleinstmöglichem Niveau.

- **Verkehrsregelungspflicht**

Zudem sind bei der Anordnung der verkehrssichernden Maßnahmen die Grundsätze der Verkehrsregelungspflicht zu beachten. Diese bedingen ein nach den örtlichen Verhältnissen des Einzelfalls gegebenes Erfordernis, den Verkehr zu lenken, umzuleiten, zu beschränken oder zu verbieten (Teil A Kapitel 1.3.3 Absatz 6 RSA 21).

Prüfungsergebnis

In der Gesamtschau sind die privaten Interessen Dritter bzw. die Interessen der Gewerbetreibenden an der Befahrbarkeit der Schloßstraße mittels ihres KFZ gegen das Interesse der Allgemeinheit am Schutz der körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit sowie der Erhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gegeneinander abzuwägen. Bei der Erhaltung der körperlichen Unversehrtheit handelt es sich um ein Schutzgut von überragender Bedeutung. Das Interesse von privaten Dritten bzw. Gewerbetreibenden ist im Vergleich dazu eher niederschwelliger Natur. Dies auch insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass die Schloßstraße sowie die sich dort befindenden Gewerbe auch anderweitig fußläufig erreicht werden können, ohne dass ein Befahren des streitgegenständlichen Streckenabschnitts notwendig ist. Auch bei der Anordnung eines Durchfahrtsverbots bleibt die Schloßstraße begehbar und die Geschäfte der Gewerbetreibenden erreichbar. Des Weiteren ist auch die Belieferung dieser uneingeschränkt möglich, sodass die Gewerbetreibenden keine Umsatzeinbußen befürchten müssen. Die Gefahr für Leib und Leben der Allgemeinheit überwiegt das Interesse Dritter oder Gewerbetreibender, die Schloßstraße mit einem KFZ befahren zu können, in erheblichem Maße, sodass die Anordnung des Durchfahrtsverbots vorliegend auch angemessen ist.