

Konzept

zur Reduzierung der StVO Beschilderung im Stadtgebiet

(„Lichtung des Schilderwaldes“ „Ab in den Sack“)

I Rechtsgrundlage:

§ 45 Abs 9 StVO: Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d 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 den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Auf der Basis dieser zentralen Aussage können viele im Laufe der Jahre aufgestellte Verkehrszeichen heute überflüssig sein, weil sich entweder die Verkehrssituation geändert hat oder ein damaliges betontes Sicherheitsdenken heute überholt ist.

Die Reduzierung der Schilderanzahl erleichtert oft die Orientierung und führt zudem auch aus stadtgestalterischer Sicht zu positiven Effekten.

II Vorbereitende Maßnahmen

1. Zur Durchführung einer solchen Aktion wird ein begrenztes Gebiet anhand des Stadtplanes festgelegt. Danach erfolgt eine Ortsbesichtigung zur Prüfung, ob dieser Bereich aufgrund der Beschilderung und der Verkehrsverhältnisse grundsätzlich geeignet ist.
2. Bei positivem Ergebnis erfolgt eine Bestandsaufnahme, getrennt nach Straßen/Straßenseiten.

II Verfahren

1. Die vorhandene Beschilderung wird in der Örtlichkeit aufgenommen und auf mögliche Überflüssigkeit geprüft.
2. Bei Zweifeln ist aufgrund der jeweiligen Straßenakte zu prüfen, warum die Anordnung seinerzeit erfolgte und ob die Voraussetzungen heute noch vorliegen.
3. Es erfolgt eine zweite örtliche Überprüfung durch eine/n weitere/n Sachbearbeiter/in (Vier-Augen-Prinzip). Bei diesem Termin sollte die Polizei bereits eingebunden werden.
4. 662/2 erstellt eine verkehrliche Anordnung (Schilderabbau grundsätzlich möglich) und wertet den Ist-Bestand im Verhältnis zum möglichen Soll-Bestand aus. Falls noch nicht erfolgt, wird diese Anordnung mit dem zuständigen Verkehrskommissariat der Polizei abgestimmt.
5. Mit dem Bauhof und 660, Öffentlichkeitsarbeit, wird ein Umsetzungstermin festgelegt. Die Anlieger der betroffenen Straßen werden durch eine Wurfsendung über die Aktion und deren Beginn informiert und um Mithilfe gebeten. Gleichzeitig erfolgt eine Presseinformation und ggfls. am Starttermin eine Pressekonferenz vor Ort. Die zu demontierenden Schilder werden vorher durch den Bauhof abgedeckt.
6. Während der Zeit des Verhüllens (in der Regel 6-8 Wochen) stehen die zuständigen Sachbearbeiter gemäß Anliegerinfo telefonisch für Beschwerden und Anregungen zur Verfügung.
7. Nach Ablauf des Verhüllungszeitraumes erfolgt die endgültige Anordnung - wieder in Abstimmung mit der Polizei - unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Verhüllungszeitraum.
8. Endgültige Demontage der nicht mehr benötigten Beschilderung durch den Bauhof - bei lohnendem Erfolg möglichst wieder im Rahmen einer

öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung, ansonsten auf jeden Fall mit einer Presseinfo.

III weiteres Vorgehen:

Das unter II dargestellte Verfahren bezieht sich auf:

1.) Flächenhafte Untersuchungen

Die Gebiete sind frei wählbar, es sollten jedoch räumliche Zusammenhänge bestehen und sie sollten nicht zu groß sein. Es gibt positive Erfahrungen in verkehrlich schwach belasteten Randgebieten wie Porz Langel oder Köln-Fühlingen. Auch in Innenstadtbereichen (z.B. Gereonsviertel und Altstadt) wurden entsprechende Schilderwaldaktionen mit Erfolg durchgeführt. Ein Gegenbeispiel ist Godorf. Hier brachte die Aktion keine Reduzierung.

Angestrebtes Ziel sind 2 Gebiete im Jahr (jeweils im Frühjahr und Herbst).

Grundsätzlich ausgenommen aus diesem Konzept ist die Neueinrichtung von Tempo-30 Zonen, weil in diesem Zusammenhang generell eine Überprüfung aller VZ-Standorte innerhalb der Zone erfolgt.

2.) Maßnahmenbezogene Untersuchungen

Im Zusammenhang mit dem üblichen Tagesgeschäft der Anordnung von dauerhafter Einzelbeschilderung oder Umbau von Kontenpunkten wird gleichzeitig der betroffene Knoten oder ein ganzer Streckenabschnitt auf überflüssige Beschilderung überprüft. Durch eine statistische Erfassung der entfernten bzw. ersetzten VZ können Erfolge nachgewiesen werden und eine kontinuierliche Schilderreduzierung wird erzielt.

3.) unterstützende Hilfe

Es ist beabsichtigt in den nächsten Jahren ein „Beschilderungshandbuch“ zu entwickeln, in dem Schildersparende Anordnungsregelfälle beschrieben werden sollen.