

Verkehrsschau 2.0

Beschluss vom 25.10.2021 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Verkehrstechnik

Vorbemerkung

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden. Zu den Verkehrszeichen zählen insbesondere statische Verkehrszeichen, Wechselverkehrszeichen und Markierungen. Verkehrseinrichtungen umfassen unter anderem Leitplatten, Richtungstafeln, Leitmale und Leitpfosten sowie Absperrgeräte und -geländer.

Die Art und Weise dieser Überprüfung ist im Grundsatz in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung¹ geregelt. Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen.

Das Merkblatt zur Durchführung von Verkehrsschauen² enthält wesentliche ergänzende Hinweise und Hilfestellungen hierzu sowie zur Überprüfung von Lichtzeichenanlagen und passiven Schutzeinrichtungen im Rahmen der Verkehrsschau. Auch der ADAC veröffentlicht in einem Leitfaden die wesentlichen Eckpunkte zur Durchführung von Verkehrsschauen³.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes⁴ sieht auf dem Weg zur Vision Zero die Verbesserung der Straßeninfrastruktur als einen wichti-

¹ VwV-StVO zu §45 Absatz 3, Fassung vom 22.05.2017

² Merkblatt zur Durchführung von Verkehrsschauen M DV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2013

³ Die Verkehrsschau, Ein Leitfaden für die Praxis, ADAC, 2017 https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573033427/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/verkehrsschau-adac-bro_jaorgq.pdf

⁴ Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2021

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile

gen Baustein an. Dabei kommt einer Bestandsprüfung des Straßennetzes auch im Einklang mit der Verkehrsschau eine besondere Bedeutung zu. Die Verkehrsschau ist zudem ein Baustein, der zur Erfüllung der Vorgaben zur regelmäßigen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen gemäß Artikel 6 der EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur⁵ erforderlich ist.

Problemstellung

In der Praxis werden Verkehrsschauen allerdings nur selten so durchgeführt, wie in der VwV-StVO vorgesehen. Das zeigte auch eine Untersuchung des ADAC, die im Jahr 2016 Kommunen und Behörden der Bundesländer dazu befragte, inwieweit Verkehrsschauen tatsächlich durchgeführt worden sind⁶. Immer wiederkehrende nachdrückliche Hinweise unter anderem vom DVR auf die Bedeutung der Verkehrsschauen im Rahmen eines ganzheitlichen Verkehrssicherheitsmanagements haben bislang nicht dazu beitragen können, dass die Verkehrsschau regelgerecht angewendet wird. Es muss davon ausgegangen werden, dass mittlerweile durchaus bekannt ist, wie eine Verkehrsschau durchgeführt werden sollte, dies aber aus unterschiedlichen Gründen nicht erfolgt. Dazu gehört insbesondere der damit verbundene große Aufwand in Bezug auf die Anzahl der zu überprüfenden Strecken. Zudem erweist sich die aktuell vorgegebene Anzahl von Teilnehmenden an einer Verkehrsschau hinsichtlich der Terminfindung und Durchführung (Befahrung der Strecken in einem Kleinbus) als zu umfangreich.

Empfehlungen

Die Wertigkeit der Verkehrsschau sollte gestärkt und das dafür erforderliche Personal zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere der proaktive Charakter der Verkehrsschau kann zur Sicherheit beitragen, bevor Unfälle geschehen. Aus diesem Grund empfiehlt der DVR insbesondere Maßnahmen zur Vereinfachung und zur Stärkung der Verbindlichkeit der Durchführung von Verkehrsschauen, damit eine regelmäßige Verkehrsschau tatsächlich erfolgt.

- Zur Reduzierung des Umfangs der Verkehrsschau sollte geprüft werden, ob und wie durch die Einbeziehung der Ergebnisse der

⁵ Richtlinie 2008/2009: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0096>

Änderung 2019: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L1936&from=EN>

⁶ Behördenbefragung zur Verkehrsschau, Fachdossier, ADAC 2017

regelmäßigen Streckenkontrolle Aspekte der netzweiten Verkehrsschau abgedeckt werden können. Dazu gehören insbesondere der visuelle Zustand und die Erkennbarkeit der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Lichtzeichenanlagen.

- Es ist zu prüfen, ob dann das Intervall für die Durchführung von umfassenden Verkehrsschauen vergrößert werden kann, z. B. alle 5 Jahre.
- Zur Erleichterung der Durchführung einer Verkehrsschau könnte die Sichtung von Videomaterial durch den an der Verkehrsschau zu beteiligenden Teilnehmerkreis eine Befahrung teilweise ersetzen. Es sollte überprüft werden, ob z. B. die Videos, die alle fünf Jahre im Rahmen der Befahrungen für die Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) erstellt werden, dafür genutzt werden können. Zudem sollte gleichzeitig überprüft werden, ob die bei der ZEB verwendete Kameratechnik und Auswertemethodik auch für Straßen und Wege übernommen werden kann, die derzeit nicht regelmäßig befahren werden.
- Der Bund wird aufgefordert, ein Pilotprojekt zur Vereinfachung der Verkehrsschau unter Einbeziehung der zuvor genannten Punkte zu initiieren.
- Die Straßenbaulastträger (Bund, Länder, Kommunen) werden aufgefordert Verkehrszeichen regelmäßig auszutauschen (z. B. spätestens nach 10 bis 15 Jahren). Das kann dazu beitragen, dass sich eine regelmäßige lichttechnische Überprüfung von Verkehrszeichen und -einrichtungen bei Tag und Nacht erübrigt. Die Routineüberprüfung von Verkehrszeichen durch die Streckenkontrolle könnte sich dann auf Beschädigungen und Sichtbarkeit beschränken. Dazu sollten bundesweit einheitliche Verkehrsschilderkataster auch in Verbindung mit den Straßendatenbanken eingeführt werden. Vor dem Austausch ist durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu überprüfen, ob der Anordnungsgrund für das Verkehrszeichen weiterhin besteht.
- Der Bund wird aufgefordert, die im Verkehrssicherheitsprogramm angekündigte Entwicklung und Bereitstellung eines elektronischen „Verkehrsschautools“ schnellstmöglich zu realisieren.
- Durch die nächsthöhere Straßenverkehrsbehörde ist eine Kontrolle über die Durchführung von Verkehrsschauen tatsächlich wahrzunehmen (Dienstaufsicht). Zur einheitlichen Umsetzung der Kontrolle sollte durch den Bund ein entsprechendes Verfahren vorgegeben werden.

Erläuterungen

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen müssen regelmäßig überprüft werden.

Die Art und Weise dieser Überprüfung ist im Grundsatz in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO zu §45 Absatz 3, Fassung vom 22.05.2017) geregelt: „Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, dass die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, dass die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich noch verbessern lässt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.

Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, **auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.**

An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.

Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben. Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, dass bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Sie führen von Zeit zu Zeit eigene Landesverkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen.“

Durch Einsparungen an Personal (Stellenschlüssel) innerhalb der zuständigen Behörden und angewachsene Anforderungen und Aufgaben werden Verkehrsschauen oftmals nicht in erforderlichem Maß durchgeführt. Hilfreiche Unterstützung durch das 2013 eingeführte Merkblatt zur Durchführung von Verkehrsschauen (M DV, FGSV 2013) oder der Praxisleitfaden des ADAC zur Verkehrsschau, 2017 erschienen, konnte daran wenig ändern. Das zeigte eine ergänzende Untersuchung des ADAC,

die in 2016 Kommunen und Behörden der Bundesländer dazu befragte, inwieweit Verkehrsschauen tatsächlich durchgeführt worden sind. Es reicht anscheinend nicht aus, weiterhin nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass Verkehrsschauen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit wichtig und daher durchzuführen sind. Auch eine auszugsweise Wiederholung der Inhalte der erwähnten Vorschriften und Publikationen erscheint obsolet. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Verkehrsschau vereinfacht werden muss, damit sie häufiger als bisher durchgeführt wird. Das bedeutet auch, die Anforderungen an die Verkehrsschau auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren und gegebenenfalls für Teilaufgaben Dritte, z. B. die Streckenkontrolleure, einzubinden.

Es liegt auf der Hand, die Wertigkeit der Verkehrsschau nicht zu verringern, sondern eher zu stärken. Dabei soll der proaktive Charakter der Verkehrsschau erhalten bleiben.

Ein Vorschlag liegt in der Nutzung von vorliegenden Videoaufzeichnungen. Damit können die Nachteile einer netzweiten Befahrung im Kleinbus umgangen werden. Hierzu gehören vor allem, dass während der Fahrt aus optischen und akustischen Gründen nur die vorne Sitzenden mitten im Geschehen sind. Zudem kostet ein ständiges Anhalten zur gleichmäßigen Information aller Fahrzeuginsassen viel Zeit und ist nicht immer möglich.

Durch die Nutzung der Videos unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Belange kann die Sichtung durch die an der Verkehrsschau zu beteiligenden in individuellem Zeitrahmen erfolgen, Strecken können auch mehrfach angesehen werden und bei Bedarf können weitere Experten hinzugezogen werden.

In einer gemeinsamen Abstimmung können dann einzelne Orte für nachträgliche Vorortüberprüfungen festgelegt werden, auf deren Basis gezielt Maßnahmen zur Mängelabstellung besprochen werden können. Auf diese Weise kann viel Zeit gespart und die Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Durchführung von Verkehrsschauen gesteigert werden.

Ein weiterer Aspekt zur Vereinfachung besteht in der Ausdehnung der vorgeschriebenen Intervalle für die Durchführung von Verkehrsschauen. So könnte ein Zeitraum von 5 Jahren ausreichen, wenn die Überprüfung der Erkennbarkeit und Sichtbarkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regelmäßig durch die permanent stattfindenden Streckenkontrollen erfolgt. Der Zeitraum von 5 Jahren steht in direktem Zusammenhang mit den Videobefahrungen im Rahmen der Zustandserfassung und Bestandsbewertung, die in diesem Intervall auf den Straßen des Bundes und der Länder durchgeführt wird.

Auch ein Austausch von Verkehrszeichen in festgelegtem Intervall kann die Durchführung von Verkehrsschauen erleichtern. So unterliegt z. B.

die Haltbarkeit von Markierungen hauptsächlich dem mechanischen Verschleiß, während die Lebensdauer von Verkehrszeichen eher durch Witterungseinflüsse und UV-Belastungen begrenzt wird. Der Verlust an Retroreflexion ist vor allem bei Dunkelheit sichtbar. Bei einem regelmäßigen Austausch könnten infolgedessen die ansonsten zwingend erforderlichen Nachfahrten entfallen.

gez.
Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident