

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2012/0575-31
Federführend: Referat 5		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt		Aktenzeichen:	
		Datum:	12.11.2012
		Referent:	Haupt Ralf
		Amtsleiter:	Towstoles Kornelia
		Sachbearbeiter:	Förtsch Hermann
Fußgängerüberweg Sandstraße			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
27.11.2012	Umweltsenat	Kenntnisnahme	

I. Sitzungsvortrag:

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragte am 01.10.2012

1. Die zuständige Bau- und Verkehrsbehörde der Stadtverwaltung soll die Möglichkeit der Einrichtung eines Fußgängerüberweges sowohl zwischen Markusbrücke und Leinritt (auf Höhe der Gaststätte Mondschein), als auch über die Untere Sandstraße (in Höhe der Gastwirtschaft Griebgarten) prüfen.
2. Des Weiteren sollen geeignete Maßnahmen untersucht werden, welche die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Unteren Sandstraße erhöhen (z. B. Rampen um die Geschwindigkeit herabzusetzen).
Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen sind im Haushalt 2013 einzustellen (Anlage 1).

Bei der Anlage und Ausstattung neuer Fußgängerüberwege sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu berücksichtigen.

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt (Nr. 2.3 Abs. 1 R-FGÜ 2001).

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 (Anlage 2) ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d. h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Außerhalb des für Fußgängerüberwege möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können Fußgängerüberwege in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden (Nr. 2.3 Abs. 2 R-FGÜ 2001).

Die R-FGÜ 2001 enthält im Gegensatz zur R-FGÜ 84 keine Ausnahmeregelung von den Verkehrsstärken mehr, wenn der Fußgängerüberweg (auch) z. B. der Schulwegsicherung dienen soll.

Das Institut für Straßenverkehr des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft e. V. hat 1998 Empfehlungen zur Schulwegsicherung herausgegeben. Dort wird dargestellt, dass Fußgängerüberwege für Kinder problematisch sein können. Unter anderem wird ausgeführt: „Fußgängerüberwege (Zeichen 293 bzw. 350 StVO) werden häufig gefordert, wobei die Schutzwirkung falsch eingeschätzt wird: Das Vorrangverhältnis zwischen Fußgängern und Fahrzeug ist in der Praxis häufig unklar, sodass eine „Abstimmung“ erfolgen muss. Diese kann man von Kindern jedoch noch weniger als von erwachsenen Fußgängern erwarten. Kinder können häufig nicht einschätzen, ob der Fahrer anhält bzw. anhalten kann. Gerade für kleine Kinder ist es schwierig, die Überquerungsabsicht deutlich zu machen. Die Abschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen ist nicht einfach. Außerdem reagieren Kinder vielfach spontan. Von Fußgängerüberwegen an Verkehrsstraßen ist auch deshalb abzuraten, weil hier häufig so schnell gefahren wird, dass es zu gefährlichen Brems- und Überholmanövern kommen kann. Das Institut folgert daraus, dass Fußgängerüberwege auch bei vorschriftsmäßigem Einsatz häufig für Kinder eher zu mehr Gefahren führen und deshalb zur Schulwegsicherung eher abzulehnen sind. Bestehende und allein zu Schulwegsicherung angelegte Fußgängerüberwege sollten vor diesem Hintergrund im Rahmen der laufenden Überprüfungen kritisch vor allem hinsichtlich Erfordernis und Zweckmäßigkeit hinterfragt werden.

Die Anlage eines Fußgängerüberweges setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Wo haltende Fahrzeuge, Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand die Sichtweite einschränken, ist die Sicht z. B. durch in die Fahrbahn vorgezogene Aufstellflächen (Gehwegverbreiterungen) für und auf die Fußgänger sicher zu stellen (Nr. 2.2 Abs. 1 R-FGÜ 2001).

Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem Fußgängerüberweg im Zuge der Straße Mindestentfernungen nach Tabelle 1 (Anlage 3) nachzuweisen (Nr. 2.2 Abs. 2 R-FGÜ 2001).

Bei der Unteren Sandstraße – zwischen Markusbrücke und Elisabethenstraße handelt es sich um eine Sammelstraße Typ 2 mit einer Einbahnführung Richtung Obere Sandstraße.

Die Verkehrsbelastung liegt bei 5.000 Kfz/Tag.

Die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde beträgt 500 Kfz.

Die Verkehrsbelastung der Fußgänger in der Spitzenstunde ist nicht bekannt.

Nach den FGÜ-Richtlinien müsste das Fußgängeraufkommen bei 50 bis 100 in der Spitzenstunde liegen. Um dies zu verifizieren müsste eine Verkehrszählung durchgeführt werden.

Unabhängig von dem Ergebnis muss das Straßenverkehrsamt jedoch darauf hinweisen, dass aus seiner Sicht die Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Unteren Sandstraße (auf Höhe der Gaststätte Griesgarten), insbesondere vor dem Hintergrund der oben stehenden Einschätzung von Fußgängerüberwegen zur Schulwegsicherung als nicht empfehlenswert eingeschätzt wird. Aus Sicht der Verwaltung wäre kein Sicherheitsgewinn damit verbunden – eventuell sogar ein erhöhtes Gefährdungspotential von (insbesondere kleineren) Schulkindern.

Der Verwaltung ist nicht bekannt, ob die von den FGÜ-Richtlinien festgelegten Verkehrsstärken und Fußgängerüberquerungen in dem Verbindungsweg zwischen Leinritt und Untere Sandstraße (auf Höhe der Gaststätte Mondschein) vorliegen. Im dortigen Bereich ist jedoch die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs bereits mangels ausreichender Sichtbeziehungen nicht möglich.

Ein Fußgänger bzw. eine Fußgängerin, die von der Markusbrücke her auf den Gehsteig vor der Gaststätte Mondschein wechseln möchte, wird wegen des Brückengeländers spät von einem Kraftfahrer aus Richtung Leinritt wahrgenommen.

Ebenso wird ein Fußgänger bzw. eine Fußgängerin die vom Gehsteig vor der Gaststätte Mondschein auf den gegenüberliegenden schmalen Gehsteig in Richtung Markusbrücke wechseln will, verhältnismäßig spät von Verkehrsteilnehmern aus Richtung Unterer Leinritt erkannt.

Was die zulässige Geschwindigkeit durch die Kraftfahrzeugführer anbelangt wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeit in der Verbindungsstraße zwischen Leinritt und Untere

Sandstraße nicht reglementiert ist, da der verkehrsberuhigte Bereich am Leinritt etwa auf Höhe der Markusbrücke endet. Der Kraftfahrer darf jedoch nach § 1 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung, wonach er sich entsprechend zu verhalten hat und seine Fahrweise den örtlichen Gegebenheiten anpassen muss, nur auf Sicht fahren, das heißt jederzeit bremsbereit sein und muss jede Gefährdung der Fußgänger vermeiden.

Im Ergebnis kann die Verwaltung somit weder auf Höhe der Gaststätte Griesgarten in der Unteren Sandstraße als an dem Schnittpunkt Leinritt/Untere Sandstraße die Anlage eines Fußgängerüberwegs vorschlagen.

Ergänzend wurde auch die Überlegung angestellt, inwieweit eine Fußgängerrampe geeignet wäre, einen ausreichenden Schutz zu bieten. Es ist bekannt, dass das Signal „Rot“ von den Kraftfahrern allgemein akzeptiert wird. Fußgängerrichtzeitanlagen sollen nach Nr. 7 Punkt 4.1 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 1992) nur eingerichtet werden, wenn eine andere Überquerungshilfe nicht in Frage kommt, zum Beispiel weil diese keinen ausreichenden Schutz verspricht oder Kindern, alten Menschen und Behinderten kein angstfreies Überqueren der Fahrbahn ermöglicht. Diese Voraussetzungen liegen zwar vor, aber die örtlichen Verhältnisse stehen auch einer solchen Lösung gegenüber. Die beschränkte Gehwegbreite der Unteren Sandstraße auf der Seite der Gaststätte Griesgarten bis zur Einmündung Schrottenberggasse und auf der Seite der Gaststätte Mondschein durchgehend bis zur Elisabethenstraße schließen die Errichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage aus. Ein Ampelmast im Bereich des Gehwegs würde diesen so verengen, dass ein Passieren ohne Betreten der Fahrbahn nicht möglich wäre. Würde dort jemand auf ein Grünsignal warten, so würde er zusätzlich den Gehweg versperren und dadurch anderen Passanten das Ausweichen auf die Fahrbahn aufnötigen.

Hinsichtlich des Vorschlages, eventuell Rampen einzubauen, um die Geschwindigkeit herabzusetzen darf folgendes angemerkt werden:

Der Straßenbaulastträger (EBB) hat bereits seit langer Zeit davon Abstand genommen, auf normalen Fahrbahnen (anders zum Beispiel in verkehrsberuhigten Bereichen) Aufpflasterungen anzubringen.

In diesem Zusammenhang darf auf einen Beschluss des Senats für Umwelt und Verkehr vom 17.07.2003 bezüglich der Aufpflasterungen im Haingebiet hingewiesen werden, wonach der Senat der Beibehaltung der Einengungen und dem Ersatz der Aufpflasterungen im Haingebiet durch eine von einer höhengleichen Großsteinpflasterzeile eingefassten, ebenen Schwarzdecke zustimmt, wenn sie durch Bauarbeiten (Leitungsbau) oder aus anderen Gründen ohnehin erneuert werden müssten. Das bedeutet, bei Tätigwerden des Straßenbaulastträgers wurden die jeweiligen Aufpflasterungen wieder entfernt.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01. Oktober 2012 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:

4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:
----	--

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

Anlage 1 - Schreiben SPD-Stadtratsfraktion vom 01.10.1

Anlage 2 - Nr. 2.2 Abs. 2 der R-FGÜ 2001

Anlage 3 - Nr. 2.3 Abs. 2 der R-FGÜ 2001

Verteiler:

Herrn Oberbürgermeister
Mitglieder des Umweltsenates
Sitzungsdienst

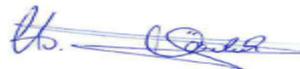
Bamberg, den 12.11.2012
Referat 5

Amt 31



Ralf Haupt
Sozial- und Umweltreferent
Berufsm. Stadtrat

Kornelia Towstoles
Verwaltungsrätin



Hermann Förtsch
Amtsrat