

T/1

Beilage

---

zur Einladung für die 23. Sitzung  
des Verkehrsausschusses  
am 16.12.2004

## **B e s c h l u s s**

**Abschalten von Lichtzeichenanlagen in Tempo 30-Zonen**

hier: **Beschluss des Verkehrsausschusses vom 24.06.2004**

**Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Stadtrat Grosse-Grollmann vom 22.06.2004**

### **A n m e l d u n g**

**zur Tagesordnung der Sitzung des Verkehrsausschusses  
am 16.12.2004**

**- öffentlicher Teil -**

#### **I. Sachverhalt:**

##### **1. Ausgangslage**

Nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R – FGÜ 2001) des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 22.10.2001 sind Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich. Die Grundidee der Tempo 30-Zone besteht darin, dass das Queren der Fußgänger an jeder Stelle uneingeschränkt möglich ist.

Nach § 45 (1) c StVO dürfen Tempo 30-Zonen nur Straßen ohne durch Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen umfassen. Bestehende Anlagen in Tempo 30-Zonen zum Schutz der Fußgänger haben seit 01.11.2000 Bestandsschutz.

LZA haben eine Lebensdauer von ca. 20 bis 25 Jahren, anschließend ist eine Gesamterneuerung erforderlich. Bei der Erneuerung der Anlagen werden in der Regel Änderungen im Hinblick auf die geänderten Verkehrsverhältnisse notwendig. Diese sind durch den Bestandsschutz nicht abgedeckt. Somit dürfte im Laufe der Jahre ein schleichender Schwund an Anlagen im Tempo 30-Zonen eintreten.

Der Stadtrat hat deshalb am 26.11.2003 im Rahmen des Sparpakets beschlossen, sämtliche LZA in Tempo 30-Zonen zu überprüfen. Ein dauerhafter Sparbeitrag an Unterhaltsmitteln in Höhe von 30.000,- € /Jahr ist zu erbringen.

## **2. Finanzsituation im Unterhalt**

Nach den einschlägigen technischen Richtlinien müssen Lichtzeichenanlagen zwingend regelmäßig überprüft und gewartet werden. Da es sich bei den LZA um sicherheitstechnische Anlagen handelt, kann auf die vorgeschriebenen regelmäßigen Prüfungen nicht verzichtet werden. Ansonsten bestehen im Schadensfall keinerlei Haftungsansprüche gegenüber dem Hersteller. Die Stadt Nürnberg hat deshalb für jede LZA einen Wartungsvertrag abgeschlossen. Hierfür werden im Jahr 2005 ca. 1,45 Mio. EURO an Kosten anfallen, davon 1,25 Mio. € für die Wartung der LZA und 0,2 Mio. € für den Verkehrsrechner, die Verkehrsbeobachtungskamera u. a.

Die Haushaltsansätze für den Unterhalt der Lichtzeichenanlagen wurden in den zurückliegenden Jahren nicht erhöht, während die Wartungskosten kontinuierlich angestiegen sind. Hinzu kommt die Haushaltssperre von 7 %, die für alle Ausgabeansätze gilt.

Die Haushaltsansätze sind nun im Verhältnis zur Anzahl von derzeit ca. 530 betreuten Anlagen auf einem Niveau angelangt, das keinen Handlungsspielraum mehr zulässt. Selbst geringfügige Anpassungsarbeiten sowie nicht durch die Wartung abgedeckte Reparaturen und Alterungsschäden können nicht mehr durchgeführt werden.

Als letzte Konsequenz bleibt somit nur die Abschaltung von LZA übrig.

## **3. Behandlung im Verkehrsausschuss am 24.06.2004**

Der Sachverhalt wurde im Verkehrsausschuss eingehend erörtert. Es bestand Einvernehmen, dass es angesichts der geringen jährlichen Einsparungen je abgeschalteter LZA und dem damit verbundenen möglichen Verlust an Verkehrssicherheit nicht zu verantworten ist, konsequent sämtliche Anlagen abzuschalten, bei denen dies nur irgendwie möglich erscheint. Dies ist vor allem dann nicht vermittelbar, wenn die Anlagen noch voll funktionstüchtig sind und nicht zur Erneuerung anstehen.

Daher sollen zunächst diejenigen Anlagen überprüft werden, die wegen des Alters am Ende der Lebensdauer angekommen sind und erneuert werden müssen. Dies sind Anlagen, die älter als 20 Jahre sind. Für diese Anlagen sind aufgrund des Alters keine Ersatzteile mehr lieferbar und die Anlagen entsprechen auch sonst nicht mehr dem Stand der Technik. Mit einem Totalausfall dieser Anlagen muss jederzeit gerechnet werden.

Weiterhin ist zu prüfen, durch welche anderen geeigneten Maßnahmen die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, z. B. Zebrastreifen.

**4. Anlagen in Tempo 30-Zonen, die älter als 25 Jahre sind und zur Erneuerung anstehen**

**4.1 LZA 107 Muggenhofer Straße/Pestalozzistraße, Baujahr 1979**

**Sanierungskosten der LZA ca. 35.000 – 40.000 €.**

- Die Anlage ist baustellenbedingt bereits seit 11/2003 teilweise abgebaut und außer Betrieb. Es gibt bisher keinen Hinweis darauf, dass durch die fehlende LZA ein Sicherheitsdefizit entstanden ist.
- Nach Abschluss der dortigen Kanalbaustelle ist ein Straßenumbau vorgesehen, der ebenfalls keine LZA mehr enthält. Der künftige Fahrbahnverlauf ist bereits mit Klemmfixelementen vor Ort provisorisch hergestellt und hat sich bewährt. Für die Verkehrsteilnehmer wird sich somit keine neue Situation ergeben. Für die neue Straßenplanung wird derzeit das Bürgergespräch vorbereitet. Anschließend erfolgt die AfV-Behandlung.
- Ein Fußgängerüberweg ist im Hinblick auf die Straßenplanung entbehrlich.

**Vorschlag:** Die Anlage wird endgültig außer Betrieb genommen im Hinblick auf den vorgesehenen Umbau. Die Klemmfixelemente werden bis dahin belassen. Plan liegt bei.  
Eine probeweise Abschaltung entfällt, da die Anlage bereits seit ca. 1 Jahr außer Betrieb ist und keine Auffälligkeiten festgestellt wurden.  
Bei den Unterhaltskosten werden jährlich ca. 1.100 € eingespart.

**4.2 LZA 523 Viatisstraße/Waldluststraße, Baujahr 1977**

**Sanierungskosten der LZA ca. 65.000,-- €.**

**Kosten Zebrastreifen inklusive Beleuchtung ca. 8.000,-- €**

- Die Waldluststraße hat nach Fertigstellung der Ringstraße Ben-Gurion-Ring/Jitzhak-Rabin-Straße ihre verkehrliche Bedeutung weitgehend verloren. Es findet im Wesentlichen nur noch Anliegerverkehr statt.
- Der Einbau einer Insel ist wegen kostenintensiver Eingriffe in die Randbereiche nicht vertretbar.
- Die Anlage befindet sich im Streckenverlauf der Buslinie 65, die derzeit zwischen Schweinau und Mögeldorf für den ÖPNV beschleunigt wird. Um die Busbeschleunigung nicht zu behindern, müsste die Anlage ebenfalls als beschleunigte Anlage ausgeführt werden, womit hohe Kosten für den Bau und den laufenden Unterhalt anfallen.
- Die Sicherheit der querenden Fußgänger ist auch ohne LZA gewährleistet.
- Der Einsatz eines Zebrastreifens ist möglich.

**Vorschlag:** Für eine Probephase von 6 Monaten abschalten und beobachten. Sofern keine Auffälligkeiten festgestellt werden, wird die Anlage anschließend abgebaut und der Zebrastreifen eingerichtet.  
Damit werden einmalig 65.000 € abzüglich 8.000 €, d. h. 57.000 € Investitionskosten vermieden und der jährliche Unterhalt reduziert sich von ca. 1.100 € auf ca. 200 €.

#### 4.3 LZA 627 Breitscheidstraße/Hummelsteiner Weg, Baujahr 1979

**Sanierungskosten der LZA ca. 60.000,-- €.**

- Die Anlage liegt in einem Straßenzug, der durch die städtebauliche Entwicklung seine Verkehrsbedeutung eingebüßt hat. Eine besondere verkehrliche Bedeutung für die Anlage ist nicht mehr gegeben.
- Der Abbau der LZA eröffnet die Möglichkeit, die Einbahnstraße in der Breitscheidstraße für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung von der Pillenreuther Straße bis zur Allersberger Straße zu öffnen. Damit kann ein langjähriger Wunsch der Bewohner erfüllt werden.
- Die Einrichtung von Zebrastreifen ist nicht möglich wegen der Sichtprobleme durch die örtlich beengten Verhältnisse.

**Vorschlag: Für eine Probephase von 6 Monaten abschalten und beobachten.**  
Anschließend wird die Anlage abgebaut, sofern keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Als Begleitmaßnahme wird die Einbahnstraße Breitscheidstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Damit werden einmalig 60.000 € Investitionskosten vermieden und der jährliche Unterhalt von ca. 3.000 € entfällt.

#### 4.4 LZA 744 Hallerstraße/Sandartstraße, Baujahr 1979

**Sanierungskosten der LZA ca. 62.500,-- €.**

**Kosten Zebrastreifen inklusive Beleuchtung ca. 12.000 €**

- Bei der Sandartstraße handelt es sich um einen Schleichweg als Parallelroute zum Kirchenweg. Durch die LZA wird der Verkehr unnötig beschleunigt und die Attraktivität des Schleichweges erhöht. Dies steht der Intention der Tempo 30-Zone entgegen.
- An dem Knoten findet ein hoher querender Fußgängerverkehr statt und es verkehrt auch die Buslinie 34.
- Als Ersatz der LZA sind zwei Zebrastreifen geeignet.

**Vorschlag: Für eine Probephase von 6 Monaten abschalten, Zebrastreifen provisorisch einrichten und beobachten.**  
Sofern keine Auffälligkeiten festgestellt werden, wird die Anlage anschließend abgebaut und durch zwei Zebrastreifen dauerhaft ersetzt.

Als Begleitmaßnahme wird das Falschparken im Kreuzungsbereich durch bauliche Elemente verhindert und der Kreuzungsbereich verengt, um die Sichtbeziehungen zu verbessern. Straßenplan liegt bei.  
Mittelfristig wird das gesamte Verkehrssystem in St. Johannis überprüft mit dem Ziel, den unerwünschten Schleichwegverkehr zu reduzieren.  
Damit werden einmalig 62.500 € abzüglich 12.000 €, d. h. ca. 50.000 € Investitionskosten vermieden und der jährliche Unterhalt reduziert sich von ca. 3.200 € auf ca. 400 €.

## 5. Zusammenfassung

Als Ergebnis der Überprüfung ist festzustellen, dass von den derzeit 17 LZA in Tempo 30-Zonen 4 Anlagen abgeschaltet werden können. Es werden die jeweils vorgestellten Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Damit ist die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Mit dem Entfall der Anlagen können Investitionskosten in Höhe von ca. 222.000 € vermieden werden durch die nicht ausgeführte Erneuerung abzüglich der Anpassungskosten von ca. 20.000 €, d. h. es ergibt sich eine Einmaleinsparung von ca. 200.000 €.

Bei den jährlichen Unterhaltskosten werden ca. 7.800,-- € dauerhaft eingespart.

Hinsichtlich der Abschaltung weiterer Anlagen wird berichtet, sobald diese zur Erneuerung anstehen.

### II. Beilagen:

- Beschluss des Verkehrsausschusses vom 24.06.2004
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Stadtrat Grosse-Grollmann vom 22.06.2004
- Einführungserlass des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 02.01.2002
- Straßenplan Muggenhofer Straße/Pestalozzistraße
- Straßenplan Viatisstraße/Waldlustraße
- Straßenplan Breitscheidstraße/Hummelsteiner Weg
- Straßenplan Hallerstraße/Sandartstraße

### III. Beschlussvorschlag siehe Anlage

### IV. Herrn OBM

### V. Ref. VI

Nürnberg,  
Referat VI