

Fußgängerüberweg an der Ziegelsteinstraße südlich Rathsbergstraße/ Otto-Lilienthal-Straße

Bericht

Anlass

Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Antrag vom 18.10.2019 eine Prüfung, ob die Möglichkeit besteht, einen „Zebrastreifen“ am Fußgängerüberweg am nördlichen Ausgang der U-Bahnhaltestelle Ziegelstein an der Ziegelsteinstraße anzubringen. Darüber hinaus wünscht sie Vorschläge „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“, wie das Haltverbot im Kurvenbereich der Ziegelsteinstraße im Tempo-30-Bereich konsequenter durchgesetzt werden kann.

1. Fußgängerüberweg in der Ziegelsteinstraße südlich Rathsbergstraße

Rechtsrahmen

Markierte und beschilderte Fußgängerüberwege (Zeichen 293 und 350 StVO) können dort eingerichtet werden, wo es die in den Richtlinien für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zulassen.

Kernpunkt der Voraussetzungen sind die an dieser Stelle festgestellten Verkehrszahlen, sowohl für den Kraftfahrzeug- als auch den querenden Fußgängerverkehr. Diese müssen im Rahmen zwischen mindestens 200 bis höchstens 750 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde und korrespondierend dazu 50 bis 150 Fußgängern liegen. Zusätzlich darf an der Stelle nur eine Fahrspur je Richtung zu queren sein.

Bewertung

Die Zulässigkeit eines Fußgängerüberwegs, an dem Fußgängerinnen und Fußgängern im Rahmen der Regelung des § 26 Abs. 1 StVO das Queren ermöglicht werden soll, ist an hohe Voraussetzungen geknüpft, die im Fall der Ziegelsteinstraße nicht erfüllt werden.

Verkehrszahlen

Bei zwei Zählungen jeweils am Mittwoch, 23.10.2019, wurden für die genannte Stelle folgende Werte ermittelt:

Mittwoch, 23.10.2019		Kraftfahrzeuge		Fußgängerinnen/ Fußgänger	
		Zählung 30 Minuten	Hochrechnung auf 60 Minuten	Zählung 30 Minuten	Hochrechnung auf 60 Minuten
7-30 Uhr bis 8.00 Uhr	stadtauswärts	301	600	68	129
	stadteinwärts	450	900		
16.30 Uhr bis 17:00 Uhr	stadtauswärts	313	610	50	100
	stadteinwärts	336	670		

Gezählt wurde an einem Mittwoch mit Schulbetrieb und zu den Spitzenzeiten des Kfz-Verkehrs. Die Hochrechnung der Fußgängerinnen und Fußgänger stützt sich auf Erfahrungswerte, wonach die Fußgängerzahl nicht linear ansteigt, sondern nach einer Spitze wieder geringer wird (90% des ersten 30-Minuten-Wertes).

Damit liegen die Kfz-Zahlen in der Spitzenstunde mit 900 Fahrzeugen weit über dem Limit von 750 Fahrzeugen.

Örtlichkeit

Beim Queren der Ziegelsteinstraße kann die Fahrbahn mittels einer Querungshilfe („Insel“) gequert werden, dabei wird die stadtauswärtige Fahrbahn sowie separat davon die stadteinwärtige Fahrbahn und eine in südliche Richtung verlaufenden Busspur gequert. Damit ist auch die Voraussetzung nicht erfüllt, wonach – um Gefährdungen bei der Fehleinschätzung des Kfz-Verkehrs durch den querenden Fußgängerverkehr zu verhindern – nur eine Richtungsfahrbahn jeweils gequert werden muss.

Um letztere Hürde zu beseitigen, wäre ein Rückbau der Busspur erforderlich. Dies planerisch anzugehen, ist jedoch angesichts der zu hohen Verkehrsbelastung, die kurzfristig nicht reduzierbar ist, kontraproduktiv. Die Rathsbergstraße und Ziegelsteinstraße werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern Buchenbühls, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Kundinnen und Kunden der Gewerbebetriebe an der Andernacher Straße sowie auch von Pendlerinnen und Pendlern aus Heroldsberg befahren.

Hinsichtlich der Identifikation von Sicherheitsdefiziten wird die Unfallstatistik für den Einmündungsbereich herangezogen. Um tatsächlich alles möglichen Defizite identifizieren zu können, wurden die von der Polizei erhobenen Daten der Verkehrsunfälle aus den Jahren 2009 bis 2019 ausgewertet. Hierzu wird auf die beiliegende Auswertung, vorgenommen mit der Elektronischen Unfallsteckkarte (EUSka) der Fa. PTV in der aktuellen Version, Bezug genommen. Die Auswertung der Unfallzahlen über einen 10-Jahres-Zeitraum hinweg zeigen als Hauptunfallursache im Kreuzungsbereich Vorfahrtsverletzungen (3 in 10 Jahren) sowie Fehler beim Abbiegen und verbotswidrige Benutzung von Rad- und Gehweg (jeweils zwei in 10 Jahren). Eine Unfallhäufungsstelle liegt nach der maßgeblichen Definition aus dem Merkblatt für die Unfallkommission nicht vor. Geschwindigkeitsbeschränkungen können bei Unfällen durch Vorfahrtsverletzungen nur nebensächlich die Ursache bekämpfen.

Darüber hinaus hat sich an der Stelle in den letzten 10 Jahren ein Unfall ereignet, bei dem eine Fußgängerin durch das Fahrzeug eines Kraftfahrers angefahren und schwer verletzt wurde. Nach Auswertung der polizeilichen Unfallaufzeichnung und der Zeugenaussagen querte eine Fußgängerin in Ost-West-Richtung die Ziegelsteinstraße in Richtung U-Bahn-Eingang, ohne nach links und nach rechts zu sehen.

Fazit

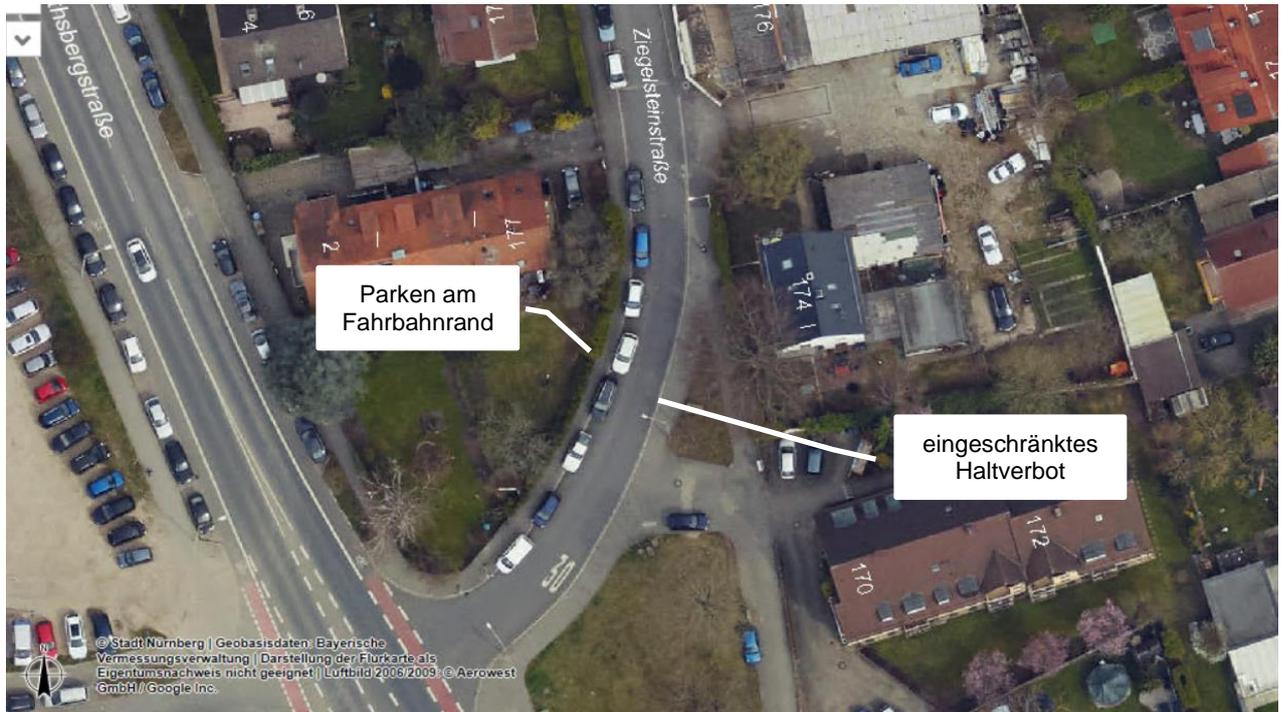
Die rechtlichen Voraussetzungen für einen markierten und beschilderten Fußgängerüberweg sind an der Ziegelsteinstraße nicht gegeben.

Der Verkehrsunfall wäre durch einen „Zebrastreifen“ nicht zu verhindern gewesen, da selbst beim Queren von Fahrbahnen an einem „Zebrastreifen“ Fußgängerinnen und Fußgänger sich immer vergewissern müssen, dass sie die Fahrbahn sicher und ungefährdet werden können und auf den Überweg zufahrende Kfz. anhalten. Gerade das im Antrag geschilderte Verhalten der Fußgängerinnen und Fußgänger („... ihnen das Warten zu lang wurde...“, „...in Eile sind...“) ist keine gute Voraussetzung für einen funktionierenden Fußgängerüberweg. Wäre einer hier eingerichtet, würde das den falschen Eindruck einer uneingeschränkt bevorrechtigten und sicheren Querungsstelle erwecken, der so keinesfalls gegeben ist. Verkehrsunfälle mit Schäden, die naturgemäß Fußgängerinnen und Fußgängern gravierender schaden, wären die unvermeidliche Folge. Fußgängerinnen und Fußgängern, denen in den Verkehrsspitzenzeiten die Wartezeit am Fahrbahnteiler zu hoch erscheint, können die U-Bahn sicherer und dann auch wieder schneller erreichen, wenn sie den südlichen Eingang, der sich etwa 100m entfernt befindet, nutzen. Er befindet sich auf der gleichen Straßenseite, die Querung der Königsberger Straße ist im Vergleich zur Ziegelsteinstraße ungleich einfacher zu bewältigen. An der Kreuzung Bierweg/ Ziegelsteinstraße/ Marienbergstraße kann die Ziegelsteinstraße auch sicher an einer Lichtsignalanlage gequert werden.

Auch für die von der SPD-Stadtratsfraktion angeführte „Verlangsamung“ des Verkehrs, d. h. eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es keine Rechtsgrundlage, da eine besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden muss. Das Unfallaufkommen ist diesbezüglich aber absolut unauffällig ist. Es befinden sich an der Ziegelsteinstraße in diesem Bereich auch keine der Einrichtungen (Kindergärten, Horte, Altenheime, Krankenhäuser), in deren Umfeld auch an Hauptverkehrsstraßen – wie es die Ziegelsteinstraße eine ist – vereinfacht Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden können.

2. Haltverbot in der Ziegelsteinstraße (östlich Abzweig Rathsbergstraße)

örtliche Situation



rechtliche Würdigung

Die Fahrbahn der Ziegelsteinstraße östlich der Rathsbergstraße verjüngt sich von 6,5m östlich der Kurvenausrundung auf 6,0m am Ausbauende in Höhe des Anwesen Ziegelsteinstraße 177. Die Fahrbahnbreite lässt es zu, dass an einem Fahrbahnrand geparkt wird, es verbleibt dann noch eine Fahrbahnbreite von 4,5m bis 4,0m, die mehr als die notwendige Mindestfahrbahnbreite von 3,05m nach StVO beträgt. Um einheitlich Parken auf einer der beiden Fahrbahnseiten zu regeln, wurde für die gegenüberliegende südöstliche Kurvenaußenseite das Halten durch (eingeschränktes) Haltverbot verboten. Auf dem Gehweg an der Nordwestseite darf nicht geparkt werden, um die Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu behindern und zu gefährden.

Die einseitige Parkweise in diesem Abschnitt der Ziegelsteinstraße trägt dazu bei, dass es nicht sonderlich attraktiv ist, diesen Straßenabschnitt zu befahren. Sie trägt auch zur Geschwindigkeitsreduzierung in gebotener Weise bei. Der Begegnungsverkehr ist bei der insgesamt geringen Verkehrsstärke in diesem Straßenabschnitt durch vorausschauende und vorsichtige Fahrweise möglich, in dem an einer geeigneten Stelle das Vorbeifahren abgewartet wird. Das ist in dieser Straße, die Tempo-30-Zone ist durchaus zumutbar und praktikabel.

Die Kontrolle der Haltverbotsregelung erfolgt seit August 2019 durch den ZV-KVÜ.