

Mitteilung an Bezirksvertretung Heepen zur Sitzung am 02.06.2022

An 162.1

Das Amt für Verkehr teilt zu dem Beschluss „Querung Talbrückenstraße in Höhe Halhof“ mit der Drucksachenummer 11527/2014-2020 mit:

Die Talbrückenstraße ist als Landesstraße (L 779) klassifiziert. Nach § 3 Straßen- und Wegegesetz NRW sind Landesstraßen Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen und zu dienen bestimmt sind. Auf diesen Straßen ist grundsätzlich mit einer entsprechenden Verkehrsbelastung zu rechnen.

Da sich im Bereich der Doppelkurve beim Halhof in der Vergangenheit Unfälle gehäuft hatten, wurde im Dezember 2005 eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung für beide Fahrtrichtungen installiert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird seither weitgehend eingehalten und die Unfallsituation hat sich entspannt.

An anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen 50 km/h wie der Talbrückenstraße in Höhe Halhof sind Mindestsichtweiten für querende Fußgänger auf den Kfz-Verkehr von 70 m erforderlich. Die Sichtweiten im Bereich der Bushaltestelle erfüllen diesen Wert und sind somit ausreichend. Das Queren der Talbrückenstraße ist bei 50 km/h schnellen Fahrzeugen für Fußgänger sicher möglich. Nicht zuletzt durch die Bushaltestellen müssen Fahrzeugführer mit querenden Fußgängern rechnen und bremsbereit fahren.

Der Bereich ist unfallunauffällig und wird von der Direktion Verkehr der Polizei als verkehrssicher angesehen. In den letzten vier Jahren haben sich keine Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrenden ereignet. Auch unter Betrachtung eines 10-Jahres-Zeitraumes gab es keine Unfälle mit Fußgängern, jedoch drei mit Radfahrenden. Bei einem dieser drei Unfälle sind zwei Radfahrende miteinander zusammengestoßen. Die Unfälle basierten nicht auf der Querungssituation.

Der in dem Antrag der SPD-Fraktion angesprochene Verkehrsunfall ereignete sich, da ein Autofahrer angehalten hatte, um eine Person mit zwei Pferden queren zu lassen. Zwei nachfolgende Fahrzeuge hielten rechtzeitig an. Das dritte nachfolgende Auto hielt laut Polizeibericht nicht genügend Sicherheitsabstand ein, sodass es auffuhr und die drei wartenden Pkws aufeinander geschoben wurden.

Mögliche Querungshilfen wären ein Fußgängerüberweg, eine Mittelinsel oder eine Lichtsignalanlage (LSA). Ein Fußgängerüberweg ist an dieser Stelle nicht möglich, da sie außerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt. Die Straße ist hier an der breitesten Stelle nur ca. 8,50 m breit. Da die Fahrbahn je Fahrtrichtung mind. 3,25 m und die Mittelinsel zudem mind. 2,50 m breit sein sollte, um auch den sicheren Übergang von Fußgängern mit Pferden zu ermöglichen, ist eine Mittelinsel ohne bauliche Veränderung des Straßenquerschnitts nicht möglich. Daher wurde die Möglichkeit einer LSA geprüft.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind LSA nur dort anzuordnen, wo sie verkehrlich zwingend notwendig sind. Zur Beurteilung der Notwendigkeit können die Kriterien der Ziff. 1.2 der RILSA (Richtlinien zur Anlage von Lichtsignalanlagen) herangezogen werden. Demnach ist eine LSA anzuordnen, wenn sich häufig Vorfahrtunfälle oder Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und querenden Radfahrern oder Fußgängern ereignen. Die Auswertung der o. g. Unfallstatistiken zeigt keine Häufung von Unfällen in Bezug auf die Querung der Fahrbahn auf. Zudem sind die Sichtachsen gegeben und die Vorfahrtregelung ist eindeutig.

Möglich wäre eine LSA zudem an Stellen, welche regelmäßig von besonders schutzbedürftigen Personen (z. B. Schüler, ältere Menschen) frequentiert werden, wenn in zumutbarer Entfernung keine gesicherte Querung möglich ist. Dies ist unabhängig von der Anzahl der schutzbedürftigen Personen zu werten.

Der Querungsbedarf von Fußgängern über die Straße ist in diesem Bereich auf Grund der geringen Bebauung niedrig. Zur genauen Ermittlung müsste eine Zählung der Querungen angeordnet werden.

Es ist jedoch zu vermuten, dass diese unter der aus der RAST (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) hergeleiteten Mindestzahl von durchschnittlich 100 Querungswünschen pro Stunde liegen wird.

Laut Aussage des Vereins zur Förderung der Jugendarbeit e. V., welcher den Halhof betreibt, finden täglich 26 - 36 Querungen mit Pferden statt. Diese Querungen finden zumeist morgens und abends, aber teilweise auch über den Tag verteilt statt. Somit zumeist nicht zu den Stoßzeiten.

Auf dem Gelände des Hofes befinden sich zudem ein Mädchenwohnheim und ein Gebäude mit mehreren Sozialwohnungen. Von diesen Bewohnern wird der ÖPNV teilweise täglich genutzt.

Darüber hinaus führt der Halhof verschiedene pädagogische Angebote durch, welche oft von Schulklassen in Anspruch genommen werden, die mit dem ÖPNV anreisen. Dies sei in der Schulzeit 2-3-mal in der Woche der Fall. In den Schulferien bietet der Halhof Ferienspiele an, sodass er auch in dieser Zeit eine Anlaufstelle von Schülern ist, die teilweise mit dem ÖPNV anreisen. Jedoch kann nicht von einer Regelmäßigkeit gesprochen werden, wenn anreisende Schulklassen die Straße bis zu drei Mal in der Woche ein einziges Mal pro Tag überqueren.

Bei Hoffesten o. ä. Veranstaltungen erhöht sich die Anzahl der Besucher stark. Daher wird an diesen Tagen eine mobile Lichtzeichenanlage eingerichtet.

Auch bei gutem Wetter, insbesondere am Wochenende oder an Feiertagen, erhöht sich die Anzahl der Überquerungen durch Spaziergänger oder Radfahrende, da der Obersee als beliebtes Ausflugsziel in direkter Nähe liegt. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass an solchen Tagen durchschnittlich 100 Querungen pro Stunde erreicht werden. Die meisten Personen werden die Straße eher auf Höhe des offiziellen Parkplatzes überqueren oder direkt auf der Seite des Obersees parken. Allerdings erhöht sich u. a. aufgrund von Parkplatzsuchverkehr die Verkehrsdichte an solchen Tagen, was Querungen wiederum erschwert.

Überquerungsanlagen können nach der RAST notwendig sein, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1 000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt. Der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Talbrückenstraße beträgt 14.320 Kfz. Somit liegt der Querschnitt von 603 Kfz/h unter der laut RAST geforderten Verkehrsstärke. Zu den Spitzenstunden wird mit einer Verkehrsstärke von ca. 1.500 Kfz gerechnet.

Bei einer LSA ist zudem darauf zu achten, dass diese frühzeitig von den Autofahrern erkannt wird. Sollte es zu einer längeren Warteschlange kommen, könnte diese für die stadteinwärts fahrenden Autofahrer in der Kurve überraschend kommen und es könnte sich eine neue Gefahrenstelle entwickeln.

Nach Erörterung sehen neben der Straßenverkehrsbehörde an dieser Stelle der zuständige Bezirksdienstbeamte der Polizei, die Direktion Verkehr der Polizei und der zuständige Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau.NRW) im Ergebnis keinen zwingenden Regelungsbedarf nach der Straßenverkehrsordnung mit Blick auf Fußgängerquerungen. Somit besteht keine Notwendigkeit einer Fußgängerampel.

Jedoch wird vorgeschlagen, vor der Bushaltestelle das Gefahrzeichen 133-10 („Fußgänger“) aufzustellen, um die aus Richtung Herforder Straße kommenden Kfz-Fahrer auf die möglichen Fußgängerquerungen hinzuweisen. Durch die Bergabfahrt entsteht eher eine höhere Geschwindigkeit und die Sicht ist durch den Kurvenverlauf auf den Querungsbereich etwas verdeckter als für die aus der Gegenrichtung kommenden Fahrzeuge.

i.A.

Lewald