

Mitteilung an Bezirksvertretung Heepen zur Sitzung am 02.06.2022

An 162.1

Das Amt für Verkehr teilt zum Antrag „Verkehrssicherheit Heeperholz“ mit der Drucksachennummer 3122/2020-2025 mit:

Das Amt für Verkehr hat die Situation an der Straße Heeperholz auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer – insbesondere die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen – überprüft.

1. Verkehrszählung zur Hauptverkehrszeit (morgendlicher Berufsverkehr)

Im Rahmen einer ähnlichen Anfrage (Drucksachennr. 1719/2020-2025) zum Heeperholz wurde bereits eine Verkehrszählung in den Spitzenstunden am 01.07.2021 durchgeführt. Das Ergebnis:

7:30 - 8:30 Uhr	306 Kfz	44 Fußgänger	12 Radfahrer
16:30 - 17:30 Uhr	339 Kfz	43 Fußgänger	5 Radfahrer

Es ist nicht davon auszugehen, dass eine erneute Zählung ein anderes Ergebnis hervorbringt.

2. Ergänzung der vorhandenen Querungshilfe durch einen Zebrastreifen

Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) soll nach § 26 StVO nur dort angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht. Genauer regelt die Richtlinie zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Diese besagt das mind. 200-300 Fahrzeuge in der Spitzenstunde vorherrschen müssen, um eine entsprechende Querung zu rechtfertigen.

Die vorhandene Mittelinsel bietet sehr gute Sichtachsen und ermöglicht dadurch eine sichere Querung des Heeperholzes.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Huttelweg und Am Kuhlenbrink gab es laut der Direktion Verkehr der Polizei in den letzten zehn Jahren einen Unfall mit einem Fußgänger und einen Unfall mit einem Radfahrenden. Es handelt sich um keine Unfallhäufungsstelle.

Der Unfall mit dem Radfahrenden ereignete sich im März 2021. Der 86-jährige Radfahrer übersah beim Überqueren der Fahrbahn den kreuzenden Pkw. Der Fußgängerunfall geschah im Jahr 2012. Ein 56-jähriger Mann wurde beim Überqueren der Fahrbahn leicht verletzt. Es kam nicht zu einem Aufprall zwischen dem Fußgänger und dem Pkw.

Die Fahrstreifen sind bei Mittelinseln sozusagen geteilt und dadurch auch die Gefahr bei der Überquerung, da man jeweils nur eine Richtung beachten muss. Bei der Prüfung ist daher ist nur die Kfz-Menge der stärksten Fahrtrichtung maßgebend, sodass die zulässige Kfz-Menge sich verdoppelt. Die Anzahl der gezählten Kfz liegt somit deutlich unter der Menge, ab der ein FGÜ an einer Mittelinsel empfohlen wird.

Daher wird die Mittelinsel als mildestes Mittel und ausreichend sicher angesehen. Aus verkehrlichen Gründen ist die Ergänzung der Querungshilfe durch einen Zebrastreifen nicht erforderlich.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass ein Zebrastreifen hohe Wartungsarbeiten benötigt und durchgängig beleuchtet werden muss. Demnach müsste zumindest auf der Seite Fahrtrichtung Potsdamer Straße eine weitere Beleuchtungsanlage installiert werden.

3. Zusätzliche Querungshilfen auf Höhe des Grünzuges und des Nahversorgers auf Höhe Emdener Straße

Im Rahmen der o. a. Drucksachennr. 1719/2020-2025 wurde geprüft, ob auf Höhe des Grünzuges neben dem Ortschaftsweg ein zusätzlicher FGÜ erforderlich ist. Dies wurde u. a. aufgrund der nicht weit entfernten und auch genutzten Mittelinsel verneint.

Die Sichtachsen sind bei einem erwünschten Wechsel der Straßenseiten in beide Richtungen sehr gut. Der Fußgänger kann das Auto und der Fahrzeugführer kann den Passanten frühzeitig sehen. Insgesamt handelt es sich bei dem angesprochenen Bereich nicht um eine Gefahrenstelle an der eine Maßnahme zur Gefahrenabwehr zwingend notwendig ist. Aufgrund der gemessenen Kfz-Menge zur Spitzenstunde wäre eine zusätzliche Querungshilfe an zwei weiteren Stellen möglich (s. Abbildung 1). Um herauszufinden, ob eine Querungshilfe auch nötig ist, ist zu klären, wie viele Fußgänger die Straße an dieser Stelle überqueren. Hierzu ist zunächst eine Zählung notwendig. Eine hohe Anzahl an Personen, die dort die Straße überschreiten wollen, wird jedoch nicht gesehen.

Der erste mögliche Querungshilfe (Mittelinsel oder FGÜ) könnte rechts neben der Emdener Straße gebaut werden. Bei dieser Option würden die Fußgänger den Zugang zum Supermarkt besser erreichen. Der mögliche Nutzerkreis, der von dieser zusätzlichen Querungsstelle profitiert, wird als gering eingeschätzt. Andere Standorte für Querungsstellen nahe der Emdener Straße erscheinen nicht sinnvoll, da sie den Bewohner*innen kaum Mehrwert bieten bzw. da es u. a. aufgrund von Hauszufahrten nicht möglich ist, diese anzulegen.

Eine zweite Option wäre eine Mittelinsel rechts von der Einmündung Vahlkamp. Bei dieser würde man den Schulweg der Schulkinder aus Richtung Hillegosser Straße unwesentlich verkürzen. Die Einrichtung eines FGÜs an dieser Stelle wird nicht empfohlen, da die Sichtbeziehung aufgrund der Kurve nicht als gut eingestuft wird.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass durch das Anlegen von Querungshilfen Parkplätze entfallen und die Schutzstreifen in diesen Bereichen unterbrochen werden müssten. Zudem wäre bei einem Fußgängerüberweg (in Fahrtrichtung Potsdamer Straße) eine weitere Beleuchtungsanlage notwendig.

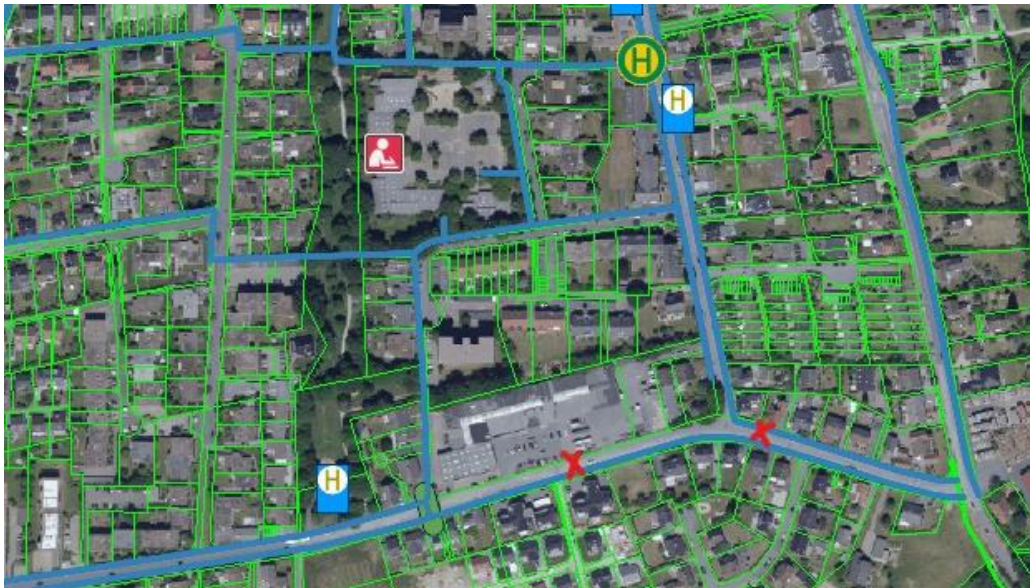


Abbildung 1 - Heeperholz mit eingezeichnetem Schulweg

4. Fahrbahnverengung an den Bushaltestellen, um ein Überholen des Busses durch Autos zu verhindern (Querung Grünzug in der Nähe, den haltenden Bus überholende Fahrzeuge können von querenden Fußgängern nicht gesehen werden)

Gem. § 20 StVO ist es verboten, Busse mit eingeschaltetem Warnblinklicht zu überholen, solange diese noch nicht an einer Haltestelle angehalten haben. Zudem ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass Autofahrer nur mit Schrittgeschwindigkeit und mit genügend Seitenabstand an Bussen mit Warnblinklicht vorbeifahren dürfen.

Auch an Bussen, die kein Warnblinklicht anhaben, ist mit erhöhter Vorsicht und Bremsbereitschaft vorbeifahren.

Sollte dennoch ein Fahrzeug einen Bus mit höherer Geschwindigkeit überholen, ist die Mittelinsel von der Bushaltestelle noch ca. 50 m entfernt. Bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 50 km/h würde der Anhalteweg nach der Faustformel 40 m betragen (Reaktionsweg 15 m plus Bremsweg 25 m).

Eine bauliche Maßnahme wird vom Amt für Verkehr nicht für erforderlich gehalten. Zur Verhinderung des Vorbeifahrens am Bus können im Einzelfall auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Zeichen 295 = durchgezogene Linie) eingesetzt werden.

Ein weiteres milderer Mittel wäre, dass das Amt für Verkehr vorschreibt, dass an der Bushaltestelle Warnblinklicht angeschaltet werden muss. Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 16 Abs. 2 StVO haben die Straßenverkehrsbehörden sorgfältig zu prüfen, an welchen Haltestellen der Fahrer des Busses das Warnblinklicht einzuschalten hat. Maßgebliches Kriterium sind dabei die Belange der Verkehrssicherheit. Dort, wo sich in der Vergangenheit bereits Unfälle zwischen Fahrgästen und dem Kraftfahrzeugverkehr an der Haltestelle ereignet haben, ist die Anordnung, das Warnblinklicht einzuschalten, indiziert. Andererseits spricht das Nichtvorkommen von Unfällen, vor allem bei Vorhandensein von Querungshilfen für Fußgänger in unmittelbarer Nähe der Haltestelle, gegen eine entsprechende Anordnung. Auch die Höhe des Verkehrsaufkommens, das Vorhandensein baulich getrennter Richtungsfahrbahnen sowie die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle selbst, sind in die Entscheidung einzubeziehende Abwägungskriterien. Die Lage der Haltestelle in unmittelbarer Nähe einer Schule spricht für das Einschalten des Warnblinklichts. Unter Umständen kann es auch in Betracht kommen, das Einschalten des Warnblinklichtes nur zu bestimmten Zeiten, gegebenenfalls auch für bestimmte Tagesstunden, anzuordnen. Bevor diese Verpflichtung angeordnet werden sollte, sollte noch eine Anhörung von Mobiel erfolgen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Bushaltestelle Richtung stadtauswärts erst 2020 mit Hilfe von Fördermitteln in Höhe von 11.000 € neugebaut wurde und es eine Zweckbindungsfrist von 10 Jahren gibt. Sollte die Bushaltestelle in dieser Zeit verändert werden, sind die Fördermittel zurückzuzahlen.

5. Einführung von Tempo 30 von der Emdener Straße bis hinter die Bushaltestellen

Gemäß den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 274 der StVO sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Eine Einführung von Tempo 30 wäre innerhalb geschlossener Ortschaften zudem im unmittelbaren Bereich von z. B. allgemeinbildenden Schulen möglich. Hierfür muss die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen

(Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Es befindet sich eine fest definierte Messstelle am Heeperholz in Höhe des dortigen Verbrauchermarktes (ca. Haus-Nr. 45, in beide Fahrtrichtungen). Seit Oktober 2021 hat das Ordnungsamt neun Messungen durchgeführt. Insgesamt wurden hierbei 126 Verkehrsverstöße registriert; der weitaus überwiegende Teil wurde in FR stadteinwärts, also zur Potsdamer Str. gemessen. 95 % der Verstöße lagen dabei im Verwarnungsbereich; kein Kfz-Führer musste mit einem Fahrverbot rechnen. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug 75 km/h. Die Messstelle ist im Vergleich eher unauffällig, aber weiterhin regelmäßig Teil der Dienstplangestaltung. Wie unter 2. beschrieben sind auch wenige Unfälle bekannt.

Die Straße gehört zwar zum Schulwegplan, aber die Grundschule Heeperholz ist relativ weit entfernt. Dadurch ist die Voraussetzung direkter Zugang nicht erfüllt. Fraglich ist, ob im Nahbereich der Einrichtung ein starker Ziel- und Quellverkehr herrscht. Es gibt einen relativ hohen Bring- und Abholverkehr, für welchen es drei Elternhaltstellen gibt. Eine davon ist am Heeperholz in einer alten Buswendeschleife und unmittelbarer Nähe zum Schnootbiekenweg. Dieses ist ein reiner Geh- und Radweg, von dem aus die Kinder sicher zur Schule gelangen können.

Der Gehweg zwischen der Emdener Straße bis zur Bushaltestelle ist mit ca. 1,80 m breit genug. Es handelt sich um eine lange Gerade und somit eine übersichtliche Situation. Zudem befindet sich in diesem Bereich die Mittelinsel, welche dazu beiträgt, dass die Autofahrer das vorgeschriebene Tempolimit einhalten.

Der Verkehr liegt unter 400 Kfz/h und auch unter 300 Fußgänger/h. Dies wurde in der Zählung am 01.07.2021 festgestellt. Diese Werte gelten als Richtzahlen, welche im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Amts für Verkehr erarbeitet wurden.

Somit hält das Amt für Verkehr die Einrichtung von Tempo 30 aus verkehrlichen Gründen nicht für erforderlich.

Ergebnis:

1. Eine Zählung hat bereits stattgefunden.
2. Die vorhandene Mittelinsel ist ausreichend sicher.
3. Soweit die BV Heepen sich eine der unter 3. genannten Querungsstellen vorstellen kann, würde das Amt für Verkehr eine erneute Zählung des Fußgängeraufkommens veranlassen. Es wird jedoch kein hoher Querungsverkehr erwartet. Der BV Heepen würde das Ergebnis nach Auswertung der Daten mitgeteilt.
4. Das Amt für Verkehr hält zur Verhinderung des Vorbeifahrens am Bus eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Zeichen 295) sowie die zeitlich begrenzte Pflicht zum Einschalten des Warnblinklichts für möglich, jedoch nicht für zwingend erforderlich.
5. Tempo 30 wird nicht für erforderlich gehalten.

i.A.

Lewald