

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion SPD & Piraten
Herrn Mroß
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Drucksache 1224/26; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Zebrastreifen in der Halleschen Straße und Geschwister-Scholl-Straße; öffentlich

Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Mroß,

Erfurt,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

Der Sachverhalt Ihrer Anfrage betrifft eine Angelegenheit nach § 2 Abs. 3 der Thüringer Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen und über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts i. V. m §§ 44, 45 Straßenverkehrsordnung (StVO), die dem übertragenen Wirkungskreis angehört.

Nach § 29 Absatz 2 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 der Thüringer Kommunalordnung erledige ich solche Angelegenheiten in eigener Zuständigkeit.

Wie dem § 22 Abs. 3 ThürKO zu entnehmen ist, beschränkt sich die Überwachungsbefugnis des Stadtrats auf die Ausführung seiner Beschlüsse. Der Stadtrat hat keine Überwachungsbefugnisse hinsichtlich der durch § 29 ThürKO dem Oberbürgermeister zur Erledigung in eigener Zuständigkeit zugewiesenen laufenden Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises oder Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises.

Aus diesem Grund bestehen keine Informationsrechte für Stadtratsmitglieder in diesem speziellen Aufgabenbereich. Ich möchte Sie daher bitten, bei zukünftigen Anfragen diesen Umstand zu berücksichtigen.

Ungeachtet dessen beantworte ich Ihre Anfrage wie folgt, auch wenn ich dazu rechtlich nicht verpflichtet bin:

Gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) ist die Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, alle zwei Jahre die bestehenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu prüfen. Dies beinhaltet auch die Überprüfung von bestehenden Fußgängerüberwegen (FGÜ, auch "Zebrastreifen").

Seite 1 von 5

In den Nachwendejahren wurden viele FGÜ eingerichtet, zumeist vor dem Hintergrund der sprunghaft angestiegenen Kfz-Verkehrsbelastungen im Zusammenhang mit der erstmaligen Erstellung von Schulwegkonzeptionen für die staatlichen Grundschulen. Die Einrichtung erfolgte sehr großzügig, oft ohne die gesetzlich vorgegebenen Einsatzkriterien zu berücksichtigen und ohne auf die notwendige Ausstattung wie Beleuchtung, Bordabsenkungen u. a. m. zu achten.

Im Laufe der Jahre und Jahrzehnte wurde die Überprüfung der gesetzlichen Notwendigkeit und der Richtlinien-treue der FGÜ versäumt oder vermieden.

In dem oben beschriebenen Kontext stehen auch die FGÜ in der Geschwister-Scholl-Straße und in der Halleschen Straße. Neben der oben beschriebenen gesetzlichen Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörde zur regelmäßigen Prüfung bestehender Verkehrsregelungen sind diese FGÜ in den Fokus der Betrachtung gerückt, weil im Zuge der fertig gestellten Wohnbebauung am Posthofquartier die Verkehrsorganisation des gesamten umliegenden Gebiets neu betrachtet wurde. Im Ergebnis dieser Betrachtungen wurde avisiert, die aus Richtung Hallesche Straße, Werner-Uhlworm-Straße und Geschwister-Scholl-Straße (Westen) jeweils vor dem Knotenpunkt Geschwister-Scholl-Straße/ Hallesche Straße endende Tempo 30-Zone bis zur Einmündung Am Alten Nordhäuser Bahnhof auszuweiten.

Der FGÜ in der Geschwister-Scholl-Straße wurde 1993 zur Schulwegsicherung der Grundschule 2 auf Schul- und Elterninitiative eingerichtet. Die ebenfalls 1993 eingerichtete Tempo 30-Zone und eine Warnbeschilderung reichten Schule und Eltern damals nicht aus; ohnehin wurden im Rahmen der Erarbeitung der ersten Schulwegkonzeption zahlreiche FGÜ oder Lichtsignalanlagen (LSA) gefordert. Die Tempo 30-Zonenbeschilderung wurde mit der Einrichtung des FGÜ versetzt, damit der FGÜ außerhalb der Tempo 30-Zone liegt. Zähl-daten oder Beobachtungen aus der damaligen Zeit liegen nicht vor.

Der FGÜ Hallesche Straße war schon zu DDR-Zeiten vorhanden. Er wurde im Jahre 2000 von einem beleuchteten (DDR-)FGÜ in einen unbeleuchteten FGÜ umgewandelt. Trotz Einrichtung der Tempo 30-Zone in der frühen 1990er Jahren und der Ausweisung der Halleschen Straße als Einbahnstraße sollte am FGÜ festgehalten werden.

Die rechtlichen Grundlagen für FGÜ bilden die Straßenverkehrsordnung mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift. Die Einrichtung von FGÜ unterliegt der VwV-StVO zu § 26 StVO, wonach FGÜ in der Regel nur dort angelegt werden sollten, "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." Konkretisierungen dazu enthalten die "Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)", welche per Erlass in Thüringen verbindlich anzuwenden sind (siehe <https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/VVTH-VVTH000010612>).

Entsprechend R-FGÜ sind FGÜ in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich. Die genannte Regelung der R-FGÜ impliziert zwar kein unmittelbares Verbot eines FGÜ bei Tempo 30, beinhaltet aber auch kein Recht darauf. Wenn bereits Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bestehen, so kann auf weitere Aktivitäten verzichtet werden.

Die R-FGÜ enthalten auch konkrete Einsatzkriterien für FGÜ. Neben einer Bündelungsfunktion, die die Fußgängerströme an eine definierte Querungsstelle konzentriert, sowie ausreichend großen Sichtweiten, sind darin auch Verkehrsbelastungen für Fußgänger und Kfz definiert, bei deren Zusammentreffen ein FGÜ möglich oder empfohlen ist. Diese Einsatzkriterien für FGÜ sind in

der nachstehenden Tabelle aufgezeigt; sie beziehen sich auf die Spitzenstunde des Fußgängerquerverkehrs und die Kfz-Verkehrbelastung der gleichen Stunde.

Kfz/h \ Fg/h	0–200	200–300	300–450	450–600	600–750	über 750
0– 50						
50–100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100–150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Außerhalb der möglichen/empfohlenen Einsatzbereiche dürfen FGÜ nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden, da Überwege, die abweichend von diesen Einsatzkriterien eingerichtet werden, sogar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit nach sich ziehen können, u. a. weil sie eine Scheinsicherheit suggerieren. Untersuchungen u. a. der Unfallforschung der Versicherer verweisen für das Jahr 2013 auf 4.940 an FGÜ verunglückte Fußgänger, 21 davon tödlich. In diesen Untersuchungen, welche verschiedene Überwege betrachtet haben, wird darauf verwiesen, dass FGÜ nur dann sicher sind, wenn sie der Norm entsprechen. Darin ist die Einhaltung der Belastungswerte eingeschlossen.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverwaltung eine intensive Prüfung der beiden FGÜ vorgenommen und die Verkehrsbelastungen für Fuß- und Kfz-Verkehr eingehend analysiert. Dabei konnten nachfolgende Ergebnisse ermittelt werden:

FGÜ Geschwister-Scholl-Straße

- ▶ Dienstag, 18.04.2023
06:40 – 07:40 Uhr **101 Kfz:** 80 Fußg. am Q FGÜ 19 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Mittwoch, 03.05.2023
12:15 – 13:15 Uhr **78 Kfz:** 30 Fußg. am Q FGÜ 20 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Dienstag, 13.06.2023
13:30 – 14:30 Uhr **84 Kfz:** 36 Fußg. am Q FGÜ 17 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Dienstag, 25.04.2023
15:15 – 16:15 Uhr **139 Kfz:** 50 Fußg. am Q FGÜ 27 Fußg. abseits FGÜ
(Fußg. abseits FGÜ bedeutet, Fußgänger, die die Geschwister-Scholl-Straße ohne FGÜ querten)

FGÜ Hallesche Straße

- ▶ Donnerstag, 09.11.2023
12:15 – 13:15 Uhr **42 Kfz:** 44 Fußg. am Q FGÜ 5 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Mittwoch, 22.11.2023
06:40 – 07:40 Uhr **116 Kfz:** 120 Fußg. am Q FGÜ 14 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Dienstag, 23.04.2024
15:00 – 16:00 Uhr **111 Kfz:** 121 Fußg. am Q FGÜ 14 Fußg. abseits FGÜ
- ▶ Donnerstag, 25.04.2024
13:15 – 14:15 Uhr **82 Kfz:** 52 Fußg. am Q FGÜ 43 Fußg. abseits FGÜ
(Fußg. abseits FGÜ bedeutet, Fußgänger, die die Hallesche Straße vor oder nach dem FGÜ im Abschnitt Carmerstraße bis Kaufhallenzufahrt querten)

Die ermittelten Verkehrsstärken reichen bei beiden FGÜ nicht ansatzweise an die festgelegten Einsatzkriterien der R-FGÜ heran. Weder die möglichen noch die empfohlenen Konfliktverkehrsstärken werden erreicht.

Bei einer Kombination von Fußgängerkehrsstärken und Kfz-Verkehrsstärken unterhalb des für FGÜ möglichen/ empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – i. d. R. bauliche Querungshilfen oder andere geeignete Schutzmaßnahmen ausreichend. Auf Grund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens bestehen stets ausreichend Räume und Zeiten, in denen die Fahrbahn sicher überquert werden kann. Das Fußgängerhalten zeigt, dass eine problem- und gefahrlose Querung der Fahrbahnen möglich ist und praktiziert wird. Die Querungen funktionieren ohne FGÜ genauso gut; einzig die Vorrangregelung ist eine andere.

Die Summe der dargelegten Erläuterungen ließ aus fachlicher Sicht den klaren Schluss zu, dass die FGÜ an der Geschwister-Scholl-Straße und der Halleschen Straße entfernt werden müssen, da sie objektiv nicht den Regelungen der R-FGÜ, welche in Thüringen verbindlich anzuwenden sind, entsprechen.

Die Stadtverwaltung hat daher beide FGÜ entfernt und stattdessen Querungshilfen mittels Inselementen eingerichtet. Hierdurch wird die zu querende Fahrbahnbreite verringert und der Fußverkehr deutlich ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verlagert. Mit dem Rückbau der FGÜ und dem Einsatz von Inselementen an der Geschwister-Scholl-Straße und der Halleschen Straße inklusive der damit einhergehenden Fahrbahneinengungen kann innerhalb der dann bis zur Straße Am Alten Nordhäuser Bahnhof auszuweitenden Tempo 30-Zone jeweils eine ausreichend gute und funktionale Querungshilfe angeboten werden.

Nun zu den Fragen im Einzelnen:

- 1. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Entscheidung, die Zebrastreifen in der Halleschen Straße und Geschwister-Scholl-Straße zu entfernen, obwohl diese täglich von einer großen Zahl an Kindern und Familien genutzt wurden und eine nachweislich verkehrsberuhigende Wirkung hatten, insbesondere im Hinblick auf die Regelverstöße durch Kraftfahrzeugführende, die die Hallesche Straße als Einbahnstraße verbotswidrig in Gegenrichtung befahren?**

Wie aus den Eingangserläuterungen hervorgeht, ist der Entfernung der Fußgängerüberwege in der Halleschen Straße und der Geschwister-Scholl-Straße ein sehr langer Planungs- und Abwägungsprozess mit umfangreichen Verkehrserhebungen und -beobachtungen vorausgegangen. Die Verwaltung hat diese Entscheidung keineswegs leichtfertig und ohne substantielle Grundlagen getroffen, sondern vielmehr sehr intensiv über diese Maßnahmen diskutiert.

Die Verkehrserhebungen zeigen jedoch eindeutig, dass die Kfz-Verkehrslastungen den Einsatz von FGÜ objektiv nicht erfordern. Auch eine verkehrsberuhigende Wirkung ist aus fachlicher Sicht nicht erkennbar – insbesondere nicht für Kraftfahrzeugführer, welche entgegen der vorgeschriebenen Einbahnstraßenrichtung fahren und somit ohnehin bereits verkehrswidrig handeln. Derartige Fahrmanöver, waren während der durch die Stadtverwaltung durchgeführten Erhebungen auch nicht zu beobachten. Lediglich Radfahrer fuhren entgegen der Einbahnstraßenrichtung, aber rechtskonform.

FGÜ, die von den Fußgängerinnen und Fußgängern nicht angenommen werden oder, über den Tag betrachtet, brach liegen, bergen Gefahren in sich. So besteht einerseits das Risiko, dass "ungenutzte" bzw. "verwaiste" Überwege von den Kraftfahrzeugführern nicht mehr ernst genommen werden. Andererseits vermitteln FGÜ immer große Sicherheit für querende Fußgänger, insbesondere bei Kindern, die unvermittelt queren, ohne dabei auf den Verkehr zu achten. Gibt es keinen FGÜ, verstehen es alle Fußgängerinnen und Fußgänger, sich aus Eigenschutz vor dem Betreten der Fahrbahn davon zu überzeugen, dass diese frei ist.

2. **Warum wurde im Vorfeld der Entfernung der Zebrastreifen keine Information oder Abstimmung mit den betroffenen Schulen, Kindertagesstätten, Jugendeinrichtungen und dem Stadtelternbeirat vorgenommen, obwohl diese erheblich vom Wegfall der sicheren Querungsmöglichkeiten betroffen sind bzw. in der Grundschule sogar die Verkehrsschulung mit den Kindern an dieser Stelle durchgeführt wird?**

Entsprechend den Eingangserläuterungen lässt die Rechtslage ein Informations- bzw. Mitspracherecht Dritter bei Entscheidungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts nicht zu. Die Stadtverwaltung ist verpflichtet, gemäß den bundesgesetzlichen Vorgaben von StVO, VwV-StVO und R-FGÜ zu handeln.

3. **Wird die Stadtverwaltung angesichts der bestehenden Gefährdungslage durch erhöhtes Verkehrsaufkommen sowie die missbräuchliche Nutzung der Halleschen Straße als Abkürzung prüfen, ob an den Standorten Hallesche Straße und Geschwister-Scholl-Straße Zebrastreifen oder zumindest gleichwertige sichere Querungshilfen erneut eingerichtet werden können, und wann wäre eine solche Prüfung abgeschlossen?**

Die in den Eingangserläuterungen aufgeführten Erhebungsergebnisse zeigen deutlich, dass objektiv kein erhöhtes Verkehrsaufkommen besteht. Missbräuchliche Nutzungen der Einbahnstraße durch Kfz waren während der Erhebungen nicht zu beobachten. Insofern besteht aus fachlicher Sicht auch kein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Die Stadtverwaltung hat mit dem Einsatz der Inselelemente als Querungshilfe eine rechtskonforme und sichere Verkehrsorganisation geschaffen. Diese unterliegt – wie alle Verkehrsanlagen im Stadtgebiet – einer Kontrolle im Rahmen der Pflichtaufgabe zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

A. Horn