

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 09/0014
6231 - Team Verkehrsaufsicht			Datum: 13.01.2009
Bearb.:	Herr Marco Mette	Tel.: 235	öffentlich
Az.:	6231-Mette/Jung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

15.01.2009

Zebrastrreifen

Sachverhalt

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 20.11.2008 wurde die Verkehrsaufsicht gebeten, im Norderstedter Stadtgebiet Bereiche zu finden, in denen durch die Einrichtung von Zebrastrreifen die Sicherheit erhöht werden kann.

Bei dem umgangssprachlich genutzten Begriff "Zebrastrreifen" handelt es sich um das amtliche Verkehrszeichen 293 (Fußgängerüberweg). Gem. § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dieses aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Verkehrszeichen sollen den Verkehr sinnvoll lenken und so den Verkehr sicher führen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.

Nach den alle Straßenverkehrsbehörden bindenden Vorschriften der VwV-StVO ist die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn eine der wichtigsten Aufgaben von Verkehrsbehörde und Polizei. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass es nach den verordnungsrechtlichen Vorgaben grundsätzlich zunächst keinerlei Sicherungsmaßnahmen bedarf. Sofern keine Verkehrszeichen und Einrichtungen vorhanden sind, hat der Fußgänger gegenüber abbiegenden Fahrzeugen nach der StVO Vorrang. Bei allen anderen Überquerungen ist dieser grundsätzlich wartepflichtig.

Sofern sich trotz vorstehenden Grundsatzes nachweislich eine Gefährdung von Fußgängern ergibt oder der Anteil an querenden Fußgängern ein überdurchschnittliches Maß annimmt, kommen zur Sicherung der Fußgänger die Anlegung von Querungshilfen, Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen in Betracht. Hierbei ist stets das mildeste und geeignetste Mittel auszuwählen.

Zebrastrreifen wurden und werden bundesweit kontrovers diskutiert. Es besteht jedoch einhellige Meinung, dass sie grundsätzlich nur eingesetzt werden sollen, wenn ein entsprechender Querungsbedarf gegeben ist. Als Richtwert ist hierbei von mindestens 50 – 100 Fußgängern und 200 bis max.750 Kfz in der entsprechenden Spitzenstunde auszugehen (das Land Nordrhein-Westfalen weicht aufgrund entsprechender landesrechtlicher Regelungen von diesen Fallzahlen ab). Innerhalb von Tempo 30 Zonen werden Zebrastrreifen in der Regel als nicht erforderlich und nicht sachgerecht angesehen.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	----------	-------------------

Auch wenn entsprechende Querungszahlen (und die weiteren Anordnungsvoraussetzungen) gegeben sind, wurde und wird auch heute noch größtenteils von der Einrichtung eines Zebrastreifens abgesehen, weil dieser insbesondere für Kinder und ältere Mitmenschen als verkehrsunsicher angesehen wird und eine Scheinsicherheit suggeriert. Darüber hinaus können insbesondere Kinder oftmals nicht abschätzen, ob der Kraftfahrzeugführer anhält oder anhalten kann.

In der Praxis zeigte sich leider, dass der verordnungsrechtlich gegebene Vorrang oftmals missachtet wurde und Fußgänger nicht auf den straßenverkehrsrechtlich gegebenen Vorrang vertrauen können. Dieses seinerzeit festgestellte Verkehrsverhalten wurde erst kürzlich (November 2008) durch entsprechende Untersuchungen des SWR in Stuttgart erneut bestätigt. Nahezu jeder zweite Kraftfahrzeugführer ignorierte die Testperson.

Aufgrund dieser vorstehend genannten Feststellungen lehnt zum Beispiel das Verkehrstechnische Institut der Deutschen Versicherer Fußgängerüberwege zur Schulwegsicherung ab. Nach den Feststellungen des Institutes führen diese - auch wenn sie immer wieder gefordert werden – häufig eher zu mehr Gefahren.

Grundsätzlich ist jede bauliche Maßnahme der Einrichtung eines Fußgängerüberweges vorzuziehen.

Trotz vorstehender Ausführungen wird der Zebrastreifen von der Verkehrsaufsicht nicht generell abgelehnt. Es gibt sicherlich Fallgestaltungen, in denen ein Fußgängerüberweg eine sinnvolle und sichere Querungsstelle darstellen kann. So wird z.B. ein Fußgängerüberweg im Bereich von Kreisverkehren unabhängig von dem Querungserfordernis in dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Anlage von Kreisverkehren als gutes und geeignetes Instrument angesehen, um das ohnehin meist bestehende Vorrecht des Fußgängers zu verdeutlichen. Die Verkehrsaufsicht wird insofern die Kreisverkehre im Stadtgebiet dahingehend untersuchen, ob diese (ohne bauliche Veränderungen) mit Zebrastreifen ausgestattet werden können. Darüber hinaus ist vorstellbar, den "Bypass" an der Segeberger Ch. / Tangstedter Landstraße analog dem Zebrastreifen am Knoten Ochsenzoll mit einem Fußgängerüberweg auszustatten. Ein entsprechendes Anhörungsverfahren wird gegenwärtig durchgeführt.

Weitere Örtlichkeiten sind im Stadtgebiet jedoch nicht ersichtlich. Es sind keine ungesicherten Örtlichkeiten bekannt, an denen die o.g. Querungszahlen erfüllt sind. Sofern ein hohes Querungserfordernis besteht, sind diese Örtlichkeiten mit Fußgängerlichtsignalanlagen ausgestattet.

Auch kann das Unfalllagebild des Polizeirevier Norderstedt kein Aufschluss auf besonders gefahrenrächliche Querungsstellen für Fußgänger geben. Im Stadtgebiet ereigneten sich im Jahre 2006 27 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, im Jahre 2007 28 Unfälle. Diese Unfälle verteilten sich im gesamten Stadtgebiet ohne besondere Auffälligkeiten. Oftmals ereigneten sie sich an lichtsignalisierten Übergängen, in der Nähe davon (Übergänge wurden nicht genutzt) oder ausschließlich zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die regelmäßige Pflege der Unfalltypensteckkarte zusammen mit der Polizei lassen auch für das Jahr 2008 keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren schließen. Nach dem vorläufigen Jahresergebnis ereigneten sich 2008 lediglich 21 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Abschließend ist anzuführen, dass die Lichtsignalanlagen an den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet mit einer Bevorrechtigung für den ÖPNV ausgestattet und zudem miteinander koordiniert sind, so dass sich ein Zebrastreifen in diesen Straßen als kontraproduktiv erweisen würde.