

Anlage 1



Region Hannover

Region Hannover · Postfach 147 · 30001 Hannover

Stadt Burgdorf
Tiefbauabteilung
31300 Burgdorf

STADT BURGDORF
Eing. 28. FEB. 2019
Abteilung:

Der Regionspräsident

Fachbereich/Team

Dienstgebäude

Ansprechpartner

Mein Zeichen

Durchwahl

Telefax

E-Mail

Internet

Hannover, 26.02.2019

**Gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger/innen an der Haltestelle
„Hülptingsen Mitte“;
Ihr Zeichen 66-Fro**

Sehr geehrte Damen und Herren,

In meinen vorherigen Schreiben vom 01.08.2019 bzw. 20.09.2019 habe ich bereits ausgeführt, dass für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) bzw. einer Lichtsignalanlage (LSA) bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Neben der Kraftfahrzeugstärke ist auch das Fußgängeraufkommen zu berücksichtigen. Die seinerzeit vorgelegten Zählergebnisse haben dabei nicht ausgereicht, um die Anlage eines FGÜ bzw. einer LSA zu rechtfertigen. Auch die Anforderungen für eine Ausnahmeregelung (Schulwegsicherung) sind nicht erfüllt worden.

In der Anlage Ihres o. g. Schreibens führen Sie aus, dass am 06.11.2018 erneut eine Zählung in dem Bereich durchgeführt worden ist. Wie von Ihnen weiter ausgeführt wird, sind aber auch diesmal die geforderten Zählwerte, auch für eine mögliche Ausnahmeregelung, nicht erreicht worden. Zudem ist der betreffende Straßenabschnitt als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Ich sehe daher keine Veranlassung, in dieser Angelegenheit zu einer geänderten Einschätzung zu kommen.

Nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen, die die Arbeitsgruppe Verkehrsplanung von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben hat,

Sprechzeiten

Mo. u. Fr. 9 bis 12 Uhr
Mi. u. Do. 9 bis 15.30 Uhr
und nach Vereinbarung

Station Aegidientorplatz

Bus 100, 120, 200
Stadtbahn 1, 2, 4, 5, 6, 8, 11
Schlägerstraße auch 1, 2, 8

Bankverbindungen

Sparkasse Hannover
IBAN: DE36 2505 0180 0000 0184 65
BIC: SPKHDE2H

Postbank Hannover
IBAN: DE51 2501 0030 0001 2593 06
BIC: PBNKDEFF

HANNOVER

sollen Verkehrszählungen im Sommerhalbjahr, außerhalb der Ferien, durchgeführt werden, um damit ein möglichst realitätsnahes Verkehrsaufkommen zu erfassen.

Abgesehen davon, dass die Zählung 2018 im November durchgeführt worden ist, ergeben sich für mich keine Anhaltspunkte, das Ergebnis der Zählung anzuzweifeln.

Die Rechtsgrundlage für die Anordnung einer LSA oder eines FGÜ ergibt sich aus § 45 Abs. 1 S. 1 StVO. Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs u.a. beschränken. In Abs. 9 heißt es hierzu ergänzend, dass Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Es wird demnach eine konkrete straßenverkehrsrechtliche Gefahr vorausgesetzt. Wie diese zu interpretieren ist, ergibt sich aus § 37 (für LSA) bzw. 26 (für FGÜ) der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO). Dabei findet die R-FGÜ 2001 über die VwV zu § 26 StVO Anwendung. Die R-FGÜ 2001 ergänzt und präzisiert die VwV zu § 26 StVO. Insbesondere heißt es darin, dass FGÜ in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. Gemäß § 39 StVO, wonach örtliche Verkehrsregelungen nur erfolgen dürfen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, sind sie damit unzulässig.

Zu der Ausnahmeregelung, die sich aus Ziffer 2.3 R-FGÜ 2001 ergibt, hat das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr (MW) im Jahr 2002 „Orientierungshilfen für Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger“ herausgegeben. Unter Ziffer 5 heißt es zur „Schulwegsicherung u. ä.“, dass von der geforderten Mindestfußgängerzahl aus der R-FGÜ 2001 nur dann abgewichen werden kann, wenn mindestens 30 Schulkinder (oder andere Personen der sensiblen Bereiche wie Seniorenheime etc.) pro Stunde die Fahrbahn überqueren.

Hinsichtlich der Zulässigkeit einer Tempo-30-Zone in dem betreffenden Straßenabschnitt verweise ich auf meine Ausführungen im Schreiben vom 01.08.2018.

Zusammenfassend möchte ich erläutern, dass die Einrichtung einer (Bedarfs)Lichtsignalanlage an strenge Voraussetzungen geknüpft ist. Diese ergeben sich u. a. aus den VwV zu § 26 StVO und sind für die Straßenverkehrsbehörde bindend.

Bei den weiteren Regelwerken wie RAS 06, RILSA 2015 und EFA 2002 handelt es sich um technische Regelwerke, die ergänzend herangezogen werden können. Als technische Regelwerke begründen diese aber keinen Anspruch, die Straßenverkehrsbehörde zu einem bestimmten Tun zu verpflichten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage



Region Hannover
[REDACTED]

FB Verkehr Team 86.01
Hildesheimer Straße 18
30169 Hannover

Tiefbauabteilung

[REDACTED]
Rathaus IV
Vor dem Hann. Tor 27

[REDACTED]
Tel.: 05136/898-[REDACTED]

Fax: 05136/898-113

E-Mail: [REDACTED]

(vorerst nur für formlose Mitteilungen
ohne elektronische Signatur)

66-[REDACTED]

13.12.2018

Gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger an der Haltestelle "Hülptingsen Mitte"

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

bezugnehmend auf Ihre Schreiben vom 01.08. und 20.09.2018 möchte ich Sie hiermit um eine weitere Stellungnahme zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder der Aufstellung einer Fußgängerlichtsignalanlage in Hülptingsen bitten.

Am 06.11.2018 führte die Stadt Burgdorf eine weitere Verkehrszählung in der Straße „Vor den Höfen“ Höhe Bushaltestelle durch. Die Auswertung wurde als Mitteilung dem Ortsvorsteher in Hülptingsen und den Ausschüssen für Schulen, Kultur und Sport und für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr zur Kenntnis gegeben. Die Mitteilung liegt diesem Schreiben als Anlage 1 bei.

Im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr am 06.12.2018 wurde das unter Anlage 2 beiliegende Schreiben der Verwaltung übergeben.

Ich bitte Sie hiermit um eine Stellungnahme zu diesem Schreiben.

Zum rechtssicheren Umgang mit den maßgeblichen Vorschriften ist auch Ihre Aussage zur Anwendung dieser bezüglich ihrer Rangfolge und Aktualität notwendig.

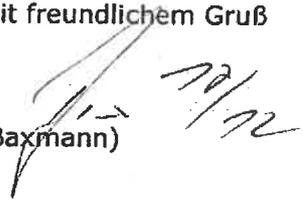
Als Information zur Tempo 30-Zone in Hülptingsen möchte ich Ihnen mitteilen, dass diese am 30.08.2010 angeordnet und am 06.09.2010 eingerichtet wurde.

Seite 2 meines Schreibens vom 13.12.2018

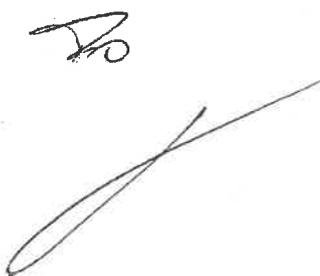
Sollten Sie weitere Daten für Ihre Stellungnahme benötigen, wenden Sie sich bitte an die o.g. Sachbearbeiterin. Diese steht Ihnen auch für andere Rückfragen gern zur Verfügung.

Als Ansprechpartner für das nicht unterzeichnete Schreiben wurde Herr  benannt.

Mit freundlichem Gruß


(Baxmann)

Anlagen





Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	M 2018 0768
Datum:	16.11.2018
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Frommelt
Aktenzeichen:	

Mitteilung

öffentlich

Betreff: Verkehrszählung Vor den Höfen in Hülptingsen

Für Gremien:

	Datum
Ortsvorsteher Hülptingsen	Nachrichtlich
Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport	04.12.2018
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	06.12.2018

Nachfolgende Mitteilung gebe ich Ihnen zur Kenntnis.

In Vertretung

(Philipps)

Am 06.11.2018 wurde in Hülptingsen an der Straße „Vor den Höfen“, Höhe Feuerwehrhaus/Bushaltestelle in der Zeit von 7.00 bis 8.00 Uhr eine Verkehrszählung durchgeführt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar.

In dieser Stunde wurden 48 querende Fußgänger und Radfahrer gezählt, davon 31 Kinder. In der gleichen Zeit befuhren 338 Fahrzeuge die Straße „Vor den Höfen“ im Zählbereich.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die erforderlichen 50 Querungen, die gemäß R-FGÜ 2001 für die Anlage eines Fußgängerüberweges erreicht werden müssen, nicht vorliegen.

Gemäß einem Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr kann ein Fußgängerüberweg im Rahmen der Schulwegsicherung für Schulwege, die in einem qualifizierten Schulwegeplan ausgewiesen sind auch bei geringeren Querungen, allerdings ausschließlich Schüler, angelegt werden. Hierbei muss in der Spitzenstunde die Querung von mindestens 30 Schülern vorliegen.

Diese Zahlen wurden bei der Zählung am 06.11.2018 ebenfalls nicht erreicht. Es wurden 31 Querungen von Kindern gezählt, 28 in Richtung Einstiegsbushaltestelle, 3 in Richtung Feuerwehrhaus. 3 Kinder waren im nicht schulfähigen Alter (augenscheinlich Geschwisterkinder von Schülern). Diese 3 Kinder querten die Fahrbahn zweimal (zur Bushaltestelle und zurück zum Feuerwehrhaus). Da nur die Schülerzahlen maßgeblich zur Bemessung sind, müssen die 6 Querungen dieser 3 Kinder abgezogen werden. Somit verbleiben 25 Schulkinder als Bemessungszahl. Die Voraussetzungen für die Anlage eines Fußgängerüberweges sind damit nicht erfüllt.

Sollten zu einem späteren Zeitpunkt die erforderlichen Querungszahlen für die Anlage eines Fußgängerüberweges vorliegen, gelten weiterhin die Aussagen, die schon in der Vorlage Nr. 2017 0256 detailliert beschrieben wurden.

Da die gemäß der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) vorgeschriebenen Sichtbeziehungen nicht eingehalten werden können, ist die Anlage eines Fußgängerüberweges allein nicht möglich. Zusätzlich wäre mindestens eine Haltestelle zu verlegen und eine Mittelinsel zu bauen. Für die Gesamtkosten (Straßenbau, Markierung, Beschilderung, Beleuchtung) sind Haushaltsmittel in Höhe von mindestens 60.000 € erforderlich.

Aufgrund dieser hohen Kosten könnte als Einzelfallentscheidung eventuell die Aufstellung einer Fußgängerlichtsignalanlage in Betracht kommen.

Die Kosten hierfür liegen bei ca. 20.000 bis 25.000 € einmalige Aufstellkosten und ca. 600 € jährliche Unterhaltungskosten (Strom und Wartung). Reparaturkosten würden noch dazukommen, diese sind aber vorab nicht kalkulierbar.

Gemäß StVO ist das Aufstellen von Lichtsignalanlagen in Tempo 30-Zonen nicht zulässig. Aus diesem Grund müsste die Tempo 30-Zone in der Straße „Vor den Höfen“ aufgehoben werden. Damit würde hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h betragen. Die Straße würde als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden, so dass die einmündenden Straßen dieser den Vorrang gewähren müssten und mit dem Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt achten) beschildert würden.

Festzuhalten ist noch, dass gemäß Punkt 2. „Lichtsignalanlagen“ des o.g. Ministerialerlasses zur R-FGÜ 2001 Lichtsignalanlagen **bei einer Verkehrsbelastung unter 450 Kfz/h nicht angeordnet werden sollen**, da in diesem Fall Rotlichtverstöße von Fußgängern zu befürchten sind und somit das Unfallrisiko erhöht wird. Unter Punkt 5. „Schulwegsicherung u.ä.“ im gleichen Erlass steht, **dass unter 450 Kfz keine Fußgängerlichtsignalanlagen angeordnet werden dürfen**.

Da bei Verkehrszählungen in diesem und dem Vorjahr die Verkehrsbelastung konstant zwischen 300 und 400 Kfz/h lag und nicht zu erwarten ist, dass die Verkehrsführung in den nächsten Jahren verändert wird, kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gesagt werden, dass die für die Aufstellung einer LSA gemäß Richtlinie erforderlichen Zahlen nicht erreicht werden.

Insofern ist bei Erreichen der erforderlichen Querungszahlen für einen Fußgängerüberweg in Abstimmung zwischen Verkehrsbehörde, Polizei und Straßenbaulastträger zu entscheiden, wie weiter vorgegangen werden soll.

Bei dieser Entscheidung muss auch berücksichtigt werden, dass das Unfallgeschehen in der Ortsdurchfahrt Hülptingsen völlig unauffällig ist. Die Unfallstatistik der Polizei verzeichnet in der Straße „Vor den Höfen“ seit 2011 keinen Unfall mit Fußgängern oder Radfahrern.

Da bislang kein Sachgrund dafür vorlag, wurden keine Haushaltsmittel beantragt.

Gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger an der Haltestelle „Hülptingsen Mitte“

1. Ausgangssituation

Die Hülptingser Eltern begehren mit der Neufestsetzung der Schulbezirke eine sichere Querungsmöglichkeit im Bereich der Haltestelle „Hülptingsen Mitte“ in der Straße „Vor den Höfen“, da dies für die Schüler der wichtigste Einstiegspunkt in den Bus zu den Schulen der Stadt Burgdorf ist.

Am 21.02.2017 stellte daraufhin die CDU/FDP Gruppe den Antrag im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr am 9. März 2017 die Errichtung eines Fußgängerüberweges zu beschließen.

Auch der Stadtelternrat hat mit seinem Antrag vom 22.03.2018 eine sichere Querungsmöglichkeit gefordert.

In diversen Sitzungen des Ausschusses wurde diese Thematik diskutiert. Auch wurden daraufhin Zählungen durchgeführt und die Region Hannover um Stellungnahme gebeten.

Insbesondere die Region Hannover folgende Kernaussagen getroffen, deren sich die Stadt Burgdorf anschließt:

1. Fußgängerlichtsignalanlagen sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig.
2. Die mindestens erforderlichen Querungszahlen werden nicht erreicht.
3. Das Ausnahmeregelungen mehrerer Regelwerke nicht greifen.

2. Verkehrszählung und Belastungen

Die erste Verkehrszählung wurde an einem Donnerstag im Mai 2017 in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr durchgeführt. Gerade in dieser Jahreszeit ist davon auszugehen, dass die Schulkinder hauptsächlich mit den Fahrrädern zur Schule fahren. Schluss folglich ist der Bedarf im Winterhalbjahr wesentlich höher anzusehen.

Eine erneute Zählung wurde am 06.11.2018 wiederum in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr durchgeführt.

Hierbei handelt es sich um Stichprobenzählungen, die entsprechend verifiziert werden müssen.

2.1. Kraftfahrzeuge

Bei einer Verkehrszählung in 2015 durch die Stadt Burgdorf wurde für die Straße „Vor den Höfen“ eine Belastung von 4.200 Kfz/d ermittelt. Dies übertrifft die durch die NLStBV 2015 erfassten Verkehrsbelastungen für die L311 OD Sorgensen (2.200 Kfz/d).

Die stichprobenhaften Zählungen in den Spitzenstunden 2017 und 2018 ergaben 355 Kfz/h bzw. 338 Kfz/h. Obwohl es sich hierbei lediglich um stichprobenhafte

Kurzzeitzählungen handelt und somit keine detaillierten Rückschlüsse zulassen, untermauern sie jedoch die Zählung 2015.

Es wäre sehr hilfreich, wenn die Zählungen aus 2015 mit herangezogen werden könnten.

Aufgrund der Verkehrsbelastung und der Charakteristika der Straße kann hier von einer dörflichen Hauptverkehrsstraße (RASt 5.2.5) ausgegangen werden. Hier ist die Lage und Anordnung von Überquerungshilfen aus der Örtlichkeit abzuleiten.

2.2. Fußgänger

Bei der Zählung 2017 wurden in diesem Querschnitt 36 Personen inkl. 15 Kinder erfasst. Die Zählung 2018 ergab 48 Personen inkl. 31 Kinder.

In der Mitteilungsvorlage M 2018 0768 wird durch Interpretationen wie z.B. „augenscheinlich Geschwister“ die Anzahl der querenden Kinder auf 25 reduziert. Dies ist jedoch unzulässig, da einerseits die reinen Querungen und nicht die Gründe für die Gefährdung ausschlaggebend sind und andererseits auch offensichtlich keine Befragung durchgeführt wurde. Hieraus könnte der Verdacht entstehen, dass bewusst die Ergebnisse unterhalb den Vorgaben des MW verschoben wurden. Dies sollte tunlichst verhindert und vermieden werden, da ansonsten die Akzeptanz weiterer Zählungen in der Bevölkerung darunter leidet.

2.3. Schülerzahlen

In der Vorlage BV 2018 0531/1 wurden die Schülerzahlen für die Grundschulen aus Hülptingsen aufgelistet. Hierbei wurden jedoch die Schüler der weiterführenden Schulen vernachlässigt. Trotzdem ist festzustellen, dass 2017 ca. 50% der Grundschüler die Haltestelle nutzt. Entsprechend der Prognose würden schon Ende 2019 35 Schüler die Haltestelle nutzen.

Auch die erneute Zählung 2018 bestätigt die Einschätzung. Hier querten von den 52 Grundschulern in Hülptingsen 25 und somit ca. 50% diesen Querschnitt.

Da Verkehrsanlagen anhand von Prognosezahlen geplant und bemessen werden, ist davon auszugehen, dass die durch den Erlass geforderten Mindestanforderungen erfüllt werden und somit die Voraussetzungen für einen FGÜ erfüllt sind.

3. Rechtsgrundlage

Als maßgebende Gesetze und Verordnungen können das Niedersächsische Straßengesetz (NStrG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit ihrer Verwaltungsvorschrift (VwV StVO) angesehen werden.

Hierbei regelt und lenkt die StVO den Verkehr und das NStrG regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen.

3.1. NStrG

Entsprechend dem §10 Abs.2 NStG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

„Die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung richten sich insoweit nach den anerkannten Regeln der Technik. Eine wichtige Rechtsquelle des Sicherheitsrechts im Straßenwesen stellen die Richtlinien und Empfehlungen dar, die das BMVBS in den

Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) veröffentlicht und deren Inhalt im Vorfeld mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder - im Wege des konsensualen Verwaltungshandelns - abgestimmt wird." (Marschall Kommentar zum FStrG)

Daraus ergibt sich eine zwingende Beachtung der Richtlinien und Empfehlungen. Dies ist unabhängig ob diese Regelwerke in einem Gesetz explizit erwähnt werden. Eine Abweichung ist nur in begründeten Ausnahmefällen und ohne Beeinträchtigung der Sicherheit zulässig.

3.2. StVO

In der StVO wird der Schutz von Kindern immer wieder besonders herausgehoben. So müssen sich die Verkehrsteilnehmer so verhalten, dass die Gefährdung von Kindern ausgeschlossen ist (§3 Abs.3a StVO). Nicht zuletzt wurde die StVO angepasst, dass es nun möglich wurde, ohne eine Gefahrenlage Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen und Kindertagesstätten vorzunehmen. Die VwV StVO zwingt sogar die Verkehrsbehörden zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

Somit ist festzuhalten, dass der Gesetzgeber gerade schutzbedürftige Kinder besonders in den Fokus genommen hat und die in den Jahrzehnten davor propagierte Leichtigkeit des Verkehrs nachrangig zu betrachten ist.

3.2.1. Tempo-30-Zone

Bei der betroffenen Straße handelt es sich um eine Tempo-30-Zone. Bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist u.a. vorgegeben, dass der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist (VwV StVO zu§45 XI Nr.2).

Bei der Zählung der Stadt wurde festgestellt, dass in der Spitzenstunde 355 Kfz den Querschnitt durchfahren haben. Dies würde jedoch bedeuten, dass ca. 1/3 aller in Hülptingsen lebenden Bürger, auch Kinder, diesen Querschnitt mit einem Kfz durchfahren haben. Dies ist jedoch sehr unwahrscheinlich. Beobachtungen haben gezeigt, dass ca. 50% des Verkehrs Durchgangsverkehr ist.

Somit ist es fraglich, ob überhaupt eine Ausweisung einer Tempo-30-Zone zulässig wäre.

3.2.2. Fußgänger-LSA Tempo-30-Zonen

Die Rahmenbedingungen für Tempo-30-Zonen sind im §45 Abs. 1c vorgegeben und in der VwV StVO näher spezifiziert.

Hier ist mit keinem Wort vorgegeben, dass LSA zum Schutz von Fußgängern in den Tempo-30-Zonen nicht zulässig sind. Im Gegenteil. Lediglich LSA geregelte Kreuzungen oder Einmündungen dürfen nicht vorhanden sein. Dies ist hier nicht der Fall. Insbesondere hat der Gesetzgeber sogar eine Ausnahmeregelung vorgenommen, dass „vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig“ sind. Auch in der VwV zur StVO wird klargestellt, dass dies sogar LSA im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen zum Schutz der Fußgänger einschließt.

Da der Gesetzgeber explizit diese Einschränkung bezüglich der LSA gemacht hat, ist davon auszugehen, dass LSA zum Schutze von Fußgängern nicht untersagt sind. Hätte der Gesetzgeber den Ausschluss von LSA gewollt, dann wäre die Einschränkung des Verbotes von LSA auf Kreuzungen und Einmündungen nicht Bestandteil der StVO geworden.

Somit lässt sich feststellen, dass die Aussage der Region Hannover, dass LSA grundsätzlich in Tempo-30-Zonen nicht zulässig sind, nicht haltbar ist.

3.2.3. Fußgängerüberwege

Für FGÜ ist der §26 StVO und die dazugehörige VwV maßgeblich. Ein Verbot von FGÜ in Tempo-30-Zonen ist nicht enthalten.

4. Regelwerke

Soweit die StVO und die VwV StVO für die Ausgestaltung und Beschaffenheit, für den Ort und die Art der Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur Rahmenvorschriften geben, soll im Einzelnen nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden (VwV StVO zu den §§ 39 bis 43 Rd.6).

Wie schon zum NStrG erläutert, sind dies die Richtlinien und Empfehlungen, die das BMVI in den Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) veröffentlicht.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) unterteilt die von den Gremien erarbeiteten Technischen Veröffentlichungen in Kategorien mit abgestufter Bedeutung. Hierbei haben Richtlinien eine hohe Verbindlichkeit. Empfehlungen spiegeln den Stand der Technik wider. Hinweise geben den aktuellen Stand des Wissens innerhalb der zuständigen FGSV-Gremien und Arbeitspapiere geben die Auffassung eines einzelnen FGSV-Gremiums wieder.

Für diese Situation ergeben sich u.a. folgende maßgebende Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06,
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen Ausgabe 2015 - RILSA 2015 und
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001.
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA 2002

Als ausschlaggebendes Regelwerk für die Planung von Verkehrsanlagen ist die RAST 06 anzuführen. Durch die Zusammenführung der einzelnen sektoralen Regelwerke Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) und Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV) wurde ein umfassendes Regelwerk mit hoher Bedeutung geschaffen. Die RILSA, R-FGÜ und EFA sind hierbei als Spezialregelwerke in Ergänzung und näheren Spezifizierung der RAST anzusehen, wobei viele Detailpunkte aus den Regelwerken, insbesondere der R-FGÜ und EFA auch in der RAST eingeflossen sind.

Da die Regelwerke den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln, ist bei widersprüchlichen Vorgaben abzuwägen, welche dieser Vorgaben maßgeblich ist. Hierbei spielt die zeitliche Komponente eine wesentliche Rolle.

Nach der Einführung der R-FGÜ sah sich das MW offensichtlich gezwungen, die Unzulänglichkeiten der R-FGÜ in Bezug auf die Ausnahmeregelung für Kinder, ergänzend zu regeln. Dies geschah offensichtlich im Vorgriff der neuen RAST. Dabei ist festzuhalten, dass auch Erlasse mit ergänzenden Hinweisen zu Regelwerken auch einem gewissen Verfall unterliegen. Auch diese Erlasse können nur den Stand der Technik und Wissenschaft zum damaligen Zeitpunkt wiedergeben. Somit ist davon auszugehen, dass der Erlass von 2002 nicht mehr den heutigen Stand der Technik und Wissenschaft widerspiegelt und somit nicht zwangsläufig zu beachten ist.

Auch sind in dem Erlass Widersprüche festzustellen. So sind Fußgänger-LSA im Allgemeinen auch unter 450Kfz/h zulässig. Jedoch dürfen unterhalb dieses Grenzwertes zur Sicherung von Schulwegen Fußgänger-LSA nicht angeordnet werden. Dies spiegelt in keinster Weise den Willen des Gesetzgebers oder Normgebers wieder. Auch dies ist ein Zeichen, dass dieser Erlass nur unter besonderer Vorsicht und unter Einbeziehung aller Regelwerke angewendet werden darf.

Nicht nur in Niedersachsen wurden die Vorgaben aus der R-FGÜ relativiert. Auch andere oberste Verkehrsbehörden haben sich dem angenommen und gerade die Regelungen aus der RAST, RILSA und EFA bezüglich schutzbedürftiger Personen übernommen.

Somit sind in Bezug auf die Anlage von Fußgänger-LSA und Fußgängerüberwege die aktuelleren Regelwerke RAST/RILSA/EFA maßgeblich.

Bei der konkurrierenden Aussage, dass Querungsanlagen unabhängig von den Belastungen zu empfehlen sind, wenn regelmäßig mit Kindern zu rechnen ist (RASt 6.1.8.1 und RiLSA 1.2.1), ist die RAST als maßgebliches Regelwerk anzusehen.

Dementsprechend ist auch die Aussage der Region Hannover, dass die Ausnahmeregelung der RiLSA / RAST nicht ausschlaggebend ist, nicht haltbar.

Außerdem lässt auch die R-FGÜ Ausnahmen zu. Hierbei bedarf es jedoch eine eingehende Begründung. Da die Einsatzkriterien der R-FGÜ Schulwege und Schutzbedürftige wie Kinder nicht berücksichtigt, ist dies ein Grund für das Unterschreiten der Einsatzbereiche. Eine Vermengung des Regelwerkes mit den Anforderungen aus der Gesetzgebung ist hierbei unzulässig, da die Regelwerke von Fachleuten für Fachleute und nicht von Juristen verfasst wurden. Für die Ermittlung eines Ausnahmetatbestandes ist es erforderlich, sich eingehend mit der örtlichen Situation und Gegebenheiten auseinander zusetzen und nicht nur lediglich Zahlen mit einer Tabelle zu vergleichen. Somit ist festzuhalten, dass das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes aufgrund des erheblichen Querungsbedarfes von Kindern erfüllt ist.

Auch das Voraussetzen von z.B. Unfallschwerpunkten für die Ausnahme ist nicht erforderlich. Wie schon das Bundesverwaltungsgericht entschied, ist von einer Gefahrenlage auszugehen, wenn bei Nichthandeln alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten würden (BVerwG, U.v. 5.4.2001 – 3 C 23.00 Rn. 28). Das VGH München hat auch insbesondere gefordert, dass zur Feststellung, ob eine konkrete Gefahrenlage vorliegt, es vor allem einer sorgfältigen Prüfung der Verkehrssituation, aber nicht der Ermittlung eines Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes oder vertiefter Ermittlungen zur Frage, wie hoch konkret der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist, bedarf.

Gerade bei der örtlichen Situation und dem Konglomerat aus Durchgangsverkehr und Grundschulern würden hier alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten.

5. Andere Verkehrsmittel zur Grundschule

5.1. Fußgänger / Radfahrer

Eine weitere Möglichkeit die Grundschule zu erreichen ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Die Wegebeziehungen sind hierfür insbesondere für Grundschüler ungeeignet. Gerade durch die vielen Ein- und Ausfahrten der Einkaufsgeschäfte (z.B. EDEKA) wird die Verkehrssicherheit von Grundschulern erheblich verringert. Hierbei ist es unerheblich ob diese zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren.

Leider ist die Schulwegsicherheit bei der Neufestsetzung der Schulbezirke nicht in die Entscheidungskriterien eingeflossen.

5.2. KFZ

Es ist erwiesen, wenn Eltern die Auffassung vertreten, dass der Schulweg unsicher ist, werden die Kinder mit dem Kfz zur Schule gebracht. Dies führt bekanntermaßen zu erheblichem Hol- und Bringverkehr im Bereich der Schulen mit all ihren negativen Begleiterscheinungen.

Sollten sich die Eltern für dieses Verkehrsmittel entscheiden, würde das Problem lediglich von Hülptingsen an die Schule verlagert. Das Gefährdungspotenzial aller Kinder im Bereich der Schule würde sich um ein Vielfaches höher darstellen als im Bereich der Bushaltestelle in Hülptingsen.

Aus diesen Gründen ist es tunlichst zu vermeiden, dass die Eltern ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen.

6. Zusammenfassung und Lösungsvorschlag

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass grundsätzlich immer eine sorgfältige Prüfung der Verkehrssituation erforderlich ist.

Außerdem konnte folgendes festgestellt werden:

- Fußgänger-LSA und Fußgängerüberwege sind in Tempo-30-Zonen zulässig.
- Verquickungen von Ausnahmeregelungen von fachlichen Regelwerken mit Ausnahmetatbeständen von Gesetzen und Verordnungen ist unzulässig, da diese sich an unterschiedliche Nutzergruppen richtet.
- Wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern zu rechnen ist, sind Belastungszahlen wie z.B. die Anzahl der querenden Fußgänger unerheblich. (RAST, RILSA, EFA)
- Ein begründeter Ausnahmefall entsprechend R-FGÜ liegt vor, da die R-FGÜ schutzbedürftige Fußgänger, wie z. B. Kinder bei der erforderlichen Anzahl an Fußgängerquerungen nicht besonders berücksichtigt.
- Bei Widersprüchen von Regelwerken, wie hier scheinbar zwischen der R-FGÜ und der RAST, RILSA, EFA, ist immer auch die Aktualität der Regelwerke zu berücksichtigen. Hier sind die RAST und die RILSA die aktuelleren Regelwerke und entsprechend ausschlaggebend.
- Erlasse zu Fachthemen unterliegen auch einem gewissen Verfall, da auch sie nur den zum Zeitpunkt des Erlassens vorherrschenden Stand der Technik und Wissenschaft widerspiegeln können. Somit ist auch der Erlass des MW von August 2002 nur unter Einbeziehung und Würdigung der anderen Regelwerke anzuwenden.
- Außerdem werden die durch den Erlass des MW geforderten Querungszahlen wenn nicht schon jetzt, spätestens im Herbst 2019 erreicht.
- Eine nicht eingehende Würdigung des Schutzes von Schulkindern im Rahmen der Schulwegsicherheit kann dazu führen, dass die Hol- und Bringverkehre im direkten Umfeld der Schulen mit all ihren negativen Begleiterscheinungen erheblich zunehmen.

Daraus ergibt sich, dass die durch die Stadt Burgdorf und der Region Hannover vorgebrachten Argumente, dass die Anlage einer sicheren Querungsmöglichkeit durch Fußgänger-LSA oder FGÜ nicht zulässig ist, nicht zutreffen und eingehend widerlegt wurden.

Hieraus ergeben sich folgende Lösungsmöglichkeiten:

1. **Die Anlage einer Fußgänger-Lichtsignalanlage.** Sie ist aufgrund der geschätzten Kosten und des geringen Aufwandes, da schon ein Teil der Infrastruktur basierend auf der alten LSA vorhanden ist, zeitnah und unproblematisch umzusetzen. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass durch die Wartezeiten sowohl für den Fußgänger als auch für den Kfz-Verkehr Qualitätseinbußen möglich sind. Diese sind jedoch im Verhältnis zum Sicherheitsgewinn zu vernachlässigen.
2. **Die Anlage eines Fußgängerüberweges.** Obwohl diese Möglichkeit die kostenintensivere Variante ist, hat sie den Vorteil, dass die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer und auch die Unterhaltungskosten wesentlich geringer sind.