

Region Hannover  
Fachbereich Verkehr  
Team 86.01  
Hildesheimer Str. 18  
30169 Hannover

Ort, Datum <b>Hannover, 08.11.2019</b>	
Sachbearbeiter(in) [REDACTED]	Zimmer-Nr. [REDACTED]
Telefon [REDACTED]	Telefax [REDACTED]
E-Mail <b>verkehrsbehoerde@region-hannover.de*</b>	
Reg.-Nr./ AZ (Bitte stets angeben) <b>2019010142 /</b>	

Stadt Burgdorf  
Tiefbau  
Vor dem Hannoverschen Tor 27  
31303 Burgdorf

Sehr geehrte Ortsräte,  
auf Ihre Anfrage vom 19.02.2019 zu der Installierung eines Fußgängerüberweges kann ich Ihnen nun mehr folgende Mitteilung machen. Es wurde im Bereich „Im Langen Mühlenfeld“ vor den Gebäuden der IGS die Installierung eines Fußgängerüberweges beantragt.

Die Rechtsgrundlage für die Anordnung eines FGÜ ergibt sich aus § 45 Abs. 1 S. 1 StVO.

Demnach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs u.a. beschränken.

Ergänzend hierzu heißt es in § 45 Abs. 9 S. 3 StVO, dass insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden dürfen, 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 somit eine konkrete straßenverkehrsrechtliche Gefahr vorausgesetzt.

Diese Gefahr ist in Bezug auf die Anordnung von FGÜ dann anzunehmen, wenn die spezialrechtlichen Voraussetzungen der VwV zu § 26 StVO erfüllt werden. Dabei müssen neben den örtlichen Voraussetzungen auch die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt werden. Ein FGÜ kommt nur dann in Betracht, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu gewähren, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann als gegeben anzunehmen, wenn die entsprechenden Fahrzeugstärken erfüllt werden. 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.

Grundsätzlich sind FGÜ eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn, die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt.

Daher sollte zunächst die mögliche Anordnung eines Fußgängerüberweges im Bereich der beiden Schulgebäude in der Straße „Im Langen Mühlenfeld“ betrachtet werden.

In den Richtlinien ist vorgegeben, dass FGÜ nur dort angelegt werden dürfen, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

Vorliegend ist in der Straße „Im Langen Mühlenfeld“ auf beiden Straßenseiten ein Gehweg vorhanden.

Weiterhin muss nach Ziffer 2.2 der R-FGÜ 2001 die Anlage eines FGÜ frühzeitig erkennbar für die Fahrzeugführer sein und somit eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen den Fußgängern und Fahrzeugführern gewährleistet sein. Dafür muss eine Mindestentfernung von 50 m eingehalten werden. Da aus der Arndtstraße Fahrzeugführer kommen könnten, wäre eine Installation eines FGÜ erstmals auf Höhe des Gebäudes des Kath. Pfarramt St. Nikolaus möglich.

Allerdings werden die Gehwege in diesem Bereich und im weiteren Verlauf der Straße in Richtung Kreuzung Vor dem Celler Tor/Gartenstraße/Im Langen Mühlenfeld teilweise von der Fahrbahn durch Parkplätze/Parkbuchten getrennt. Somit ist eine Querung von Gehweg zu Gehweg nicht möglich, ohne über einen Parkplatz/Parkbucht zu gehen. Daher ist dort eine Installation eines FGÜs nicht möglich.

Möglicherweise wäre dann ein FGÜ ab Höhe der Im Langen Mühlenfeld Hausnummer 17 möglich. Allerdings befinden sich in diesem Bereich Bushaltstellen. Eine Installation eines FGÜ kommt nach Ziffer 2.2 der R-FGÜ 2001 auch an diesem Standort nicht in Frage, denn wenn die Busse, wie hier, auf der Fahrbahn halten, so ist die Anordnung von FGÜ nur hinter der Haltestelle zulässig. Darüber hinaus muss das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zuverlässig verhindert werden können, z. B. durch Mittelinseln. Des Weiteren darf die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegen.

Diese Voraussetzungen liegen in diesem Einzelfall nicht vor.

Denn in diesem Bereich liegt keine Mittelinsel zur sicheren Querung der Fahrbahn vor. Es befindet sich an den Haltestellen lediglich eine durchgezogene Mittellinie. Diese kann allerdings durch die Fahrzeugführer ordnungswidriger Weise überfahren werden, damit die Fahrzeugführer den haltenden Bus überholen können.

Nach Ziffer 2.3 der R-FGÜ 2001 wird zur Anlegung eines FGÜ vorausgesetzt, dass in der Spitzenstunde eine Fußgängerquerung von mindestens 50 Personen und eine Kfz-Verkehrsstärke von mindestens 200Kfz/h erfolgen muss.

Am 07.05.2019 hat in der Straße „Im Langen Mühlenfeld“ eine Verkehrszählung stattgefunden. Da bekannt war, dass die Schülerinnen und Schüler die Straße zwischen den beiden Schulgebäuden nicht gebündelt queren, sondern an mehreren Stellen, wurden zwei Zählbereiche festgelegt. Somit konnte gesichert werden, dass alle Querungen der Schülerinnen und Schüler erfasst werden können.

Des Weiteren wurden die Zählzeiten (7-8 Uhr, 9-10 Uhr und 15-16 Uhr) und die Wochentage (Dienstag und Donnerstag) vorher mit der Schulleitung abgestimmt. Hintergrund ist, dass nur an diesen Tagen und zu diesen Uhrzeiten die Schülerinnen und Schüler sich in beiden Schulgebäuden befinden und es zu Raumwechsel zwischen den beiden Gebäuden kommt. Somit konnte man repräsentative Ergebnisse erzielen.

Der fließende Verkehr wurde in der 19. KW mittels Seitenradar gezählt. Da das Seitenradar nur eine Fahrtrichtung aufnehmen kann, wurde es in dieser Woche so umgesetzt, dass 24-Stunden-Zählergebnisse für den Dienstag (07.05.2019) und den Donnerstag (09.05.2019) erfasst wurden. Diese wurden anschließend addiert, so dass Zählraten für die Spitzenstunde der Querenden für beide Fahrtrichtungen vorliegen.

Das Ergebnis der Zählung stellt sich wie folgt dar:

Zählstunde	Summe Querende (Fußgänger und Radfahrer)	Kfz-Verkehr
07-08 Uhr	181	160 Kfz
09-10 Uhr	140	135 Kfz
15-16 Uhr	121	193 Kfz

Die erforderlichen Fußgängerquerungen (mindestens 50 Personen) wurden zweifelsfrei zu allen Zählstunden erreicht. Damit ein Fußgängerüberweg möglich wäre, müssen mindestens 200-300 Kfz die Stunde den betroffenen Bereich queren. Aus der oben stehenden Tabelle ist allerdings ersichtlich, dass die Stärke des Kfz-Verkehrs zu keiner Zählstunde bei mindestens 200 Fahrzeugen liegt. Lediglich in der Zeit von 15 bis 16 Uhr wird die erforderliche Stärke fast erreicht.

Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass die Spitzenstunde des Fahrzeugverkehrs sich nicht mit der Spitzenstunde der Querungen der Schülerinnen und Schüler überschneidet. Wie man der oben stehenden Tabelle entnehmen kann, sind die Querungen der Schülerinnen und Schüler in der Zeit von 07.00 bis 08.00 Uhr am höchsten. Die Fahrzeugstärke ist jedoch weiterhin weit entfernt von der Mindestanforderung. In der Zeit von 15 bis 16 Uhr wird jedoch fast die Mindeststärke des Fahrzeugverkehrs erreicht, allerdings queren zu diesem Zeitpunkt die Schülerinnen und Schüler, im Vergleich mit den anderen Spitzenstunden, die Straße am wenigsten.

Dennoch liegen die Zahlen außerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches. In solchen Fällen können nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

Voraussetzung dafür wäre, dass im Hinblick auf die konkrete Örtlichkeit ein solcher Ausnahmefall vorliegt, wird jedoch übereinstimmend mit der Polizei nicht angenommen.

Das Unfallgeschehen ist absolut unauffällig. Es wurden seit 2016 vier Verkehrsunfälle verzeichnet, davon sind alle dem ruhenden Verkehr zuzuordnen. Fußgänger oder Radfahrer sind nicht betroffen.

Nach Ziffer 2.3 der R-FGÜ 2001 sind in der Regel bei Kombination von Fußgängerkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterhalb des FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches - wenn überhaupt erforderlich - bauliche Querungshilfen ausreichend.

Zur Prüfung der Erforderlichkeit ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen heranzuziehen. Wenn man davon ausgeht, dass eine Spitzenbelastung von 200 Kfz/h vorliegt, 200 Fußgänger in der Spitzenstunde und die

Geschwindigkeit bei 30 km/h liegt, dann ist keine Maßnahme zu treffen. Somit ist eine bauliche Querungshilfe ebenfalls nicht notwendig in diesem Bereich. Zumal die Schülerinnen und Schüler wie oben bereits erwähnt die Straße nicht gebündelt überqueren und ein geeigneter Standort ebenfalls nicht vorliegt.

Des Weiteren befindet sich in der Nähe (ca. 70 m entfernt) der Bushaltestelle eine LSA-Anlage (Kreuzung „Vor dem Celler Tor“, „Gartenstraße“, „Im Langen Mühlenfeld“).

Somit ist für eine gesicherte Querung der Fußgänger an dieser Stelle möglich, auch die Entfernung der LSA von 70 m ist angemessen und zumutbar für die Schülerinnen und Schüler.

Grundsätzlich ist nach der Ziffer 2.1 der R-FGÜ 2001 die Einrichtung eines FGÜ in einer Tempo 30-Zone entbehrlich. Vorliegend handelt es sich bei der Straße „Im Langen Mühlenfeld“ um eine Tempo 30-Zone. Entsprechende Fahrbahnmarkierungen mit dem Hinweis darauf wurden Anfang April 2019 auf die Fahrbahn angebracht.

Daher ist der Antrag auf die Installierung eines FGÜ abzulehnen.

Am 25.10.2019 hat ein gemeinsames Treffen mit den Vertretern der IGS Burgdorf, der Polizeiinspektion Burgdorf, Tiefbauamt der Stadt Burgdorf, Vertretern des Fachbereiches Verkehr der Region Hannover.

Es konnte sich darauf verständigt werden, dass aufgrund der o.g. örtlichen Gegebenheiten die Installation eines FGÜ nicht möglich, aber vor allem nicht notwendig ist.

Seitens der Region Hannover konnte sich darauf verständigt werden, dass die Region Hannover die Aufnahme der IGS Burgdorf in das Mobilnetzwerk anstrebt. Hierbei wird zusammen mit der IGS Burgdorf und den Schülern über die Themen Verkehrssicherheit und Schulweg gesprochen. Die Polizeiinspektion Burgdorf war ebenfalls daran interessiert, dass der Kontaktbeamte dabei mit einbezogen wird.

Des Weiteren hat sich bei dem Gespräch ergeben, dass die Gefährdungssituation vor dem Schulgebäude offenbar durch die „Elterntaxis“ ergibt. Die Eltern bringen morgens ihre Kinder zur Schule und stehen dadurch auf der Fahrbahn, welche dann teilweise blockiert wird. Gerade in der dunklen Jahreszeit wird es dann an einigen Stellen sehr unübersichtlich, was die querenden Schülerinnen und Schüler angeht sowie das erhöhte Fahrzeugaufkommen welches ebenfalls zur Unübersichtlichkeit beiträgt.

Seitens der Verkehrsbehörde der Region Hannover wird geprüft, ob eine geringe Anzahl an Parkflächen vor der IGS Burgdorf mit einem zeitlich befristeten Haltverbot versehen werden kann. Dann hätten z. B. die Eltern die Möglichkeit, dass sie morgens dort drei Minuten halten dürfen, damit sie ihre Kinder aussteigen lassen können. Dies wäre dann auf Parkflächen möglich, sodass die Fahrbahn nicht beeinträchtigt werden würde. Ab dem Nachmittag können diese Parkplätze dann zum parken genutzt werden, insbesondere auch für die Kirche, wenn dort abends eventuell Veranstaltungen stattfinden.

gez. 