

## Anmerkungen zur verkehrsbehördlichen Auswertung (TOP 5.1, WALV 16.01.2025)

Die Auswertung hat etliche Schwächen und kann uns nicht zufrieden stellen.

Die Verfasser geben an, dass die Datenerhebung nicht immer regelkonform war. So wurden Daten an verschiedenen Tagen erhoben, obwohl sie am selben Tag zu erfassen sind.

Die Anzahl der Radfahrenden bleibt zumeist unberücksichtigt. Nur an der Querung Duderstädter Weg / Ostlandring findet sie Beachtung.

Die Datenlage wird dennoch insgesamt als aussagekräftig betrachtet. Damit ist offenkundig, dass es für die Auswertung einen Ermessensspielraum gibt.

Ein schwerwiegender Mangel der Auswertung findet sich auf Seite 2 im vorletzten Absatz.

Hier wird behauptet, dass wegen der Datenlage „*eine Abweichung von den o.g. Regelwerken*“ nicht begründet werden könne.

Diese Aussage ist nachweislich falsch.

Wer weitere Optionen prüfen will, muss keineswegs von den Regelwerken abweichen.

Die herangezogenen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ermöglichen vielmehr gemäß Kapitel 2.3 Absatz 3 ausdrücklich die Anordnung von Fußgängerüberwegen in Ausnahmefällen.

Die ausgesprochenen Empfehlungen basieren ausschließlich auf der starren Anwendung der Schwellenwerte aus der Tabelle 2 der R-FGÜ.

Mögliche Maßnahmen zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer bleiben unerwähnt.

Insofern bestehen erhebliche Zweifel an den Schlussfolgerungen der Auswertung.

Im Folgenden gehe ich ein auf die beantragte Entschärfung der Querung an der Schillerslager Straße in Höhe der Bushaltestelle.

Die Auswertung erweckt den Eindruck, dass sich aus den Daten automatisch ergebe, dass ein Fußgängerüberweg entbehrlich sei.

Die Datenlage lässt aber auch andere Schlüsse zu.

Hier kann durchaus Kapitel 2.3 Absatz 3 der R-FGÜ angewendet werden, nämlich die Annahme eines begründeten Ausnahmefalls.

Die Abbildung „Tabelle 2“ in der Auswertung zeigt Verkehrsstärken auf, die bei der Errichtung von Querungsanlagen zu beachten sind.

Die Tatsache, dass die Zahl der Kraftfahrzeuge pro Stunde auf der Schillerslager Straße in der höchsten Kategorie liegt, wird von der Auswertung nicht näher betrachtet und gerät zum Nachteil für die Fußgänger.

Werte in dieser Höhe legen bereits die Einrichtung einer Ampelanlage nahe.

Auch Radfahrende, Kinder in Anhängern und Lastenrädern sowie auf Laufrädern und mit Rollern sind Verkehrsteilnehmer, deren Rechte angemessen zu berücksichtigen sind.

Dies ist im Falle der Schillerslager Straße absichtlich nicht geschehen.

In der Tat erwähnen die Richtlinien keine Radfahrenden.  
Dennoch ist es falsch, sie prinzipiell nicht zu berücksichtigen.  
Wenn ein Regelwerk nicht sämtliche möglichen Aspekte aufzeigt, ist gerade dann im Geiste der relevanten Normen zu handeln.

Regelwerke sollen relevante Gesetze und Verordnungen ergänzen und präzisieren.  
Sie dürfen keine Gesetze außer Kraft setzen.  
Regelwerke dürfen erst recht nicht auf eine Weise angewendet werden, die Gruppen von Verkehrsteilnehmern systematisch benachteiligt.

Die UN-Kinderrechtskonvention hat den Rang eines Bundesgesetzes und ist bei jedem Verwaltungshandeln pflichtgemäß zu berücksichtigen.  
Verkehrsbehördliche Tätigkeit ist Verwaltungshandeln und es ist zu gewährleisten, dass dies mit der gebotenen Sorgfalt geschieht.

In der Umgebung der Schillerslager Straße befindet sich eine große KiTa.  
Zudem liegt die Straße auch im Einzugsgebiet der größten Schule der Stadt.  
Wenn zur Auswertung Daten von 17 bis 18 Uhr herangezogen werden, ist dies völlig lebensfremd, widerspricht dem Geist der UN-Konvention und steht im krassen Gegensatz zu den Bestrebungen der Stadt, kinder- und familienfreundlich zu sein.

Es liegt obendrein auf der Hand, dass wegen des nachgewiesenen starken Kfz-Verkehrs viele Kinder sich nicht trauen, die Schillerslager Straße zu überqueren.

Kinder haben ein Recht auf besonderen Schutz.  
Die vorliegende verkehrsbehördliche Auswertung geht darauf nicht ein.

Aufgrund der methodischen Schwächen der Auswertung sind ihre Folgerungen nicht nachvollziehbar.

Es sind insbesondere Kinder und Hilfsbedürftige, die hierunter leiden.  
Diesen Umstand einfach hinzunehmen, kann nicht Maßstab unseres Handelns sein.

Zum Glück müssen wir heute noch keine abschließende Entscheidung treffen.

Für den weiteren Verlauf der Angelegenheit empfehle ich allerdings, die aufgezeigten Mängel in der verkehrsbehördlichen Auswertung keinesfalls zu akzeptieren – auch angesichts möglicher rechtlicher Konsequenzen für die Entscheidungsträger bei einem Verkehrsunfall.

Ich bitte darum, meine Ausführungen dem Protokoll der Sitzung hinzuzufügen.