



Presseinformation

zur 23. Sitzung des Bauausschusses
am 01.04.2014

TOP 7

Querungshilfen an Kreisstraßen; Anträge von CSU und SPD

Sachverhalt:

Mit beiliegenden Anträgen der SPD Kreistagsfraktion (vom 02.12.2013) sowie der CSU-Kreistagsfraktion (vom 08.10.2013) wurde beantragt zu prüfen, in welchen Ortsdurchfahrten (OD's), bzw. Ortseingangsbereichen der Kreisstraßen des Landkreises Fürth der Einbau von Querungshilfen zur Verbesserung der Sicherheit beitragen könnte.

Der Antrag der SPD zielt dabei insbesondere auf Querungshilfen an Ortsein- und ausgängen, hier steht tendenziell eher die vermutete geschwindigkeitsreduzierende Wirkung im Vordergrund.

Der Antrag der CSU geht hierüber hinaus und setzt seinen Fokus auch auf Querungshilfen innerhalb der OD's. Hier steht insbesondere die Querungssicherheit für Fußgänger im Vordergrund, die im Lichte der demographischen Entwicklung zunehmen wichtiger wird.

Bereits mit der letztjährigen Fortschreibung des Straßen- und Radwegbauprogramms hat die Verwaltung eine Aussage zu Querungshilfen an Ortseingängen getätigt. Das Ministerialschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 19. Januar 2005 behandelt das Thema „Mittelinseln auf bevorrechtigten Fahrbahnen von Außerortsstraßen“. Hierin wird unter dem Punkt „Kriterien für die Anordnung“ vorgegeben, dass an Ortseingängen von geschlossenen Ortschaften Mittelinseln nur dann in Betracht kommen, wenn diese als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer tatsächlich erforderlich sind. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn an stark befahrenen Straßen ein beidseitiger innerörtlicher Gehweg auf der anschließenden freien Strecke nur als einseitiger Geh- und Radweg weitergeführt wird.

Die jeweilige Notwendigkeit, ob eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer erforderlich ist, ist in jedem Einzelfall zu überprüfen. Die hierfür erforderlichen Kriterien leiten sich nach den einschlägigen Richtlinien in Abhängigkeit des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens und der erfassten Querungen.

Die Verwaltung hat in der Vergangenheit stets die Anordnung von Querungshilfen auf Anfrage beurteilt und eine Einzelfallentscheidung gemacht. Aufgrund der zwingend einzuhaltenden Durchfahrtsbreiten (insbesondere für den Winterdienst mit Schneeräumschild) hat sich jedoch gezeigt, dass sich zum einen die Anordnung von Mittelinseln aufgrund Grunderwerbs bei der Fahrbahnaufweitung teilweise schwierig gestaltet und zum anderen der erhoffte Nebeneffekt der Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseingängen nicht eingestellt hat.

Mit den beiden oben genannten Anträgen sollen nun sowohl Querungshilfen an Ortseingängen

wie auch solche innerhalb der OD's geprüft werden.

Im Landkreis Fürth gibt es 33 Ortsdurchfahrten an Kreisstraßen. Dazu gehören sowohl sehr kurze ODs als auch recht umfangreiche wie z. B. in Langenzenn oder Veitsbronn. Um den Anforderungen des o.g. Antrages zu entsprechen, muss eine Bestandsaufnahme aller möglichen Querungsbedarfe entlang der Ortsdurchfahrten gemacht werden. Nach dieser Bedarfsklärung ist eine bauliche Realisierung (Platzbedarf, Grunderwerb, etc.) zu erörtern, um im Anschluss ein „Bauprogramm für Querungshilfen“ überhaupt erstellen zu können.

Nach Ansicht des Staatlichen Bauamts kann die Bedarfsanalyse nicht von dortiger Seite erbracht werden. Diese Untersuchung an 33 Ortsdurchfahrten ist sehr umfangreich, personaltechnisch kann sie von Bauamtsseite nicht erbracht werden. Zudem verfügt das Bauamt nicht über die Ortskenntnisse im Detail, um eine Aussage über mögliche Querungsbedarfe zu treffen.

Das Bauamt schlägt deshalb vor, die Kommunen darum zu bitten, selbständig den Querungsbedarf in ihren Ortsdurchfahrten zu ermitteln und mit Maß und Verstand eine zweckmäßige Anordnung von Mittelinseln zu melden. Dabei sollten die Kommunen sinnvolle Vorschläge ermitteln und keine nicht realisierungsfähigen Wünsche äußern.

Die Straßenbauverwaltung nimmt diese Vorschläge auf, bewertet diese im Dialog mit dem Landkreis und den betroffenen Kommunen und stellt dann ein Bauprogramm mit einer Priorisierungsliste auf, in der sog. „Brennpunkte“ zuerst abgearbeitet werden und Querungswünsche an wenig befahrenen Straßen erst später.

In der Priorisierung werden die Verkehrszahlen auf der Kreisstraße, der erwartete Querungsbedarf sowie eine mögliche Problematik des Grunderwerbs mit einfließen. Dieses Bauprogramm für Querungshilfen kann in das normale Programm integriert werden.

Bei der Abfrage an die Kommunen ist folgendes zu beachten:

Der Landkreis wird die Kosten für eine Querungsinsel nur übernehmen, soweit sie auch durch die einschlägigen Richtlinien als notwendig erachtet wird. Die Einsatzkriterien sind

- ausgeprägter Querungsbedarf,
- Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt bei max. 50 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit oder
- Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt bei mehr als 50 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit.

Unabhängig der Verkehrsbelastung sind Querungsanlagen zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Personen zu rechnen ist.

Des Weiteren ist folgendes zu beachten:

- Bei der Anordnung von Mittelinseln ist auch auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsstelle zu achten. Dies kann Auswirkungen auf den Bestand von Verkehrszeichen, Schaltkästen, Bepflanzungen, Parkplätze etc. haben.
- Mittelinseln sollen zudem in möglichst direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerüberquerungslinien liegen.

Die Anordnung von Mittelinseln bedingen eine Fahrbahnaufweitung, damit pro Fahrstreifen 3,75m Breite zur Verfügung stehen sowie mindestens 2m Breite für die Mittelinsel (bei Kreuzung von Fußgängern - bei Radfahrer bzw. Rollstuhlfahrern ist eine Breite von 2,5m-3m vorzusehen). Dies kann ebenfalls Auswirkungen auf die nebenliegenden Bereiche (Gehwege, Bebauung, Vorgärten,...) haben.

Wenn die o.g. Einsatzkriterien nicht erfüllt sind, eine Mittelinsel jedoch trotzdem gewünscht wird

und baulich auch umsetzbar ist, wäre der Bau einer solchen Mittelinsel eine deutlich über die regelmäßigen Aufgaben des Landkreises hinausgehende, quasi freiwillige Leistung, an der die betroffene Kommune beteiligt werden sollte (finanziell, am Grunderwerb und am späteren Unterhalt).

Unter diesen Rahmenbedingungen und wenn ausgeschlossen werden kann, dass sich hierdurch eine signifikante Verschlechterung der Verkehrssicherheit für den motorisierten Verkehr ergibt, wäre somit der Bau von Querungshilfen grundsätzlich auch an Stellen möglich, die rein nach den Kriterien der Richtlinien nicht die erforderlichen Verkehrs- und Querungszahlen erreichen.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt dem Kreistag:

Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zur Ermittlung potentieller Querungshilfen an Ortseingängen sowie innerhalb der Ortsdurchfahrten wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt auf Grundlage der vorgenannten Kriterien entsprechende Abfragen bei den Landkreisgemeinden durchzuführen.

Aufgrund der gewerteten Ergebnisse der gemeldeten Wunschquerungsinselformen soll eine Prioritätenliste für Querungshilfen aufgestellt werden, die sukzessive in das Straßen- und Radwegbauprogramm aufgenommen werden soll.

Hierzu wird klargestellt, dass der Landkreis nur die Kosten derjenigen Querungshilfen voll übernimmt, die nach den einschlägigen Richtlinien erforderlich sind. Bei Querungshilfen, die baulich realisierbar sind, verkehrlich aber nicht zwingend erforderlich, sind die Kommunen an den Kosten und dem Grunderwerb hierfür zu beteiligen