

# Protokollauszug

## aus der

### 46. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Eiche vom 23.05.2024

---

öffentlich

#### **Top 4.1 Informationen der Verwaltung zu den Anträgen des Ortsbeirates Eiche aus 2023; betreffs Fußgängerüberwegen in Eiche (3 konkrete Stellen)**

Herr Jäkel begrüßt Herrn Niehoff, FB 47 Mobilität und technische Infrastruktur.

Herr Jäkel erinnert an die Vorschläge des Ortsbeirates Eiche zur Markierung von zwei Überwegen für Fußgänger, insbesondere Schulkinder, über die Roßkastanienstraße, 1x hinter dem Abzweig des Baumhaselrings und 1x an der Kreuzung Baumschulenweg und zeigt dieses auf der Stadtkarte sowie die zugehörigen roten Verkehrszeichen. Desgleichen veranschaulicht er die Situation an der Kaiser-Friedrich-Straße 140 bei Netto und den Studentenwohnheimen, wo der Ortsbeirat die Prüfung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) oder einer Ampelanlage beschlossen habe.

Herr Niehoff nimmt zunächst zu den Markierungen von Überwegen über die Roßkastanienstraße Stellung. Er verweist auf eine schriftliche Stellungnahme, die er am selben Tage an den Ortsbeirat übermittelt hat (Anlage 1 - Sachstand). Er spricht von behördlichem Handeln und sieht keinen Handlungsbedarf der Behörde, weil die Zahl der Fußgänger und der KFZ bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten würde.

In der anschließenden Diskussion verweisen mehrere Ortsbeiratsmitglieder, u. a. Frau Tenkhof, darauf, dass etliche Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Grundschule fahren würden, weil sie die Schulwege für nicht sicher genug empfinden. Herr Jäkel verweist auf die beabsichtigte Wirkung der Markierungen, dass die Schulkinder besser geeignete Querungsstellen finden, die Autofahrer auf diese Stellen sensibilisiert würden und in der Folge auch mehr Schüler als bisher zu Fuß zur Schule gehen würden.

Nach längerer Abwägung der Belange räumt Herr Niehoff ein, dass zumindest die Markierung von Überwegsfurten über die Fahrbahn mittels Farbe erfolgen könne. Die Anbringung von Verkehrszeichen könne er nicht zusagen. Auf Nachfrage von Herrn Jäkel benennt er das Jahr 2025 für einen möglichen Realisierungstermin.

Herr Binder fragt nach der Möglichkeit, den für die Einmündung der Zufahrt „Am Grünen Weg“ beantragten Verkehrsspiegel anzubringen, den die Verwaltung bisher ablehnt.

Herr Niehoff kannte die konkrete Situation nicht und nimmt den Gedanken nochmal zur Prüfung mit.

Anschließend stellt Herr Niehoff die Prüfergebnisse für die Querung bei Netto und den Studentenwohnheimen über die Kaiser-Friedrich-Straße dar. An einem Tag sind dort Zählungen durchgeführt worden. In der Spitzenstunde wurden 972 KFZ/h und 31 Fußgänger/h erfasst. Damit sind laut Richtwerten mehr als 750 KFZ/h gezählt worden und weniger als 50 Fußgänger/h. Das würde die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) ausschließen. Ebenfalls gegen diesen spreche die Nähe der beiden Bushaltestellen.

Weiterhin ist die Anlage einer Lichtsignalanlage geprüft worden. Hierfür wurde der Richtwert von mehr als 450 KFZ/h klar erfüllt. Der Richtwert von 50 Fußgängern/h wurde etwas unterschritten,

was gegen eine Lichtsignalanlage spreche.

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung stellt Herr Niehoff die Errichtung einer Mittelinsel als Vorzugsvariante dar.

In der nachfolgenden Aussprache bemerkt Herr Jäkel, dass eine Mittelinsel in der nur knapp 6 m breiten Straße unrealistisch sei. Es wäre dafür der Ankauf von Grundstücksflächen, die Rodung zahlreicher großer Straßenbäume, der Abriss und Neubau einer Bushaltestelle mit Wartehaus und Straßenbau nötig, erheblich teuer und seiner Meinung nach unverhältnismäßig. Darum schlägt er vor, die Zahl der Fußgängerquerungen zu beobachten und an mehr als einem Tage zu zählen. In der Folge erscheint eine Lichtsignalanlage sinnvoller zur Lösung des Problems. Dem schließen sich andere Mitglieder des Ortsbeirats an.

Herr Niehoff sagt zu, dies weiter zu prüfen.

Anschließend geht Herr Niehoff auf die unbeantwortete Frage zum Problem der herumliegenden Elektroroller auf schmalen Fußwegen in Eiche ein. Er verweist auf unzureichende gesetzliche Regelungen und mangelnde Kontrolle geltender Regeln. Auf Gehwegen, die schmaler als 2,5 m sind, dürfen überhaupt keine Roller abgestellt werden. Die Gehwege in der Mitte von Eiche sind alle schmaler. Auch dürfen nicht mehr als 4 Roller an einem Ort stehen. Es gibt aber niemanden der das kontrolliert und niemanden der die Verstöße ahndet würde.

Herr Jäkel fragt, ob das Ordnungsamt die Roller einsammeln lassen könne, ähnlich wie bei abgeschleppten Autos in Parkverboten. Herr Niehoff beklagt fehlende rechtliche Grundlagen. Frau Tenkhof verweist auf geltende Rollerverbote in Paris, Herr Bielick auf solche Verbote in Gelsenkirchen.

Herr Niehoff verweist auf eine geplante Mikromobilitätssatzung und auf Zuständigkeit der Landesregierung.

Herr Jäkel dankt Herrn Niehoff für die sachliche Beratung und verabschiedet ihn.

OBR Eiche am 23.05.2024, TOP 4.1

**BE gemäß Beschluss: 23/SVV/0469**  
**Fußgängerüberweg Eiche, Kaiser-Friedrich-Straße, Studentenwohnheim Netto**

In einer aktuellen verkehrstechnischen Untersuchung zur Einrichtung einer geeigneten Querungshilfe wurde u.a. die örtliche Machbarkeit und verkehrsrechtliche Zulässigkeit eines Fußgängerüberweges über die Kaiser-Friedrich-Straße geprüft.

Die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) erfolgt anhand der gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverordnung (§ 26 StVO und VwV-StVO zu § 25) sowie den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). FGÜ stellen dabei eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn dar, welche mit Bezug auf die vorgenannten Bestimmungen jedoch grundsätzlich nur bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommen dürfen. Ihr Einsatz ist dabei an bestimmte Bedingungen hinsichtlich der vorhandenen Verkehrsstärken und der Lage im betreffenden Straßenabschnitt geknüpft.

Im Rahmen der o.g. verkehrstechnischen Untersuchung wurde außerhalb der Schul- und Semesterferien eine Verkehrserhebung im Knotenpunkt Kaiser-Friedrich-Straße / Netto / Studentenwohnheim durchgeführt, die Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehrsstärken erfasst und ausgewertet. Zum Zeitpunkt der Zählung war die Straße Kuhfordamm voll gesperrt und demzufolge die Verkehrsbelastung über dem Normalniveau. Erfasst wurden die Kfz- Verkehrsströme und das Fußgänger-Querungsaufkommen. Daraus wurden die Zeitbereiche der Früh- und Nachmittags-spitzenstunde ermittelt und die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) berechnet.

- Kfz-Belastung der maßgeblichen Spitzenstunde (beide Fahrtrichtungen, NSP): 972 Kfz/h
- Fg-Querungen während der Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs: 31 Fg/h

Gemäß R-FGÜ 2001 wird das Aufkommen des Fußgängerverkehrs in der Spitzenstunde den entsprechenden Verkehrsstärken des fließenden Kfz- Verkehrs gegenübergestellt.

Bei nachfolgenden Verkehrsstärken / Grenzwerten kann die Anordnung eines FGÜ in Betracht gezogen werden: 600-750 Kfz/h und 50-100 Fg/h. Sind die Kfz- Verkehrsstärken größer und die Fg-Querungen geringer sind die verkehrlichen Voraussetzungen zur Anlage eines FGÜ nicht erfüllt. Im vorliegenden Fall liegt die ermittelte Kombination von Querungsvorgängen und Verkehrsbelastung außerhalb der durch die R-FGÜ empfohlenen Einsatzbereiche für einen Fußgängerüberweg.

Die Auswertung des Unfallgeschehens der letzten 3 Jahre ergab zudem keine Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Zu beachten ist auch, dass Fußgängerüberwege nur unter bestimmten örtlichen Gegebenheiten angeordnet werden sollten. Die Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Haltende Fahrzeuge, Bäume oder andere Hindernisse am Straßenrand dürfen die Sicht nicht einschränken. Weiterhin sind FGÜ grundsätzlich vor Beginn der Haltestellen in Fahrtrichtung anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus

verdeckt wird. Bei vorhandener Lage der Bushaltestelle und der anvisierten Querungsstelle in Höhe Netto- Parkplatz kann ein Vorbeifahren an dem haltenden Bus nicht zuverlässig verhindert werden.

Aufgrund dieser angeführten Ausschlusskriterien ist die Anlage eines FGÜ an der gewünschten Stelle nicht umsetzbar. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der o.g. verkehrstechnischen Untersuchung weitere Varianten zur Errichtung einer Querungshilfe betrachtet.

Als eine weitere Variante wurde auch der Einsatz einer Fußgängerlichtsignalanlage geprüft. Eine LSA kann laut R-FGÜ 2001 in Betracht gezogen werden, wenn die Kfz-Verkehrsstärken in der Spitzenstunde größer als 450 Kfz/h sind und die Fußgängerverkehrsstärke über 50 FG/h liegt. Der Wert der Kraftfahrzeugstärke wird sowohl in der FSP (07:00 – 08:00 Uhr) mit 947 Kfz/h, als auch in der NSP (15:30 - 16:30 Uhr) mit 1.008 Kfz/h überschritten. Dagegen wird die empfohlene Querungsstärke von über 50 FG/h unterschritten. Demzufolge lässt sich weder gemäß RAS 06 noch nach R-FGÜ 2001 anhand der erfassten Verkehrsdaten der Bedarf einer Fußgängerlichtsignalanlage ableiten und ist damit straßenverkehrsrechtlich nicht anordnungsfähig.

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung wird die Errichtung einer Mittelinsel als Vorzugsvariante bewertet, die auf Grund des notwendigen straßenbaulichen Aufwandes eine mittelfristig realisierbare und zudem genehmigungsfähige Lösung darstellt. Die Umsetzung hängt jedoch von den dafür benötigten Finanzmitteln und dem Erwerb der notwendigen Grundstücksflächen zum Umbau der Straße an dieser Stelle zur Herstellung einer Mittelinsel ab.

gez. Norman Niehoff  
FBL 47, Mobilität und technische Infrastruktur