



Betreff:
Schulwegsicherheit Kreuzung Hebbelstraße / Kurfürstenstraße

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 08/SVV/1049

| | |
|------------------|------------|
| Erstellungsdatum | 15.01.2009 |
| Eingang 902: | 19.01.2009 |

Einreicher: FB Ordnung und Sicherheit

Beratungsfolge:

| Datum der Sitzung | Gremium |
|-------------------|--|
| 28.01.2009 | Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam |
| 24.03.2009 | Ausschuss für Stadtplanung und Bauen |
| 24.03.2009 | Ausschuss für Bildung und Sport |

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Die Interessensgemeinschaft Schulwegsicherheit – Kurfürstenstraße hat bereits Anfang diesen Jahres die Verwaltung beauftragt einige, aus Ihrer Sicht relevante Sicherheitsdefizite in Bezug auf den Campus Kurfürstenstraße zu prüfen.

Aus diesem Grund sind die angeführten verkehrsorganisatorischen Veränderungen seitens der Verwaltung und der Polizei umfassend und umfänglich nochmals analysiert worden.

Rückbau Grünpfeilschild

Zum besseren Verständnis der Gesamtsituation ist es erforderlich, einige einleitende Hinweise zur Signalstruktur an diesem Knotenpunkt zu geben. Die vorhandene Lichtzeichenanlage (LZA) in der Kurfürstenstraße / Hebbelstraße wird in Verkehrsabhängigkeit gesteuert. Das heißt, der motorisierte Individualverkehr erhält pro Knotenzufahrt eine Mindestfreigabezeit, welche je nach Verkehrsaufkommen durch die Anlage automatisch verlängert werden kann.

Fortsetzung der Mitteilung Seite 3

Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Fortsetzung der Mitteilung

Im Jahr 2005 wurde die Signalstruktur zugunsten der Fußgänger, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung der Schulwegsicherheit, geändert. Dabei gab es auch Umverteilungen der Freigabezeit zugunsten der Fußgängerströme und die gewünschte Passivfreigabe für Fußgänger über die Kurfürstenstraße. Das heißt, das immer wenn Fahrzeuge aus der Hebbelstraße in die Kurfürstenstraße links abbiegen dürfen, die querungswilligen Fußgänger über die Kurfürstenstraße automatisch ihre Freigabe erhalten.

Die Umverteilung erfolgte auch unter Berücksichtigung des Grünpfeilschildes für den Rechtsabbieger von der Kurfürstenstraße in die Hebbelstraße. Dieser ist als fester Bestandteil der gesamten Signalstruktur der LZA einbezogen worden.

Unter dem Aspekt Schulwegsicherheit und Grünpfeil wird der Knotenpunkt seit der Einführung 2003 regelmäßig, insbesondere zu schulwegrelevanten Zeiten durch die Polizei überwacht. Dabei werden durch Videoüberwachungen die Rotlichtverstöße registriert und es können auch die evtl. Sicherheitsrisiken analysiert werden. Des Weiteren wird dieser Knotenpunkt in regelmäßigen Abständen durch den zuständigen Revierpolizisten kontrolliert. Nach Auswertung aller vorliegenden Erhebungen und Beobachtungen kann resümiert werden, dass Sicherheitsdefizite für Fußgänger im Zusammenhang mit dem Grünpfeil, insbesondere für Schüler, hier nicht festgestellt wurden. In den zurückliegenden Jahren ereignete sich nach Mitteilung des Polizeipräsidiums im Übrigen nicht ein einziger Unfall unter Beteiligung von Kindern oder sonstigen Fußgängern, welcher auch nur im entferntesten mit dem Grünpfeilschild in Zusammenhang gebracht werden könnte. Die lichtzeichengeregelte Kreuzung Hebbelstraße / Kurfürstenstraße gilt nach der polizeilichen Unfallstatistik für Fußgänger als mit eine der sichersten im Innenstadtbereich von Potsdam.

Eine Bewertung der verkehrlichen Gesamtprozesse um und an dieser Kreuzung, bezogen auf die Verkehrssicherheit, macht einen zwingenden Rückbau des Grünpfeilschildes zum jetzigen Zeitpunkt weder erforderlich noch verhältnismäßig.

Im Zuge der Leistungsfähigkeitsprüfung der vorhandenen Lichtsignalsteuerung bzw. der Beobachtungen vor Ort zum Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer konnte jedoch festgestellt werden, dass unter Einsatz modernster Verkehrsdedektion und Parametrierung sich wohlmöglich ein Umbau der Lichtzeichenanlage ohne Einsatz eines Grünpfeilschildes abzeichnet. Eine verbindliche Aussage hierzu kann aber erst nach Durchführung der folgenden Arbeitsschritte getroffen werden. Auf Basis einer umfassenden Verkehrsanalyse unter Berücksichtigung der sich in den letzten Jahren geänderten Tagesganglinien wird eine extern zu vergebende verkehrstechnische Untersuchung mehrere Signalisierungsvarianten erarbeiten. Diese werden dann im Rahmen eines Verkehrssicherheitsaudits durch einen unabhängigen Gutachter geprüft und bewertet. Die sich dabei als umsetzungsfähig herauskristallisierenden Varianten werden von Seiten der Verwaltung der Leitung der Eisenhart-Grundschule vorgestellt und mit ihr beraten werden. Dieser Abstimmungsprozess kann, nach Vorliegen des Ergebnisses der verkehrstechnischen Untersuchungen, voraussichtlich zu Beginn des kommenden Sommers durchgeführt werden.

Räumliche und zeitliche Ausweitung der Tempo-30-Strecke

Die räumliche und auch zeitliche Ausweitung der Tempo-30-Strecke ist im Bezug auf die Akzeptanz der Verkehrsbeschränkung durch Kraftfahrer äußerst bedenklich. Bei der vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Abschnitt der Kurfürstenstraße werden derzeit viele Verstöße zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sowohl durch die Polizei als auch die Stadt festgestellt.

Die unteren Straßenverkehrsbehörden wurden durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) angewiesen, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit Kindertagesstätten und Grundschulen nur dort anzuordnen, wo es sich für den Kraftfahrer erschließt, dass er mit einem erhöhten Kinder- bzw. Schüleraufkommen zu rechnen hat. Dabei soll das Zeitfenster so gewählt werden, dass der alltägliche Schulbetrieb davon erfasst wird. Eine generelle bzw. pauschale Anordnung von Tempo 30 vor Schulen lässt sich hingegen fachlich nicht begründen und soll nicht erfolgen. Zu diesem Schluss ist im November 2008 auch die Landesunfallkommission gekommen, welche sich aus Vertretern von Verkehrsministerium, Innenministerium, Polizei, Landesverkehrswacht, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft und externen Gutachtern zusammensetzt. Grundlage für diese klare

Einschätzung waren auch die Forschungsergebnisse einer vom MIR initiierten Studie zu Verkehrsunfällen mit Kindern speziell im Land Brandenburg aus Oktober 2008.

Nach Informationen des Fachbereichs Schule und Sport wird die vorhandene zeitliche Beschränkung von 7:00 bis 16:00 Uhr diesen Vorgaben gerecht. Dieser Fakt wird auch durch eine empirische Untersuchung der DEKRA Akademie aus Januar 2008 unterstützt. Diese hat umfangreiche statistische Erhebungen an Potsdamer Grundschulen durchführen lassen. Dabei wurde u.a. auch die Eisenhart - Grundschule untersucht. So sind ganztägige Beobachtungen über die Bewegungen der Schüler protokolliert worden. Die entsprechende Auswertung ergab, dass ca. 96 % der Grundschüler bis 16:00 Uhr die Schule verlassen haben. Folglich wird das angeordnete Zeitfenster den Notwendigkeiten der Schüler der Eisenhart-Grundschule gerecht. Die geforderte zeitliche Ausdehnung ist aus diesem Grund weder erforderlich noch verhältnismäßig.

Auch die Ausweitung der Tempo-30-Strecke in Richtung Hans-Thoma-Straße wird als unverhältnismäßig und nicht anordnungsfähig bewertet. Dem Kraftfahrer erschließt sich hier nicht, dass er mit erhöhten Schülerbewegungen zu rechnen hat. Der direkte Bezug zum Schulstandort würde verloren gehen und damit einhergehend die Akzeptanz der Kraftfahrer noch weiter fallen. Des Weiteren sollte nicht unerwähnt bleiben, dass für die pendelnden Schüler zwischen Schule und Sportplatz kein gesteigertes Gefährdungspotential besteht, da sie die Kurfürstenstraße nicht kreuzen müssen.

Die angeführten Aspekte wie diverse Sportaktivitäten in der Halle und auf dem Platz, das vorhandene Ärztehaus und der vorhandene Lkw-Verkehr rechtfertigen weder jeweils für sich noch in Kombination die Ausweisung einer weitergehenden Tempo-30-Strecke.

Die Straßenverkehrsbehörde ist durch den Gesetzgeber verpflichtet, mit weniger Regelungen mehr Sicherheit zu erzeugen. Der § 3 Abs.2a StVO verlangt von Fahrzeugführern ohnehin eine besondere Rücksichtnahme u.a. gegenüber Kindern. Die Sorgfaltspflicht steht unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Somit werden Fahrzeugführer in bestimmten Verkehrssituationen auch ohne eine angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung langsamer als 50 km/h fahren. Ungeachtet dessen gilt und regelt der § 1 StVO mit seinen Grundregeln den Straßenverkehr. Darin heißt es: „ Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ und „ Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer beschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“.

Die hier angeführten Gesichtspunkte wurden bereits ausführlich im Ausschuss für Bildung und Sport der Stadtverordnetenversammlung vom 28.05.2008 thematisiert und diskutiert. In diesem Rahmen ist dem Sprecher der Interessengemeinschaft ein Rederecht eingeräumt worden, um sein Anliegen persönlich vorzutragen. Im Ergebnis der Diskussion konnte festgestellt werden, dass im Zuge der Prüfung durch die Verwaltung die vorgetragenen Aspekte der Interessengemeinschaft und die gesamten Ermittlungsergebnisse der Fachbereiche sowie der Polizei eingeflossen und berücksichtigt wurden.

Die Mitglieder des Ausschusses folgten den Ausführungen der Verwaltung hier keine weiteren verkehrsorganisatorischen Veränderungen vorzunehmen.