

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

Datum:

14.04.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

05.05.2022

Kenntnisnahme

Verkehrssituation rund um das Heriburg-Gymnasium und die Montessori Grundschule - Zwischenbericht

Sachverhalt:

1. Aktuelle Situation / Problemstellung

Erstmals äußerte sich die Firma Buckting bereits am 21.08.2020 zur gegenwärtigen Verkehrssituation im Bereich des Heriburg-Gymnasiums stellvertretend aus Sicht der Schulbusunternehmen. Buckting stellt die Situation im Bereich des Gymnasiums „als Nadelöhr“ dar, in dem es regelmäßig zu gefährlichen Situationen im öffentlichen Verkehrsraum kommt. Neben der Wetmarstraße gehört hier auch der Kreuzungsbereich Seminarstraße/Basteiring zu den kritischen Bereichen. Als Maßnahme zur Verbesserung empfiehlt Buckting die Verlegung der Haltestelle zum Schulzentrum. Die Anpassung des Fahrplans komplett oder ggf. teilweise wäre hier seitens des Busunternehmens möglich.

Am 08.12.2021 wiederholte die Firma Buckting noch einmal ihre Sorge, da zu diesem Zeitpunkt coronabedingt weitere Busse als Verstärkerfahrten eingesetzt wurden. Insbesondere das Begegnen der Busse auf der Wetmarstraße sowie im Abbiegebereich Seminarstraße/Basteiring wird von deren Seite erneut als sehr kritisch angesehen. Berichtet wird auch von regelmäßigen Blechschäden, insbesondere wenn sich Busse begegnen.

Über den Fachbereich 60 wurde diese Einschätzung der Firma Buckting dann an die Straßenverkehrsbehörde des Fachbereichs 30 herangetragen. Die beteiligten Fachbereiche 60 und 30 haben die Sachlage daraufhin gemeinsam überprüft und waren dann zu folgender Einschätzung gekommen:

- Die Situation an der Kreuzung Seminarstraße/Basteiring kann kurzfristig nicht optimiert werden.
- Der kritische Begegnungsverkehr der Busse in der Wetmarstraße kann stattdessen durch Wegnahme von Stellplätzen und Reduzierung des alternierenden Parkens auf einen Versatz erreicht werden. Abgestimmt wurde daraufhin zunächst, da zum damaligen Zeitpunkt witterungsbedingt die Markierungen nicht geändert werden konnten, die provisorische Sperrung von Parkplätzen durch Auftragen von Gelbmarkierungen. Da diese Sperrung dann jedoch generell „rund um die Uhr“ gelten würde, wurden durch den FB 30 stattdessen absolute Haltverbote mit der Gültigkeit „Mo-Fr 7-17 Uhr“ aufgestellt.

Gegen die getroffenen Maßnahmen richtete sich das Schreiben der Anliegerin Frau [Melanie Obst](#), die durch den Wegfall der Parkplätze besorgt war, dass die Fahrzeuge ab sofort zu schnell fahren werden. Durch den Wegfall des alternierenden Parkens werde das Geschwindigkeitsniveau auf der Wetmarstraße nach ihrer Einschätzung noch weiter steigen.

Weitere Rückmeldungen (auch telefonisch und über Social Media) wandten sich ebenfalls gegen diese Maßnahme, insbesondere aber stellvertretend um hauptsächlich nochmals auf den schwerwiegendsten Kritikpunkt hinzuweisen und zwar auf den Busverkehr innerhalb der nordwestlichen Innenstadt grundsätzlich.

Ein weiteres persönliches Gespräch fand am 28.03.2022 mit einem Vertreter des Fachbereiches und den Anliegern [Frau Hericks](#) und [Herrn Homering](#) statt, die ebenfalls den hohen Busverkehrsanteil, das zu hohe Geschwindigkeitsniveau und die enorme Verkehrsbelastung monierten.

Die Sperrung der Parkplätze wurde grundsätzlich befristet bzw. als Provisorium vorgenommen. Die Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus war vor der Veranlassung auch bei der anordnenden Behörde (Fachbereich 30) selbst nicht auszuschließen. Um das Geschwindigkeitsniveau jedoch niedrig zu halten, wurde mit Aufstellen der Haltverbotsschilder unmittelbar am 04.02.2022 auch das Aufhängen des Smiley-Messgeräts des Ordnungsamtes angeordnet. Der Einsatz dieses Messgeräts wirkt sich erfahrungsgemäß geschwindigkeitsreduzierend auf den fließenden Verkehr aus. Für den Einsatz des Geschwindigkeitsmessgeräts des Fachbereichs 60 („Black Box“) wurde das Smiley-Messgerät dann im März wieder entfernt.

Erneut wurde das Gerät am 24.03.2022 nach dem Einsatz der Black Box dort aufgestellt und bleibt dort bis in den April, bevor die Black Box am 13.04.2022 ein weiteres Mal an der Wetmarstraße zum Einsatz kommt. Die Black Box kommt ein weiteres Mal in den Osterferien zum Einsatz, da in dieser Zeit die zuletzt gesperrten Parkplätzen wieder freigegeben werden, da der Wegfall des Busverkehrs in der Ferienzeit eine Sperrung der Parkplätze im Grunde überflüssig macht. Durch das nun wieder eintretende alternierende Parken soll festgestellt werden, ob das Geschwindigkeitsniveau dadurch wieder sinkt.

2. Verkehrserfassung

Als Grundlage für eine Bewertung der Verkehrssituation wurden die Verkehrsbelastungen, die gefahrenen Geschwindigkeiten und der Anteil der einzelnen Fahrzeugarten in der Wetmarstraße mit Hilfe eines Verkehrszählgerätes erfasst. Die Erfassung erfolgte im Zeitraum 10. bis 22. 03.2022. In der Auswertung werden die Werktage betrachtet, weil die Verkehrsbelastung hier deutlich höher ist als am Wochenende. Bei den Geschwindigkeiten zeigt sich kein prägnanter Unterschied zwischen Wochentag und Wochenende. Zur Bewertung der gefahrenen Geschwindigkeiten wird die so genannte V85-Geschwindigkeit herangezogen. Eine V85-Geschwindigkeit von 30 km/h besagt z.B., dass 85% der Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 30 km/h einhalten. Im Mittel der Werktage ergeben sich die folgenden Werte:

- Anzahl der Fahrzeuge in 24 Stunden:

Zweirad einschl. Fahrrad	445
PKW	1385
Transporter	327
LKW	56
Lastzug	71
Kfz	1.839
Total	2284

- Anzahl der Fahrzeuge in der Spitzenstunde morgens

Zweirad einschl. Fahrrad	70
Kfz	175
Total	245

- Anzahl der Fahrzeuge in der Spitzenstunde nachmittags

Zweirad einschl. Fahrrad	45
--------------------------	----

Kfz	140
Total	185

- V85-Geschwindigkeit

Zweirad einschl. Fahrrad	23
PKW	35
Transporter	38
LKW	36
Lastzug	33
Total	36

- Schwerverkehrsanteil 5,8%
- Geschwindigkeitsübertretungen: 35,6%

3. Bewertung der Verkehrsbelastung

Die Wetmarstraße ist nicht Bestandteil des Vorbehaltsnetzes (Netz der Hauptverkehrsstraßen). Vielmehr gehört sie zur zusammenhängenden Tempo 30-Zone, die sich über die nordwestliche Innenstadt und das Hengtegebiet erstreckt. Die Wetmarstraße ist der Kategoriengruppe ES „Erschließungsstraßen“ der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) zuzuordnen. Die Kategoriengruppe ES umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die flächenhafte Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Im Detail ist die Wetmarstraße entweder der Kategorie ES IV oder ES V zuzuordnen. Straßen der Kategorie ES IV übernehmen eine nahräumige Verbindungsfunktion, Straßen der Kategorie ES V eine kleinräumige Verbindungsfunktion. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist die Wetmarstraße demzufolge entweder als Sammelstraße (entspricht der Kategorie ES IV) oder als Anliegerstraße (Kategorie ES V) zu klassifizieren. Zur Bewertung der Verkehrsbelastung werden die Kennwerte der Anliegerstraße herangezogen, weil diese mit einer maximalen Verkehrsbelastung von ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde niedriger liegen (Sammelstraße: 400 bis 800 Kfz/h). Mit einer Belastung von 175 Kfz in der Spitzenstunde bleibt die Wetmarstraße deutlich unter dieser Grenze.

4. Bewertung der Geschwindigkeiten

Maßgebend für die Einschätzung des Geschwindigkeitsprofils ist in der Regel der v85-Wert. Der v85-Wert zeigt an, welche Geschwindigkeit von 85% der Fahrzeugführer eingehalten wird. Diese Kennzahl wird von Verkehrsingenieuren verwendet als die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15% überschritten wird. Man lässt die sehr schnellen Fahrer außer Betracht und hat damit einen praktisch gut nutzbaren Indikator.

Das erstellte Geschwindigkeitsprofil für die Wetmarstraße zeigt, dass der v85-Wert hier bei durchschnittlich 35-36 km/h liegt. Dieser Wert wird für eine Tempo 30-Zone nicht als kritisch, sondern eher als völlig normal angesehen. Anders ausgedrückt: einzelne zu schnell Fahrende erzeugen den Eindruck einer insgesamt zu hohen Fahrgeschwindigkeit aller Fahrenden. Dieses bestätigt auch die Polizei in ihren Ausführungen. Aus Erfahrung zeigt sich ohnehin, dass in den meisten Tempo 30-Zonen die 30 km/h nicht als v85-Wert erreicht werden können. Allein basierend auf dem Geschwindigkeitsprofil wird hier daher kein erhöhter Handlungsbedarf gesehen.

5. Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck im Hengtegebiet

In der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen hatte die Verwaltung ausführlich über die geplanten Schritte zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie im Hengtegebiet berichtet (Vorlage 65/2022). Einige Maßnahmen bezogen sich auch auf den Bereich rund um die Wetmarstraße/Seminarstraße. Die Umsetzungsstrategie ist grundsätzlich weiterhin

unverändert. Die entsprechenden Teile der Umsetzungsstrategie sind im Folgenden noch einmal dargestellt (aktuelle Ergänzungen in kursiver, roter Schrift):

Maßnahme

COE001 Seminarstraße

Maßnahmenbeschreibung

"Es sollte geprüft werden, ob zwischen Teichweg und Kettelerstraße eine Schulstraße morgens und nachmittags angeordnet werden kann, die zu Schulbeginn und -ende nur Radfahrende und Busse auf der Fahrbahn zulässt. Dies kann zunächst durch provisorische Absperrungen erprobt werden. Ggf. sollte diese Maßnahme mit einer Einbahnstraße auf dem Teichweg in Richtung Promenade kombiniert werden, so dass die Schule in diesen Zeiten nur noch über Schleifenerschließung randlich angefahren werden kann.

Busse sollten auf jeden Fall durch die Schulstraße fahren und in ihr auch halten dürfen, da die Busschüler gefördert und nicht durch lange Wege von der Bushaltestelle zur Schule benachteiligt werden sollen.

Für die Elterntaxis sollten Elternhaltestellen definiert werden, die möglichst nicht direkt vor den Schuleingängen, sondern etwa 250 m entfernt liegen sollten. Dies sollte im Detail vor Ort geprüft werden.

Mit den Schulen sollte das Schulische Mobilitätsmanagement intensiviert werden. Das Netzwerk Mobilität NRW, in dem auch die Stadt Coesfeld Mitglied ist, bietet hierzu praktische und theoretische Unterstützung an."

Umsetzungsstrategie

"Das Umfeld rund um das Heriburg-Gymnasium und die Montessori-Schule ist Teil des Verkehrssystems nordwestliche Innenstadt. Aussagen zur Verkehrsführung und zur Buslinienführung in diesem Bereich müssen im Rahmen des Masterplans Mobilität getroffen werden. In diesem Zusammenhang muss auch die Empfehlung des Gutachters *(VIA)* diskutiert werden, die Busse in jedem Fall weiter durch das Gebiet zu führen.

Diese grundsätzlichen Aussagen sind zunächst abzuwarten. Darüber hinaus ist die Seminarstraße auch Teil des geplanten Fahrradstraßennetzes. Dies ist bei den Überlegungen ebenfalls zu berücksichtigen.

Grundsätzlich könnte eine Elternhaltestelle auf dem Hengtering und/oder auf dem Basteiring (ggf. Parkplatz am Basteiring nutzen) eingerichtet werden (siehe Plan)."

Neue Aspekte haben sich durch das Gespräch mit Vertretern beider Schulen ergeben, hierzu siehe Kapitel 7.

Maßnahme

COE002 Hengtering/ Wetmarstraße/ Seminarstraße

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte der Neubau eines Minikreisverkehrs geprüft werden. Im Kreisverkehr werden alle Fahrbeziehungen vereinfacht und gesichert, die gefahrene Geschwindigkeit insgesamt reduziert und die Querungsbedarfe der zu Fuß Gehenden durch *Fußgängerüberwege (FGÜ)* gesichert.

Umsetzungsstrategie

Die provisorische Umsetzung des Kreisverkehrs mit einfachen Mitteln ist möglich. Eine Planungsskizze wurde erarbeitet. Diese kann und soll unabhängig von einer Entscheidung über die zukünftige Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet nach Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden.

➤ Siehe Plan Nr. COE002

Der Plan befindet sich aktuell in der Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde. Diese hat eine ablehnende Stellungnahme abgegeben, siehe hierzu auch Kapitel 8.

Maßnahme

COE003.1 und COE003.2 Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob statt der Tempo 30-Zone hier eine Fahrradstraße angeordnet werden kann. Diese sollte über Randmarkierungen die Straße optisch verschmälern, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann. Auf der Fahrradstraße ist der Kfz-Verkehr nur noch zu Gast, Radfahren nebeneinander ist zugelassen. Dies sichert den Radverkehr im unmittelbaren Schulumfeld.

Umsetzungsstrategie

Die Fahrradstraße auf dem Hengtering macht nur in Verbindung mit der Weiterführung über die Wetmar- und Seminarstraße Sinn. Dies ist grundsätzlich vorgesehen, beide Straßen sind Bestandteil des geplanten Fahrradstraßensystems. Die zukünftige Verkehrsbedeutung dieser beiden Straßen hängt aber unmittelbar von den Entscheidungen über die zukünftige Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ab. Diese sind daher zunächst abzuwarten. Darüber hinaus steht noch eine Grundsatzentscheidung über die Gestaltung der Fahrradstraßen aus.

Maßnahme

COE004 Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob die Querungsstelle barrierefrei angehoben und einstreifig verengt werden kann, was eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit und eine erhöhte Aufmerksamkeit auf Querende nach sich zieht.

Umsetzungsstrategie

Als Diskussionsgrundlage wurde eine Planungsskizze entwickelt. Die Fachbereiche 30, 60 und 70 sehen allerdings keinen echten Bedarf für eine Querungshilfe an dieser Stelle. Die Treppe zum Leisweg hat für den Fußverkehr keine große Bedeutung. Eine Querung des Hengterings wird durch die Einrichtung der beiden angrenzenden Kreisverkehre deutlich vereinfacht. Aufgrund des ungünstigen Kosten-/Nutzenverhältnisses empfiehlt die Verwaltung, die vorgeschlagene Maßnahme zunächst nicht umzusetzen. Der heutige Versatz mittels Baken ist gestalterisch nicht besonders befriedigend. Eine gestalterische Aufwertung sollte mit Ausweisung der Fahrradstraße erfolgen.

➤ Siehe Plan Nr. COE004

6. (Schul-)Bus-Verkehr (aktuelle Situation)

Die Haltestelle Heriburg-Gymnasium an der Seminarstraße wird an Schultagen in der Zeit zwischen 7:30 und 8:00 Uhr von 8 Linien mit insgesamt 17 Bussen angefahren, davon 3 Busse, die während der Corona-Pandemie als Verstärker eingesetzt werden. Nachmittags sind dies in der Zeit zwischen 12:28 und 16:30 Uhr 31 Busse, davon 3 Corona-Verstärker. Angefahren wird die Haltestelle von folgenden Linien:

R62 Darup - Nottuln

R81 Burgsteinfurt - Darfeld

581 Osterwick - Coesfeld nur nachmittags

582 Legden - Holtwick

587 Darfeld - Billerbeck

672	Flamschen - Stevede	
673	Sükerhook - Gaupel - Brink	nur nachmittags
674	Höven - Sirksfeld - Brink	
675	Sirksfeld - Stockum - Goxel	nur nachmittags
677	Coesfelder Berg - Harle	nur nachmittags
678	Lette - Coesfeld	
761	Gescher - Coesfeld	

Die folgende Tabelle aus der Schulverwaltung gibt an, aus welchen Richtungen die Schüler:innen zum Heriburg-Gymnasium fahren. Detailliertere Angaben werden von den Schulen aktuell zusammengestellt.

Schuljahr 2021/22	Osterwick	Legden/Holtwick	Darfeld/Billerbeck	Billerbeck (Zug)	Stevede/Flamschen	Sükerhook/Gaupel/Brink	Höven/Sirksfeld/Brink	Sirksfeld/Stockum/Goxel	Coesfelder Berg/Harle	Lette	Gescher	Darup/Nottuln	Reken/Maria-Veen (Zug)	Summe										
	581	582	587							RB63					672	673	674	675	677	678	761	R62	RE14	
		RB51	R81																	679				
Heriburg-Gymnasium	29	23	31	22	2	2	5	6	8	32	32	5	3	200										

7. Gespräch mit Vertretern der beiden Schulen

Am 29.03.2022 führte der Verwaltungsvorstand ein Gespräch mit den Schulleitungen des Heriburg-Gymnasiums und der Montessori Grundschule. Thema des Gespräches waren die Möglichkeiten, die schwierige Verkehrssituation zu entzerren und die Anlieger vom Verkehr zu entlasten, der durch die beiden Schulen ausgelöst wird.

Im Gespräch signalisierten die Vertreter beider Schulen die Bereitschaft, sich auch auf Lösungen einzulassen, die von einer kompletten Herausnahme des Busverkehrs aus dem Gebiet rund um die beiden Schulen ausgehen. Die Haltestelle Heriburg-Gymnasium würde dann von den Bussen nicht mehr angefahren. Eine alleinige Nutzung der vorhandenen Haltestelle am Schulzentrum lehnen die Schulvertreter ab. Zum einen sehen sie dann eine deutliche Benachteiligung insbesondere des Heriburg-Gymnasiums gegenüber dem Nepomucenum. Auf der anderen Seite werden aber auch Sicherheitsbedenken geäußert, weil eine solche Lösung das Queren der stark belasteten Holtwicker Straße erfordert. Als Alternative wurde die Haltestelle an der Agentur für Arbeit ins Spiel gebracht. Separat zu betrachten ist hier die Regionalbuslinie R 62 Coesfeld - Nottuln, die heute auch die Haltestelle Heriburg-Gymnasium anfährt. Denkbar ist auch hier eine alternative Linienführung, diese hätte aber zur Folge, dass die Haltestelle Gerichtsring nicht mehr bedient werden könnte.

Darüber hinaus unterstützen die Schulen auch Lösungen, die geeignet sind, die sogenannten Elterntaxis (Eltern bringen ihre Kinder direkt mit dem Kfz zur Schule) aus dem Gebiet herauszuhalten. Ein konkreter Vorschlag muss in nächster Zeit mit Lehrer-, Schüler- und Elternschaft ausgearbeitet und bewertet werden.

8. Weiteres Verfahren

Die Verwaltung wird die Verlegung der Bushaltestelle von der Seminarstraße zur Agentur für Arbeit prüfen. Die heutigen Bushaltestellen müssten dafür deutlich vergrößert werden. Für die

Schüler müssten ausreichende Warte- und Einstiegsflächen geschaffen werden. Zu prüfen ist auch, ob die Haltestelle auf der Seite der Agentur für Arbeit als Busbuchung ausgebildet werden müsste. Heute halten die Busse dort am Fahrbahnrand in der Fahrspur (Buskap). Zu bedenken ist bei der Prüfung auch dass der heutige gemeinsame Geh- und Radweg auf der Seite des Schulzentrums nicht die richtige Führungsform für diese beiden Verkehrsarten ist. Aufgrund der hohen Belastung müssten Geh- und Radweg eigentlich getrennt geführt werden. Denkbar sind aber auch andere Lösungen, die eine Verringerung der Anzahl der Busse, die durch das Gebiet fahren, zum Ziel haben. Die Prüfung kann die Verwaltung wegen der komplexen Fragestellung und der komplexen Querverbindungen im ÖPNV-System nicht alleine mit eigenem Personal durchführen, hier wird eine externe Unterstützung erforderlich.

Ob die nordwestliche Innenstadt einschließlich Wetmar- und Seminarstraße und das Hengtegebiet vom gebietsfremden Verkehr entlastet werden sollen, ist im Masterplan Mobilität zu diskutieren und zu entscheiden. In den Handlungsempfehlungen sind dann gegebenenfalls Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Auch das zukünftige Fahrradstraßennetz ist im Masterplan festzulegen.

Den im Rahmen des Fußverkehrschecks vom Büro VIA empfohlenen Minikreisverkehr in der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße bewerten die Fachbereiche 30 und 60 überaus positiv. Allerdings hat die Kreispolizeibehörde hierzu eine negative Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage). Als Hauptpunkte werden dort genannt:

- Eine besondere örtliche Gefahrenlage wird nicht gesehen.
- Gem. der Empfehlungen der EFA 3.3.4 ist der Einsatz von Fußgängerüberwegen in Straßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwar prinzipiell möglich, in der Regel sollten dort aber anderen Querungsanlagen der Vorzug gegeben werden. Gem. der R-FGÜ 2011 sind FGÜ in Tempo 30 Zonen entbehrlich.
- Da die Fahrtgeschwindigkeit mit der angeordneten Tempo-30 Zone bereits niedrig ist und das Geschwindigkeitsprofil im akzeptablen Bereich liegt, wird vermutlich kein großer Effekt durch das Anlegen [eines Minikreisverkehrs] erreicht.
- Es sollte daher zunächst geprüft werden, wie hoch tatsächlich das Verkehrsaufkommen von Rad- und Fußgängern an der Örtlichkeit ist, des Weiteren sollte die Örtlichkeit auf die Errichtung von Querungshilfen und andere baulich/gestalterische Möglichkeiten geprüft werden.

Die Verwaltung wird das Verkehrsaufkommen in der Einmündung erfassen. Davon unabhängig hält die Verwaltung den geplanten Minikreisverkehr einschließlich der Fußgängerüberwege dennoch weiterhin für die beste Gesamtlösung für den heute sehr großen und unübersichtlichen Knotenpunkt und schließt sich hier der Einschätzung des Büros VIA aus dem Fußverkehrscheck an. Dort wird der Kreisverkehr wie folgt begründet:

- *Um die Verkehrssicherheit vor allem für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr an diesen Stellen zu optimieren, sollte geprüft werden, ob ein Mini-Kreisverkehr gebaut werden kann, der in allen Knotenpunktzufahrten mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) ausgestattet wird. Ein Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen hat folgende Vorteile für zu Fuß Gehende:*
 - *Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt und für alle deutlich sichtbar*
 - *Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten*
 - *übersichtliche Knotenpunktgestaltung*
 - *gut für die Schulwegsicherung!*

Die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung gilt vor allem für die Verkehrsteilnehmer, die über die Wetmarstraße in Richtung Hengtering fahren, da diese heute nicht die Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer beachten müssen. Die Ausführungen der Kreispolizeibehörde zu Fußgängerüberwegen sind grundsätzlich richtig. Allerdings geben die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) aber auch ganz klar vor, dass die Überquerungsstellen in

Kreisverkehren als Fußgängerüberwege ausgebildet werden sollen. Zudem besagt die RSt 06, dass Überquerungsanlagen (und eine solche sind Fußgängerüberwege) unabhängig von Belastungen sinnvoll und zu empfehlen sind, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist. Dies ist hier eindeutig der Fall. Alle Schüler, die westlich der Seminarstraße und/oder nördlich der Spange Wetmarstraße/Hengtering wohnen, müssen eine dieser Straßen queren. Am 16.04.2021 hat sich die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer für Änderungen an Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien „zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ ausgesprochen. Ein umfangreicher Abschnitt beschäftigt sich mit den Fußgängerüberwegen. Hier ein Auszug:

Aus der Begründung zu Kapitel 4. Fußgängerüberwege und ihre Einsatzbereiche; Entfallen des Nachweises einer qualifizierten Gefahrenlage:

- Die stärkere Berücksichtigung der Attraktivierung und Leichtigkeit des Fußverkehrs sowie der subjektiven Verkehrssicherheit bedingt, dass FGÜ nicht nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden können. Sonst würde ein geeignetes, wichtiges Instrument der Erleichterung des Fußverkehrs und der subjektiven Sicherheit, gerade auch für Menschen mit Behinderung, Ältere und Kinder, nicht eingesetzt.

Aus den Empfehlungen zu Kapitel 5. Flexibilisierung der R-FGÜ (Anmerkung: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen)

- Die R-FGÜ ist grundlegend zu überarbeiten.
- Die FGÜ-Ausstattung nach R-FGÜ (Schild, Beleuchtung) kann stark vereinfacht werden.
- Kurzfristig ist die R FGÜ mindestens wie folgt zu ändern:
 - Der Satz „In Tempo-30-Zonen ist die Anlage für Fußgängerüberwegen in der Regel entbehrlich“ ist zu streichen.
 - Unter 2.1 Klarstellung, dass FGÜ zur Verdeutlichung eines ohnehin bestehenden Vorrangs (z.B. an Einmündungen) zulässig sind. Der FGÜ muss dann nicht zwingend alle Anforderungen an die Ausstattung erfüllen.
 - ...
 - Klarstellung, dass die in 2.3 (2) genannten Einsatzbereiche für FGÜ auf der freien Strecke, nicht für FGÜ an Knotenpunkten gelten. An Knotenpunkten sind FGÜ auch jenseits dieser Einsatzgrenzen möglich.
 - Unabhängig von den in 2.3 (2) genannten Einsatzbereichen können FGÜ auf Grundlage von mit den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und der Polizei abgestimmten Schulwegplänen oder vergleichbaren Plänen eingerichtet werden

Aus der Begründung zu Kapitel 5. Flexibilisierung der R-FGÜ

- Die R-FGÜ hat Auswirkung auf die Planungspraxis, auch als Anreiz für bauliche Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen. In einigen Bundesländern ist die R-FGÜ bereits für einen erweiterten FGÜ-Einsatz interpretiert, so im Erlass mit gutachterlich gestütztem Leitfaden des Landes Baden-Württemberg (vom Ministerium für Verkehr per Erlass vom 11.02.2019 eingeführt). Ziel ist nunmehr eine Bundeseinheitlichkeit.
- Dem bundesweiten Problem von zu wenigen FGÜ wird im Sinne des § 1 StVO, der Attraktivierung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit Rechnung getragen.
- Um nicht nur in Kommunen mit überdurchschnittlichem Fußverkehrsaufkommen wirksam zu werden, werden die bundesweit noch geltenden Anordnungsvoraussetzungen stärker von den Kfz-DTV und Fußgängerfrequenzen gelöst.

- *Die hohen technischen Anforderungen an die Ausstattung sind gerechtfertigt bei FGÜ auf der freien Strecke, weniger jedoch mit dem Ziel der subjektiven Sicherheit bei FGÜ an Knoten zur Verdeutlichung des bereits vorhandenen Vorrangs aus.*

Die Verwaltung spricht sich dafür aus, die bereits heute bestehenden Spielräume in dieser Richtung zu nutzen und wird diesen Punkt mit der Kreispolizeibehörde noch einmal thematisieren. Ziel ist eine möglichst kurzfristige Umsetzung des Kreisverkehrs.

Anlagen:

Stellungnahme der Kreispolizeibehörde, Mail vom 07.04.2022