

Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin

Datum: 2015-09-14

Dezernat/ Amt: I / Büro der
Stadtvertretung
Bearbeiter/in: Frau Timper
Telefon: 545 - 1028

Informationsvorlage Drucksache Nr.

00144/2014/PE

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Stadtvertretung

Betreff

Prüfantrag | Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer an der Kreuzung Schloßstraße/Graf-Schack-Allee

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung nimmt das Prüfergebnis zur Kenntnis.

Begründung

Die Stadtvertretung hat in ihrer Sitzung am 10. November 2014 unter TOP 21.3 zu Drucksache 00144/2014 Folgendes beschlossen:

Die Oberbürgermeisterin wird aufgefordert zu prüfen, auf welche Weise die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer an der Kreuzung Schlossstraße/Graf-Schack-Allee verbessert werden können.

Hierzu wird mitgeteilt (Stand vom 15.12.2014):

Der Prüfantrag befindet sich in Bearbeitung. Theoretisch denkbare Möglichkeiten sind z.B. die Anlage eines Fußgängerüberweges (sog. Zebrastreifen) oder die Installation einer Lichtsignalanlage (Fußgängerampel).

Die Möglichkeiten müssen auf ihre verkehrsrechtliche Zulässigkeit, ihre sachliche Eignung sowie auf ihre Kosten bzw. ihre Finanzierbarkeit hin untersucht werden. Ebenso ist die Notwendigkeit zu überprüfen, insbesondere vor dem Hintergrund des Vorhandenseins zweier lichtsignalgesicherter Querungsmöglichkeiten an der Schlossbrücke und an der Einmündung Geschwister-Scholl-Straße.

Die Fachverwaltung strebt an, Ergebnisse bis Jahresmitte 2015 vorzulegen.

Hierzu wird in Ergänzung der o.g. Informationen mitgeteilt:

Die Überquerung der Graf-Schack-Allee in Höhe der Schloßstraße wird bereits durch eine Mittelinsel unterstützt. Denkbare Maßnahmen zu einer weiteren Verbesserung der Quermöglichkeit sind daher die Ergänzung der Mittelinsel durch einen Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) sowie die Errichtung einer Lichtsignalanlage („Fußgängerampel“). Darüber hinaus wird auch die Umgestaltung des Knotens Graf-Schack-Allee / Schloßstraße / Alter Garten zu einem Minikreisverkehr mit umlaufenden Fußgängerüberwegen untersucht. Die verkehrsrechtliche Zulässigkeit und sachliche Eignung dieser Maßnahmen wird nachfolgend dargestellt. Dazu werden unter anderem die folgenden Verkehrsdaten herangezogen:

Verkehrsdaten Graf-Schack-Allee

auf Höhe der Mittelinsel an der Schloßstraße, 22. April 2015

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	18450 Kfz/d
Kfz-Verkehrsstärke während der Kfz-Spitzenstunde	1585 Kfz/h
Kfz-Verkehrsstärke während der Fußgängerspitzenstunde	1465 Kfz/h
querende Fußgänger während der Fußgängerspitzenstunde	141 FG/h

1 Prüfung eines Fußgängerüberweges

Laut Randnummer 3 Satz 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 26 der StVO sind Fußgängerüberwege auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt grundsätzlich unzulässig. Randnummer 10 Satz 3 der VwV-StVO besagt zudem, dass Fußgängerüberwege nur dort angelegt werden dürfen, wo nicht mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung überquert werden muss. Bei der Graf-Schack-Allee handelt es sich um eine abknickende Hauptstraße, die zudem auf Höhe der Mittelinsel dreistreifig ist, womit dort gleich zwei Ausschlusskriterien erfüllt werden.

Ferner weist die Graf-Schack-Allee mit 1465 Kfz in der Spitzenstunde des Fußgänger-Querverkehrs generell eine deutlich zu hohe Verkehrsstärke für die Errichtung eines Fußgängerüberweges auf. Laut den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) käme eine solche Querungsanlage nur bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von höchstens 600 Kfz/h während der Fußgängerspitzenstunde in Betracht. Insbesondere während der Sommermonate, in denen die Zahl der querenden Fußgänger noch deutlich über den im April gemessenen Werten liegen dürfte, würde ein Fußgängerüberweg den Kfz-Verkehrsfluss in unzumutbarem Umfang behindern.

Da die Errichtung von Fußgängerüberwegen die Beteiligung der oberen Straßenverkehrsbehörde des Landes voraussetzt, wurde das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern am 17. Juli 2015 um eine fachamtliche Bewertung der Prüfergebnisse gebeten. In ihrer Stellungnahme vom 20. Juli 2015 teilt die obere Straßenverkehrsbehörde die Einschätzung der Landeshauptstadt Schwerin und schließt einen Fußgängerüberweg an der fraglichen Stelle der Graf-Schack-Allee mit Verweis auf die zuvor genannten Vorgaben der VwV-StVO aus.

2 Prüfung einer Lichtsignalanlage für Fußgänger

Neben den Bau- und Unterhaltskosten einer Lichtsignalanlage spricht vor allem die Lage der bestehenden Mittelinsel gegen deren Ergänzung durch eine mit Lichtzeichen geregelte Furt. Bei Fußgänger-Lichtsignalanlagen in Knotenpunktzufahrten mit Vorfahrt kann es bei roter Signalstellung zu Konfliktsituationen kommen, wenn einbiegende Fahrzeuge aus wartepflichtiger Richtung den Fahrzeugverkehr aus der bevorrechtigten Richtung nicht beachten, der bis zu der gesperrten Furt vorfährt und nicht vor dem Knotenpunkt anhält. Laut den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010) sollen Fußgänger-

Lichtsignalanlagen daher von Knotenpunkten ohne Lichtsignalisierung abgesetzt werden, um Verwechslungen und Konflikte zu vermeiden. Eine Fußgänger-Lichtsignalanlage auf Höhe der bestehenden Mittelinsel kommt daher nicht ohne Weiteres in Betracht, da ihr Abstand zum Knotenpunkt zu gering ausfallen würde. Denkbar wäre es jedoch, die Lichtsignalisierung auf den gesamten Knotenpunkt zu erweitern oder die Fußgänger-Lichtsignalanlage an einer anderen Position zu errichten. Auch diese beiden Maßnahmen wurden geprüft:

2.1 Einbeziehung des gesamten Knotenpunktes Graf-Schack-Allee / Schloßstraße / Alter Garten in die Signalsteuerung

Der Knoten Graf-Schack-Allee / Schloßstraße / Alter Garten ist durch die gegenwärtige Regelung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen bereits ausreichend leistungsfähig, zumal der Zu- und Abfluss des Kfz-Verkehrs über die Knotenpunktarme Alter Garten (146 Kfz in der Spitzenstunde) und Schloßstraße (50 Kfz in der Spitzenstunde) vergleichsweise niedrig ausfällt. Für seine Umgestaltung zu einem vollständig signalisierten Knotenpunkt besteht daher insbesondere aus Sicht des Kfz-Verkehrs kein Erfordernis. Diese Variante würde letztendlich zu einem sehr hohen Kostenaufwand für den Bau und Betrieb der Lichtsignalanlagen führen, ohne für einen entsprechenden Nutzen zu sorgen. Zudem ist die Einrichtung einer LSA nur dann anzuordnen, wenn sich wiederholt Unfälle ereignet haben, die durch eine LSA hätten vermieden werden können und wenn sich andere Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote oder bauliche Überquerungshilfen für Radfahrer und Fußgänger) als wirkungslos erwiesen haben oder keinen Erfolg versprechen. Der Knotenpunkt mitsamt der Querungsstelle ist jedoch kein Unfallschwerpunkt.

2.2 Errichtung einer weiteren Fußgänger-LSA in ausreichender Entfernung zum Knoten Graf-Schack-Allee / Schloßstraße / Alter Garten

Hierbei würde die zusätzliche Fußgänger-Lichtsignalanlage noch näher an die bereits in relativ geringer Entfernung liegenden, durch Lichtzeichen geregelten Querungsmöglichkeiten an den Knoten Graf-Schack-Allee / Schlossbrücke (120 m Entfernung zur bestehenden Mittelinsel) und Graf-Schack-Allee / Geschwister-Scholl-Straße (180 m Entfernung) heranrücken. Demzufolge würde auch hierbei ein sehr geringer Nutzen hohen Bau- und Betriebskosten gegenüberstehen.

3 Prüfung eines Minikreisverkehrs

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes Graf-Schack-Allee / Schloßstraße / Alter Garten würde sich die gegenwärtige Vorfahrtsregelung erübrigen, sodass Fußgängerüberwege – eventuell ergänzt durch Mittelinseln als Fahrbahnteiler – auf den Knotenpunktarmen verkehrsrechtlich zulässig wären. Die eingeschränkten Platzverhältnisse würden allerdings nur einen Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 13 bis maximal 22 m und einer überfahrbaren Mittelinsel erlauben. Dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren des FGSV von 2006 zufolge können Minikreisverkehre selbst unter sehr guten Voraussetzungen nur Verkehrsstärken von maximal 18.000 Kfz am Tag bzw. 1.200 Kfz in der Spitzenstunde bewältigen. Beide Werte werden in der Graf-Schack-Allee überschritten.

Gegen einen Minikreisverkehr spricht zudem die sehr ungleichmäßige Verkehrsbelegung der zuführenden Knotenarme. So liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in der Graf-Schack-Allee (18.450 Kfz/d) und der südlichen Schloßstraße (16.920 Kfz/d) um ein Vielfaches höher als in den Knotenarmen Alter Garten (2.080 Kfz/d) und nördliche Schloßstraße (610 Kfz/d). Die derzeitige Vorfahrtsregelung ist somit bereits die verkehrsplanerisch sinnvollste Lösung.

Darüber hinaus gehört der betrachtete Knotenpunkt zum Denkmalbereich Altstadt sowie zum Schweriner Residenzenensemble, weshalb ein Minikreisverkehr durch die von ihm

ausgehenden negativen Auswirkungen auf die Authentizität des Straßennetzes in einem denkmalpflegerisch solch sensiblen Bereich kritisch zu beurteilen wäre.

4 Abschließende Beurteilung

Unter den durch die Kfz- und Fußgängerverkehrsstärken vorgegebenen Rahmenbedingungen stellt die vorhandene Mittelinsel gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bereits eine angemessene Querungsanlage dar. Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit empfehlen die genannten Richtlinien Abmessungen der Wartefläche von mindestens 2,5 x 4 m. Die vorhandene Mittelinsel wird diesen Vorgaben mit einer Wartefläche von 2,7 x 5 m mehr als gerecht. Zudem sind die Borde sowie die Insel selbst beidseitig abgesenkt. Eine barrierefreie Gestaltung der Querungsstelle ist somit gegeben. Nicht zuletzt werden auch die in den RAST 06 geforderten Sichtweiten für eine sichere Querung der Fahrbahn an der Graf-Schack-Allee auf Höhe der Mittelinsel erfüllt. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von lediglich 30 km/h trägt ebenfalls zur Sicherheit von querenden Fußgängern, Rad- und Rollstuhlfahrern bei. Weitere Maßnahmen sind angesichts finanzieller und verkehrsrechtlicher Restriktionen größtenteils nicht möglich, den gängigen verkehrsplanerischen Empfehlungen zufolge aber ohnehin nicht notwendig.

In der Anlage beigefügt ist die bestätigende Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V, Rostock als Fachaufsicht und höhere Verwaltungsbehörde.

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: ---

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: ---

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

☐ ja

Darstellung der Auswirkungen:

☒ nein

Anlagen:

Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V vom 24.07.2015

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin