

Anlage 3 zur Beschlussvorlage 0743/2015

Die Sorge um den Schutz der Kinder und Fußgänger ist verständlich, jedoch wird die LSA nicht ohne Bedacht abgebaut. Die Herstellung der Alternativen wird nur realisiert, wenn mindestens eine ebenso sichere Querung wie mit der LSA erreicht wird.

Zum besseren Verständnis sind die Punkte, die zu der Entscheidung geführt haben, aufgeführt. Die hier gewählte alternative Betriebsform berücksichtigt das sehr geringe Verkehrsaufkommen in der morgendliche Spitzenstunde mit 361 Kfz/h im Querschnitt der Nachtigallenstraße, die mittlere Geschwindigkeit liegt unter 40 km. Um die Geschwindigkeit weiter zu reduzieren und die Sicherheit für Querer zu erhöhen, sollen beidseitig die Bordsteine vorgezogen und damit die Fahrbahnbreite verringert werden, so dass die Querungslänge verkürzt und die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Autofahrern verbessert wird. Durch die Markierung des Zebrastreifens erhalten die Fußgänger den Vorrang gegenüber dem Autoverkehr.

All diese Maßnahmen führen nachweislich zu einer sicheren Querung für Alle auch ohne LSA.

Die Erkenntnis über die Sicherheit solcher Regelungen beruht auf umfangreichen Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Betriebsformen erfolgt sind. Dem liegen die polizeilich dokumentierten Unfälle aus den Jahren 2005 bis 2011 zugrunde. Die Analyse berücksichtigt die Gesamtzahl, an **Lichtsignalanlagen (Ampeln)** und an **alternativen Betriebsformen**, siehe Tabelle 1.

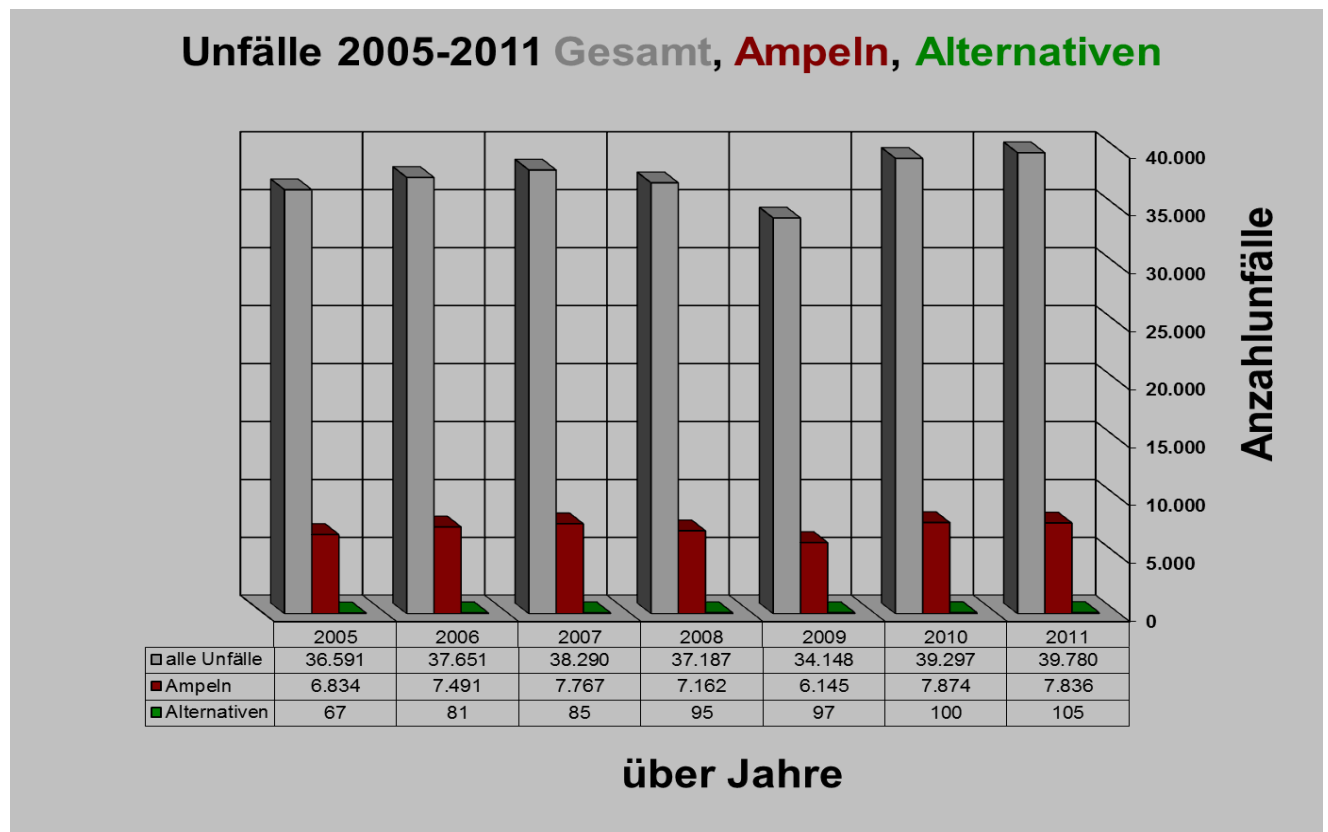


Tabelle 1

Es zeigt sich, dass an LSA sehr viel mehr Unfälle passieren als an alternativen Betriebsformen, was unter anderem an der Höhe des Kfz-Aufkommens, der Geometrie und der Geschwindigkeit liegt.

Für die weitere Analyse werden alle Unfälle betrachtet mit Beteiligung von Fußgängern an Lichtsignalanlagen und an alternativen Betriebsformen. Die Anzahl der LSA und alternativen Betriebsformen unterscheiden sich nicht. Die Werte sind vergleichbar. Die Tabelle 2 zeigt die Fußgängerunfälle nach LSA (Ampeln) und alternative Betriebsform differenziert.

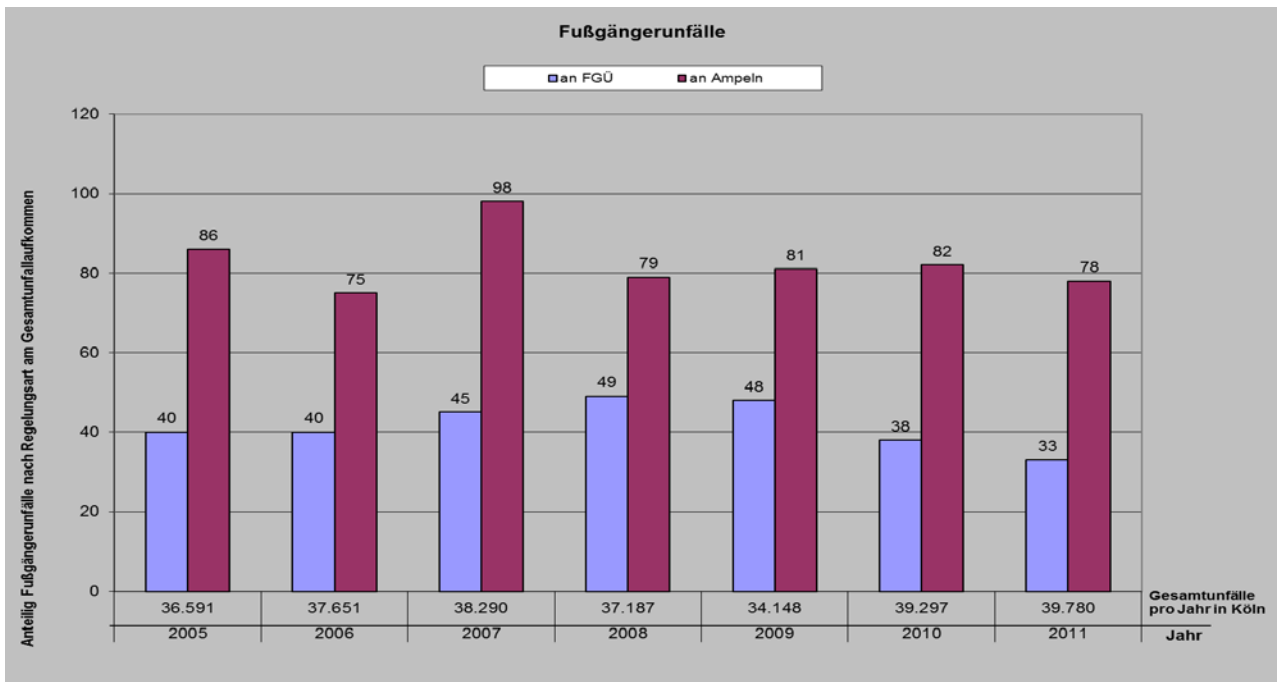


Tabelle 2

Dabei zeigt sich, dass das Unfallaufkommen an Lichtsignalanlagen und alternativen Betriebsformen sehr gering ist. An Kreuzungen mit alternativer Betriebsform ist die Anzahl an Fußgängerunfällen nochmals geringer, und das trotz zunehmender Anzahl an Kreuzungen. Die Tabelle 3 zeigt das relative Unfallaufkommen, d.h. die Anzahl der Fußgängerunfälle wird durch die Anzahl der Kreuzungen geteilt.

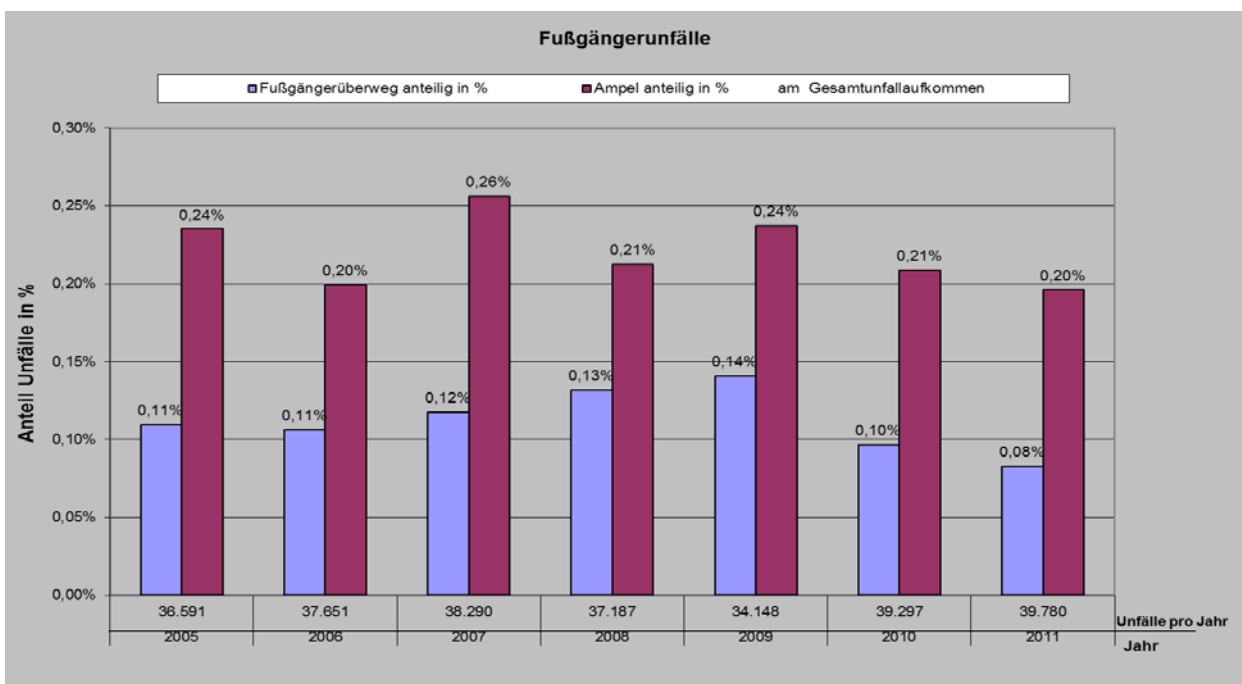


Tabelle 3

Damit liegt die Wahrscheinlichkeit, als Fußgänger einen Unfall an einer LSA-Kreuzung zu haben, bei rund 12,5 Jahren. Bei der alternativen Betriebsform liegt sie bei mehr als 20 Jahren. Das Ergebnis zeigt, dass bei sehr sorgfältiger Planung die alternative Betriebsform zu einer Erhöhung des Verkehrssicherheitsniveaus führt.

Die Analyse der Verwaltung deckt sich mit der in 2012 durchgeführte Untersuchung der Unfallforscher der Versicherer (GDV).

Zebrastreifen sind sicher

Unfallforschung der Versicherer (GDV)

29.03.2012



Nur sechs Prozent aller innerhalb geschlossener Ortschaften im Jahr 2010 getöteten Fußgänger starben auf einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen). Damit sind diese wesentlich sicherer als ampelgeregelter Überwege (17 % der Getöteten). Selbst an Haltestellen starben noch beinahe doppelt so viele Menschen (10 %) wie an Zebrastreifen.

Damit widerspricht die UDV ausdrücklich einer Meldung des Auto Clubs Europa (ACE), dass Zebrastreifen häufig Unglücksfallen für Fußgänger seien. „Bürger und Kommunen sollten sich durch diese von wenig Sachverstand geprägte Äußerung nicht verunsichern lassen“, so Siegfried Brockmann, Leiter der UDV. Eine eigene Studie habe über die offiziellen Unfallzahlen hinaus ergeben, dass an Überwegen, die gemäß den Richtlinien angelegt wurden, nur ganz selten überhaupt Fußgänger verletzt werden. Die Unfälle konzentrieren sich meist auf ältere Überwege mit teils erheblichen Defiziten, beispielsweise Führung über mehr als zwei Fahrstreifen, keine ausreichende Beschilderung, keine ausreichenden Sichtbeziehungen. Die UDV fordert daher die Kommunen auf, nicht korrekt angelegte Zebrastreifen entweder zu entfernen oder regelgerecht umzubauen.

In einem Punkt aber gibt Brockmann dem ACE Recht: „Fußgänger sollten immer vorsichtig die Fahrbahn betreten und vorher eine Sichtbeziehung zum Fahrer eines herannahenden Autos herstellen.“

Der geplante Fußgängerüberweg auf der Nachtigallenstraße erfolgt nach den Erkenntnissen GDV und stellt somit eine ausweislich sehr sichere Querung für alle Beteiligten dar.