

Vorlage Nr.: 2024/0016

Eingang: 03.01.2024, Interfraktioneller Antrag der SPD/Bürgerliste-Ortschaftsratsfraktion, CDU-Ortschaftsratsfraktion Hohenwettersbach und Dirk Mattern (FDP)

## Schnellstmögliche Umsetzung von dringlichen Verkehrserschließungs-Maßnahmen Spitalhof / Netto-Lebensmittelmarkt

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Hohenwettersbach	17.01.2024		Ö	Entscheidung

### Antrag:

Die Fraktionen des Ortschaftsrates Hohenwettersbach beantragen gemeinsam die schnellstmögliche Umsetzung folgender Verkehrserschließungs-Maßnahmen Spitalhof / Netto-Markt:

1. Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifens) zur Querung der Straße Spitalhof in Höhe des Friedhofs und Netto-Lebensmittelmarktes anstelle einer Verengung der Straßenbreite auf 5,00 m beantragt. Die Verwaltung nimmt die Bedenken des Ortschaftsrates hinsichtlich der geplanten baulichen Verengung der Fahrbahn Spitalhof auf Höhe des Friedhofs / Netto-Marktes unter Aussetzung der Umsetzung dieser Planung auf und prüft wohlwollend, ob anstelle der geplanten baulichen Verengung der Straßenbreite ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) eingerichtet werden kann.

Sofern keine rechtlichen Hindernisse bestehen, soll diese Maßnahme zusammen mit dem Vorhabenträger zeitnah umgesetzt werden. Ein Plan für die Errichtung eines Fußgängerüberwegs liegt diesem Antrag als **Anlage 1** bei.

Ergänzend wird beantragt, den Fußgängerüberweg mit Straßenbeleuchtung für die nächtliche Querung zu versehen.

2. Die Verwaltung und die STMP Zweite Verwaltungs-GmbH sorgen für die zügige Umsetzung der neuen Bushaltestellen.
3. Die Verwaltung soll für die vom STMP Zweite Verwaltungs-GmbH vorgeschlagene Gehweg-Verlängerung (von der geplanten Bushaltestelle Nord-Ost bis zum bestehenden Gehweg) auf dem Netto-Grundstück schnellstmöglich die erforderlichen Genehmigungen erteilen. Der Vorhabenträger hatte sich gegenüber dem Ortschaftsrat bereit erklärt, diese Gehwegserweiterung auf eigene Kosten durchzuführen.

### Begründung:

1. Eine **bauliche Fahrbahnverengung** im Bereich des Friedhofs und Netto-Lebensmittelmarktes zur Geschwindigkeitsreduzierung und Querungshilfe führt nicht zu mehr Verkehrssicherheit, sondern kann insbesondere durch den regelmäßigen Busverkehr im Gegenteil zur **Verkehrsgefährdung** beitragen. Die privatgutachterlich dargestellten Probleme einer baulichen Verengung im Anschluss an die Einmündung der Schilling-von-Canstatt-Straße in die Straße Spitalhof (vgl. **Anlage 2** Auszug aus Verkehrsgutachten vom Ing.-Büro Stay „Erschließung Nahversorger Hohenwettersbach über Spitalhof“) sind nachvollziehbar und decken sich mit eigener Beobachtung sowie Einschätzung der Lage vor Ort.

Auf einer Länge von insgesamt rd. 23,5 m soll nach vorliegender Planung eine bauliche Straßeneinengung erfolgen. Es wird jedoch gutachterlich darauf hingewiesen, dass dadurch die zu erwartende Verkürzung der Querungszeit von Fußgängern lediglich ca. 1 Sekunde beträgt. Ein Sicherheitsgewinn für die Fußgänger aufgrund der kürzeren Querungsstrecke durch eine bauliche Verengung (von 6 m auf 5 m) im Bereich von rd. 1 Sekunde konnte durch den Gutachter nicht attestiert werden.

Neben einem fehlenden Sicherheitsaspekt für die querenden Fußgänger besteht auch ein durch die Fahrbahneinengung neu geschaffenes Gefahrenpotential. Im vorliegenden Fall tritt der Begegnungsfall Linienbus Linien 24, 25 / Pkw in regelmäßigen Zeitintervallen auf. Dies bedingt infolge der Fahrzeug-Querschnittsmaße zwangsläufig temporäre Konflikte aufgrund der erforderlichen Breite des Verkehrsraumes für den Bus von 3,00 m und der Breite eines Pkw mit Außenspiegel von ca. 2,13 m. Im Begegnungsfall ist mit einer Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ein beschädigungsloses Vorbeifahren nicht möglich.

Hinzu kommt, dass es bereits aufgrund des geänderten Parkkonzept auf der Fahrstrecke Spitalhof, welches kein „Gehwegparken“ mehr erlaubt, zu verkehrsgefährdenden Situationen sowohl für den fließenden Verkehr und Fußgänger kommt.

Das Problem einer Fahrbahnverengung hat sich auch in der Rommelstraße zwischen der Straße Alter Graben und Brühlstraße gezeigt. Hier wurde eine Verkehrsinsel zur Querung anstelle eines Fußgängerüberwegs angelegt. Dort ist es durch die Einengung bereits zu gefährlichen Situationen gekommen. Die SPD-Fraktion des OR Durlach beantragte deshalb am 12.07.2023 ebenfalls die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs anstelle der Straßenverengung durch die dortige Verkehrsinsel.

Zur Vermeidung gefährlicher Situation wäre zudem die Ausweitung der Limitierung auf Tempo 30 bis zu Beginn des Ortsschildes hinter der Einmündung Schilling-von-Canstatt-Straße zu begrüßen.

2. Anstelle einer baulichen Verengung als Querungshilfe wird vom Ortschaftsrat ein **Fußgängerüberweg** (Zebrastrifen) bevorzugt. Er vermeidet die zuvor aufgeführten Verkehrsgefährdungen und ist laut „Leitfaden zur Anlage und

Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“, herausgegeben vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg (Auszug hiervon = **Anlage 3**) die sicherste Querungsart. Auch seitens der Bevölkerung wird immer wieder ein Zebrastreifen angefragt. Sowohl Kinder als auch Erwachsene fühlen sich mit einem Zebrastreifen sicherer, da sie hierdurch die Straße in ihrem eigenen Tempo aufgrund ihres Vorrechts gegenüber den Autofahrern queren können.

Die Voraussetzungen für einen Zebrastreifen liegen vor; insbes. die Kfz- und Fußgängerfrequenz sind aufgrund Verkehrszählung erfüllt (vgl. Untersuchung der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung GMA, Seite 25 = **Anlage 4**).

3. Auch soll die schnellstmögliche Umsetzung der geplanten Bushaltestellen erfolgen. Hierzu hat der Vorhabensträger bereits durch ein Ingenieurbüro die zeichnerische Planung durchführen lassen, die der Stadt vorliegen (zur Planung der Baumaßnahme siehe **Anlagekonvolut 5**). Für die Durchführung der Einrichtung der geplanten Bushaltestellen ist es erforderlich, die vorhandenen Unklarheiten zwischen den beteiligten städtischen Ämtern und dem Vorhabenträger kurzfristig auszuräumen. Der Ortschaftsrat hält sich jederzeit für einen gemeinsamen Termin mit allen Beteiligten bereit, um die Umsetzung zeitnah zu unterstützen.
4. Auch der Gehweg auf Seiten des Netto-Marktes wird oft von Fußgängern genutzt. Im Bereich des Parkplatzendes und des ersten Wohnhauses auf dieser Straßenseite ist der Gehweg jedoch nicht ausgebaut, weil es sich hierbei um ein Privatgrundstück der STMP Zweite Verwaltungs-GmbH handelt. Die Gesellschafter wären nach Auskunft gegenüber dem Ortschaftsrat zum **Ausbau des Gehwegs** auf ihrem Privatgrundstück bereit, um so eine durchgehende Begehung zu ermöglichen. Damit wären Fußgänger nicht gezwungen, dieses Teilstück durch die Wiese zu begehen oder die Fahrbahn zu nutzen, wie dies schon mehrfach beobachtet werden konnte.

Julia Schulze-Steinen  
Fraktionsvorsitzende CDU  
Julia Wohlwender  
Fraktionsvorsitzende SPD/Bürgerliste  
Dirk Mattern (FDP)

#### Anlagen:

**Anlage 1** - Planungskonzept Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)

**Anlage 2** – Bildhafter Auszug aus Verkehrsgutachten Ing.-Büro Stay

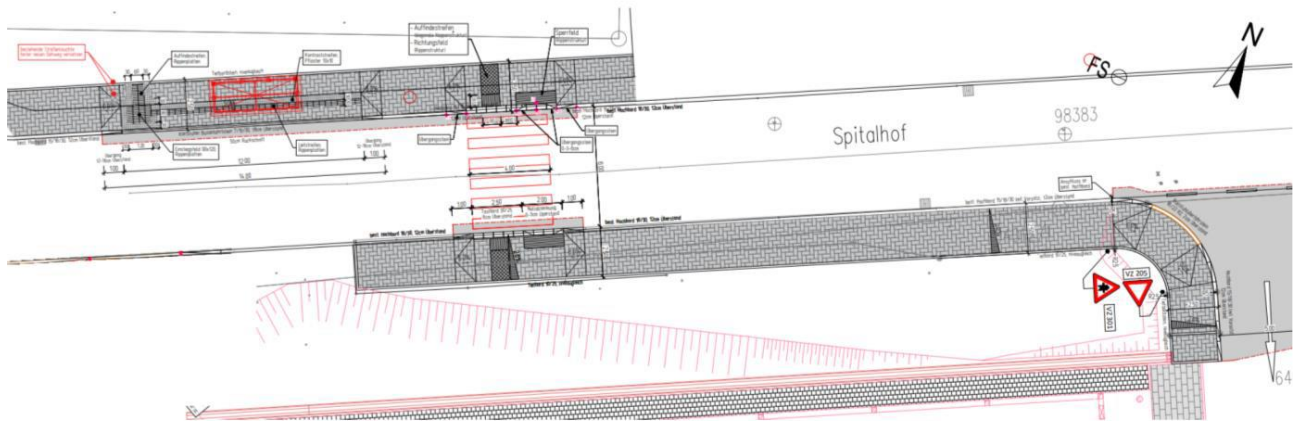
**Anlage 3** - Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in BW

**Anlage 4** – Verkehrszählung vom 27.11.2021 gemäß Untersuchung der GMA

**Anlage 5** – Planungsunterlagen für Bushaltestellen Spitalhof Friedhof / Netto-Markt

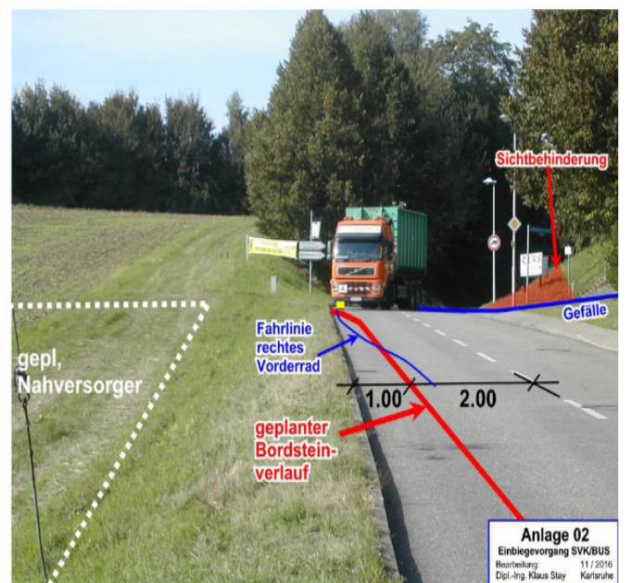
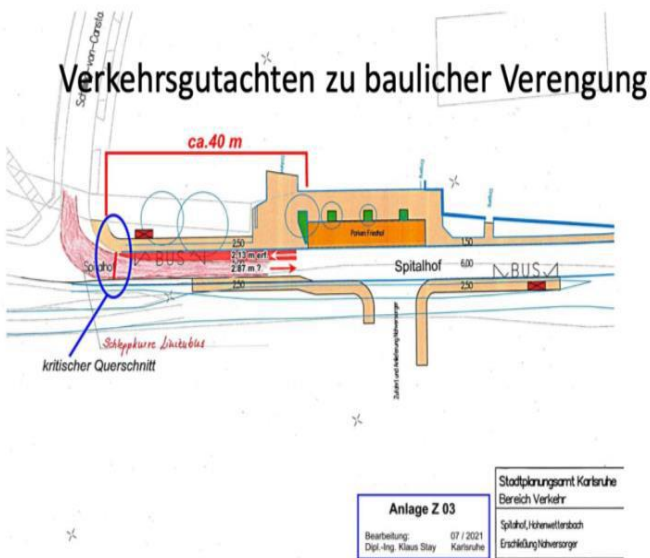
## Anlage 1 - Planungskonzept Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)

### Entwurf Zebrastrreifen



17

## Anlage 2 - Bildhafter Auszug aus Verkehrsgutachten Ing.-Büro Stay



## Anlage 3 - Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in BW

### Fußgängerüberwege

#### Leitfaden zur Anlage und Ausstattung

#### von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, neue Richtlinie: Jan. 2019\*

Mit der Aktualisierung des Einführungserlasses zu den Richtlinien für Fußgängerüberwege erweitert das Land Baden-Württemberg die Einsatzbereiche von Zebrastreifen. **Der vorliegende Leitfaden stellt die neuen Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen vor** und beschreibt, was für die Planung sicherer Zebrastreifen wichtig ist.

Für Zebrastreifen spricht auch der stetigere Verkehrsablauf:

Wartezeiten von FußgängerInnen werden ebenso reduziert wie von Kfz an roten Ampeln. Sowohl eine

**Steigerung des Fußverkehrs** als auch eine **Verstärkung des Kfz-Verkehrs** haben eine **positive Wirkung auf die Luftqualität und die Klimabilanz des Verkehrs**.

Leitfaden will Verwaltung und Politik dazu motivieren, **Zebrastreifen als sichere und komfortable Querungshilfen verstärkt einzusetzen** und sicher auszugestalten.

FG/ Spitzenstd.	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
0-50	Fußgängerüberwege möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.					
50-100	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.	
100-150	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen			
über 150	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.				

\* Die rechtlichen Regelungen zum Einsatz von Fußgängerüberwegen werden durch die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (**R-FGÜ 2001**) auf Basis der derzeit geltenden VwV-StVO vorgegeben. Sie gelten deutschlandweit und können von den einzelnen Bundesländern durch einen jeweiligen Einführungserlass um länderspezifische Erläuterungen, Modifikationen sowie Konkretisierungen ergänzt bzw. weiter ausgeführt werden. **Die Aktualisierung des Einführungserlasses durch die Oberste Straßenverkehrsbehörde Baden-Württemberg erweitert die Spielräume zur Einrichtung von Zebrastreifen.**

14

Das Land hat die Einsatzbereiche von Zebrastreifen gezielt dort erweitert, wo weniger als 50 FußgängerInnen überqueren, aber besonders Schutzbedürftige an einer bestimmten Stelle regelmäßig überqueren. Zu den besonders Schutzbedürftigen zählen Kinder, Mobilitätseingeschränkte wie etwa Blinde oder Sehbehinderte und ältere Menschen.

**Zebrastreifen sind bei Querungen hiernach sicherer als ungesicherte Überquerungsanlagen.** Je einer Million Überquerungen ereignen sich bei ungesicherten Überquerungsanlagen ein Fußgängerunfall, bei Zebrastreifen 0,6 Fußgängerunfälle. Das heißt, dass sich bei Zebrastreifen ein Fußgängerunfall je 1,7 Mio. Überquerungen ereignet.



**Abbildung 4**  
Zebrastreifen als sichere Überquerungsanlagen auf Wegen zu wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs und auf Wegen besonders Schutzbedürftiger



Einsatz **Zebrastreifen empfohlen**: von/zu Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen, Arztpraxis, Wohngebieten, Cafés und **Läden**.

**Anlage 4** - Verkehrszählung vom 27.11.2021 gemäß Untersuchung der GMA

**ANLAGE STUNDENWEISE VERKEHRSZÄHLUNG 27.11.2021**

