



## Der Landrat

Fachdienst Straßenverkehr

Verkehrsorganisation

Ihr Zeichen / Nachricht vom:  
60.1.23.12.2014

Mein Zeichen / Nachricht vom:  
36.00.05

Datum:  
19.08.2014

Sachbearbeiterin:  
Frau Darlong

Haus / Raum:  
103

Telefon / Telefax:  
03904 7240-3668  
03904 7240-53670

E-Mail:  
360005@boerdekreis.de

Hausanschrift:  
Kronesruhe 8  
39340 Haldensleben

Postanschrift:  
Landkreis Börde  
Postfach 100153  
39331 Haldensleben

Telefonzentrale:  
03904 7240-0

Zentrales Fax:  
03904 49008

Internet:  
www.boerdekreis.de

E-Mail:  
landratsamt@boerdekreis.de

**E-Mail-Adressen** nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur

Sprechzeiten:  
Di. 08:00 Uhr - 12:00 Uhr  
13:00 Uhr - 18:00 Uhr  
Do. 08:00 Uhr - 12:00 Uhr  
13:00 Uhr - 16:00 Uhr  
Fr. 08:00 Uhr - 11:30 Uhr

Bankverbindungen:  
Kreissparkasse Börde  
BLZ: 810 550 00  
Konto: 3 003 003 002  
BIC: NOLADE21HDL  
IBAN: DE30 8105 5000 300 300 3002

Deutsche Kreditbank  
BLZ: 120 300 00  
Konto: 763 763  
BIC: BYLADEM1001  
IBAN: DE19 1203 0000 0000 7637 63

Gemeinde Barleben  
Bau-und Ordnungsamt  
Ernst-Thälmann-Straße 22  
39179 Barleben

BB	Stally BM	JU	UB	BA	SV	HA	FI	RB	GV
				X					ORM B
WV	Gemeinde Barleben			Eilt	So- ford				OSM E
Lfd. Nr.	1973			Datum	07. APR. 2015				OSM M
RÜ	AE	SN	ALB	z. B.	z. K.	Anf. IV	Anf. BV		
X		X		X					

OL Ebendorf, B 71, L 48

hier: Antrag auf Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung von Querungshilfen, Fußgängerüberwegen ( FGÜ) oder zusätzlicher Lichtzeichenanlagen ( LSA)

Sehr geehrter Herr Sonnabend,

im Ergebnis der Prüfung der Einsatzkriterien, entsprechend der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerampeln R 1 ( RiLSA) und der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von FGÜ ( R-FGÜ 2001), in der Ortslage Ebendorf ,auf der B 71 Haldensleber Straße im Bereich der Bushaltestelle und auf der L 48, Barleber Straße, im Bereich der Bushaltestelle erfolgt keine Anordnung einer LSA bzw. FGÜ.

Darüber wurde Einvernehmen mit den anzuhörenden Behörden wie z.B. dem zuständigen Baulastträger der B 71 und L 48, der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, NL Mitte, und dem Polizeirevier Börde erzielt.

Begründung:

Zur Entscheidung ob die Errichtung einer Fußgängerampel bzw. FGÜ verkehrsrechtlich zulässig ist, sind die erforderlichen verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen zu prüfen.

Grundvoraussetzung für die Anordnung einer Fußgängerampel liegen vor, wenn Fahrzeugverkehrsstärken von durchschnittlich 600 Fahrzeugen / h ( Spitzenzeiten) und 100 Fußgänger-Querverkehr / h erreicht werden. Diese notwendige Konzentration ( Bündelung) des Fußgängerverkehrs ist in Ebendorf auf der B 71 und auf der L 48 nicht vorhanden.

Die vom Baulastträger am 17.02.2015,19.02.2015,24.02.2015,26.02.2015 und von Ihnen am 04.03.2015 und am 13.03.2015 durchgeführten Zählungen zeigen einen relativ geringen Querungsbedarf.

Zählwerte B 71 19.02.2015:	24.02.2015:
Spitzenwerte 06.00-07.00- -	06.00-07.00- 6 Schüler
07.00-08.00- 10 Schüler	07.00-08.00- 9 Schüler

Zählwerte B 71 04.03.2015 und 13.03.2015:
Spitzenwerte 06.00-07.00- 20 Schüler
07.00-08.00- 37 Schüler

*Handwritten note:* -> Ø für 04/15 ✓ boer. Nr. 8.04.15

Zählwerte L 48 17.02.2015	26.02.2015
Spitzenwerte 06.00-07.00- -	06.00-07.00- -
07.00-08.00- 11 Schüler	07.00-08.00- 11 Schüler

Zählwerte L 48 04.03.2015 und 13.03.2015  
Spitzenwerte 07.00-08.00- Richtung Barleben 12 Schüler  
07.00-08.00- Richtung Dahlenwarsleben 12 Schüler

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge ( Kfz) liegt bei insgesamt 4610 / Tag und beträgt damit im Durchschnitt ca. 193 Kfz/ h.

Eine weiteres Kriterium, das zur Entscheidungsfindung hinzugezogen werden soll, ist eine auffällige Unfallbilanz, dort wo die LSA bzw. FGÜ errichtet werden soll.

Die Analyse der Unfallbilanz 2012- 30.03.2015 ergab, dass es im Bereich der B 71 2012 2 Unfälle und 2014 2 Unfälle gab. Bei den Unfällen handelt es sich um Auffahrunfälle bzw. Querungsunfälle, die keine Gefährdung von Fußgängern / Schüler verursachte bzw. die auch nicht im Zusammenhang mit dem Schulweg standen.

Auf der L 48 gab es von 2012- 30.03.2015 2013 2 Verkehrsunfälle und 2014 1 Verkehrsunfall, die ausschließlich Vorfahrtsunfälle waren und auch nicht im Zusammenhang mit dem Schulweg standen.

Es liegt bei beiden Straßen kein Unfallschwerpunkt vor.

Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass bei der geringen Fußgängerquerung von weniger als 50 Fußgänger je Stunde und einer Kfz-Querschnittsbelastung von durchschnittlich 200 Kfz bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h nach der Richtlinie R1 LSA keine LSA anzuordnen ist.

Zusätzlich wurde auch, wie von Ihnen alternativ gefordert, die Möglichkeit der Errichtung eines FGÜ bzw. einer Fußgängerquerung untersucht. Da die verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines FGÜ gleich denen einer LSA sind, ist auch eine FGÜ nicht erforderlich bzw. wird von uns im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung nicht empfohlen.

Langjährige Unfalluntersuchungen in Bezug auf das Verhalten an FGÜ haben gezeigt, dass die Gefährdung von Fußgängern an FGÜ größer ist als an Straßenverläufen ohne FGÜ. Die Untersuchungen besagen, dass Fußgänger an ungesicherten Stellen vor dem Überqueren den Straßenverkehr sorgfältiger beobachten und Verkehrslücken abwarten. Dagegen wird an FGÜ im Vertrauen auf die vermeintliche uneingeschränkte Bevorrechtigung die Fahrbahn überquert.

In den Grundsätzen zur Anlage von FGÜ (Verwaltungsvorschrift zu § 26 StVO) und im Runderlass des MWV, MI und MK vom 04.12.1996- Schul- und Spielwegsicherung im Land Sachsen-Anhalt wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die Anlage von FGÜ zur Sicherung des Schul- und Spielweges im allgemeinen nicht zu empfehlen ist. Grund dafür ist, dass die Schutzwirkung falsch eingeschätzt wird.

Gerade Kinder und ältere Menschen sind beim Überqueren der Straße am FGÜ gefährdet, da es für sie schwer ist, die Entfernung und Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Das Vorrangverhältnis zwischen Fußgänger und Fahrzeug ist in der Praxis häufig unklar, so dass eine „Abstimmung „ erfolgen muss. Diese kann man von Kindern jedoch noch weniger als von älteren Erwachsenen erwarten.

Kinder können häufig nicht einschätzen, ob der Fahrer anhält. Für den Fahrer ist es ebenso schwierig, da die Überquerungsabsicht nicht deutlich gemacht wird.

Kinder reagieren vielfach spontan.

Zu beachten ist ebenso, dass eine sorgfältige Prüfung zum Standort des FGÜ / Querungshilfe erfolgen muss, denn wenn eine FGÜ / Querungshilfe an falscher Stelle oder unzulänglich oder unter

falschen Voraussetzungen angelegt werden, dies zu einem höheren Unfallrisiko führt, als der Verzicht auf einen FGÜ / Querungsstelle.

Aus unserer Sicht ist eine sichere Zuwegung zur Bushaltestelle nur über die vorhandene LSA auf der B 71 an der Einmündung Friedrich- Ebert- Straße gewährleistet. Wenn es um die Sicherheit geht, dann muss man auch längere oder unbequeme Wege gehen. Dies trifft hier für eine große Anzahl Schüler zu, die aus den Wohngebieten Am Thie und aus Richtung Mühlenweg zur Bushaltestelle gehen und nicht zur Querung der B 71 die LSA nutzen. Die Schüler die aus dem Mühlenweg mit dem Bus fahren können, müssen auch dort die Haltestelle nutzen und nicht bis zur Haltestelle an der B 71 gehen.

Dies gilt auch für die Schüler, die aus dem Wohngebiet Mühlenbreite zur L 48 gehen und nicht die Bushaltestelle im Mühlenweg nutzen.

Ziel muss es sein, dies in der Schulwegsicherung über alle Beteiligten, auch Eltern, durchzusetzen.

Auf der B 71 sind die erforderlichen baulichen Voraussetzungen im Bereich der Bushaltestelle für eine Querungshilfe nicht vorhanden. Bei einer erforderlichen Spurbreite einer Bundesstraße von 3,50 m für beide Kfz-Spuren müssen Querungshilfen gemäß Richtlinie eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Im Detail prüft den Sachverhalt der LSBB.

Für den Bereich der L 48 prüft der LSBB die Möglichkeit der Weiterführung des Radweges von Barleben kommend und damit eine Querungshilfe oder andere baulichen Veränderungen.

Die Ergebnisse werden Ihnen durch den LSBB mitgeteilt.

Für die L 48 wurde festgestellt, dass die Standfläche in der Bushaltestelle für die Anzahl der wartenden Schüler zu klein ist. Hier müsste durch die Gemeinde eine größere Wartefläche geschaffen werden.

Um den Verkehrsteilnehmer die Situation noch weiter zu verdeutlichen und damit die Sensibilisierung für Gefahrenmomente zu erhöhen, schlagen wir den Einsatz von Geschwindigkeitswarnsystemen oder die Darstellung von Schulkindern mit dem Hinweis auf den Schulweg vor, die in der Praxis aus unserer Erfahrung gute Wirkungen zeigen.

Die Verkehrswacht des Landkreises empfiehlt insbesondere die Ausbildung von Verkehrshelfern (interessierte Bürger), die dann die gesicherte Querung auch unterstützen können.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Till

Fachdienstleiter