

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
51

Bremen, den 30.11.2012
361 14485 (Frau Piesker)

Amt für Straßen und Verkehr
3

361 6934 (Frau Osterloh)

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
am 06. Dezember 2012

**Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD vom 04. Oktober 2012
(18/224 S) „Rückkehr der Zebrastreifen“**

Fragestellung

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

1. Zebrastreifen als wichtiges Instrument zur Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger verstärkt und standortgerecht zu verwenden, und zu prüfen, inwieweit ein Programm wie die 100-Zebrastreifen-Programme in Berlin sinnvoll wäre,
2. unter Einbeziehung der Beiräte zu prüfen, wo und in welchem Umfang zusätzliche Zebrastreifen eingerichtet werden sollten. Die Ausgestaltung sollte dabei die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigen, beispielsweise Seh- und Gehbehinderungen.
3. zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen vorhandene Fußgängerampeln in Einzelfällen und in Absprache mit den Beiräten durch Zebrastreifen ersetzt werden können, insbesondere dort, wo die Bedingungen der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) erfüllt sind und hohe Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger zu vermehrten Rotlichtverstößen führen. Hierbei soll auch das Kostenverhältnis des Weiterbetriebs von Ampeln zu deren Abbau samt Einrichtung von Zebrastreifen berücksichtigt werden.
4. zu prüfen, ob Zebrastreifen weniger Sicherheit bieten als Fußgängerampeln,
5. der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie bis zum Ende des Jahres 2012 darüber Bericht zu erstatten, und darin auch mögliche finanzielle Auswirkungen darzustellen.

Sachverhalt

Die Sicherheit und Förderung des Fußgängerverkehrs in Bremen ist ein wichtiger Bestandteil der gezielten Förderung der Nahmobilität innerhalb der Stadtteile. Die Einrichtung von Zebrastreifen ist daher auch ein wichtiger Bestandteil von Planungsüberlegungen. Zebrastreifen werden verstärkt als eine mögliche Lösung für sichere Querungsbereiche für Fußgänger an Hauptstraßen untersucht. In Osterholz wurde im August 2012 am

Lachmundsdamm (Kreuzung Oewerweg) ein Zebrastreifen zur Schulwegsicherung angelegt. Der Querungsbereich ist bisher unauffällig und wird akzeptiert.

Darüber hinaus bestehen aber auch alternativ zum Zebrastreifen andere mögliche Maßnahmen, um Querungsdefizite an Hauptverkehrsstraßen durch die Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger abzubauen. Dies sind z. B.:

- Fahrbahneinengungen,
- Markierungen,
- Einrichtung von Mittelinseln oder in besonderen Fällen auch die
- Einrichtung einer Lichtsignalanlage

Gemäß der geltenden „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)¹“ dürfen Zebrastreifen nur unter folgenden Randbedingungen angelegt werden:

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahenseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

Dabei werden Zebrastreifen über Fahrbahnen mit Straßenbahngleisen auf Grund von Sicherheitsaspekten in Bremen nicht eingerichtet.

zu Frage 1 + 2)

Bei dem in Berlin aufgelegten Programm werden Problembereiche von Querungsstellen der Verwaltung gemeldet bzw. Anträge gestellt (z. B. von Bezirksämtern oder Bürgern). Die anschließende Prüfung bezieht dabei alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation mit ein. Es erfolgt eine Abwägung aller Auswirkungen in Abhängigkeit der Örtlichkeit und die Wahl des „mildesten“ Mittels. Das bedeutet, dass nach erfolgter Prüfung nicht zwangsläufig ein Zebrastreifen eingerichtet wird, sondern auch andere Maßnahmen, wie eine Fahrbahneinengung, vorgenommen werden können.

Inwieweit ein solches Programm auch für Bremen in Frage kommt, ist zu prüfen. U. a. bietet der VEP-Prozess einen Rahmen zur Identifizierung der öffentlichen Probleme.

Grundsätzlich ist vorgesehen, im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) auch die Querungsbedürfnisse an bremischen Hauptverkehrsstraßen zu prüfen. Dazu wurden bereits die Beiräte angeschrieben, um den Bedarf an fehlenden sicheren Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen bzw. Problembereiche der einzelnen Stadtteile in die Untersuchung zum VEP einfließen zu lassen.

Unabhängig davon liegen bereits heute verschiedene Anträge und Vorschläge zur Einrichtung von Querungshilfen gem. der „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)“ im Amt für Straßen und Verkehr (ASV) vor. Im Zuge der

¹ Auf die Richtlinie „R-FGÜ“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wird explizit in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) verwiesen.

Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe wird anhand dieser Richtlinie und den dort dargelegten Rahmenbedingungen entschieden, welche Form der Querungshilfe insbesondere auf die Örtlichkeit und die Verkehrsmengen bezogen die vorteilhafteste und richtige ist. Sicherheitsbelange aller Verkehrsteilnehmer werden innerhalb der Richtlinie entsprechend bewertet und einbezogen.

Darüber hinaus werden in Bremen Unfallhäufungsstellen in der Verkehrsunfallkommission detailliert erörtert und Lösungen zur Erhöhung der Sicherheit zusammen mit der Polizei, der Verkehrsbehörde und anderen Beteiligten besprochen und gegeneinander abgewogen. Sicherheitsrelevante Auffälligkeiten an bestehenden Zebrastreifen sind in Bremen nicht aufgetreten.

Die verstärkte Prüfung der Einrichtung von Zebrastreifen insbesondere als Alternative zu signalisierten Fußgängerüberwegen wird im ASV insbesondere dann untersucht, wenn eine Fußgängerampel abgängig ist und ein Ersatzbau ansteht.

Die aus Sicht der Verwaltung besonders sensiblen Bereiche (z. B. im Rahmen der Schulwegsicherung; Nähe zu Altenwohneinrichtungen etc.) sind innerhalb Bremens in Form von signalisierten Furten sowie baulich hergestellten oder durch Markierung gekennzeichneten Querungshilfen ohne Signalisierung, weitestgehend versorgt. Sofern notwendige Ergänzungen in Einzelfällen vorgenommen werden, wird auch der Zebrastreifen als mögliche Lösung in die Überlegungen einbezogen.

Die eingehenden Anträge und Vorschläge der Beiräte und Bürger werden sukzessive geprüft und bearbeitet.

zu Frage 3)

Bremen hat über lange Zeit auf Zebrastreifen verzichtet, daher hat sich eine vergleichsweise hohe Versorgung mit signalisierten Furten herausgebildet. Hier ist festzustellen, dass auf der Grundlage der „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ein Teil dieser signalisierten Furten durch andere Formen von Querungshilfen ersetzbar wären.

Daher werden bestehende signalisierte Fußgängerquerungen im Rahmen von anstehender größerer Instandsetzungen bzw. Reparaturarbeiten überprüft (siehe Antwort Frage 2). Es wird vorgeschlagen, in diesen Fällen bei geeigneten Querungsbereichen in Abstimmung mit dem Beirat auch Alternativen darzustellen und zu prüfen, die einen Verzicht der technischen Anlage beinhaltet.

Dazu sollen die Beiräte gezielt angeschrieben werden, wenn größere Reparaturen oder Ersatzanlagen geplant sind, um dann gemeinsam eine Entscheidung zu treffen, ob eine signalisierte Querung in einen nichtsignalisierten Querungsbereich umgewandelt werden könnte. Die im Antrag genannten Belange zur erhöhten Wartezeit bzw. Rotlichtverstöße durch Fußgänger können in diesem Rahmen mit in die Abwägung einfließen.

zu Frage 4)

Es liegen verschiedene statistische Betrachtungen des Unfallgeschehens in Querungsbereichen auf innerstädtischen Verkehrswegen vor. Hier zeigt sich oftmals, dass an signalisierten Querungsstellen deutlich mehr Fußgänger verunfallen als das an Querungsstellen mit einem Zebrastreifen der Fall ist.

Da eine reine statistische Betrachtung aber nicht ausreichend ist, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine vergleichende Sicherheitsbewertung von 335 unterschiedlichen Querungsanlagen (Mittelinsel, Zebrastreifen, Ampeln etc.) vorgenommen. Im Ergebnis zeigt sich, dass richtig geplante und ausgestattete Zebrastreifen eine vergleichbare Sicherheit bieten können wie Fußgängerampeln. Entscheidend dabei sind die Berücksichtigung der Belange der guten Erkennbarkeit, der guten Sichtbeziehungen (keine Einbauten oder parkende Fahrzeuge) und die Einhaltung der Geschwindigkeit durch den Kfz-Verkehr.

zu Frage 5)

Die Höhe der finanziellen Auswirkungen kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Sofern die Prüfung und Abstimmung mit den Beiräten den Rückbau einer signalisierten Querung nach sich zieht, stehen diesen Rück- und Umbaukosten auch die reduzierten Unterhaltungskosten positiv gegenüber. Eine spürbare Auswirkung auf den Haushalt ist nicht absehbar.

Beschluss

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Anlage

GDV Papier „Unfallforschung Kommunal – Nr. 5 Zebrastreifen“

Unfallforschung

kommunal

Nr. 5

Zebrastrreifen

Das Überqueren von Straßen ist für Fußgänger besonders gefährlich. Etwa 80 Prozent aller innerorts verunglückten Fußgänger werden beim Queren verletzt. Mittelinseln, Ampeln und Zebrastrreifen sollen sie an besonders gefährlichen Punkten schützen. Aber wie sicher sind sie wirklich? Insbesondere die Sicherheit von Zebrastrreifen steht immer wieder im Mittelpunkt von Auseinandersetzungen zwischen strikten Gegnern und bedingungslosen Befürwortern.

Wie sicher sind Zebrastrreifen?

Immer wieder verunglücken Fußgänger auch auf Zebrastrreifen. Im Jahr 2008 waren es laut amtlicher Statistik bundesweit 5.569 Personen, 26 von ihnen starben. Sind Zebrastrreifen also besonders unsicher und sind andere Querungsanlagen wie einfache Mittelinseln oder Fußgängerampeln möglicherweise sicherer?

Statistik liefert keine eindeutige Aussage

Ein beispielhafter Blick auf die Unfallstatistik Nordrhein-Westfalen zeigt, dass bei Querungen auf innerörtlichen Streckenabschnitten, also abseits von Einmündungen und Kreuzungen, an Fußgänger-Ampeln fast doppelt so viele Fußgänger wie an Zebrastrreifen verunglücken.

Ort	GT	SV	LV	Gesamt
Ungesichert	24	299	828	1.151
Mittelinsel	0	20	53	73
Zebrastrreifen	2	33	96	131
Fußgänger-Ampel	10	67	160	237
Gesamt	36	419	1.137	1.592

Tabelle 1: Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn auf innerörtlichen Strecken, NRW, 2008

Diese reine statistische Betrachtung ist jedoch sehr oberflächlich, da keinerlei Aussagen über Anzahl der vorhandenen Anlagen, Verkehrsstärken, Querungshäufigkeit, Geschwindigkeit oder Umfeldgestaltung enthalten sind. Sie zeigt lediglich, dass keine pauschale Aussage dazu möglich ist, welche Anlageform die sicherste ist.

Vergleichende Untersuchung

Um der Frage nach der Verkehrssicherheit nachzugehen sind weitere vertiefende Untersuchungen erforderlich. Daher hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine vergleichende Sicherheitsbewertung von 335 unterschiedlichen Querungsanlagen (Mittelinseln, Zebrastrreifen mit und ohne Mittelinseln und Fußgängerampeln) in den Städten Hannover, Karlsruhe und Stuttgart durchgeführt. Betrachtet wurden ausschließlich innerörtliche Straßen mit je einer Richtungsfahrbahn und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Alle 335 Anlagen wurden einschließlich der angrenzenden Straßenabschnitte einer eingehenden Analyse unterzogen. Im Wesentlichen wurden dabei folgende Merkmale untersucht:

- Unfälle mit Fußgängern (3-Jahres-Zeitraum) und anderen Verkehrsbeteiligten
- Kfz-Verkehrsstärken und Überquerungsbedarf
- Anordnung des ruhenden Verkehrs
- Erkennbarkeit der Überquerungsanlagen und Sichtweiten auf die Warteflächen
- Beleuchtung
- Besonderheiten der baulichen oder betrieblichen Ausbildung der Anlage.

Die Bewertung erfolgte auf Basis der Unfalldichte und Unfallkostendichte unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und städtebaulichen Randbedingungen.

Richtig geplante Zebrastreifen können sicher sein

Die Ergebnisse zeigen, dass richtig geplante und ausgestattete Zebrastreifen eine, unabhängig von der Kraftfahrzeugbelastung, vergleichbare Sicherheit bieten können wie Fußgängerampeln.

Erforderlich sind dazu:

- Gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung
- Gute Sichtbeziehungen auf den Zebrastreifen und die Wartefläche
- (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen)
- Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit
- Zusätzliche Beleuchtung.

Mittelseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden. Zudem ist eine barrierefreie Gestaltung erforderlich, um auch mobilitätseingeschränkten Menschen das sichere Queren zu ermöglichen.

Keine Kompromisse bei der Planung

Allerdings haben die Unfallforscher auch festgestellt, dass, wenn auch nur eine der oben genannten Sicherheitskriterien nicht eingehalten werden konnte, die „Unsicherheit“ von Fußgängerüberwegen zunahm. Deshalb sollte dann auf die Anlage von Zebrastreifen verzichtet werden. Nicht nur bei der Neuanlage von Zebrastreifen müssen diese Kriterien unbedingt eingehalten werden. Auch alle bestehenden Anlagen sind daraufhin zu überprüfen; insbesondere wenn es hier vermehrt zu kritischen Situationen oder sogar zu Unfällen kommt.

Bestätigung der Ergebnisse durch weitere Analysen

Eine Unfallanalyse von 162 Berliner Zebrastreifen ergab ähnliche Ergebnisse. Insgesamt wurden in den Jahren 2003 bis 2005 zwei Unfälle mit Getöteten, 18 Unfälle mit Schwerverletzten und 114 Unfälle mit Leichtverletzten aufgenommen. An 91 Zebrastreifen geschahen in den drei Jahren keine Unfälle mit Personenschaden und an weiteren 54 Zebrastreifen geschahen jeweils nur ein oder zwei Unfälle mit Personenschaden in den drei Jahren. Das Haupt-Unfallgeschehen konzentrierte sich damit auf lediglich 10 Prozent der Zebrastreifen in Berlin, bei denen die Anlageform das Unfallgeschehen mit beeinflusst. Einige dieser Anlagen sind jedoch bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung durch Ampeln ersetzt oder durch ergänzende Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert worden.

Fazit

Fazit beider Untersuchungen: Zebrastreifen können, wenn sie richtig angelegt werden durchaus sicher betrieben werden, vor allem dann, wenn sie mit einer Mittelsel kombiniert sind. Sollten allerdings vermehrt Unfälle auftreten, muss die Unfallkommission vor Ort prüfen, ob die Kriterien für einen sicheren Zebrastreifen eingehalten wurden oder ob andere Querungsmöglichkeiten eine höhere Sicherheit bieten können.

Weitere Informationen finden Sie unter www.udv.de.

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer**

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de

Redaktion: Jörg Ortlepp
Erstellt: 08/2009