

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0656/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 30.03.2023
		Verfasser/in: Dez III FB 61/700
Leitsystem auf Fußgängerübergangswegen, Tagesordnungsantrag der Fraktionen SPD und Grüne		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Fußgängerüberwege sind laut Straßenverkehrsordnung (StVO) (§ 26 und Anlage 2) mit dem Schild VZ 350 auszuweisen und im Bereich der Fahrbahn mit einer auffälligen Markierung (VZ 293, oder auch „Zebrastrreifen“) darzustellen. Gefordert ist auch eine besondere Beleuchtung, damit der Fußgängerüberweg dank des deutlichen Kontrasts zur Fahrbahn bestmöglich erkennbar ist.

Fußgängerüberwege sind aus Sicht der Barrierefreiheit sogenannte „gesicherte Überquerungsstellen“, da insbesondere der fließende Verkehr auf der Fahrbahn deutlich erkennt, dass hier eine besondere Querungssituation gegeben ist und er zur Rücksichtnahme verpflichtet ist (§ 26 (1) StVO). Zu diesen Überquerungsstellen soll mittels Bodenindikatoren hingeführt werden (DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentliche Verkehrs- und Freiraum). Das Richtungsfeld aus Rippenplatten zeigt die Überquerungsrichtung, in die der Fußgängerüberweg zu queren ist, an. In den Regelwerken ist ein taktiler Leitstreifen über die Fahrbahn an Fußgängerüberwegen nicht vorgesehen.

Im „Leitfaden Barrierefreies Bauen“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen heißt es sogar explizit: „Auf Fahrbahnen und Radwegen dürfen Bodenindikatoren aus Sicherheitsgründen nicht verlegt werden.“

(s. https://www.leitfadenbarrierefreiesbauen.de/handlungsfelder/gesamtkonzept/2-orientierungs-und-leitsysteme?tx_onleitfaden_gliederungspunkt%5Bkapitel%5D=12&cHash=6a377af8fe73f3f3fa0327e3bf151453)

Fazit

Ein Leitstreifen über Fußgängerüberwege ist aus Verkehrssicherungsgründen nicht regel- und richtlinienkonform und darf daher nicht verwendet werden.

Anlage/n:

Tagesordnungsantrag vom 21.03.2023