

Hansestadt Medebach

Verkehrsuntersuchung zum Anschluss des geplanten EDEKA-
Marktes an das öffentliche Straßennetz

Prof. Norbert Fischer-Schlemm

35 398 Gießen-Allendorf

Tel. 06403/3280

E-Mail: n.fischer-schlemm@t-online.de

10. Januar 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1. Aufgabenstellung	3
2. Ermittlung der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Nutzungen	4
3. Dimensionierungsbelastungen des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt	7
4. Kapazitätsberechnung des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt	10
5. Erläuterungen zur Gestaltung des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt	14
6. Zusammenfassung	20

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] „Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, Heft 53/1-2006 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV)
- [2] „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006
- [3] „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“, Ausgabe 2015, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- [4] „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1 Berechnung der Ziel-/ Quellverkehrsstärken des geplanten Lebensmittelmarkts auf der Grundlage des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, Heft 53/1-2006 [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006 [2]
- Anlage 2 desgleichen für den geplanten Backshop
- Anlage 3 Auszug aus dem Systembericht „Fußgängerüberwege“ des Forschungs-Informationssystems FIS:
- Anlage 4 Mitteilung 337/2002 des Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

1. Aufgabenstellung

In der Hansestadt Medebach ist zwischen der Savoyenstraße und dem Prozessionsweg ein EDEKA-Markt mit einem Backshop geplant. Die Verkaufsfläche (VKF) des Marktes mit integriertem Getränkemarkt wird ca. 1935 m² und die des Backshops ca. 65 m² betragen. Die verkehrliche Anbindung der geplanten Verkaufsflächen an das öffentliche Straßennetz ist über die in **Abbildung 1** eingetragenen Anschlüsse A bis C geplant. Letztere an die Straßen „An der Stadtmühle“ und „Auf der Burg“ sind nur für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Der Anschluss B dient im Brandfall als zusätzliche Feuerwehrezufahrt.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung war es, die zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Verkaufsflächen zu berechnen sowie den Anschluss A für die nachmittägliche Spitzenbelastung, in der sich Berufsverkehr und Einkaufsverkehr überlagern, zu dimensionieren und ihn auf seine Leistungsfähigkeit hin zu überprüfen. Als Grundlage für die Ermittlung der Dimensionierungsbelastungen sind die Verkehrsströme des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße an einem Dienstag oder Donnerstag von 16.00 bis 18.00 Uhr zu erheben. Zusätzlich sind zur Verbesserung der Fußgängerquerung über die Schützen- und Savoyenstraße Verkehrserhebungen durchzuführen.

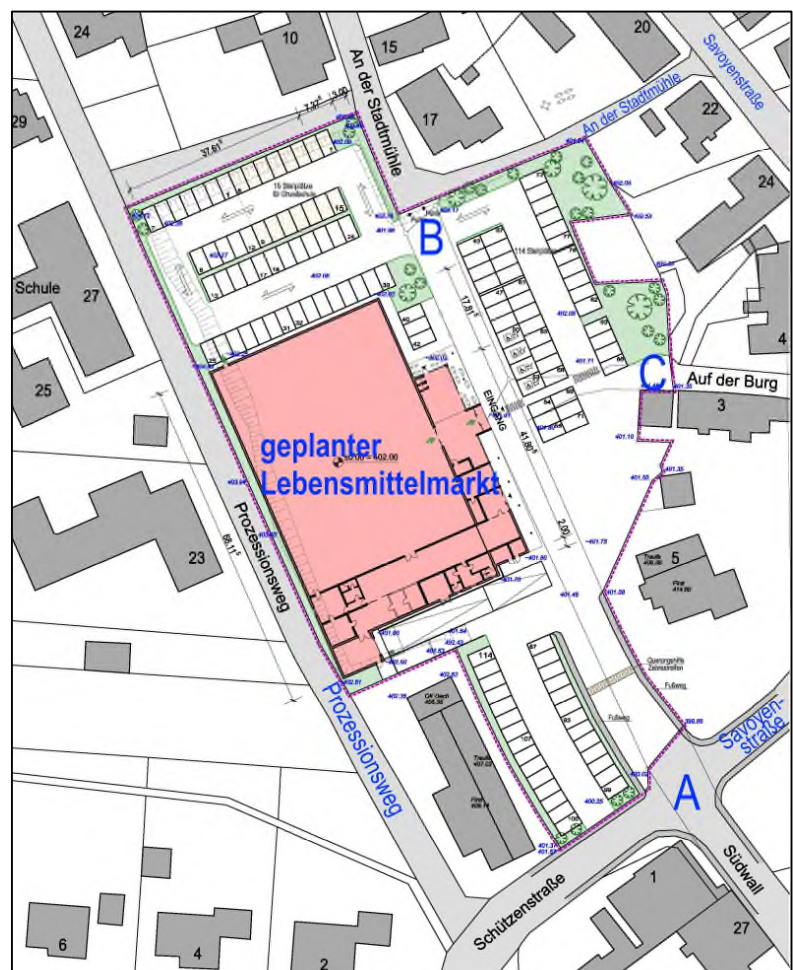


Abbildung 1:

Lage des geplanten EDEKA-Marktes mit dem Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße (A)

Lageplan der Architektin Helga Köstersaure, Medebach, vom 27.11.2023, blaue Bezeichnungen ergänzt.

2. Ermittlung der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Nutzungen

Die zu erwartenden Quell- und Zielverkehrsstärken der geplanten Nutzungen wurden auf der Basis des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, Heft 53/1-2006 [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006 [2] ermittelt. Die Erfahrungswerte dieser Grundlagen basieren auf umfangreichen Untersuchungen u. a. der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Sie stellen eine allgemein erprobte Zusammenfassung des Fachwissens dar.

Entsprechend den Werten von [1] und [2] wurden in den **Anlagen 1 und 2** die Abschätzungen der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Verkaufsflächen mit den minimalen, den mittleren und den maximalen Werten der Verkehrserzeugung ermittelt. Anlage 1 bezieht sich auf den Lebensmittelmarkt mit integriertem Getränkemarkt mit einer Verkaufsfläche von 1.935 m² und Anlage 2 auf den geplanten Backshop mit einer Verkaufsfläche von ca. 65 m². Die Maximalwerte der Anlagen 1 und 2 stellen das Verkehrsaufkommen bei maximaler Erzeugung von Kfz-Verkehr dar. Die Minimalwerte würden sich ergeben, wenn die Bauflächen nicht vollständig ausgenutzt werden und minimaler Kfz-Verkehr entsteht. Beide Annahmen sind im vorliegenden Fall unrealistisch. Entsprechend der Einwohnerstruktur der Hansestadt Medebach und des zu erwartenden Einzugsgebiets können die geplanten Nutzungen als höchstens „mittel“ eingestuft werden.

Als Grundlage für die Ermittlung der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken des geplanten EDEKA-Marktes und des Backshops dienen die Vorgaben der oben genannten Literatur [1] und [2]. Nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006“ [2] kann das Kundenaufkommen des Lebensmittelmarkts mit 1,0 bis 1,2 Kunden pro m² und Tag für „große Supermärkte“ gerechnet werden. Dieser Wert deckt sich mit einer Einordnung des Marktes zwischen einem Verbrauchermarkt mit einem Wert zwischen 0,4 bis 0,6 Kunden pro m² und Tag und einem Discounter (Typ LIDL) mit 1,3 bis 1,9 Kunden pro m² und Tag. Daraus ergibt sich eine Spanne, die der des zuvor genannten „großen Supermarktes“ ähnelt. Für den kleinen Backshop in Anlage 2 wurden die Werte auf 2 bis 3 Kunden pro m² und Tag angehoben.

Die Werte des MIV-Anteils (MIV = motorisierter Individualverkehr) bestimmen sich nach dem Handbuch [1]. Um alle witterungsbedingten Einflüsse abzudecken, wurde der MIV-Anteil von „50 bis 90 %“ auf „60 bis 90 %“ erhöht. Der Besetzungsgrad von 1,2 Personen / Pkw entspricht den Werten eines Discounters nach [1].

Der Spitzenstundenanteil des Lkw-Verkehrs von 10 % des täglichen Verkehrs wurde in Anlehnung an die alten „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil Querschnitte (RAS-Q 96)“ gewählt, obgleich die Lkw-Anlieferung überwiegend außerhalb der nachmittäglichen Haupteinkaufszeiten erfolgen wird.

Nach dem „Handbuch“ [1] sind folgende „Effekte“ bei der Ermittlung der Ziel- und Quellverkehrsstärken von Verkaufsflächen zu berücksichtigen (*wörtliche Übernahmen*):

Konkurrenzeffekt:

Falls zu einem bestehenden Markt in räumlicher Nähe ein weiterer Markt der gleichen Branche hinzukommt, kann davon ausgegangen werden, dass das Kundenpotenzial der Branche z. T. bereits ausgeschöpft ist. Daher ist bei der Abschätzung des Aufkommens durch den hinzukommenden Markt ein Abschlag von 15-30 % anzunehmen. Die Höhe des Abschlags hängt vor allem ab von der Größe des Einzugsbereichs bzw. der Anzahl potenzieller Kunden.

Mitnahmeeffekt:

Bei Wegen/Fahrten zu einer neuen Lebensmittelmarktseinrichtung, vor allem in integrierter Lage, handelt es sich i. d. R. nicht ausschließlich um Neuverkehr. Der Mitnahmeeffekt berücksichtigt, dass ein entsprechender Anteil der Einkaufsfahrten nicht als eigenständige neue Fahrt, sondern als Unterbrechung von vor Realisierung der geplanten Lebensmittelmarktseinrichtung bereits durchgeführten Fahrten stattfindet; hierdurch ist das induzierte Kfz-Aufkommen geringer, als wenn alle Fahrten neu entstehen. Der Anteil ist in Abhängigkeit der Lage des Standortes und der Güte der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz mit i. d. R. 5-35 % anzunehmen.

Verbundeffekt:

Bei mehreren räumlich zusammenliegenden Lebensmittelmarktseinrichtungen verschiedener Branchen kann das gesamte Kundenaufkommen aus der Summe der Kunden jeder einzelnen Branche (z. B. Verbraucher- und Baumarkt) abgeschätzt werden. Da ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Gebiets dort mehrere Märkte aufsucht, ist das Kundenaufkommen des Gebiets geringer als die Summe der Kundenaufkommen der einzelnen Märkte, wenn sie nicht räumlich zusammen angeordnet wären. Bei integrierter Lage beträgt die Verringerung 5-35 %, bei nichtintegrierter Lage und großem Einzugsbereich bis zu 60%.

Die aufgezeigte Möglichkeit der Reduzierung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens durch den sogenannten „Konkurrenzeffekt“ wurde durch die sonstigen Einkaufsmöglichkeiten in der Hansestadt Medebach (REWE im Glindfelder Weg, Aldi in der Vopeliusstraße und Netto in der Hallenberger Straße) mit einem Wert von 20 % (Abminderungsfaktor 0,80) berücksichtigt. Beim Backshop „entsteht“ die „Konkurrenz“ im geplanten EDEKA-Markt, die eine Abminderung von ebenfalls 20 % rechtfertigt.

Durch die gemeinsame Lage von Lebensmittelmarkt und Backshop im Plangebiet wurde der „Verbundeffekt“ des Lebensmittelmarktes in Anlage 1 mit einer Abminderung von 5 % (Faktor 0,95) und der des Backshops in Anlage 2 mit 25 % (Faktor 0,75) einbezogen.

Die zentrale Lage der geplanten Verkaufsflächen wird dazu führen, dass einige Kraftfahrer/-innen ihre Fahrt beispielsweise von der Arbeit nach Hause unterbrechen und im geplanten EDEKA-Markt einkaufen werden. Da dieser „Mitnahmeeffekt“ nur schwer abzuschätzen ist, wurde diese Abzugsmöglichkeit nicht in Ansatz gebracht. Dadurch entstehen zusätzliche Reserven, die zu einer besseren Verkehrsqualität führen, als im Abschnitt 4 ausgewiesen.

Aus mehreren Verkehrserhebungen u. a. im Bereich von Lebensmittelmärkten, Discountern und anderen Verkaufsflächen, die der Verfasser der vorliegenden Untersuchung durchgeführt hat, wurde festgestellt, dass nur geringe Unterschiede zwischen den nachmittäglichen Spitzenbelastungen im Zeitraum von 15.30 bis 18.30 Uhr bestehen. Die Spitzenstundenanteile dieser maximalen Belastungen lagen in den meisten Fällen zwischen 11 und 12 %.

Die Ganglinien des Handbuchs [1] in Abbildung 2 weisen den Maximalwert „Einkauf“ am täglichen Verkehr mit 12 % aus. Da sich dieser Wert mit den Erfahrungen des Verfassers der vorliegenden Untersuchung deckt, basieren die nachmittäglichen Spitzenbelastungen in den Anlagen 1 und 2 auf diesem Prozentsatz von 12 %, deren maximale Stundenwerte in **Tabelle 1** für die nachmittägliche Spitzenstunde zusammengestellt sind.

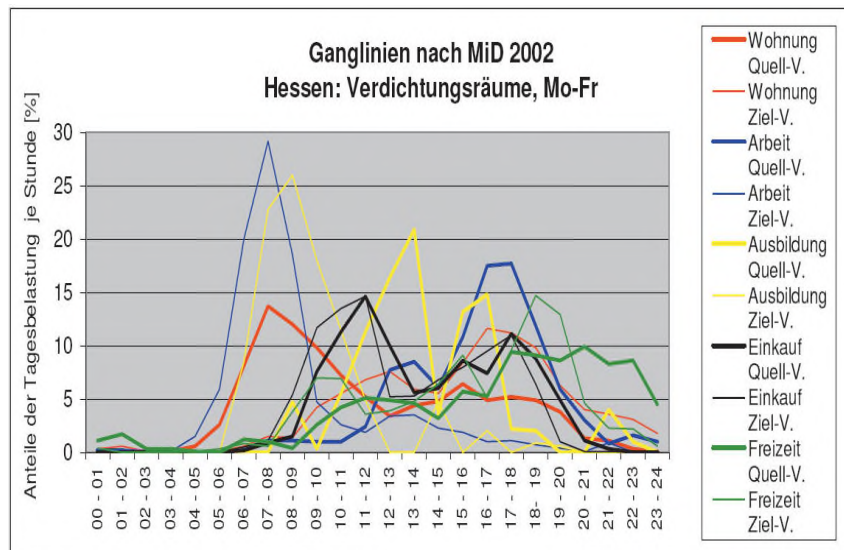


Abbildung 2: Stundenanteile [%] des werktäglichen Pkw-Aufkommens für Hessen (aus [1])

Die in den Anlage1 und 2 ermittelten Ziel- und Quellverkehrsstärken sind in der nachfolgenden **Tabelle 1** zusammengestellt.

	Lebensmittel (s. Anl. 1)	Bäckerei (s. Anl. 2)	<u>Summe</u>	
max. stündlicher				
Pkw-Quellverkehr (VKF)	125	5	130	[Pkw-E/h]
Pkw-Zielverkehr (VKF)	125	5	130	[Pkw-E/h]
Lkw-Quellverkehr	3	0	3	[Pkw-E/h]
Lkw-Zielverkehr	3	0	3	[Pkw-E/h]
Gesamt-Quellverkehr	128	5	133	[Pkw-E/h]
Gesamt-Zielverkehr	128	5	133	[Pkw-E/h]

Tabelle 1:

maximale nachmittägliche Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Verkaufsflächen.

3. Dimensionierungsbelastungen des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt

Die Dimensionierungsbelastungen des Abschnitts 4 basieren neben den im Abschnitt 2 ermittelten Prognoseziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Verkaufsflächen auf den „Ist“-Verkehrsmengen des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße vom Dienstag, 28. August 2018, von 15.30 bis 17.30 Uhr. Dieser Zeitpunkt wurde gewählt, da ein Dienstag als repräsentativer Zähltag gilt und sich in den gewählten Zeitabschnitten Berufs- und Wirtschaftsverkehr zu täglichen Spitzenbelastungen überlagern. Die erfassten Verkehrsstärken sind in **Abbildung 3** zusammengestellt. Die Umrechnung von [Kfz/h] in [Pkw-E/h] erfolgte auf der Grundlage des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ [3]. Die maximale Belastung ergab sich im Stundenintervall von 15.30 bis 16.30 Uhr. Die Straße Südwall querten 8 Fußgänger in der Spitzenstunde, den nördlichen Gehweg benutzten 12 [Fg/h].

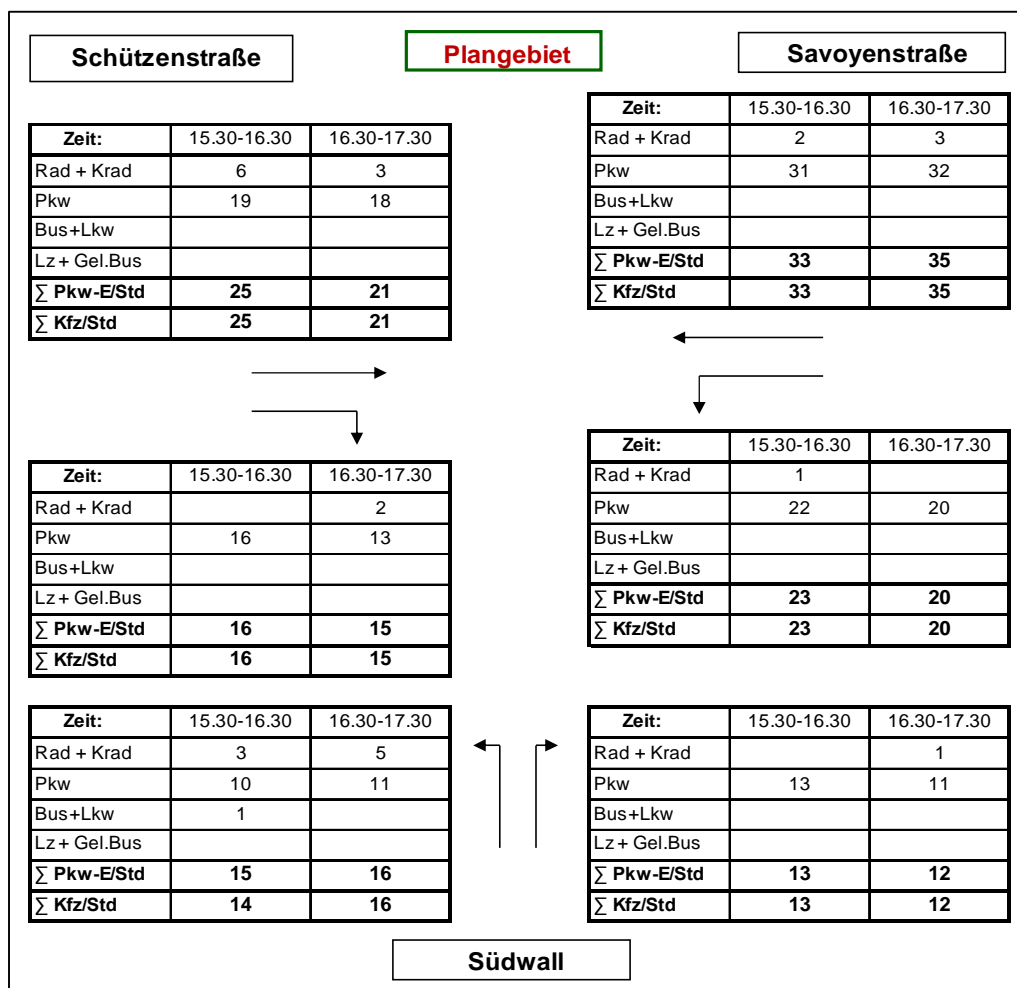


Abbildung 3: Ergebnisse der Verkehrserhebungen am Dienstag, 28. August 2018, von 15.30 bis 17.30 Uhr, im Bereich des Knotenpunkts A Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße

Die am Donnerstag, 26. Oktober 2023, durchgeführten Verkehrserhebungen im Bereich des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt (s. Abschnitt 5) bestätigen die dort relativ niedrigen Verkehrsstärken. Eine Aktualisierung der Kapazitätsnachweise im Abschnitt 4 ist deshalb nicht erforderlich.

Der geplante Lebensmittelmarkt wird überwiegend der Nahversorgung der Einwohner der Hansestadt Medebach sowie der Gäste des Center Parcs dienen. Die Verteilung der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der Verkaufsflächen auf die zuführenden Straßen (Savoyenstraße, Südwall und Schützenstraße) wurde deshalb entsprechend der „angeschlossenen“ Flächen des Stadtgebiets verteilt (s. Tabelle 2 und Abbildung 4).

Gemäß der derzeitigen Versorgung wurden in der Tabelle 2 Korrekturen vorgenommen: roter Bereich durch ALDI und REWE mit dem Korrekturfaktor 0,6 und blauer Bereich durch Netto mit dem Faktor 0,8. Für den grünen Bereich erfolgte keine Korrektur (Faktor 1).

		Korr.-Faktor	"Gewicht"	Anteil
Verkehrszelle Savoyenstraße	108 ha	0,6	64,8	49%
Verkehrszelle Südwall	45 ha	0,8	36,0	28%
Verkehrszelle Schützenstraße	30 ha	1,0	30,0	23%
"Gesamtgewicht"			130,8	100%

Tabelle 2: Verkehrsverteilung auf die zuführenden Straßen (Savoyenstraße, Südwall und Schützenstraße)

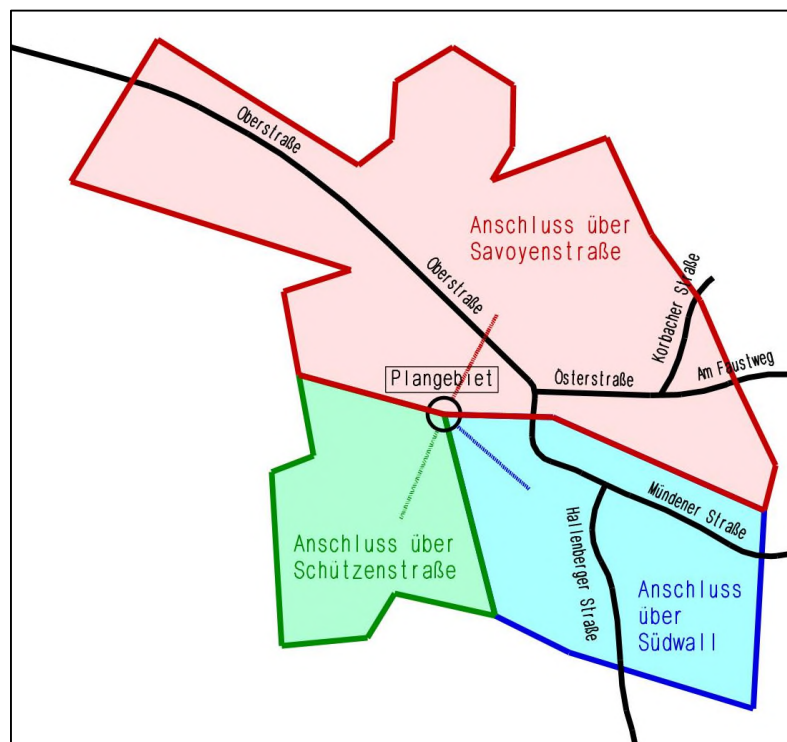


Abbildung 4: Einzugsbereiche der geplanten Verkaufsflächen

Zur Berücksichtigung möglicher künftiger Entwicklungen des Verkehrs wurde für die Dimensionierungsverkehrsstärken ein jährlicher Zuwachs von jährlich 0,5 % von 2018 bis zum Jahr 2030 (= + 6 %) berücksichtigt (s. **Abbildung 5**).

Um mögliche Ungenauigkeiten bei der Verkehrsverteilung einzubeziehen, wurde in Abbildung 4 ein 10%iger Verteilungszuschlag zu den in den Anlagen 1 und 2 berechneten Ziel- und Quellverkehrsstärken gewählt (in Abbildung 5 oben: statt 133 [Pkw-E/h] 146 [Pkw-E/h] jeweils im Ziel- und Quellverkehr). Zusätzliche Reserven bestehen durch die Nichtberücksichtigung des im Abschnitt 2 beschriebenen „Mitnahmeeffekts“.

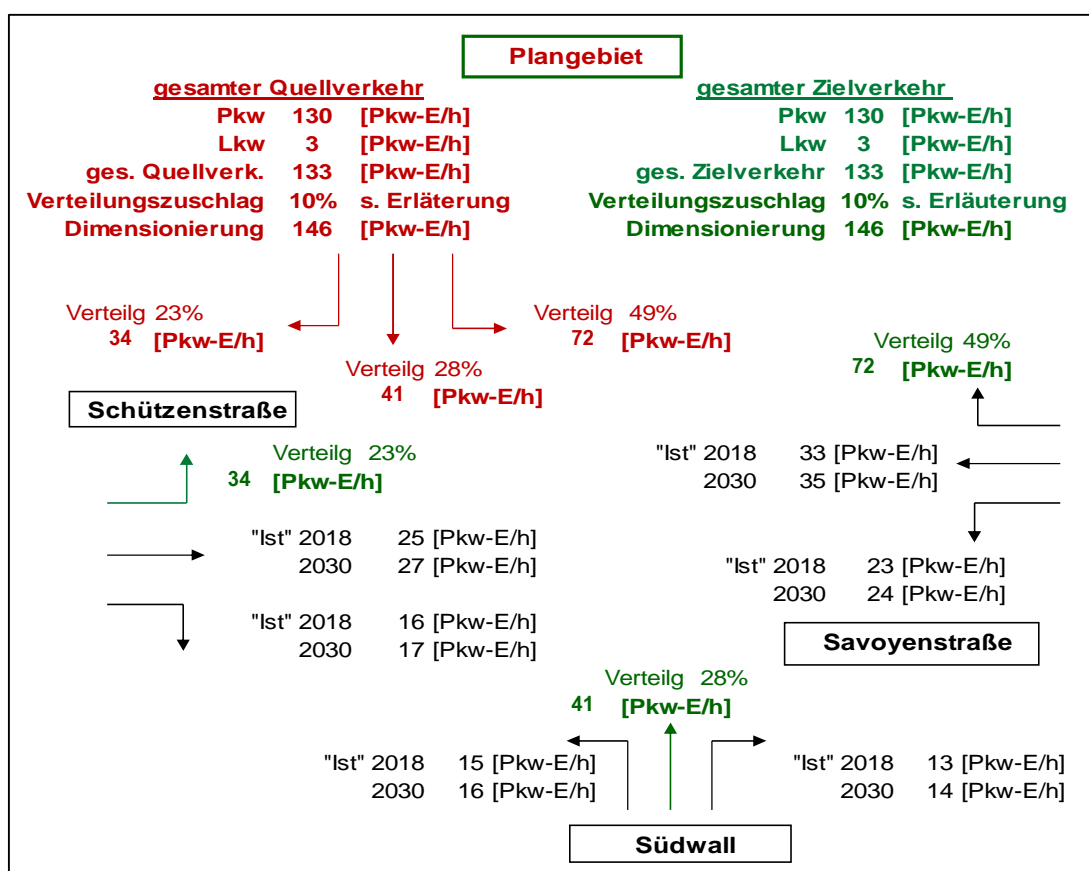


Abbildung 5 Dimensionierungsbelastungen 2030 des Anschlussknotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße mit einem Verteilungszuschlag von 10 %

Durch die geplanten EDEKA-Verkaufsflächen und die des Backshops wird sich eine Verlagerung der Einkaufsfahrten, die derzeit aus dem Südwesten der Hansestadt zu den nördlich gelegenen Märkten (REWE, ALDI, EDEKA sowie der Bäckerei Gerke) stattfinden und überwiegend mit dem Pkw durchgeführt werden, einstellen. Ein Teil dieser Fahrten wird nach der Realisierung des geplanten EDEKA-Marktes umweltfreundlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Ein anderer Teil des oben genannten Pkw-Verkehrs wird den geplanten EDEKA-Markt direkt anfahren und so die Savoyenstraße und damit auch die von (Schul-)Kindern und Erwachsenen zu querende Kreuzung Savoyenstraße / „Auf der Burg“ entlasten. Es ist durchaus möglich, dass die dortigen Entlastungen die in Abbildung 5 enthaltenen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre des EDEKA-Marktes aufheben.

4. Kapazitätsberechnung des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt

Der Kapazitätsnachweis des Anschlussknotenpunkts A Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße wurde mit dem Programm „KNOBEL“ in der aktuellen Version 7.1.19 durchgeführt, das auf dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“ [3] aufbaut. Ergebnisse, die mit diesem Programm berechnet wurden, werden von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung anerkannt.

Das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“ [3] teilt die Güte des zu erwartenden Verkehrsablaufs von nicht lichtsignalgeregelten Knotenpunkten in die „Qualitätsstufen“ A bis F ein (**s. Tabelle 3**). Als Bemessungsgrundlage sind bei den Berechnungsverfahren für nicht lichtsignalgeregelte Knotenpunkte die maximalen stündlichen Dimensionierungsverkehrsstärken zu verwenden. Die ungefähre Proportionalität der Ein- und Abbiegevorgänge gestattet die vorherige Umrechnung in [Pkw-E/h].

Qualitätsstufe A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
Qualitätsstufe B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
Qualitätsstufe C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
Qualitätsstufe D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Qualitätsstufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
Qualitätsstufe F	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 3 Qualitätsstufen für nicht lichtsignalgeregelte Knotenpunkte und Kreisverkehre nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ [3]

Mit den maximalen **Ist-Verkehrsstärken** der Zählung vom Dienstag, 14. August 2018, von 15.30 bis 16.30 Uhr (Verkehrsstärken aus Abbildung 5) und der KNOBEL-Einstellung „Rechts-vor-Links-Regelung“ ergab der Kapazitätsnachweis des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße in **Abbildung 6** die Einordnung in den Qualitätsstufenbereich A-B (s. roter Punkt in Abbildung 6), der einen guten Verkehrsablauf sicherstellt. Beobachtungen des Verkehrsablaufs während der Verkehrserhebung bestätigen diese Einordnung und damit die Anwendung des Programms KNOBEL.

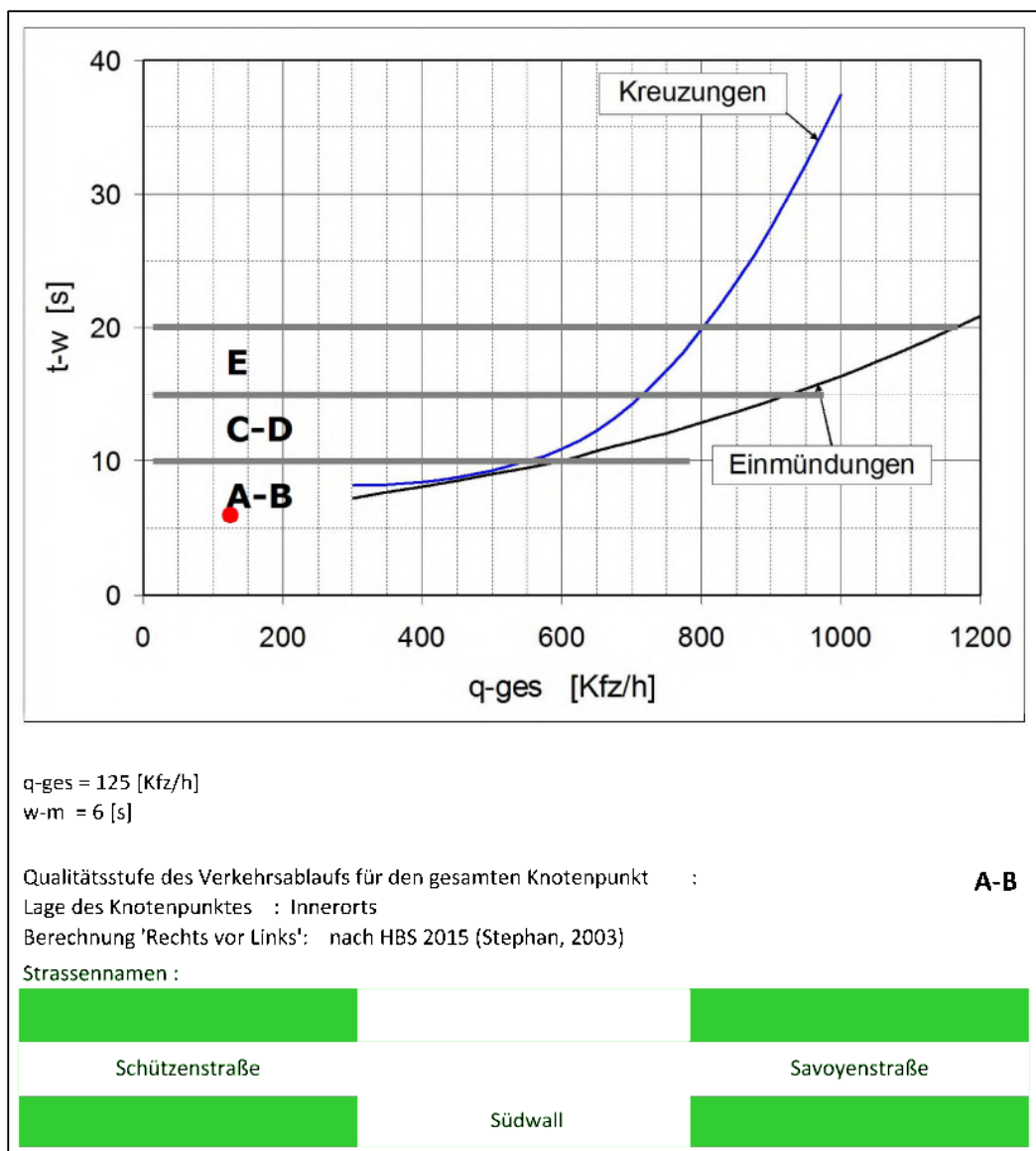


Abbildung 6: Ergebnisse des Kapazitätsnachweises nach HBS [3] für den bestehenden Knotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße mit den maximalen „Ist“-Belastungen vom 14.8.2018 (ohne die Ziel- und Quellverkehrsstärken des Plangebiets)

Mit den zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Verkaufsflächen und mit Rechts-vor-Links-Regelung – ebenfalls ohne Aufweitungen beispielsweise für Linksabbieger – können die geplanten Verkaufsflächen wiederum leistungsfähig an den Knotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße angeschlossen werden (gute Qualitätsstufe A-B – s. **Abbildung 7**). Die maximale mittlere Wartezeit erhöht sich lediglich von 6 auf 8,5 Sekunden. Diesen Anstieg der Wartezeiten werden die Verkehrsteilnehmer vermutlich nicht registrieren.

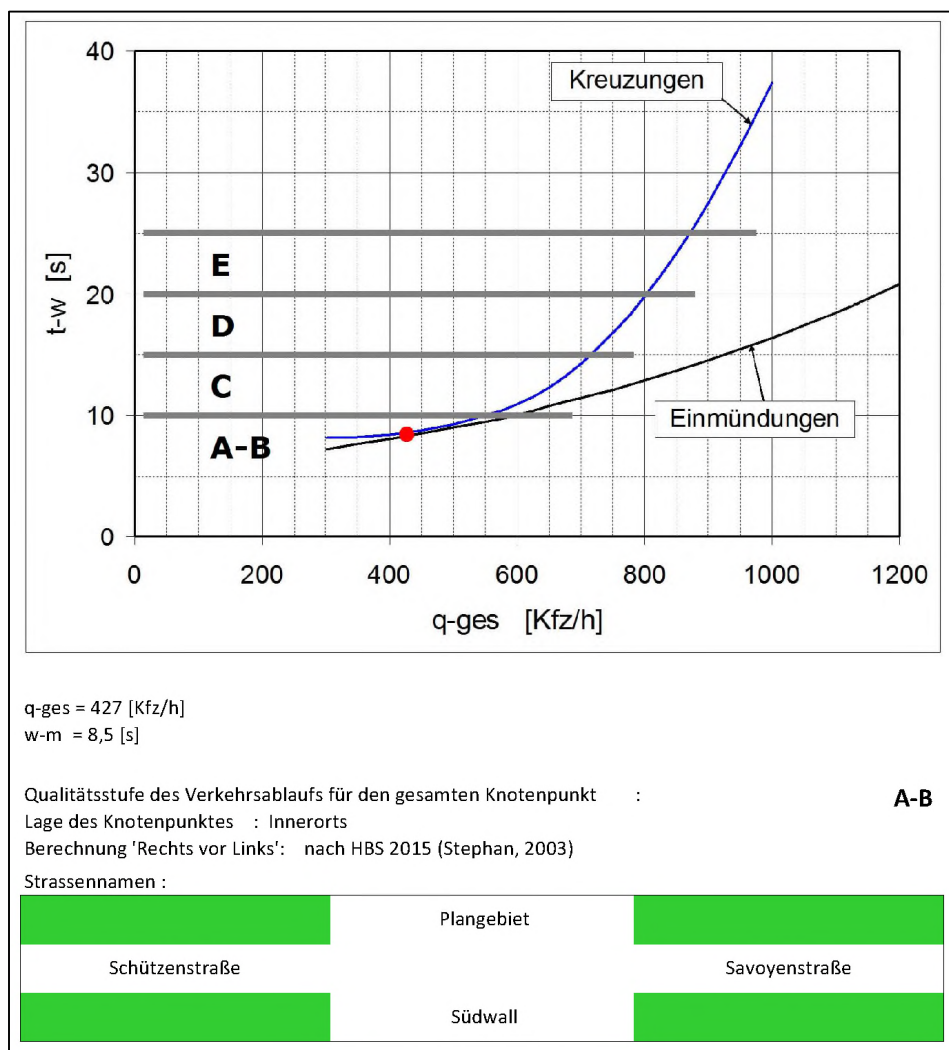


Abbildung 7: Ergebnisse des Kapazitätsnachweises nach HBS [3] für den Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet mit den Dimensionierungsbelastungen 2030 (mit den Ziel- und Quellverkehrsstärken des Plangebiets)

Die Grenzbelastungen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [4] von 400 [Kfz/h] für Wohnstraßen werden eingehalten (Prognosebelastungen der Savoyenstraße (244 [Kfz/h]), des Südwalls (153 [Kfz/h]) und der Schützenstraße (163 [Kfz/h])).

Der Kapazitätsnachweis in **Abbildung 8** zeigt auf, dass auch deutlich höhere Verkehrsspitzen als die der obigen Prognose – beispielsweise durch zusätzliche Einkaufende vor den Festtagen oder des Center Parcs – von den betroffenen Verkehrsanlagen aufgenommen werden können. Selbst bei der in **Abbildung 8** angesetzten unrealistischen **Verdoppelung der Ziel- und Quellverkehrsstärken** des geplanten EDEKA-Marktes bleibt die Verkehrsqualität des Anschlussknotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet zwischen der befriedigenden Qualitätsstufe C und der ausreichenden Qualitätsstufe D. Die Belastungen der angeschlossenen Straßen überschreiten nicht den Grenzwert der RAST [4] von 400 [Kfz/h] für Wohnstraßen – maximaler Wert (Savoyenstraße): 386 [Kfz/h].

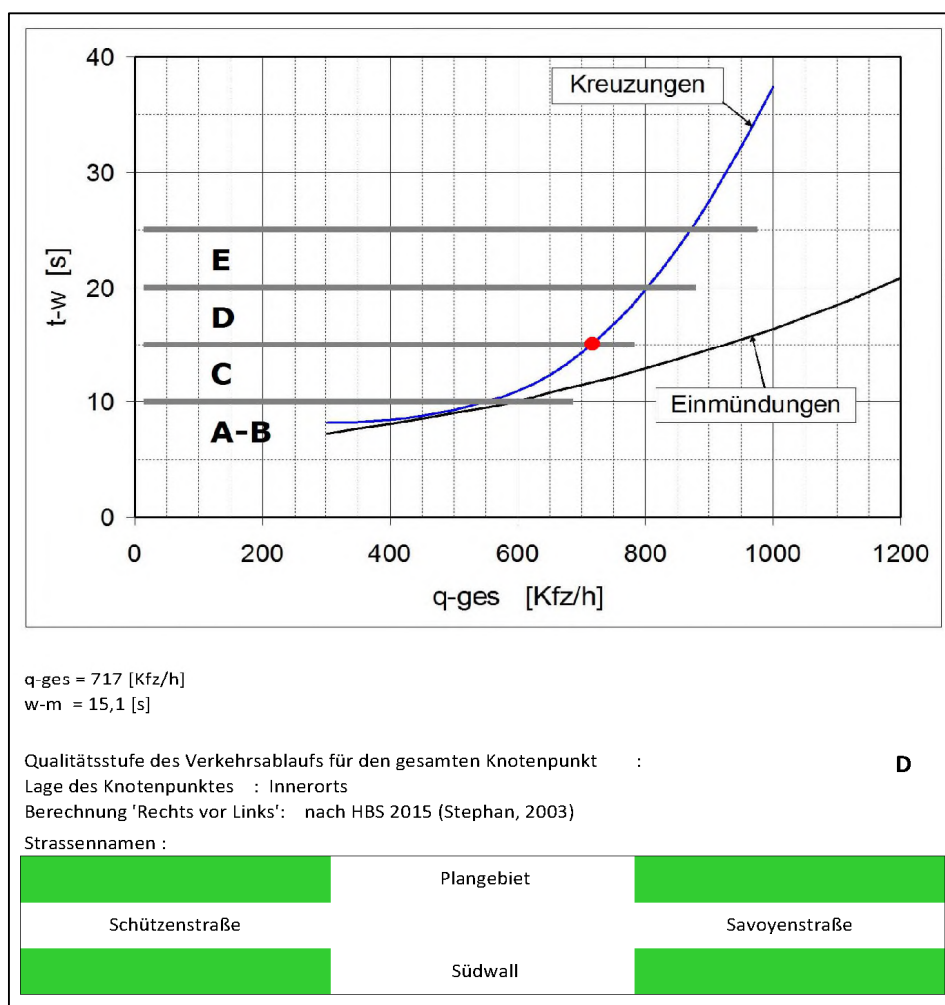


Abbildung 8: Ergebnisse des Kapazitätsnachweises nach HBS [3] für den Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet mit den **doppelten** Ziel- und Quellverkehrsstärken des Plangebiets

Für die nördlich gelegenen Anschlüsse B „An der Stadtmühle“ und C „Auf der Burg“ (s. **Abbildung 1**) erübrigen sich Kapazitätsnachweise, da dort nur Fußgänger- und Radverkehr zugelassen ist.

5. Erläuterungen zur Gestaltung des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / EDEKA-Markt

Wie im Abschnitt 4 nachgewiesen, kann eine nicht lichtsignalgeregelte Kreuzung mit Rechts-vor-Links-Regelung die Dimensionierungsverkehrsstärken des Abschnitts 3 in guter Verkehrsqualität (Qualitätsstufe A/B – s. Abschnitt 4 und Tabelle 3) aufnehmen. Aufweitungen – beispielsweise für Linksabbieger – sind nicht erforderlich.

Abbildung 9 zeigt einen Gestaltungsvorschlag für den Anschluss der geplanten Verkaufsflächen an den Knotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße auf.



Abbildung 9: Gestaltungsvorschlag für den Anschluss des geplanten EDEKA-Marktes an den Knotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße mit Rechts-vor-Links-Regelung

Für den in Abbildung 9 dargestellten Knotenpunkt (A) Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße bleibt die bestehende Rechts-vor-links-Regelung erhalten. Um unterschiedliche Vorfahrtsverhältnisse – und damit Missverständnisse der Verkehrsteilnehmer – zu vermeiden, wird ein gleichartiger Ausbau des Anschlusses der neuen Erschließungsstraße der Verkaufsflächen vorgeschlagen. Eine Grundstücksüberfahrt für diesen neuen Anschluss mit durchgehendem abgesenktem Bordstein würde die dortige Rechts-vor-Links-Regelung aufheben. Zur Verdeutlichung der Rechts-vor-linksregelung können Breitstrichmarkierungen oder sogenannte Haifischzähne (Verkehrszeichen 342 der STVO) aufgebracht werden.

Der zuführende Anschluss im Trennsystem wird vor der Querung der Fußgänger zur westlichen Seite über eine ca. 2,5 % geneigte Aufpflasterung in das für den gesamten Bereich des Plangebiets empfohlene (niveaufreie) Mischsystem übergeleitet.

Mit diesem Ausbau des Anschlusses EDEKA im Trennsystem, d. h. mit Bordsteingehwegen, wird den nachfolgend wiedergegebenen Forderungen des § 8 „Vorfahrt, Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen“ der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) entsprochen:

An Kreuzungen sollte der Grundsatz "Rechts vor Links" nur gelten, wenn

- a) die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben,*
- b) keine der Straßen, etwa durch Straßenbahngleise, Baumreihen, durchgehende Straßenbeleuchtung, ihrem ortsfremden Benutzer den Eindruck geben kann, er befinde sich auf der wichtigeren Straße,*
- c) die Sichtweite nach rechts aus allen Kreuzungszufahrten etwa gleich groß ist und*
- d) in keiner der Straßen in Fahrstreifen nebeneinander gefahren wird.*

Die Einbindung der Rechts-vor-linksregelung auch für die Fahrtrichtung von der Savoyenstraße zur Schützenstraße durch den Ausbau gemäß Abbildung 9 wird die relativ hohen Kfz-Geschwindigkeit von derzeit bis über 50 [km/h] deutlich reduzieren und damit die Sicherheit der Radfahrer und der querenden Fußgänger signifikant erhöhen.

Radverkehrsanlagen im Bereich des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße, der künftig in eine Tempo-30-Zone eingebunden wird, sind nicht erforderlich. Aus https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/OG_Renningen/Bilder/Verkehrspolitik/Fahrradstadt_Renningen/ADFC-RVV_2012-02-22_V4-2.pdf:

„Besondere Radverkehrsanlagen sind bei Tempo 30 nach allgemeiner Auffassung von Experten überflüssig, oft sogar gefährlich. Dies betrifft Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und sonstige Markierungen. In Tempo 30-Zonen sind daher benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und jegliche weitere Nutzung von durchgezogenen oder unterbrochenen Markierungsstreifen seit 2001-02-01 ausdrücklich in der StVO verboten.“

In der Bürgerinformationsveranstaltung zur Ansiedlung des EDEKA-Marktes auf der „Falke-Brache“ am Montag, dem 06.03.2023, im Kolpinghaus der Hansestadt Medebach wurde u. a. von Anwohnern auf den starken Schülerverkehr in den Bereichen Schützenstraße (Punkt D in **Abbildung 10**) und der Savoyenstraße / An der Stadtmühle / Auf der Burg (Punkt E in **Abbildung 10**) hingewiesen.

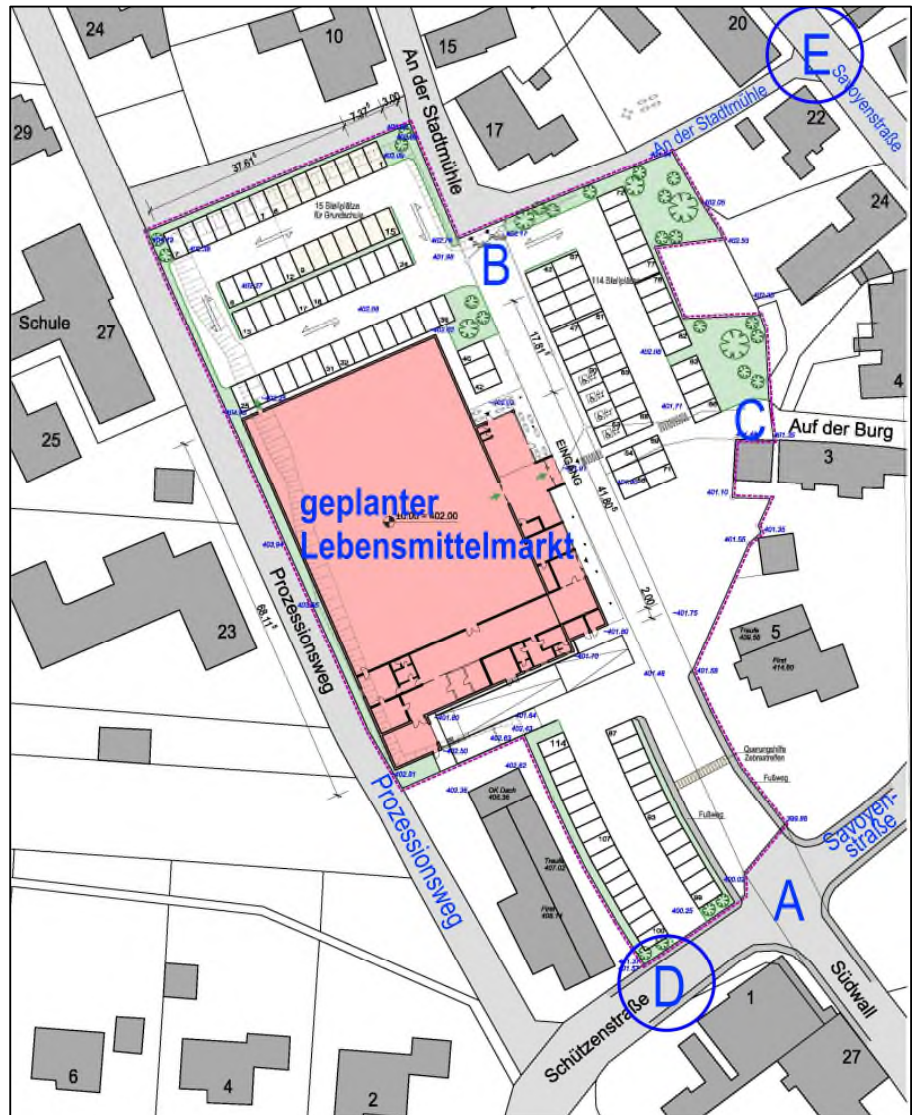


Abbildung 10:
Lage der Fußgängerquerungen im Bereich des geplanten EDEKA-Marktes

Lageplan der Architektin Helga Köster-Saure, Medebach, vom 27.11.2023, blaue Bezeichnungen ergänzt.

Die Fahrbahnbreiten in der Schützenstraße im Bereich D von ca. 5,50 m sowie die in der Savoyenstraße (Bereich E) von ca. 5 m lassen keine Fahrbahnteiler als Fußgängerquerungshilfen zu.

Zur Verkürzung der (Fußgänger-)Querungswege auf ca. 3,75 m (Schneepflugbreite beachten!) bieten sich „Gehwegnasen“ oder „vorgezogene Seitenräume“ an. Diese können einseitig (s. **Abbildung 11** mit Fertigteilen der Fa. Lüft Verkehrstechnik) oder beidseitig durch symmetrische Einengungen ohne Vorfahrtsregelung angeordnet werden, die bei den vorhandenen relativ geringen Verkehrsstärken (s. Abbildungen 12 und 13) keine größeren Rückstaus herbeiführen werden. Mit den Fertigteilen lässt sich der Einbau von „Gehwegnasen“ auch im Rahmen eines „Verkehrsversuchs“ durchführen.

Ohne oder mit „vorgezogenen Seitenräumen“ können auch Aufpflasterungen die Sicherheit querender Fußgänger erhöhen. Bei dieser Maßnahme sind die damit verbundenen Lärm-Immissionen zu berücksichtigen.



Abbildung 11: „Gehwegnasen“ oder „vorgezogene Seitenräume“ durch Fertigteile der Fa. Lüft Verkehrstechnik)

Um die Möglichkeit der Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) zu prüfen, wurden am Donnerstag, 26. Oktober 2023, ergänzende Verkehrserhebungen in den Bereichen D (Schützenstraße) und E (Savoyenstraße) der Abbildung 10 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den **Abbildungen 12 und 13** zusammengestellt.

Diese am 26. Oktober 2023 erfassten und in den Abbildungen 12 und 13 zusammengestellten Verkehrsstärken sowohl der Fußgänger als auch die des Kraftfahrzeugverkehrs zeigen auf, dass die in den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vorgegebenen Einsatzgrenzen (s. **Abbildung 14**) nicht erreicht werden.

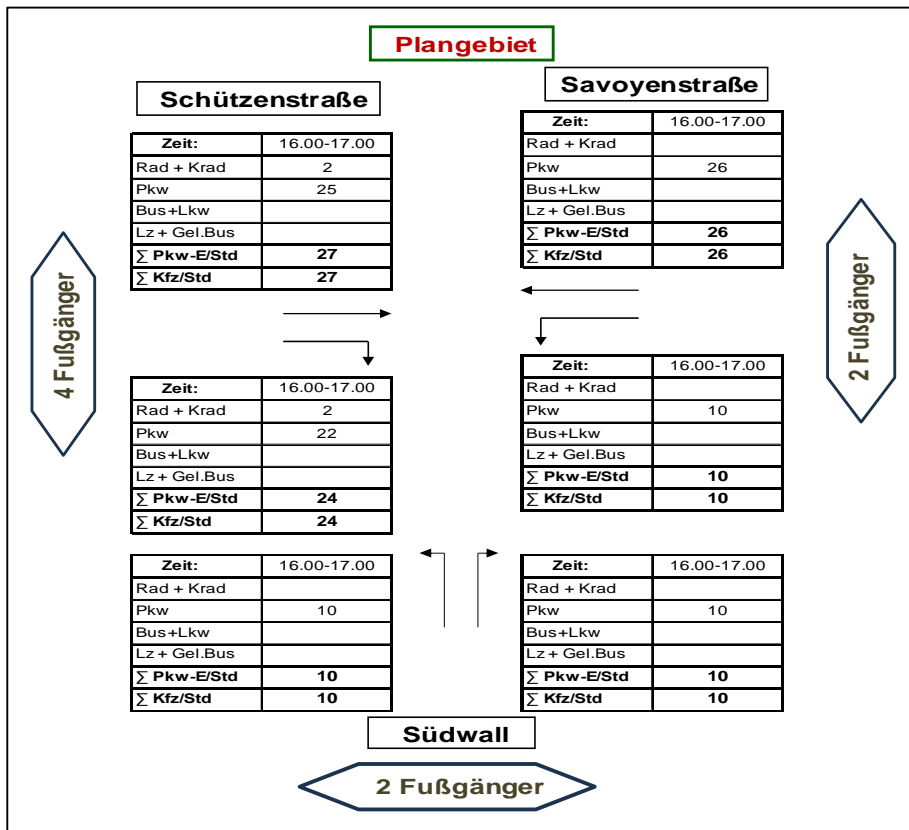
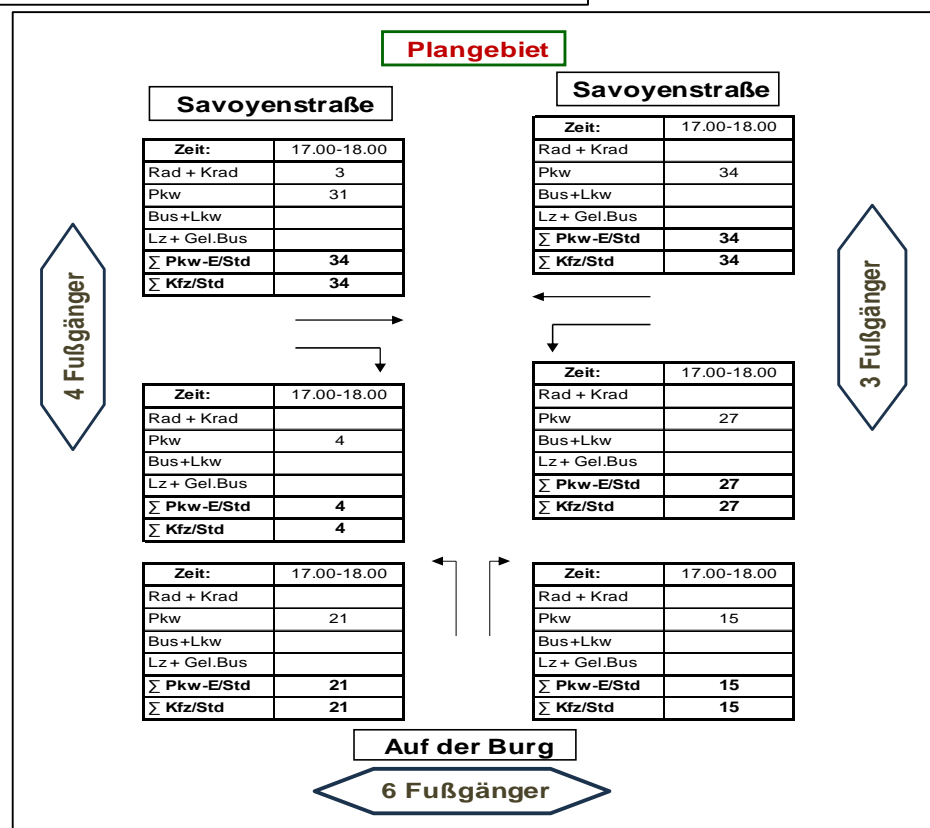


Abbildung 12:
Ergebnisse der ergänzenden Verkehrserhebung am Donnerstag, 26.10.2023, im Bereich des Knotenpunkts Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße

Abbildung 13:
Ergebnisse der ergänzenden Verkehrserhebung am Donnerstag, 26.10.2023, im Bereich der Savoyenstraße / Auf der Burg



		Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs					
		0 – 200	200 – 300	300 – 450	450 – 600	600 – 750	Über 750
Fg/ Spitzenstunde	0 – 50						
	50 – 100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
	100 – 150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
	Über 150		FGÜ möglich				

Tab. 3-2: Verkehrsstärkenabhängige Einsatzbereiche für FGÜ nach R-FGÜ 2001

Abbildung 14: Einsatzgrenzen der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Auf die einzuhaltenden Grenzen der oben genannten Richtlinien für die Anordnung von Fußgängerüberwegen verweist auch das Forschungs-Informationssystem FIS in **Anlage 3**: „Der empfohlene Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen erstreckt sich von 200 bis 750 Kraftfahrzeugen in der Stunde des Fußgängerquerverkehrs. Die Mindestzahl für Fußgänger in der Spitzenstunde wird mit 50 Personen angegeben (R-FGÜ01). Zusätzlich bestätigt FIS, dass in Tempo-30-Zonen Fußgängerüberwege in der Regel entbehrlich sind.

Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen weitet in seiner Mitteilung 337/2002 in **Anlage 4** (Auszug in Abbildung 15) die Anwendung von Fußgängerüberwegen aus. Damit ist in den vorliegenden Fällen die Anordnung von Fußgängerüberwegen / „Zebrastrifen“ der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Mittlerweile ist der 1999 vom Ministerium initiierte Modellversuch "Fußgängerüberwege in Nordrhein-Westfalen" abgeschlossen worden. Dieser hatte u.a. zum Ziel aufzuzeigen, daß Fußgängerüberwege auch unabhängig von den in den R-FGÜ genannten Einsatzgrenzen eingesetzt werden können, wenn folgende Anforderungen für die Einrichtungen eines FGÜ erfüllt sind:

- gute Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs
- ausreichende Sicht zwischen Kfz-Führer und Fußgänger
- kurze Querungswege
- angepaßte Geschwindigkeit (möglichst etwa 30 km/h)
- keine Überholmöglichkeit und
- niedrige Baukosten.

Der Modellversuch hat gezeigt, daß, wenn diese Anforderungen eingehalten werden, FGÜ überall dort eingesetzt werden können, wo ein Bedarf für eine sichere Querung von Straßen durch Fußgänger besteht. Für die Entscheidung über den Einsatz von FGÜ sind daher diese Kriterien maßgebend und nicht die strikte Einhaltung von Grenzwerten der Kfz- und Fußgängerbelastung.

Abbildung 15: Auszug aus der Mitteilung 337/2002 des Städte- und Gemeindebunds Nordrhein-Westfalen (s. auch Anlage 4)

Falls Gefährdungen u. a. von querenden Schulkindern auftreten sollten, empfiehlt der Verfasser der vorliegenden Verkehrsuntersuchung den Einbau von beidseitig vorgezogenen Seitenräumen ohne Vorfahrtsregelung im Rahmen eines Verkehrsversuchs (s. Seite 17).

6. Zusammenfassung

Aufbauend auf den Werten des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006 [2] des Abschnitts 2 sowie den Ergebnissen von Verkehrserhebungen wurden im Abschnitt 3 die Dimensionierungsbelastungen des Anschlusses A der geplanten Verkaufsflächen an den Knotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße bezogen auf den Prognosehorizont 2030 ermittelt.

Die auf der Grundlage dieser Dimensionierungsverkehrsstärken und des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“ [3] sowie der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ [4] im Abschnitt 4 durchgeführte Kapazitätsnachweise ergaben, dass der Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet mit einer Rechts-vor-Links-Regelung die zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre der Verkaufsflächen in guter Verkehrsqualität aufnehmen kann.

Die Kapazitätsnachweise zeigen auch auf, dass der Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet bis zum Doppelten der nach der oben genannten Literatur berechneten Ziel- und Quellverkehrsstärken der geplanten Verkaufsflächen aufnehmen kann. Selbst in diesem Fall werden die angeschlossenen Straßen nicht über den Grenzwert der RAST [4] von 400 [Kfz/h] für Wohnstraßen belastet. Beide Nachweise sichern die Aufnahmefähigkeit von außergewöhnlichen Spitzen beispielsweise durch zusätzliche Einkaufende vor den Festtagen oder durch Gäste des Center Parcs.

Die am Donnerstag, 26. Oktober 2023, ergänzend durchgeführten Verkehrserhebungen bestätigen die Größenordnungen der Dimensionierungsverkehrsstärken der Verkehrsuntersuchung vom 9. März 2023, die auf Verkehrsstärken von 2018 aufbauen.

Abschnitt 5 enthält einen Gestaltungsvorschlag für den Anschlussknotenpunkt Savoyenstraße / Südwall / Schützenstraße / Plangebiet mit Rechts-vor-Links-Regelung sowie Erläuterungen zum vorgeschlagenen Ausbau. Dieser Abschnitt zeigt außerdem Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Schützenstraße und die Savoyenstraße querender Fußgänger auf.

Aufgestellt: Gießen, den 10. Januar 2024



Hansestadt Medebach**Anlage 1****Anschluss des EDEKA-Marktes an das öffentliche Straßennetz**

Ziel- und Quellverkehr des Lebensmittelmarkts

Berechnung der Ziel-/Quellverkehre auf der Grundlage der spezifischen Werte des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“ [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ FGSV 2006 [2]

geplante Verkaufsfläche (VKF)	1935 qm			
	minimal	mittel	maximal	
VKF/Geschossfläche %	85%	75%	65%	
geplante Bruttogeschossfläche	2280	2580	2980	qm Geschossfläche
Kunden/qm Verkaufsfläche (VKF)	1,00	1,10	1,20	s. Erläuterungen
Kunden aus VKF	1935	2129	2322	Kunden pro Tag
MIV-Anteil Kunden	0,60	0,75	0,90	s. Erläuterungen
Pkw-Besetzungsgrad (Pers/Pkw)	1,20	1,20	1,20	s. Erläuterungen
Beschäftigte/100 qm GF	1,00	1,20	1,40	Hinweise [2]
Beschäftigte	23	31	42	aus gepl. Geschossfläche
Wege/Beschäftigtem (Faktor)	1,25	1,38	1,50	nach [1] und [2]
Pkw-Besetzungsgrad Beschäft.	1,10	1,10	1,10	nach [1] und [2]
MIV-Anteil Beschäftigte	0,80	0,85	0,90	Handbuch [1] erhöht
Güterverkehr	0,50	0,80	1,10	Lkw/100 qm Verkaufsfläche
Verbundeffekt	0,95	0,95	0,95	mit anderen VKF, s. Erläuterungen
Konkurrenzeffekt	0,80	0,80	0,80	Konkurrenzeffekt s. Erläuterungen
Mitnahmeeffekt	1,00	1,00	1,00	o.Mitnahmeeff. (bei Verteilg berücksichtigt)
<u>Kunden-Pkw pro Tag</u>	735	1011	1324	Pkw/Tag
<u>Beschäftigten-Pkw</u>	21	33	52	Pkw/Tag
<u>gesamt Pkw</u>	756	1044	1376	Pkw/Tag
<u>Güterverkehr-Lkw</u>	10	15	21	Lkw/Tag
	18	27	38	Lkw-Fahrten/Tag in Pkw-E
	2	3	4	Lkw-Fahrten/Stunde in Pkw-E

stündlicher Quellverkehr: (Kunden- und Beschäftigten-Pkw)

Stundenfaktor 16.00 bis 17.00 Uhr	12%	12%	12%	bezogen auf den Tagesverkehr
Quellverkehr 16.00 bis 17.00 Uhr	91	125	165	Pkw/h

stündlicher Zielverkehr: (Kunden- und Beschäftigten-Pkw)

Stundenfaktor 16.00 bis 17.00 Uhr	12%	12%	12%	bezogen auf den Tagesverkehr
Zielverkehr 16.00 bis 17.00 Uhr	91	125	165	Pkw/h

Hansestadt Medebach**Anlage 2****Anschluss des EDEKA-Marktes an das öffentliche Straßennetz**

Ziel- und Quellverkehr des Backshops

Berechnung der Ziel-/Quellverkehre auf der Grundlage der spezifischen Werte des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“ [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ FGSV 2006 [2]

geplante Verkaufsfläche (VKF)	65 qm			
	minimal	mittel	maximal	
VKF/Geschossfläche %	0,85	0,75	0,65	
geplante Geschossfläche	80	90	100	qm Geschossfläche
Kunden/qm Verkaufsfläche (VKF)	2,00	2,50	3,00	Kunden / qm Verkaufsfläche
Kunden aus VKF	130	163	195	Kunden pro Tag
MIV-Anteil Kunden	0,60	0,75	0,90	Handbuch [1] erhöht
Pkw-Besetzungsgrad (Pers/Pkw)	2,00	1,75	1,50	Handb.[2] Bild 16
Beschäftigte/100 qm GF	1,30	1,90	2,50	Hinweise [2]
Beschäftigte	1	2	3	aus gepl. Geschossfläche
Wege/Beschäftigtem (Faktor)	1,25	1,38	1,50	nach [1] und [2]
Pkw-Besetzungsgrad Beschäft.	1,10	1,10	1,10	nach [1] und [2]
MIV-Anteil Beschäftigte	0,80	0,85	0,90	Handbuch [1] erhöht
Güterverkehr	0,20	0,35	0,50	Lkw/100 qm Verkaufsfläche
Verbundeffekt	0,75	0,75	0,75	mit Lebensmittelmarkt
Konkurrenzeffekt	0,80	0,80	0,80	Konkurrenzeffekt s. Erläuterungen
Mitnahmeeffekt	1,00	1,00	1,00	o.Mitnahmeeff. (bei Verteilg berücksichtigt)
<u>Kunden-Pkw pro Tag</u>	23	42	70	Pkw/Tag
<u>Beschäftigten-Pkw</u>	1	2	4	Pkw/Tag
<u>gesamt Pkw</u>	24	44	74	Pkw/Tag
<u>Güterverkehr-Lkw</u>	0	1	0	Lkw/Tag
	0	2	0	Lkw-Fahrten/Tag in Pkw-E
	0	0	0	Lkw-Fahrten/Stunde in Pkw-E

Auszug aus



Anlage 3



Fußgängerüberwege (Zebrastrifen)

Erstellt am: 17.02.2011 | Stand des Wissens: 07.12.2022

Synthesebericht gehört zu:  **Fußgängerverkehrsanlagen**

Ansprechpartner

TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger durch entsprechende **Querungsanlagen** trägt dazu bei, das Zufußgehen attraktiver zu machen. Damit verbessern sich auch die Rahmenbedingungen für ein multimodales Verkehrsverhalten, das zunehmend als wichtige Komponente zur Bewältigung der wachsenden Verkehrs-, Lärm- und Abgasbelastung in Städten angesehen wird **[UBA11b]**. Fußgängerüberwege (FGÜ) sind in diesem Kontext ein bewährtes Instrument.

Die Fußgänger sind an Fußgängerüberwegen **beim Queren bevorrechtigt** gegenüber dem Fahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr und Radverkehr) mit Ausnahme des Schienenfahrzeugverkehrs. Die rechtliche Bedeutung von Fußgängerüberwegen ist in §26 **StVO [StVO]** festgelegt. Sie wird ergänzt durch die entsprechende VwV-**StVO [VwV-StVO]**, und die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen **[R-FGÜ01]**, die von den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder eingeführt werden müssen.

Fußgängerüberwege dürfen unter folgenden Bedingungen angelegt werden **[R-FGÜ01]**:

- innerhalb geschlossener Ortschaften, auf Strecken mit einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde,
- an Stellen, an denen maximal ein Fahrstreifen pro Richtung überquert werden muss,
- an Stellen, an denen beidseitig ein Gehweg vorhanden ist.

Sie **dürfen nicht** angelegt werden, wenn **[R-FGÜ01]**:

- sie sich in der Nähe einer Lichtzeichenanlage befinden,
- sich auf dem Streckenabschnitt eine Koordinierung von Lichtzeichenanlagen (grüne Welle) befindet,
- Bussonderstreifen oder Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper gequert werden,
- die bevorrechtigte Straße einer Kreuzung oder Einmündung mit abknickender Vorfahrt gequert werden soll oder
- im Verlauf eines gemeinsamen Geh- und Radweges.

Der empfohlene **Einsatzbereich** von Fußgängerüberwegen erstreckt sich von 200 bis 750 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde des Fußgängerquerverkehrs. Die Mindestanzahl für Fußgänger in der Spitzenstunde wird mit 50 Personen angegeben **[R-FGÜ01]**. Der Fußgängerquerverkehr sollte an der entsprechenden Stelle gebündelt auftreten, da sonst linienhafte Querungshilfen in Frage kommen **[R-FGÜ01]**.

In **Tempo 30-Zonen** sind FGÜ in der Regel entbehrlich **[R-FGÜ01]**.

Anlage 4



Mitteilungen - Wirtschaft und Verkehr

StGB NRW-Mitteilung 337/2002 vom 05.06.2002

Richtlinie zu Fußgänger-Überwegen 2001

Mit Erlaß vom 7.12.2001 hat das MWMEV im Ministerialblatt (Nr. 84 v. 27.12.2001, S. 1628) auf die "Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Ausgabe 2001, hingewiesen und gebeten, hiernach ab 1.1.2002 zu verfahren.

Mittlerweile ist der 1999 vom Ministerium initiierte Modellversuch "Fußgängerüberwege in Nordrhein-Westfalen" abgeschlossen worden. Dieser hatte u.a. zum Ziel aufzuzeigen, daß Fußgängerüberwege auch unabhängig von den in den R-FGÜ genannten Einsatzgrenzen eingesetzt werden können, wenn folgende Anforderungen für die Einrichtungen eines FGÜ erfüllt sind:

- gute Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs
- ausreichende Sicht zwischen Kfz-Führer und Fußgänger
- kurze Querungswege
- angepaßte Geschwindigkeit (möglichst etwa 30 km/h)
- keine Überholmöglichkeit und
- niedrige Baukosten.

Der Modellversuch hat gezeigt, daß, wenn diese Anforderungen eingehalten werden, FGÜ überall dort eingesetzt werden können, wo ein Bedarf für eine sichere Querung von Straßen durch Fußgänger besteht. Für die Entscheidung über den Einsatz von FGÜ sind daher diese Kriterien maßgebend und nicht die strikte Einhaltung von Grenzwerten der Kfz- und Fußgängerbelastung.

Eine Reihe von Bundesländern hat in ihren Einführungserlassen zu den R-FGÜ 2001 bestimmte Abweichungen verbindlich vorgegeben. Das MWMEV hat in seinem Einführungserlaß keine zusätzlichen Regelungen vorgeschrieben, weil die R-FGÜ 2001 genügend Spielraum für abweichende sachgerechte Entscheidungen enthalten. Die vom MWMEV für notwendig gehaltenen Ergänzungen sind den "Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen", Ausgabe April 2002, zu entnehmen.

Die Empfehlungen stehen unter der Adresse www.mwmev.nrw.de unter den Menüpunkten Arbeitsbereich Verkehr/Verkehrssicherheit/Unfallgeschehen zur Verfügung. Als Broschüre können die Empfehlungen schriftlich (GWN Gemeinnützige Werkstätten Neuss, Am Krausenbaum 11, 41464 Neuss), per Telefax (02131/74 50 21 32) oder per E-Mail mwmev@gwn-neuss.de bezogen werden.

Az.: III/1 151 - 29