

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fußverkehrs-Checks im Enzkreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kommunen des Enzkreises haben sich bisher für die vom Land Baden-Württemberg unterstützten Fußverkehrs-Checks beworben bzw. haben daran bisher teilgenommen?
2. Welche Kommunen des Enzkreises haben bisher gegebenenfalls ohne Unterstützung des Landes Fußverkehrs-Checks durchgeführt?
3. Inwiefern besteht die Möglichkeit, dass Kommunen Ergebnisse aus bisherigen Fußverkehrs-Checks anderer Kommunen erhalten, um diese für sich nutzbar zu machen (unter Angabe welche Kommunen des Enzkreises diese Möglichkeit bisher genutzt haben)?
4. Welche Kosten fallen im Durchschnitt pro Fußverkehrs-Check an (mit und ohne externes Fachbüro)?
5. Inwiefern besteht gegebenenfalls die Möglichkeit einer (auch finanziellen) Förderung eines Fußverkehrs-Checks für Kommunen, deren Bewerbung für die vom Land unterstützten Fußverkehrs-Checks nicht erfolgreich war?
6. Inwiefern besteht die Möglichkeit einer Förderung der im Zuge eines Fußverkehrs-Checks vorgeschlagenen Maßnahmen durch das Land Baden-Württemberg (unter Angabe der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen)?
7. Wie hat sich der Anteil des Fußverkehrs in Kommunen, die an einem Fußverkehrs-Check teilgenommen haben, infolge des Checks entwickelt?
8. Wie haben sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Fußgängern in Kommunen, die an einem Fußverkehrs-Check teilgenommen haben, infolge des Checks entwickelt?

9. Welche Kriterien sind mindestens notwendig, um in einer Ortsdurchfahrt einen Fußgängerüberweg/Zebrastreifen zu installieren, um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen (unter Angabe der Auswirkungen von Sondertatbeständen wie z. B. Bushaltestellen, Schulwege)?
10. Welche Kriterien sind mindestens notwendig, um in einer Ortsdurchfahrt eine Verkehrsinsel/Fahrbahnteiler zu installieren, um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen (unter Angabe von Sondertatbeständen wie z. B. Bushaltestellen, Schulwege)?

29. 11. 2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

In vielen Kommunen des Enzkreises beklagen Bürgerinnen und Bürger Geschwindigkeitsübertretungen und Lärm an Ortsdurchfahrten und häufig auch Kindergärten und Schulen. Dies führt dazu, dass Zufußgehen für viele Menschen mit einem mangelnden Sicherheitsgefühl verbunden wird. Insbesondere Sorgen um die Sicherheit der Kinder im Verkehr treibt viele um. Da das Land Baden-Württemberg seit einigen Jahren Fußverkehrs-Checks unterstützt, die derartige Probleme aufgreifen und Lösungsvorschläge bieten, soll diese Kleine Anfrage ergründen inwiefern die Kommunen des Enzkreises diese Möglichkeit bisher in Anspruch genommen haben und welche Effekte ein Fußverkehrs-Check hat.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 9. Januar 2020 Nr. 4-0141.5/519 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Kommunen des Enzkreises haben sich bisher für die vom Land Baden-Württemberg unterstützten Fußverkehrs-Checks beworben bzw. haben daran bisher teilgenommen?*

Die Gemeinde Friolzheim hat sich 2018 und 2019 beworben, wurde jedoch nicht zur Teilnahme ausgewählt. Die Gemeinde Remchingen hat sich 2015, 2017 und 2018 beworben, wurde jedoch ebenfalls nicht zur Teilnahme ausgewählt.

2. *Welche Kommunen des Enzkreises haben bisher gegebenenfalls ohne Unterstützung des Landes Fußverkehrs-Checks durchgeführt?*

Bisher hat keine Kommune des Enzkreises im Rahmen der landesweiten Maßnahme Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

Seit 2016 gibt es einen Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>). Es ist daher möglich, dass einzelne Städte und Gemeinden im Enzkreis bereits Fußverkehrs-Checks durchgeführt haben. Darüber liegen dem Land allerdings keine Informationen vor.

3. *Inwiefern besteht die Möglichkeit, dass Kommunen Ergebnisse aus bisherigen Fußverkehrs-Checks anderer Kommunen erhalten, um diese für sich nutzbar zu machen (unter Angabe welche Kommunen des Enzkreises diese Möglichkeit bisher genutzt haben)?*

Zum Abschluss des Fußverkehrs-Checks vor Ort erhält jede Teilnehmerkommune einen detaillierten Bericht über den Ablauf und die Ergebnisse des Fußverkehrs-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Checks. Diese Berichte wenden sich direkt an die Kommune. Über die Zugänglichkeit dieser Berichte entscheidet die jeweilige Kommune. Einige Teilnehmerkommunen haben ihren Abschlussbericht auf ihrer Homepage veröffentlicht. Darüber hinaus erstellt das Land für jede Runde der Fußverkehrs-Checks einen zusammenfassenden Bericht. Diese sind auf der Homepage des Verkehrsministeriums eingestellt (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>). Sie bieten einen guten Überblick über die bislang durchgeführten Fußverkehrs-Checks. Darüber hinaus steht allen der bereits erwähnte Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks zur Verfügung. Dem Land liegen leider keine Informationen vor, welche Kommunen oder Institutionen davon bislang Gebrauch gemacht haben.

4. Welche Kosten fallen im Durchschnitt pro Fußverkehrs-Check an (mit und ohne externes Fachbüro)?

Ohne begleitendes Fachbüro fallen insbesondere Personalkosten für die Projektorganisation und -durchführung an (Einladung/Bekanntmachung, Organisation von Räumlichkeiten, Planung des Ablaufs, Fachliche Vorbereitung, Durchführung/Moderation, Nachbereitung etc.).

Die gesamte Landesmaßnahme mit acht Kommunen kostet rund 174.000 EUR brutto. Die Kosten für die Fachbegleitung eines kompletten Fußverkehrs-Checks in einer Kommune belaufen sich auf ca. 15.000 EUR brutto pro Kommune.

5. Inwiefern besteht gegebenenfalls die Möglichkeit einer (auch finanziellen) Förderung eines Fußverkehrs-Checks für Kommunen, deren Bewerbung für die vom Land unterstützten Fußverkehrs-Checks nicht erfolgreich war?

Eine derartige Möglichkeit besteht nicht und erscheint angesichts der niedrigen Kosten pro Fußverkehrs-Check auch nicht angemessen.

6. Inwiefern besteht die Möglichkeit einer Förderung der im Zuge eines Fußverkehrs-Checks vorgeschlagenen Maßnahmen durch das Land Baden-Württemberg (unter Angabe der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen)?

Infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs sind seit 2014 über das LGVFG förderfähig. Voraussetzung hierfür ist eine konzeptionelle Grundlage wie z. B. ein Verkehrsentwicklungsplan oder ein Fußverkehrsplan.

7. Wie hat sich der Anteil des Fußverkehrs in Kommunen, die an einem Fußverkehrs-Check teilgenommen haben, infolge des Checks entwickelt?

Die Fußverkehrs-Checks stellen für die Kommunen eine Maßnahme zum Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung dar. Die Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der kommunalen Verwaltung, Politik und der Bürgerinnen und Bürger für die Belange des Fußverkehrs stehen im Vordergrund. Nachweisbar ist, dass der Fußverkehrs-Check für viele Städte und Gemeinden den Einstieg in eine kontinuierliche und strategische Bearbeitung des Themas darstellt.

Einen messbaren Anstieg im Fußverkehrs-Anteil einer Kommune zu erzielen, ist ein mittel- bis langfristiger Prozess, der eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen (Push- und Pull-Maßnahmen) erfordert. Ein Fußverkehrs-Check kann hierfür lediglich einen Anstoß geben.

8. Wie haben sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Fußgängern in Kommunen, die an einem Fußverkehrs-Check teilgenommen haben, infolge des Checks entwickelt?

Die Antwort zu Frage 7 gilt analog für die Unfallzahlen.

9. Welche Kriterien sind mindestens notwendig, um in einer Ortsdurchfahrt einen Fußgängerüberweg/Zebrastreifen zu installieren, um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen (unter Angabe der Auswirkungen von Sondertatbeständen wie z. B. Bushaltestellen, Schulwege)?

Der Einsatzbereich von Zebrastreifen richtet sich u. a. nach der Anzahl der Fußgänger/-innen, die in der Spitzenstunde die Straßen überqueren und nach der Anzahl der Kraftfahrzeuge in dieser Stunde.

Das Land hat die Einsatzbereiche von Zebrastreifen gezielt erweitert. Bei Gefährdung besonders schutzbedürftiger Personen, die eine Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren, kann auch bei weniger als 50 Fußgänger/-innen in der Spitzenstunde ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Zu den besonders Schutzbedürftigen zählen Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen wie etwa Blinde oder Sehbehinderte und ältere Menschen.

Aber auch im Bereich höherer Kfz-Verkehrsstärken hat das Land die Einsatzbereiche deutlich erweitert: Nach zwei Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer sind gute Sichtbeziehungen, eine Einhaltung der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit und eine ortsfeste Beleuchtung für die Sicherheitsbilanz von Zebrastreifen maßgeblich. Die Untersuchungen zeigen, dass Zebrastreifen auch bei 600 bis 900 Kfz/Spitzenstunde sicher betrieben werden können, wenn diese Anforderungen eingehalten sind. Zebrastreifen können bei 200 oder mehr Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs auch in Tempo 30-Zonen angeordnet werden, wenn Überquerungen besonders Schutzbedürftiger oder Überquerungen an Haltestellen zu sichern sind.

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges bleibt eine Einzelfallentscheidung, die im Rahmen der Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und Straßenbaubehörde diskutiert und entschieden wird. Hierfür wesentliche Abwägungsbelange sind u. a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Weitere Informationen hierzu sind im Planungsleitfaden für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen zu finden (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf).

10. Welche Kriterien sind mindestens notwendig, um in einer Ortsdurchfahrt eine Verkehrsinsel/Fahrbahnleiter zu installieren, um ein sicheres Queren der Straße zu ermöglichen (unter Angabe von Sondertatbeständen wie z. B. Bushaltestellen, Schulwege)?

Bei einer Fahrbahnbreite von 8,50 m oder mehr sollten Zebrastreifen mit Mittelinseln ausgestattet werden. Mittelinseln sollen grundsätzlich baulich ausgeführt werden und mindestens 2,0 m breit sein. Für überquerende Personen mit Kinderwagen oder geschobenem Fahrrad sind 2,5 bis 3,0 m breite Inseln günstiger. Damit Fußgänger/-innen beim Queren vor dem haltenden Bus nicht durch Fahrzeuge gefährdet werden, die den Bus überholen, ist es zwingend erforderlich, dass das Überholen des haltenden Busses zuverlässig verhindert werden kann. Hierfür eignen sich insbesondere Mittelinseln. Die Haltestelle in Gegenrichtung sollte dann über den Zebrastreifen gespiegelt in Fahrtrichtung ebenfalls vor dem Zebrastreifen liegen. Auch hier wird auf den Planungsleitfaden für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen verwiesen (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf).

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor