

Begründung:

siehe anliegende Einzelanträge

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Historie

Alle Standorte wurden bereits in der Vorlage Nr. 13/1596 vom 03.05.01 bewertet und das Gesamtkonzept am 21.05.01 im Verwaltungsausschuss **einstimmig** beschlossen. In dieser Vorlage werden grundsätzlich alle drei Standorte abgelehnt, weil die erforderlichen Querungszahlen nicht erreicht sind. Da jedoch in Jarßum eine LSA vorhanden ist, die ihre Begründung in dem aufgegebenen Schulstandort hatte, hat sich die VeKo (PI Emden, Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde) dafür ausgesprochen, die Anlage nach Aufgabe des Schulstandortes entweder zurückzubauen oder an die "sinnvollste Stelle", also nach der damaligen auch dokumentierten Entscheidung "Hilmarsum" zu versetzen.

Zu den neuen Anträgen wurde seitens der Verwaltung eine neue Verkehrszählung an den genannten Standorten durchgeführt.

2. Verkehrsmengenerhebung

Die Verkehrszählungen wurden am 25.10.01 in Hilmarsum und am 30.10.01 in Jarßum und Larrelt durchgeführt. Das Wetter war jeweils trocken und die Außentemperatur betrug bereits morgens 12° C. Diese Zählungen ergaben folgende durchschnittliche Querungszahlen in den Spitzenstunden 7:00 - 9:00 Uhr und 11:30 - 13:30 Uhr:

Ort:	Fahrzeuge	Querungen:
1.Hilmarsum, Vorwerker Weg, Klosterstraße, Hilmarsstraße	449	24
2.Jarßum, Süderweg	470	6
3.Larrelt, Spiekerburger Weg	381	4

Bei den Zählungen wurde beobachtet, dass mehr als 90% der Querenden erwachsene Radfahrer waren, die auf Grund der großen Verkehrslücken die Straße ohne überhaupt abzustiegen queren konnten.

Des Weiteren wurden die Buchungen an der LSA Süderweg mit folgenden Ergebnissen erfaßt:

Ferienzeit	28.09.-14.10.01	durchschnittlich 18 Buchungen/Tag
Zähltag:	Die, 16.10.01	22 Buchungen/Tag
	Mi, 17.10.01	21 Buchungen/Tag
	Do, 18.10.01	32 Buchungen/Tag (Veranstaltung DRK-Heim)
Sonstige:	19.10.-24.10.01	durchschnittlich 22 Buchungen/Tag.

3. Rechtliche Situation

3.1 Altes Recht

Grundlage für die Bewertung, ob eine Lichtsignalanlage einzurichten und wie diese auszugestalten ist, waren für die ursprüngliche Entscheidung die Richtlinien für Fußgängerüberwege von 1984 (R-FGÜ 84) und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen von 1992 (RiLSA) mit den dazugehörigen Erlassen des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr.

In der R-FGÜ 84 wurden folgende Querungszahlen als Schwellwerte vorgegeben:

<u>FG/Kfz</u>	<u>bis 300/Std.</u>	<u>300 bis 600/Std.</u>	<u>über 600/Std.</u>
bis 100/Std.	keine Sicherung	keine Sicherung	keine Sicherung
über 100/Std.	keine Sicherung	FGÜ	LSA

Von der Zahl der querenden Fußgänger konnte gem. einem Erlass vom 10.10.1994 geringfügig ("etwas weniger als 100") abgewichen werden, wenn schutzbedürftige Personen (z.B. Kinder in der Nähe eines Kindergartens oder einer Schule, Alte in der Nähe eines Altenheimes) gehäuft, also zu einem hohen Anteil, auftreten. Auch die Zahl der querenden Fahrzeuge brauchte in diesen Fällen lediglich 300/Std. betragen.

Durch einen weiteren Erlass vom 06.03.1998 kann die Straßenverkehrsbehörde Sicherungsmaßnahmen abweichend von den Regelungsschwellen der R-FGÜ 84 auf Grundlage des § 45 Abs. 1 StVO anordnen, ist jedoch dann an den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gebunden. Eine Anordnung einer LSA unter den genannten Schwellen könnte z.B. in Betracht kommen, wenn ein Unfallschwerpunkt (3 typgleiche Unfälle in 1 Jahr, 5 typgleiche Unfälle in 3 Jahren) vorliegt.

In den letzten 15 Jahren ist es auf dem Abschnitt Hilmarsum bis Petkum nach Auskunft der Polizei zu keinem Unfall mit lebensgefährlich verletzten oder toten Radfahrern oder Fußgängern gekommen. In den letzten 3 Jahren gab es einen Unfall mit einer schwerverletzten 80-jährigen Frau in Höhe der Klosterstraße. Vergleichsweise wurden an der mit einer LSA ausgestatteten Querung Kaierweg in Borssum im gleichen Zeitraum 2 Unfälle mit Schulkindern registriert.

Am Spiekerburger Weg gab es in den letzten 6 Jahren 2 Unfälle, die jedoch auf Grund ihrer Konstellation auch durch eine Lichtsignalanlage nicht zu verhindern gewesen wären.

3.2 Neues Recht

Zwischenzeitlich wurde die genannte Richtlinie überarbeitet, in dem die geschilderte Erlasslage in die Richtlinien eingearbeitet wurde. Nunmehr gelten aktuell folgende Grenzwerte für die Einrichtung von Fußgängerlichtsignalanlagen:

<u>FG/Kfz</u>	<u>über 450/Std.</u>
über 50/Std.	LSA

Auf aktuelle Rückfrage beim Straßenbauamt Aurich, bei der Bezirksregierung Weser-Ems als Aufsichtsbehörde und beim Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr wurde ausdrücklich bestätigt, dass die Richtlinien bindenden Charakter haben. Abweichungen sind nur in geringem Maß und mit besonderer Begründung zulässig. Entsprechende Schreiben des Straßenbauamtes und der Bezirksregierung liegen an.

4. Bewertung

Wie schon in der Vorlage aus dem Vorjahr dargestellt, rechtfertigen die erhobenen Verkehrsmengen an **keinem** der 3 Standorte auch bei Bewertung auf Grundlage der neuen Richtlinie unmittelbar eine LSA. Die Querungsstelle Hilmarsum kommt bei Bündelung der Querungen aller einmündenden Straßen (Vorwerker Weg, Klosterstraße, Hilmarsstraße) den erforderlichen Schwellwerten am nächsten, wobei die Auswertung der Wartezeiten deutlich zeigt, dass viele der Querenden die LSA nicht nutzen würden.

An allen 3 Standorten ist kein auffälliges Unfallbild festzustellen, so dass die Anordnung einer LSA aus diesem Grund ebenfalls ausfällt.

In Hilmarsum gibt es als Besonderheit zu vermerken, dass der stadtauswärts fahrende Schulbus am Mittag zur stadteinwärts angelegten Bushaltestelle dreht, um die Schulkinder (insgesamt 10) auf der siedlungsnahen Seite der Petkumer Straße aussteigen zu lassen. Anschließend dreht er abermals, um in Richtung Petkum weiter zu fahren. Würde dies nicht geschehen, würde die Querungszahl in der Spitzenstunde am Mittag auf rund 40 ansteigen.

Vorlage-Nr.:

14/119

Wenn eine LSA hier vorhanden wäre, könnten diese nicht unproblematischen Drehbewegungen des Busses unterbleiben. In Abstimmung mit der Bezirksregierung Weser-Ems wird dies als besondere Begründung akzeptiert, um die LSA vom Süderweg zur Klosterstraße umzusetzen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

An dem Beschluss vom 21.05.2001 wird festgehalten, mit der Folge, dass die LSA Süderweg zur Klosterstraße umgesetzt wird und am Spiekerburger Weg keine neue LSA gebaut wird. Dieses Konzept wird von der Bezirksregierung als Fachaufsichtsbehörde (es handelt sich um eine Entscheidung des übertragenen Wirkungskreises) voll unterstützt.

Eine Entscheidung, alle 3 LSA zu installieren, wäre nach einhelliger Meinung rechtswidrig.