Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Tempolimit vor den Kitas Freunder Landstraße 60 und Lintertstraße 33

Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ [(i)] bittet darum, im Rahmen der Vorlage FB 61/0872/WP17 [(ii)] die zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch auf der Freunder Landstraße vor der evangelischen Kita und auf der Lintertstraße vor der Kita Mirabilis auf 30 km/h zu reduzieren.

In der Vorlage wurde die Kita Mirabilis an der Lintertstraße 33 aus uns unbekannten Gründen nicht berücksichtigt. Sie hat einen direkten Zugang zur Lintertstraße. Dort gilt Tempo 50; auf der abschüssigen Strecke wird oft sogar noch schneller gefahren. Es findet nur geringer Busverkehr statt (in jede Richtung lediglich zwei Fahrten pro Stunde). Die bestehende Tempobeschränkung an der Katholischen Grundschule Forster Linde sollte so ausgeweitet werden, dass sie auch 150 m vor und hinter der Kita Mirabilis gilt.

Abbildung 1: Eingang zum Gelände der evangelischen Kita Freunder Landstraße in Brand

Alle folgenden Fotos wurden am 26.02.2018 zwischen 08:00 und 08:30 aufgenommen. Kennzeichen und Gesichter wurden aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes unkenntlich gemacht.

1. Zur Kita Freunder Landstraße 60 ist in der Vorlage ist lesen: „Die Kita liegt im Hintergelände und hat keinen direkten Zugang zur Freunder Landstraße, sie ist vielmehr über einen Stichweg zu erreichen.“ [ii] Genau dieser Weg ist aber der direkte Zugang zur Freunder Landstraße. Das Tor und das Schild der Einrichtung grenzen unmittelbar an die Freunder Landstraße an. Einen anderen Zugang gibt es nicht. Frau Tietze, die Leiterin der Kita, hat uns informiert, dass es Eltern untersagt ist, das Gelände zu befahren, um ihre Kinder zur Kita zu bringen oder abzuholen. Der Weg ist zu schmal, um gleichzeitigen Kfz- und Fußverkehr zuzulassen. Die Situation ist also nicht z. B. mit der Kita Boxgraben vergleichbar, bei der die Stichstraße selbst über zahlreiche Parkplätze verfügt. An der Freunder Landstraße müssen die Eltern und Kinder das Kita-Gelände zu Fuß erreichen.

Abbildung 2: Eine Mutter mit zwei Kindern betritt das Kita-Gelände.

Über den Zugang sind zwar auch weitere Gebäude erreichbar, hierbei handelt es sich aber um ein Kinder- und Jugendheim und ein Familienzentrum; diese Einrichtungen widersprechen dem Schutzbedarf nicht, sondern erhöhen ihn sogar noch.

2. In der Vorlage wird weiterhin geschrieben, ein Hol- und Bringverkehr sei an der Freunder Landstraße nicht möglich. Auch das ist nicht korrekt. Da die Freunder Landstraße innerorts liegt und beidseitig kein Halteverbot ausgeschildert ist, darf vor der Kita gehalten und sogar geparkt werden. Lediglich im Bereich der Bushaltestelle und der durchgezogenen Linie darf nicht geparkt werden. Weitere Parkmöglichkeiten befinden sich auf der anderen Straßenseite am Straßenrand und auf dem Seitenstreifen.

Abbildung 3: Ein Autofahrer hält am Straßenrand, um die Beifahrerin aussteigen zu lassen.

3. Der Fußgängerüberweg hilft den Fußgängern, die vom Rewe-Parkplatz kommen oder die südwestlich der Kita wohnen. Für Nutzer der Bushaltestelle Kolpingstraße ist dieser Zebrastreifen ein Umweg von ca. 140 m. Der gleiche Umweg ergibt sich für Kinder, die südöstlich der Kita wohnen. Beispielsweise gibt es für Familien, welche die Freunder Landstraße über den August-Körver-Weg erreichen, keine akzeptable Querungshilfe.

Nicht immer beachten Autofahrer den Zebrastreifen. Ein Familienmitglied eines Teilnehmers unserer Projektwerkstatt wollte vor ca. drei Jahren den Zebrastreifen nutzen, es kam dabei durch zu spät bremsende Autos zu einem Auffahrunfall.

Abbildung 4: Eine Fußgängerin auf dem Weg zur Bushaltestelle überquert die Straße und vermeidet den Umweg über den Zebrastreifen

4. Auch Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad bringen, fällt die Querung schwer, denn sie haben auf dem Zebrastreifen keinen Vorrang und dürfen den Gehweg nicht linksseitig befahren.

Abbildung 5: Für Radfahrer gibt es keine Querungshilfe.

5. Der Bedarf einer sicheren Wegverbindung für Fußgänger beschränkt sich nicht auf die Querung der Fahrbahn.

Die StVO-Novelle 2016 wurde vom Gesetzgeber damit begründet, dass Kinder „altersbedingt noch nicht in der Lage [sind], allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und hier insbesondere Geschwindigkeiten herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen.“[iii] Der Schutzbedarf ergebe sich aus der „Vielzahl von anzutreffenden Kindern und ihrer nicht vorhersehbaren Verhaltensweisen bis zu einem gewissen Alter“ (ebenda).

Abbildung 6: Ein Vater führt zwei Kinder zwischen fahrenden und parkenden Autos hindurch. Im Gespräch bejahte er den Bedarf für ein Tempolimit.

Insbesondere Eltern, die mehrere Geschwisterkinder entlang der Freunder

Landstraße begleiten, können nicht immer sofort eingreifen, sollte ein Kind unerwartet auf die Fahrbahn laufen. Umso mehr gilt das für Kinder, die mit dem Laufrad, Roller oder Fahrrad in die Kita kommen.

Abbildung 7: Eine ähnliche Situation aus der anderen Richtung. Auch dieser Vater wünschte sich im Gespräch Tempo 30.

Abbildung 8: Auch diese Fußgänger äußerten die Notwendigkeit von Tempo 30.

6. Fußgänger müssen auf den Gehwegen außerdem mit Radfahrern rechnen, die sich aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und der fehlenden Radverkehrsanlagen nicht trauen, auf der Fahrbahn zu fahren.

Abbildung 9: Jugendliche fahren auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg

7. Zudem werden die Gehwege durch geparkte Autos und LKWs verengt.

Abbildung 11: Zwei Mütter mit Kinderwagen und einem weiteren Kind passieren eine Engstelle

Abbildung 10: Ein Schulbus quert den Gehweg, um nahe des Kinder- und Jugendheims zu halten. Im Gespräch beklagte sich der Fahrer über die vielen Raser auf diesem Streckenabschnitt.

Abbildung 12: Auf dem Gehweg geparkter Sattelschlepper gegenüber der Kita

8. Die ASEAG hat sämtliche sie betreffenden Tempobeschränkungen pauschal abgewiesen, ohne eine Abwägung zu treffen. Von einer „hohen Frequentierung durch den ÖPNV“ kann hier nicht die Rede sein. Pro Richtung fährt nur zwei Mal pro Stunde die Linie 25, dazu kommen lediglich zwei Fahrten pro Tag der Linie 125.

Unmittelbar vor dem Kita-Zugang liegt die Bushaltestelle Kolpingstraße. Wenn der Bus dort hält, ist es unwesentlich, ob 150 m davor und dahinter Tempo 50 oder 30 gilt. Zum Berufsverkehr (also dann, wenn es am schwierigsten ist, den Taktfahrplan einzuhalten) hält der Bus fast immer an dieser Haltestelle und muss oft zusätzlich am Fußgängerüberweg verlangsamen.

Abbildung 13: Linie 125 hält direkt vor der Kita

Abbildung 14: Linie 25 hält direkt vor der Kita

Abbildung 15: Zahlreiche Fahrgäste steigen ein und aus

9. Selbst im hypothetischen Fall, dass der Bus nicht halten müsste und den Zebrastreifen ungebremst überfahren würde, wäre der Zeitunterschied marginal. Ein Fahrzeug benötigt bei konstanten 50 km/h 22 Sekunden, um 300 m zurückzulegen. Bei 30 km/h benötigt es für die gleiche Strecke 36 s. Der Unterschied beträgt also gerade mal 14 Sekunden. Die Verzögerung und Beschleunigung hinzugerechnet, entstünde ein Zeitverlust von weniger als einer halben Minute.

Abbildung 16: Linie 125 am Fußgängerüberweg

10. Die hohe Verkehrsbelastung mit 13.738 Fahrzeugen pro Tag spricht nicht gegen, sondern gerade für eine Tempobeschränkung. Laut VwV-StVO soll Tempo 30 vor Kitas „insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen“ [(iv)] die Regel sein. Eine hohe Verkehrsbelastung wird dabei nicht als möglicher Ausnahmegrund geführt.

11. In der Vorlage steht: „Der Bezirksdienst der Polizei führt an diesem FGÜ regelmäßig Kontrollen durch“ [(ii)]. Diese Regelmäßigkeit bedeutet doch, dass dort entweder ein Unfallschwerpunkt liegt oder ein erheblicher Anteil der Fahrzeuge schneller als 50 km/h fährt.

Weiterhin hätten Erhebungen der Fahrgeschwindigkeiten mit einem „für eine Hauptverkehrsstraße moderaten Ergebnis geendet“ [(ii)]. Uns ist nicht klar, was wir uns unter einem „moderaten Ergebnis“ vorstellen sollen. Wir bitten um eine Aufschlüsselung der Messdaten.

12. Mit einer Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen ist aufgrund der Straßenführung der angrenzenden Wohngebiete nicht zu rechnen.

13. Laut VwV-StVO ist die Größe der Einrichtung in die Abwägung einzubeziehen. Die Kita Regenbogen hat 75 Plätze und ist damit deutlich größer als andere Kitas (z. B. Pascalstraße mit max. 10 Plätzen), für die zugunsten der Verkehrssicherheit entschieden wurde.

Der dringende Wunsch nach Tempo 30 an der evangelischen Kita Freunder Landstraße wurde uns von der Kita-Leitung und vielen Eltern bestätigt. Abschließen möchten wir mit einem Zitat aus der Gesetzesbegründung zur StVO-Novelle 2016:

> *„Sofern also durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte von dieser Möglichkeit dann auch Gebrauch gemacht werden können.“* [iii]

Für die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“
Dr. Daniel Herding

---

[i] Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“:
http://kryger.de/ffBrand/

[ii] Vorlage - FB 61/0872/WP17 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern:
https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=17910

[iii] Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung:
https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2016/0301-0400/332-16.pdf?__blob=publicationFile&v=5

[iv] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO):
http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm