

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel (zur Kenntnis)
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

	1. Entscheidung
Nr.	15-1385/2013 S1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	8.2.1.

Gleisüberwege Hildesheimer Straße und Thurnithistraße Sitzung des Stadtbezirksrates Döhren-Wülfel am 13.06.2013 TOP 8.2.1.

Beschluss

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob der Gleisüberweg an der Hildesheimer Straße über die zum üstra-Betriebshof führenden Gleise für Fußgänger durch eine Ampel oder durch ein Warnblinklicht gesichert werden können.

Außerdem wird gebeten zu prüfen, inwieweit der Gleisübergang in der Thurnithistraße zusätzlich zum Andreaskreuz ebenfalls durch ein Blinklicht gesichert werden kann.

Entscheidung

Dem Antrag wurde gefolgt.

Die Verwaltung hat beide Gleisüberquerungen, die an der Hildesheimer Straße und die an der Thurnithistraße, hinsichtlich einer Ausstattung mit einer Fußgängersignalisierung bzw. mit Warnblinklichtern überprüft.

An beiden Stellen sind nach Aussage der üstra keine Unfälle mit Fußgängerbeteiligung bekannt.

An der Hildesheimer Straße/ Abzweig zum Betriebshof Döhren ist der Gleisbereich der Stadtbahn für Fußgänger deutlich erkennbar, so dass hier in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und der üstra weder eine Fußgängersignalisierung noch ein Gelbblinklicht für erforderlich gehalten wird.

Wenn Blinklichter installiert würden, müsste aus Sicht der üstra auch die Busausfahrt zwingend mit Blinklichtern versehen werden. Da Busse in den verkehrsschwächeren Tageszeiten aber auch ohne Anforderung der Signalisierung (mittels Permissivsignal) unter Beachtung der allgemeinen Vorfahrtsregeln zur Hildesheimer Straße hin ausfahren, käme es dann zu dem unglücklichen Zustand, dass es in Gehrichtung Nord bei Stadtbahnfahrt an der ersten Fußgängerquerung über die Gleise gelb blinken würde und an der zweiten Fußgängerquerung über die Busausfahrt je nach Verhalten des Busfahrers blinken würde oder eben auch nicht.

Gelbe Blinklichter für den Gleisbereich und für die Busüberfahrt könnten im Übrigen nicht signaltechnisch überwacht werden, so dass die Stadtbahn Fahrt frei und der Bus eine Freigabe nach Permissivsignal erhalten könnte, obwohl das Blinklicht auf Grund einer Störung ggf. gar nicht in Funktion ist.

Bei einer Fußgänger-Rotsignalisierung wäre die Akzeptanz für die tatsächliche Beachtung der Rotsignale auf Seiten der Fußgänger als sehr gering einzuschätzen, weil eine derartige

Fußgängerrotphase sehr lange andauern müsste. Dies ist zum Einen bedingt dadurch, dass eine Fußgängerrotphase wegen der langen Fußgängerräumzeiten schon relativ früh eingeleitet werden müsste, bevor eine ein- bzw. ausbiegende Stadtbahn anschließend ihr Fahrt Frei- Signal erhalten könnte, zum Anderen dadurch, dass nach einer erfolgten Stadtbahndurchfahrt aufgrund der anzunehmenden theoretisch möglichen maximalen Fahrzeuglänge noch relativ lange das Rot für Fußgänger gezeigt werden müsste.

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass die Betriebshofzufahrten Sutelstraße/ Betriebshof Bothfeld und Fuhsestraße/ Betriebshof Leinhausen ebenfalls über keine technische Sicherung für Fußgänger verfügen.

Für den Bahnübergang Thurnitstraße wird eine Signalisierung mittels Lichtsignalen, in diesem Fall mit Blinklichtern, ebenfalls nicht für erforderlich gehalten.

Für den Individualverkehr im Zuge der Thurnitstraße sind Andreaskreuze aufgestellt sowie Haltelinien auf der Fahrbahn markiert. Für Fußgänger ist der Gleisbereich deutlich erkennbar. Da die Haltelinien etwas abgefahren sind, sollen diese aufgefrischt werden.

Für die aus dem Betriebshof in Richtung Hildesheimer Straße ausfahrenden Bahnen besteht darüber hinaus eine gute Sicht auf die Thurnithstraße. Zwischen den Stadtbahnen, die in den Betriebshof einfahren und dem Individualverkehr auf der Thurnithstraße in Fahrtrichtung Norden (zur Peiner Straße) ist die Sicht allerdings nicht ganz so gut. Zur Gewährleistung des erforderlichen Sichtdreiecks wurde hier aber kürzlich der Bewuchs freigeschnitten. Für die Stadtbahn besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h.

Auf Anregung der üstra wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde geprüft, ob auch für den Individualverkehr auf der Thurnithstraße vor dem Bahnübergang die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht zu ziehen wäre. Gemäß VwV-StVO zu den Zeichen 274, 276 und 277 sind Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote für nur kurze Strecken in der Regel nur Behelfsmaßnahmen. Sie sollten deshalb nur angeordnet werden, wenn die Gefahren, deretwegen diese Verkehrsbeschränkungen erwogen werden, nicht auf andere Weise zu beheben sind.

Auf Grund der relativ guten Sichtverhältnisse sowie der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung für die Stadtbahn soll eine derartige Maßnahme hier ebenfalls nicht realisiert werden.

66/18.62.08
Hannover / 31.01.2014