Adalbert-Stifter-Grundschule

hier: Stellungnahme Verkehrskonzeption Adalbert-Stifter-Grundschule

- I. Es wurde um eine erste verkehrsplanerische Prüfung der Vorschläge aus dem Ortstermin vom 10.02.2022 bezüglich eines Verkehrskonzept an der Adalbert-Stifter-Grundschule in Oberfürberg gebeten.

Zum Ortstermin wurde die Verkehrsplanung nicht geladen. Die Beurteilung des Verkehrskonzeptes bezieht sich daher lediglich auf das Protokoll des Ortstermins (Stand 11.02.2022).

Die Verkehrssituation an der Adalbert-Stifter-Grundschule ist seit Jahrzehnten nahezu unverändert und begründet sich ursächlich durch den Schulstandort am Ende einer Stichstraße innerhalb eines Wohngebiets.

In regelmäßigen Abständen werden die Umstände vom Elternbeirat dort kritisiert.

Diverse Beschilderungsmaßnahmen sind durch das SvA bereits umgesetzt und nach Auskunft vom SvA sind die Möglichkeiten ausgeschöpft. So wurde beispielsweise ein Einfahrverbot für Kraftfahrzeuge an Schultagen von 7.30 bis 8.00 Uhr angeordnet.

Die verkehrsplanerische Stellungnahme wird nachfolgend zu den Maßnahmenvorschlägen des Ortstermins (Anlage 1) gelistet:

Zu Punkt 1:

Enthält keine Maßnahmen, sondern erläutert den Sachverhalt.

Zu Punkt 2:

Abs 2: „Die anwesenden Vertreterinnen des Elternbeirates schlagen die Verkehrsabwicklung in Einbahnrichtung vor, um Begegnungsfälle zu vermeiden. Herr Bürgermeister Braun spricht sich für die Einrichtung weiterer „Hol- und Bringbereiche“ an der Oberfürberger Straße aus. Es solle auch geprüft werden, ob entlang der nördlichen Seite der Oberfürberger Straße (westlich der Stichstraße) der Seitenraum für „Hol- und Bringbereiche“ nutzen ließe (hier gilt derzeit Haltverbot).“

Verkehrsabwicklung in Einbahnrichtung

Die Abwicklung des Verkehrsgeschehens in Einbahnrichtung wird aus verkehrsplanerischer Sicht abgelehnt. Das SvA sollte zu diesem Punkt ebenfalls nochmal angehört werden. Bisher wurde eine gleichlautende Haltung vertreten.

Die Intension der vorgeschlagenen Einbahnregelung ist es die Situation des Hol- und Bringverkehrs zu verbessern. Der Gegenteilige Fall ist jedoch zutreffend. Die Regelung soll im Wesentlichen den Zeitraum kurz vor Schulbeginn (i.d.R. 20 Minuten) regeln. Die Regelung greift jedoch ununterbrochen, wodurch die dortigen Anwohner ständig unnötige Umwege in Kauf nehmen müssten und benachteiligt werden. Längere Wege und negative Umweltauswirkungen sind die Folge, ohne das die Anwohner dauerhaft einen Nutzen durch die Einbahnregelung haben. Zudem wird durch eine Einbahnregelung die gefahrene Geschwindigkeit nicht verlangsamt, sondern im Gegenteil angehoben. Das ist durch zahllose Studien und hausinterne Messungen belegbar. Die erhöhte Geschwindigkeit wirkt sich nachteilig auf die

Verkehrssicherheit der Kinder aus und erhöht damit gleichzeitig die potentielle Unfallschwere. Des Weiteren werden zusätzlich Anreize für den Hol- und Bringverkehr geschaffen, die die Ziele zur Verkehrswende und Klimaschutz einschließlich der Verhaltensprägung unserer jüngsten Verkehrsteilnehmer konterkarieren. Gleichzeitig werden diejenigen, die heute bereits zu Fuß, mit dem Fahrrad, ÖV oder im Falle eines unvermeidbaren Hol- und Bringverkehrs einen geeigneteren Ort zum Halten aufsuchen und ein paar Minuten Fußweg in Kauf nehmen (z.B. Rennweg) in ihrer bewussten Entscheidung geschwächt. Eltern die meinen sie müssten ihrer Kinder unmittelbar vor die Schule kutschieren werden in Ihrem Verhalten bestärkt, wodurch erwartungsgemäß mehr Eltern folgen werden und die Verkehrssituation zusätzlich verschlimmern. Des Weiteren müssten alle Schulbusse der Einbahnregelung folgen und durch das gesamte Wohngebiet fahren. Dies Fahrzeitverlängerung ist nicht im Sinne eines attraktiven Angebots für die Schüler. Die Anordnung einer Einbahnstraße wird aufgrund der Vielzahl der genannten Gründe abgelehnt.

Einrichtung von Hol- und Bringbereiche z.B. an der Oberführberger Str. + entlang der nördlichen Seite westlich der Stichstraße

Weitere Hol- und Bringzonen werden in der Oberführberger Str. aus den oben genannten Gründen abgelehnt.

Im Rennweg ist bereits im Bestand ausreichend Platz verfügbar, sowohl für den MIV als auch für die Ein- und Ausstiegssituation biete die Örtlichkeit ausreichen Platz. Ein Ausbau ist daher unverhältnismäßig und würde kaum Veränderung erwirken. Der überbreite Geh- und Radweg erlaubt es den Schulkindern über den Stichweg vorbei am BRK zur Schule zu gelangen. Die fußläufige Entfernung beträgt ca. 150m. Die Entfernung ist sowohl Eltern als auch Grundschulern in jedem Fall zumutbar. Für Elterntaxis steht damit eine angemessenen Alternative zur Oberführberger Str. zur Verfügung. Kein Elterntaxi muss in die Oberführberger Str. einfahren, um Ihre Kinder unmittelbar vor der Schule aussteigen zu lassen. Hier greift die Bequemlichkeit der Eltern und dem vermeidlichen zeitvorteil von wenigen Minuten zu Lasten derjenigen, die bereit sind zum Allgemeinwohl und der Sicherheit der Kinder ein paar Minuten früher zur Schule zu fahren zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu kommen oder den Schulbus zu nutzen. Unfälle im Bereich von Schulen entstehen in der Regel durch Rangiervorgänge der Elterntaxis über den Gehweg. Grundschulkindern werden dabei oft übersehen. Es kommt zu vermeidbaren Unfällen, da die privaten Fahrten bis vor die Schule in der Regel vermeidbar sind.

Zu Punkt 3: Einbau einer „Gehwegnase“

Der bauliche Ausbau von Gehwegnasen sind in seiner Erstellung kostenintensiv und aufwändig und unterliegen dem ganz normalen Prozess der Planungsschritte nach HOAI einschließlich Grundsatzbeschluss, Vorplanung, Entwurfsplanung, etc. Das Ausbauverlangen müsste zunächst durch den BWA beschlossen und mit Grundsatzbeschluss die Wichtigkeit geklärt werden. Angesichts der hohen Projektlast und der Dringlichkeit anderer Maßnahmen kann von keiner kurzfristigen Umsetzung ausgegangen werden.

Zu Punkt 4:

Die Ausführungen von Seiten des SvA werden unterstützt.

Zu Punkt 5:

Durch die geplante Bebauung mit ca. 50 Eigentumswohnungen werden insgesamt ca. 356 Kfz-Fahrten/24h induziert. (178 Kfz-Fahrten/24h im Quellverkehr und 178 Kfz-Fahrten/24h im Zielverkehr)

Die Spitzenstunden leiten sich wie folgt ab:

Morgenspitzenstunde (7.00 – 8.00 Uhr):	Quellverkehr: 25 Kfz-Fahrten/h Zielverkehr: 6 Kfz-Fahrten/h
Abendspitzenstunde (16.00 – 17.00 Uhr):	Quellverkehr: 15 Kfz-Fahrten/h Zielverkehr: 26 Kfz-Fahrten/h

Die Verkehrszahlen stammen aus dem vom Bauherren in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten zur geplanten Erschließung der Wohngebäude. Aus Sicht der Verkehrsplanung sind die prognostizierten Verkehrszahlen als obere Abschätzung zu verstehen. Die Berechnungen wurden auf der sicheren Seite geführt.

Konflikte mit dem Schülerverkehr werden durch die neu geplante Wohnbebauung nur in vertretbarem Maße auftreten. Die zukünftigen Anwohner der neu geplanten Wohnbebauung werden täglich mit dem Schülerverkehr konfrontiert und dementsprechend die Fahrweise anpassen. Zudem ist die Straße übersichtlich und weist eine ausreichende Breite auf. Des Weiteren weist der Gehweg auf der westlichen Seite (Schule zugewandt) eine Breite von 2,00 m auf. Die vorhandene Bushaltestelle ist auf der Seite der Schule, sodass die Schüler die mit dem Bus kommen nicht über die Straße laufen müssen.

Rennweg: Schulbushaltestellen und „Hol-und-Bringbereiche“

Die festgestellte Unauffälligkeit und das damit als gering einzuschätzende Gefährdungspotential schließen aus fachlicher Sicht eine bauliche Maßnahme aus. Eine solche Maßnahme ist kostenintensiv und erscheint hier unverhältnismäßig. Die Planung unterliegt dem ganz normalen Prozess der Planungsschritte nach HOAI einschließlich Grundsatzbeschluss, Vorplanung, Entwurfsplanung, etc. Das Ausbauverlangen müsste zunächst durch den BWA beschlossen und mit Grundsatzbeschluss die Wichtigkeit geklärt werden. Angesichts der hohen Projektlast und der Dringlichkeit anderer Maßnahmen kann von keiner kurzfristigen Umsetzung ausgegangen werden.

Für die Verlegung der Schulbushaltestelle gibt es keine fachlichen Gründe. Die Haltestelle ist unmittelbar vor der Schule an der passenden Stelle situiert. Eltern, die Ihre Kind mit dem Schulbus zur Schule bringen lassen sollen nicht durch weitere Zuwege in ihrem Mobilitätsverhalten benachteiligt werden

Seitens der Verkehrsplanung wird empfohlen durch Schwerpunktkontrollen der Polizei als auch durch Sensibilisierung der Eltern durch die Polizei / SvA z.B. bei Elternabenden auf die Probleme der Elterntaxis hinzuweisen und das Angebot im Bereich des Umweltverbunds zu erläutern.

Nur wenn auch die schon die Grundschüler eine umweltbewusste Verkehrserziehung genießen, können die Klimaziele weltweit aber auch die der Stadt Fürth erreicht werden.

II. Abdruck: SpA/Vpl

III. SvA

Fürth, den 26.04.2022
Stadtplanungsamt