

SPD/UL
Andrea Baumann
Barbara Kissmehl

Hilzingen, 15.02.2018

Antrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit der Wege für Fußgänger und Radfahrer innerhalb Hilzingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Metzler,
Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderats,

gerade für Kinder und ältere Menschen ist die Möglichkeit, alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen zu können, eine wichtige Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Fehlende sichere und bequeme Wege für das Gehen, Fahrradfahren oder die Fortbewegung mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen benachteiligen insbesondere Kinder, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Senioren in ihrer Mobilität und Lebensqualität.

In den vergangenen Wochen haben wir mit Bürgern von Hilzingen mehrfach dieses Thema diskutiert. Daraus ergaben sich zahlreiche Anregungen und Hinweise, an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht.

1. Der Bereich der Hauptstraße vom "Spitz" bis zum Zwinghofplatz ist für Fahrradfahrer unübersichtlich und gefährlich. Gerade durch die vielen parkenden Autos entstehen oft gefährlich Situationen. Es wäre zu prüfen, ob es möglich ist einen Radweg hinter die Parktaschen zu legen.

Eine besonders kritische Stelle befindet sich im Bereich der Schloßkurve durch die dortige Parkplatzsituation. Eine Verbesserung dieser Situation könnte geschaffen werden, wenn der Fußweg durch den Schloßpark vom Eingang "Nähstüble" am Rathaus und Parkplatz vorbei für Radfahrer freigegeben würde.

Im Bereich in Höhe "Im Spitz" befindet sich eine ähnliche Situation durch die dort parkenden Fahrzeuge entlang der Hauptstraße. Auch hier kommt es des Öfteren zu gefährlichen Verkehrssituationen für Autofahrer und Radfahrer.

Auch für Fußgänger bieten die Fußwege entlang der Hauptstrasse massenhaft Stolperfallen durch den beschädigten Asphalt und zahlreiche Unebenheiten.

Der Übergang vom Pfarrer-Geißler-Haus über die Peter-Thumb-Straße ist zu breit und für Fußgänger ein zu langer Weg im Straßenbereich.

2. An der L190 Gottmadingerstraße bis in die Richtungen nach Riedheim (Riedheimerstraße) und Duchtlingen (Duchtlingerstraße) gibt es keinen Radweg innerorts. Hier wäre zumindest ein Radschutzstreifen auf der Straße wünschenswert. Teilweise gibt es eine solche Lösung auf der L190 in Gottmadingen in der Hilzingerstraße bereits seit langem.

Ein Fußgängerübergang, insbesondere auch für Schüler der Peter-Thumb-Schule, ist in Höhe des Parkplatzes erforderlich. Hier queren viele Menschen an einer unübersichtlichen Stelle die Straße auf ihrem Weg zum Netto oder zur Hegau-Halle.

3. Der Radweg von Duchtlingen endet am Ortseingang Hilzingen. Für Radfahrer ist der Bereich der S-Kurve L190 eine besonders kritische Situation. Hier sollte eine Lösung für die Fortführung des Radwegs gefunden werden.

4. Nach wie vor unbefriedigend ist die Situation in der Dietlishoferstraße. Durch parkende Autos und Bushaltestelle entstehen laufend unübersichtliche Verkehrssituationen. Für Radfahrer fehlt hier ebenfalls ein geeigneter Radweg. Eventuell wäre hier eine gemeinsame Nutzung der Fußgängerwege durch Radfahrer und Fußgänger möglich.

Die Bushaltestelle sollte von der Durchgangsstraße wegverlegt werden in den Bereich des Hegau-Hallen Parkplatzes.

Ein Übergang für Fußgänger zum Edeka fehlt gänzlich.

5. Vom neuen Wohngebiet beim Steppbachwiesle fehlt ein durchgängig barrierefreier befestigter Fußweg bis zum Anschluss beim Freibad. Ein Teil des Fußwegs könnte über den Fahrradabstellplatz des Freibads geführt werden.

Entlang der Gemeindeverbindungsstraße von Hilzingen nach Riedheim fehlt ein Radweg. Auf dieser Straße sind immerhin 100 km/h zulässig.

4. Entlang der Mühlenstraße gibt es eine besonders kritische Stelle im Bereich der Kurve, die für Fußgänger gefährlich werden kann. Der Fußweg endet hier einseitig und verengt sich enorm. Unter Umständen wäre hier auch die Verlegung des Fußwegs auf die gegenüberliegende Straßenseite sinnvoller.

5. Die Kreuzung Trottengasse/Hohentwielstraße ist mit ihrer derzeitigen Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer) gleichermaßen schwierig. Oft stehen 4 Autos gleichzeitig an der Kreuzung, dazwischen Radfahrer und Fußgänger, insbesondere Schüler aus den dortigen Wohngebieten. Eine eindeutige Vorfahrtsregelung durch Vorfahrtsberechtigung für die Trottengasse wäre hier sicher sinnvoll. Ein Fußgängerüberweg in unmittelbarer Nähe der Kreuzung ist ebenfalls sinnvoll. Auch die Parksituation an der Postfiliale in der Hohentwielstraße ist nach wie vor kritisch für den dortigen Verkehr, da viele Autofahrer trotz Sperrfläche im vorderen Kreuzungsbereich parken.

6. In der Roseneggstraße sind 30 km/h zulässig. Durchfahrenden Fahrzeugen fällt dies jedoch oft erst spät auf. Auch die Rechts-vor-Links-Regelung an den Kreuzungen findet wenig Beachtung. Durch das Anbringen von Haltelinien an den jeweiligen Querstraßen würde der Verkehr automatisch verlangsamt und die Situation verdeutlicht.

7. Die Kreuzung Randenbahnstraße/ Hinter Bühl ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich. Ein Fußgängerüberweg zum Friedhof fehlt um einen sicheren Übergang zu ermöglichen.

8. Auf der Gemeindeverbindungsstraße von der Hohentwielstraße nach Twielfeld gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h. Gerade im Bereich vor der Autobahnbrücke, wo der Radweg in die Straße führt sind 70 km/h zu schnell und sollte zum Schutz der Radfahrer reduziert werden.

9. Immer wieder gibt es von Bürgern Beschwerden, dass Hecken, Sträucher und Bäume zu weit in den Gehwegbereich hineinwachsen und von den Anwohnern nicht ausreichend zurückgeschnitten werden. Außerdem gibt es auf vielen Gehwegen Stolperfallen durch beschädigte Stellen im Asphalt und durch Wurzeln von Bäumen aus anliegenden Gärten, sowie durch Absenkungen. Die Verwaltung sollte durch regelmäßige Begehungen dies

kontrollieren, die Grundstückseigentümer auf die Behinderung hinweisen und Abhilfe anordnen.

Die hier aufgeführten Problemstellung sind nicht abschließend zu sehen. Es handelt sich lediglich um die Gefahren auf die uns die Bürgerinnen und Bürger aufmerksam gemacht haben.

Für viele Bürger sind sichere Wege ein wichtiges Thema. Als Gemeinderat ist es unsere Aufgabe die Probleme anzugehen und zu lösen, die unsere Bürgerinnen und Bürger bewegen.

Wir beantragen daher die Beratung im Gemeinderat und die Erarbeitung eines Konzepts durch die Verwaltung wie barrierefreie und sichere Wege in Hilzingen zeitnah und umfassend geschaffen und die angeführten Problemstellungen gelöst werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Baumann
Barbara Kissmehl



Schlagloch: Die Kommunen müssen ihre Straßen regelmäßig auf Verkehrssicherheit überprüfen.

Foto: Santana/Fotolia

Verkehrssicherung

Kontrolle ist Pflicht

Für sichere Straßen und Wege zu sorgen, zählt zu den Aufgaben der Kommunen. Um die erforderlichen Streckenkontrollen auf eine systematische Basis zu stellen, sind der Aufbau einer funktionierenden Organisation und die präzise Dokumentation der ausgeführten Tätigkeiten unerlässlich.

Die Pflicht zu Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die

Gesetzgebung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständigen Gebietskörperschaften haben darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen frei von jeglichem Schaden sein müssen.

Insbesondere die Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine wichtige Rolle. Aussagen wie „Eigensorgfalt der am Verkehr teilnehmenden Personen“ oder „Straßen die vor sich selber warnen“ lassen erkennen, dass nicht überall von einer mangelfreien Situation ausgegangen werden kann.

UNFÄLLE UND SCHÄDEN VERMEIDEN

Zu dem zu sichernden Verkehrsraum gehört zusätzlich zur Straße selbst auch die unmittelbare Umgebung. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht steht dabei in engem Zusammenhang mit dem Typ und dem Charakter der Straße. Besonders Art und Ausmaß der Benutzung sowie die Verkehrsbedeutung spielen eine Rolle.

Durch den Aufbau einer funktionierenden Organisation lassen sich Schäden und Unfälle vermeiden und zugleich Kosteneinsparungen erzielen. Für die Durchführung einer effektiven Streckenkontrolle ist der Aufbau einer dafür zuständigen Organisation unabdingbar. Jede Kommune hat dafür ein Kontrollsystem gemäß eigener Voraussetzungen und Anforderungen aufzubauen.

Durch regelmäßige Kontrollen ist der Zustand der Straßen, Wege und Plätze zu überprüfen. Dabei sind drohende Gefahren festzustellen und zu beseitigen. Gegebenenfalls muss die Beseitigung veranlasst werden. Die Art und Häufigkeit der Kontrollen richtet sich unter anderem nach der Bedeutung der jeweiligen Abschnitte und deren Frequentierung.

Nach verbreiteter Auffassung ist eine visuelle Prüfung ausreichend. Ob die Kontrolle von einem Fahrzeug aus vorgenom-



Kombinations-Schürfleisten
Stahl-Schürfleisten
PU-Schürfleisten
Gummi-Schürfleisten
Elastomer-Schürfleisten
Gummi-Korund-Schürfleisten




Jetzt Angebot sichern und längere Lebenszeiten im Winter vermeiden!
Produktion und Vertrieb: www.mutter-solutions.de • 02651-79054-0



MOBIL KOMMUNALFAHRZEUG



EIN KONZEPT – UNZÄHLIGE LÖSUNGEN



KIEFER GMBH
KOMMUNALFAHRZEUGE UND MASCHINEN

Fürter Str. 1
84405 Dorfen

Tel: +49 (0) 8081 414-0
Fax: +49 (0) 8081 414-99

info@kiefergmbh.de
www.kiefergmbh.de

men werden kann, hängt von mehreren Faktoren ab. Es ist in jedem Falle zu gewährleisten, dass die mit den Kontrollen beauftragte Person sich neben dem Verkehr noch in ausreichender Art und Weise ihrer Hauptaufgabe, nämlich der Kontrolle der Verkehrssicherheit, widmen kann. Diese dürfte zum Beispiel bei einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße schwierig sein.

Ebenso gilt zu beachten, dass das Erkennen von sogenannten Beschädigungen umstrittener Art (zum Beispiel Durchrostungen von Schilderbefestigungen) möglich sein muss. Die Art und Ausstattung der verkehrlichen Anlagen des Baulastträgers spielt also sicher bei der Entscheidungsfindung eine zentrale Rolle.

Bei großen Straßenquerschnitten mit entsprechenden Fahrbahnteilen und Nebenanlagen kann sogar eine mehrfache Begehung erforderlich sein. Der hierfür erforderliche Zeitaufwand ist bei der Routenplanung einzukalkulieren.

INDIVIDUELLE INTERVALLE

Um zu gewährleisten, dass alle Straßen, Wege und Plätze durch das Personal regelmäßig kontrolliert werden, ist ein Organisationsplan zu erstellen. Zum Nachweis der Arbeiten sind entsprechende Dokumentationen zu führen.

Das zu erstellende Planwerk umfasst alle Verkehrswege und muss diese entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung in Listenform aufweisen: einzeln aufgeführt und mit Angabe der individuellen Kontrollintervalle.

Bedingt durch eine Vielzahl von Faktoren kann zur Häufigkeit der Kontrollen keine verbindliche rechtssichere Vorgabe getroffen werden. Seitens der Kommunal-

versicherer existieren dazu Empfehlungen, die auf der Basis von zahlreichen gerichtlichen Entscheidungen entwickelt wurden. Demnach ergeben sich unterschiedliche Stufen mit unterschiedlichen Kontrollintervallen. Der Turnus reicht in der Regel von mehrmals wöchentlich bis zu alle drei bis sechs Monate.

Die folgende Aufstellung stellt beispielhaft eine Stufung der Prioritäten dar, die sich an der Frequentierung und an dem Gefährdungspotenzial orientiert. Sie dient dem besseren Verständnis und ist keinesfalls als alleinverbindlich anzusehen.

- 1 Fußgängerzonen, klassifizierte Straßen, Hauptverkehrsstraßen: Kontrolle mehrmals pro Woche bis zweiwöchentlich
- 2 Sammelstraßen, Gewerbeerschließungsstraßen: Kontrolle alle zwei bis vier Wochen
- 3 Wohnstraßen, Wohnwege: Kontrolle monatlich bis zweimonatlich
- 4 Wirtschaftswege: Kontrolle zweimonatlich bis quartalsweise

Bei der Durchführung von Streckenkontrollen spielen auch Dienstanweisungen eine wichtige Rolle. In solchen Anweisungen ist genau festzulegen, wer in welcher Weise was genau zu kontrollieren hat. Musterdienstanweisungen der Kommunalversicherer erleichtern den Aufbau und geben Hilfestellung bei der Schaffung dieser Anweisungen. Es ist auch zu klären, ob und wie gegebenenfalls Arbeiten außerhalb der regulären Dienstzeiten auszuführen sind (Rufbereitschaft). Die Anweisungen sind sorgfältig zu verfassen und von allen Beteiligten zu beachten. *Bernd Mende*

SEMINARE

Der Autor Bernd Mende gibt am 25. April 2016 in Berlin ein Seminar mit dem Titel „Die Praxis der Abgrenzung von Investitionen und Instandhaltungen in Bezug auf das Straßenvermögen“. Ein weiteres Seminar von Mende beim Kommunalen Bildungswerk Berlin (www.kbw.de) am 15. Juni beschäftigt sich mit dem Thema „Straßenauflösung – kommunale Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung“. Am 16. Juni referiert Mende in Berlin über das Thema „Straßenkontrollen zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht – effektive Organisation der Durchführung“.

@ ONLINE

Weitere Informationen zur Führung von Kontrollbüchern und zum Nutzen von IT-Lösungen in der Verkehrssicherung bietet die Langfassung dieses Beitrags: www.treffpunkt-kommune.de > Themen > Technik und Innovation

DER AUTOR

Bernd Mende ist geschäftsführender Gesellschafter der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm) in Melle (mende@ge-komm.de)

INNOVATIVE TECHNIK für jede JAHRESZEIT

HAARTECHNIK UND KOMMERZTECHNIK

BAU-ANBAU- UND WEDERANBAU-TECHNIK

WINTERDIENST

FIEDLER

bietet ausgereifte Lösungen für:

- Straßenbauern
- Kommunen
- Landschaftsgestalter
- Wirtschaftsprüfer
- Einladungsunternehmen

FIEDLER GmbH
Oskar-Stein 75
D-18177 Schwabmünde, Germany
Telefon: +49 (0) 3854 79 50 00
Fax: +49 (0) 3854 79 50 01
E-Mail: info@fiedler-profi.com
www.fiedler-profi.com

www.kamps-seppi.de

seppi m

AGRI TECHNICA
Halle 26, Stand G28

**SPEZIELLE KOMMUNALMÜLCHER
BEI IHREM DIREKTEM ANSPRECHPARTNER**

Kamps SEPPi M.
Deutschland GmbH
D-64720 Michelstadt
Tel.: 06061 968 894-0
info@kamps-seppi.de