

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Absturzsicherung für die Kaimauer am Alten Hafen

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
--------------------	--------------------	---------

Ö	24.04.2023	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung
---	------------	--

Sachverhalt:

Erstmals wurde im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung im Februar 2020 die Einrichtung einer Absturzsicherung im Bereich der Kaimauer entlang der Bezirksregierung thematisiert.

Zu den Haftungsrisiken der Hansestadt Lüneburg und zu etwaigen strafrechtlichen Verantwortlichkeiten der Oberbürgermeisterin, städtischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie der Mitglieder politischer Gremien wurde in 2021 bereits ein Rechtsgutachten beauftragt und den politischen Gremien erläutert (siehe Vorlage VO/9705/21). In diesem Gutachten wurde zur Minimierung der Haftungsrisiken das Anbringen eines Geländers als Absturzsicherung empfohlen. Der Verwaltungsausschuss hat sich sodann in seiner Sitzung am 28.09.2021 der Rechtsauffassung der Verwaltung zur Notwendigkeit eines Geländers angeschlossen und die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt.

Aus rechtlicher Sicht ist hierzu ergänzend folgendes auszuführen:

Nach ständiger Rechtsprechung ist derjenige, der eine Gefahrenlage - gleich welcher Art - schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Bei der Ilmenau handelt es sich zwar um ein natürliches Gewässer, eine mögliche Gefahrenlage geht in diesem Fall aber von der Art der Uferbefestigung sowie der Eröffnung der Verkehrsnutzung aus. Das „Schaffen“ dieser Umstände ist der Hansestadt zuzurechnen.

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Dabei ist derjenige Sicherheitsgrad maßgeblich, den die herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält und der sich insbesondere aus Vorgaben anerkannter technischer Regelwerke ergibt.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind von den Gerichten als technisches Regelwerk anerkannt, zudem verweisen die Verwaltungsvorschriften zur StVO hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hierauf. Darin wird u.a. ausgeführt:

„Eine seitliche Sicherung ist überall dort vorzusehen, wo das Abkommen vom Weg erhebliche Gefahren für den Radverkehr mit sich bringt. Dies ist in der Regel unter folgenden Umständen anzunehmen:

- Führung über Brücken bzw. entlang talseitiger Stützwände,

- ...

Sie sollten als 1,30 m hohes Geländer ausgeführt werden, dessen Konstruktion auch den Schutz von Kindern gewährleistet. ... Ist die Absturzsicherung niedriger, z. B. bei Ausführung als Sitzmauer oder Kettenabspernung, so muss zwischen ihr und der Absturzstelle ein Zwischenraum von mindestens 2,00 m liegen.“

Zudem wären folgende örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen:

- Absturzhöhe von ca. 3 Metern
- vorgesetzte Betonkante
- innenstadtnahe Lage
- Eröffnung für den Fuß- und Radverkehr
- zu erwartender erheblicher Anstiegs des Radverkehrsaufkommens sowie der Geschwindigkeiten aufgrund Verbesserung der Wegeoberfläche
- frühere Schadensereignisse (Absturz einer Radfahlerin in 2019)

In der Gesamtwürdigung wäre bei einem Verzicht auf eine Absturzsicherung im Bereich der Kaimauer im Falle eines Absturzereignisses grundsätzlich von einem hohen Haftungsrisiko - sowohl institutionell, als auch persönlich - auszugehen.

Hinsichtlich der Ausgestaltung einer Absturzsicherung wäre zur umfänglichen Minimierung eines Haftungsrisikos grundsätzlich eine Variante zu empfehlen gewesen, die sich weitgehend an den o.g. Vorgaben der ERA 2010 orientiert (1,30 m Höhe, Übersteig- und Unterkriechschutz).

Bei einer Variante des Geländers, die sich in der Ausführung an den Bestandgeländern im weiteren Verlauf in Richtung Stint orientiert, kann ein Haftungsrisiko zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden, unter Berücksichtigung der folgenden Gesichtspunkte erscheint dieses Ausgestaltung jedoch als vertretbar:

- Es handelt sich um einen Bereich, in dem mit unbeaufsichtigten Kleinkindern nicht zu rechnen ist.
- Insgesamt handelt es sich um einen Bereich, der nicht dem Aufenthalt dient, sondern eher eine Transitfunktion hat.
- Eine landseitige Radwegeführung würde einen gewissen Abstand zu Absturzkante bewirken.
- Stadtgestalterisch fügt es sich ein und stellt in der Ausführung eine Verlängerung/Erweiterung des Bestandes dar.

Die Verwaltung hat daraufhin Visualisierungen für eine Geländergestaltung in Auftrag gegeben, die dem Denkmalschutz in dieser historischen Lage gerecht wird. Im Ergebnis und in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Lüneburger Altstadt e.V. (ALA) wurde sich auf die Variante geeinigt, die bereits im Bereich des Stints vorhanden ist. Es handelt sich um ein anthrazitfarbenes Mittelholmgeländer aus Stahl, welches zurück gesetzt im Pflaster verankert werden soll. Im Bereich der neu installierten Aufstiegshilfen sind Tore vorgesehen.

Eine zusätzliche Furt für Radfahrende soll in neuer fahrradfreundlicher Oberfläche weit abgesetzt von der Kaimauerkante zusätzlich hergestellt werden und zu der erforderlichen Verkehrssicherheit vor Ort beitragen.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	-	Bei jeder Baumaßnahme werden CO ₂ -Emissionen verursacht.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	+	Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	+	Verringerung der Zahl von Todesfällen und Verletzungen aufgrund von Verkehrsunfällen
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- ☐ Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
 - ☐ Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
- und/oder
- ☒ Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- ☐ Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- ☐ Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - ☐ Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- ☐ Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 33,00 €
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja x
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle: Inv-Nr. 01-511-019/ KS 06987
 - Produkt / Kostenträger: KT 51100202
 - Haushaltsjahr: 2023
- e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
30 - Rechtsamt
Fachbereich 7 - Tiefbau und Grün
DEZERNAT VI
