

Landeshauptstadt Magdeburg

1. Ergänzung zur Stellungnahme

	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
	61	S0029/04	24.02.2004
zum Antrag Nr. A0208/03 d. Frau/Herrn/Fraktion CDU-Ratsfraktion der Landeshauptstadt Magdeburg, v. 01.12.2003		Datum der Genehmigung	
		Genehmigungsvermerk	
Bezeichnung Vorbeifahrt an haltenden Straßenbahnen		Dezernenten VI	
Verteiler	Sitzungstermin		
Der Oberbürgermeister	02.03.2004 8:00		
Ausschuss f. Stadtentw., Bau und Verkehr	04.03.2004 17:00		
Kommunal- und Rechtsausschuss	18.03.2004 17:00		
Stadtrat	15.04.2004 14:00		

Die Antwort auf den Antrag der CDU bezieht sich nur auf Haltestellen, bei denen die Fahrgäste am Bordstein warten und die Fahrbahn queren müssen, um in die haltende Bahn einzusteigen. Der im Antrag angeführte Unfall am Hasselbachplatz hatte andere Ursachen. Hier warten die Fahrgäste auf einer Haltestelleninsel und steigen direkt in die haltende Bahn ein. Für den o.g. Fall gilt die StVO in der der § 20 das Verhalten der Fahrzeugführer und Fahrgäste regelt.

Danach müssen Kfz nicht stoppen, wenn sie eine Gefährdung für Fahrgäste ausschließen. Wörtlich heißt es: “Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einen solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten”.

Weiter heißt es im Absatz 6:

“Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen wollen, müssen sie auf dem Gehweg, dem Seitenstreifen oder einer Haltestelleninsel, sonst am Rand der Fahrbahn erwarten”.

Und letztlich ist unter den Erläuterungen zur StVO folgender aktueller Stand der verkehrsrechtlichen Diskussionen und Rechtsprechung zu finden:

“(6) ... Die Fahrbahn darf der Fahrgast erst dann betreten, wenn das öffentliche Verkehrsmittel zum Halten abgebremst wird und ausrollt. Eventuell vorhandene Radwege sind dabei mit gebotener Vorsicht zu überschreiten (OLG Bremen, Urt. vom 18.03.1964 ...)”.

Das bedeutet also, dass Kfz nicht an haltenden Straßenbahnen in jedem Fall stoppen müssen und demzufolge es auch keine generellen Maßnahmen geben kann, die eine solche Vorgehensweise rechtfertigen bzw. zwingend vorschreiben.

Das heißt, neben dem Kfz-Führer, der die entscheidenden Pflichten an einer Haltestelle hat, darf sich aber auch ein Fahrgast nicht ausschließlich darauf verlassen, dass die Fahrer immer ihre Pflichten kennen.

Unabhängig von dem Antrag der CDU werden seit Jahren die Haltestellen in der Stadt dahingehend überprüft, ob es Schwerpunkte der Gefährdungen, z.B. Unübersichtlichkeit, Haltestellen hinter Kurven o.ä. gibt. Speziell die MVB, aber auch die Polizei und die AG "Verkehrsorganisation" der Landeshauptstadt prüfen derartige Haltestellen und es wurden in den letzten Jahren verschiedene Maßnahmen eingeleitet, wie z.B.:

- Markierung auf der Fahrbahn vor der Haltestelle mit einem großen "H" (in Anlehnung an die Stadt Wien); zzt. an acht Haltestellen ausgeführt.
- Blinklicht und weiße Tafeln mit Warnung auf eine Haltestelle nach Kurven in Verbindung mit einer Lichtsignalanlage (u.a. Engpass Buckau).
oder
- die Lichtsignalanlage schaltet auf "Rot", wenn die Bahn in die Haltestelle einfährt (damit das "Grün" den nachfolgenden Kfz nicht zum Durchfahren animiert). Diese Lösung wird zzt. an 20 Lichtsignalanlagen praktiziert, vorwiegend an Fußgängerlichtsignalanlagen.

Solche Maßnahmen können nur für **ausgewählte** Haltestellen angewendet werden, eine flächen-deckende Ausweitung verfehlt ihren Sinn (nur gefährdete Haltestellen zu kennzeichnen). Die Kosten für die Umrüstung von Haltestellen in der o.g. Form sind teilweise erheblich oder ohnehin nur an Haltestellen möglich, die an Knotenpunkten oder Überwegen mit Lichtsignalanlagen liegen.

Aufgrund der Unfalldaten der letzten fünf Jahre ergeben sich eindeutig keine Unfallschwerpunkte, die es rechtfertigen würden, ausgewählte Haltestellen besonders mit den o.g. Maßnahmen oder noch anderen denkbaren Mitteln umzurüsten.

Die Unfälle der Jahre 1999 bis 2003 fanden fast immer an verschiedenen Haltestellen statt; die drei Unfälle des letzten Jahres z.B. an den Haltestellen Große Diesdorfer Straße /Eisnerstraße, Leipziger Straße/Fermersleber Weg und Halberstädter Straße/Leipziger Straße.

Somit sieht die Verwaltung keine zwingende Notwendigkeit irgend eine Haltestelle bevorzugt umzurüsten bzw. Mittel einzusetzen.

In Abstimmung mit der MVB GmbH und der Straßenverkehrsbehörde wird die Verwaltung aber in Zukunft folgende Maßnahmen durchführen:

- Einsatz von größeren Haltestellenschildern (VZ 224) bei Neuaufstellungen; Ersatz bzw. Unübersichtlichkeit.
- Schilderkombinationen auf weißer Tafel mit VZ 101 (Gefahrstelle) und VZ 224 (Haltestellen) am Beginn einer Haltestelle bzw. vor Kurven, wenn danach eine Haltestelle folgt (z.B. Pfeifferstraße).
- Markierung weiterer „H“ auf der Fahrbahn vor Haltestellen, bei denen in den letzten Jahren Unfälle auftraten (z.B. Große Diesdorfer Straße/G.-Hauptmann-Straße oder Lübecker Straße/Friedhof).
- Bei Neuanlagen von Fußgängerlichtsignalanlagen an Haltestellen die Beeinflussung durch die Straßenbahn auf die Farbfolge durchsetzen, d.h. die Bahn schaltet für Kfz auf „rot“.

Die Kosten für die Umrüstung einer Lichtsignalanlage betragen ca. 20 T€ für die Beschilderung je Haltestelle ca. 500 € und für die Markierung ca. 100 € je Haltestelle (bei ca. 260 Haltestellen).

Eine technische Umrüstung an den Fahrzeugen würde ca. 5000 € pro Wagen betragen, d.h. für 170 Fahrzeuge würden das 850.000 € betragen.

Die ebenfalls vorgeschlagenen Maßnahmen wie Warnblinken an Bahnen, Aufleuchten eines Schildes „Halt“, Aufstellen der alten DDR-Verkehrszeichen „Haltestelle“ sind verkehrsrechtlich nicht abgesichert. und demzufolge auch nicht durchsetzbar bzw. anzuordnen.

Die Verwaltung schlägt vor in den Beratungen der AG „Stadtverkehr“ diese Problematik bei Bedarf mitzubehandeln und jährlich im Ausschuss zu berichten.

Kaleschky
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Bearbeiter: Hans-Reinhard Adler
Tel.: 540 5380