

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0063/09	06.03.2009
zum/zur		
F0026/09 FDP-Fraktion		
Bezeichnung		
Gefahrenpotentiale in Kreuzungsbereichen Breiter Weg		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	17.03.2009	

Die Stadtverwaltung möchte die Fragen wie folgt beantworten.

1. *Wie hoch schätzen Sie das Gefahrenpotential für Verkehrsunfälle in den Bereichen Kreuzung Julius-Bremer Straße/Breiter Weg und Am Krökentor/Breiter Weg ein?*

Das Gefahrenpotential wird an beiden Kreuzungen als nicht sehr hoch eingeschätzt, wobei die mittels einer Lichtsignalanlage geregelte Kreuzung Julius-Bremer-Straße/Breiter Weg sicherer als die unregelmäßige Kreuzung Am Krökentor/Breiter Weg eingestuft wird. Die Auswertung der Unfallzahlen bestätigen das (siehe Frage 2).

Die Polizei teilt diese Einschätzung, auch sie sieht an den genannten Kreuzungen kein höheres Gefahrenpotential als das allgemein im Straßenverkehr ständig vorhandene Risiko.

2. *Wie viele Verkehrsunfälle haben sich in den oben bezeichneten Bereichen in den letzten fünf Jahren (bitte nach Jahresscheiben und Schwere der Unfälle getrennt beantworten) ereignet?*

Die Polizei hat für die oben genannten Kreuzungen die elektronische Unfallsteckkarte mit folgendem Ergebnis ausgewertet. Das elektronische Datenerfassungssystem ist seit dem April 2004 im Einsatz, so dass hier nur 4 Jahre ausgewertet werden konnten.

Kreuzung Julius-Bremer-Straße/Breiter Weg

2005 1 VKU mit geringem Sachschaden (Pkw/Pkw)
2006 1 VKU mit geringem Sachschaden (Pkw/Pkw)
2007 1 VKU mit geringem Sachschaden (Pkw/Pkw)
2008 1 VKU mit geringem Sachschaden (Pkw/Pkw)

Kreuzung Am Krökentor/Breiter Weg

2005 6 VKU mit einer leichtverletzten Person
2006 4 VKU mit einer Schwerverletzten und 2 Leichtverletzten
2007 2 VKU mit einer Schwerverletzten und 1 Leichtverletzten
2008 8 VKU mit einer Schwerverletzten und 4 Leichtverletzten

An allen Verkehrsunfällen mit verletzten Personen (11 Unfälle) waren Radfahrer beteiligt. An 4 von diesen Verkehrsunfällen waren Radfahrer allein beteiligt, d. h. z. B. Fahren gegen Verkehrszeichen oder auch Stürze im Gleisbereich.

3. *Sehen Sie Auswirkungen der Stauungen im Kreuzungsbereich Am Krökentor/Breiter Weg, auch mit Blick auf die Geschäftsentwicklung im Nordabschnitt des Breiten Weges?*

Der Querverkehr Am Krökentor/Breiter Weg ist relativ gering. Zu beachten ist neben dem Fußgänger- und Radverkehr auch der Straßenbahnverkehr. Stauungen sind aus Sicht der Stadtverwaltung nicht bekannt und haben, falls vorhanden, auch keine Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklungen im Nordabschnitt.

4. *Wie sehen Sie prinzipiell die Möglichkeit einer Einrichtung von Zebrastreifen anstelle der Lichtzeichenanlage?*

Die Benutzung eines Fußgängerüberweges erfordert grundsätzlich eine Verständigung zwischen dem Fußgänger und dem Kfz-Verkehr. Gemäß § 26 der StVO haben Fahrzeuge an Fußgängerüberwegen u. a. Fußgängern, welche den Überweg erkennbar nutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. An Fußgängerüberwegen gilt weder für den Fahrzeugführer noch für den Fußgänger der Vertrauensgrundsatz. So darf ein Fußgänger nicht plötzlich unmittelbar vor einem Fahrzeug auf den Überweg treten und blindlings darauf vertrauen, dass der Kraftfahrer seiner Verpflichtung nachkommt. Durch ganz spezielles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, sowohl der Fußgänger als auch der Fahrzeugführer soll an diesen Stellen das Queren stark befahrener Straßen erleichtert werden. Insbesondere Kinder sind mit den Anforderungen an ein richtiges Verhalten im Straßenverkehr aber oft überfordert. Radfahrer dürfen den Fußgängerüberweg nicht befahren, d. h. sie müssen absteigen und sich wie Fußgänger verhalten.

Unter Beachtung der o. g. Verhaltensregeln und der Ergebnisse der Unfallauswertung würde die Einrichtung von Fußgängerüberwegen, anstatt der vorhandenen Signalisierung, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer am Knoten herabsetzen. Die geregelte Absicherung des Straßenbahn-, Fußgänger- und Fahrradverkehrs gegenüber dem querenden Verkehr auf der Julius-Bremer-Straße wäre nicht mehr gegeben.

Es müssten zwei parallele Überwege neben den Gleisen errichtet werden. Aufgrund des starken Fußgängerverkehrs müssten die Kraftfahrzeuge ständig anhalten. Sie würden u. a. auf den Schienen stehen und damit neue Gefahrenpunkte für den Straßenbahnverkehr auslösen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr