Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0204/09	22.06.2009

zum/zur

F0081/09 DIE LINKE, Fraktion im Stadtrat

Bezeichnung

Straßeneinengung "Am Hopfengarten"

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	30.06.2009

Aus diesem Grund fragen wir Sie, Herr Oberbürgermeister,

1. ob das Aufstellen der Kübel im Abstand von 3 m zueinander (also mit Abschließen des Bordes) grundsätzlich rechtswidrig ist oder zumindest dieser Zustand wiederhergestellt werden kann?

2. weshalb der Stadtverwaltung erst jetzt aufgefallen ist, dass die Anbringung der Verkehrszeichen 264 unzulässig war, denn eine Einengung von 1,90 m lag zu keinem Zeitpunkt vor?

3. welche rechtskonformen Maßnahmen z.B. Schild Verkehrsverbot für LKW (evtl. mit Beschränkung der Achslasten oder Tonnage) nun mehr angedacht sind, um das Befahren der Einengung durch LKWs zwecks An- und Abfahrt zu den Gewerbebetrieben gemäß Beschlussfassung des Stadtrates zu verhindern?

Zunächst möchte ich Sie erst einmal über die Hintergründe über das von Ihnen so bezeichnete „Kübelrücken“ informieren. Im Januar 2009 erhielt die Stadtverwaltung ein Bürgerschreiben aus dem Eschenweg. Neben weiteren Punkten zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet wurde in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt des Schreibens die Einengung der Straße Am Hopfengarten an der Einfahrt zur Liststraße so gestaltet ist, dass wieder zunehmend „Lieferfahrzeuge auch über 3,5 Tonnen Nutzlast“ diese Zufahrt in das Gewerbegebiet benutzen. Daraufhin hat die Stadtverwaltung im Februar 2009 die Fahrbahneinengung baulich so hergestellt, dass ein Befahren der Einmündung mit Lkw im Sinne der von Ihnen genannten DS0889/98 ausgeschlossen ist. Hierzu wurden Blumenkübel gewählt, da die ursprüngliche Einengung mittels herausnehmbaren Leitbaken in der Fahrbahn keine dauerhafte, praktikable Lösung bot. Diese Leitbaken konnten von einigen Verkehrsteilnehmern leider nicht akzeptiert werden, so dass die Reparatur oder das Wiedereinsetzen der sehr oft demolierten bzw. herausgezogenen Leitbaken nicht mehr wirtschaftlich vertretbar war. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Leitbaken nicht wieder erneuert, so dass es in der Tat einen Zeitraum bis Februar 2009 gab, in dem die Beschilderung mittels VZ 264 (1,90m) im Widerspruch zu der tatsächlich baulich vorhandenen Durchfahrtsbreite von 3,00 m zwischen den Bordanlagen stand. Dieser Zustand der Beschilderung ohne bauliche Einengung ist rechtswidrig. Er wurde leider erst durch die erneute Aufstellung der Blumenkübel im Februar 2009 beseitigt. Die Wahl von Blumenkübeln an sich zur baulichen Einengung ist nicht in jedem Falle als Hindernis im Sinne des §32 der StVO zu sehen. Blumenkübel innerhalb markierter Sperrflächen stellen kein solches Hindernis dar. Diese Markierung war nach der Aufstellung im Februar 2009 noch nachzuholen. Bereits im März 2009 ereigneten sich jedoch so viele Fahrzeugschäden bei der Durchfahrt, dass

die Polizei aufgrund der Unfallhäufung um das Auseinanderrücken der Blumenkübel bat. Dieser Bitte sind wir verpflichtend nachgekommen. Als Folge der nicht mehr vorhandenen baulichen Einengung wurden gleichzeitig die VZ 264 (1,90 m) entfernt, um den rechtskonformen Zustand herzustellen. Das von Ihnen angesprochene VZ 120 „Verengte Fahrbahn“ stand im Übrigen schon da, es wurde nicht erst mit der Demontage der VZ 264 aufgestellt.

Zur Beschilderung mittels VZ 264 „Verbot für Fahrzeuge über angegebene Breite einschließlich Ladung“ möchte ich Ihnen grundsätzlich mitteilen, dass sich dieses Verkehrszeichen an den fließenden Verkehr richtet, um diesen mittels Verbot vor einer baulich eingeschränkten Verkehrsanlage zu schützen, deren Gefahr er nicht erkennen kann. Ausgehend von einer tatsächlich vorhandenen, lichten Durchfahrtsbreite einer baulichen Anlage wie z. B. Brücken oder Hausdurchfahrten wird die nutzbare Breite durch Abzug von je 20 cm entlang der beiderseitigen Begrenzung auf dem Verkehrszeichen angezeigt. Um den Lkw-Verkehr auszuschließen wurden sowohl die Leitbaken als auch später die Blumenkübel auf 2,30 m lichte Durchfahrtsbreite gestellt, so dass die nutzbare Breite mit 1,90 m entsprechend beschildert wurde.

Grundsätzlich dürfen gemäß § 45 Absatz 9 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage entsteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung (Leben, Gesundheit, Eigentum) erheblich übersteigt. Das bedeutet, dass das durch den üblichen Straßenverkehr ständig vorhandene allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung nicht zur Anordnung eines Streckenverbotes genügt. Es müssen zunächst besondere örtliche Verhältnisse vorliegen.

Eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkw (ob mittels VZ 253 „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t…“ oder mittels VZ 262 „Verbot für Fahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht“) ist eine Beschränkung bzw. ein Verbot für welches die StVO die Rechtsgrundlage ist. Die anordnungsfähige Rechtsgutbeeinträchtigung bestände bei diesen Verkehrszeichen in der tatsächlich nicht gegebenen Tragfähigkeit der Straße für den Lkw-Verkehr. Nach Aussage des Baulastträgers ist die Straße jedoch ausreichend tragfähig. Weiterhin darf eine Anordnung der straßenrechtlichen Widmung nicht widersprechen. Die Straße ist uneingeschränkt für den öffentlichen Verkehr gewidmet und darf auch mit dem Zusatz „Anlieger frei“ nicht eingeschränkt werden. „Allgemeine Belästigung“ durch den Lkw-Verkehr reicht als Anordnungsgrund nicht aus. Im Ergebnis muss deutlich gesagt werden, die Anordnung eines Lkw-Verbotes mittels Verkehrszeichen ist nach jetziger Sachlage rechtswidrig.

Fazit:

Die Blumenkübel können gemäß Ihrer Anfrage nicht im lichten Abstand von 3,00 m zueinander aufgestellt werden, da die Fahrbahn ebenfalls eine lichte Breite zwischen den Bordanlagen von 3,00 m hat. Im Lichtraumprofil ist dann ein Sicherheitsabstand von 30 cm vom Fahrbahnrand (Bordanlage) einzuhalten. Eventuelle weitere Maßnahmen mittels Beschilderung sind nicht geplant, da hierfür keine entsprechenden Rechtsgrundlagen vorhanden sind.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für
Stadtentwicklung, Bau und Verkehr