

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0228/10	13.09.2010
zum/zur		
A0106/10		
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
Mehr Sicherheit für Radfahrer im Nordabschnitt Breiter Weg		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	21.09.2010	
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	07.10.2010	
Stadtrat	14.10.2010	

Mit dem Antrag soll der Stadtverwaltung folgender Auftrag erteilt werden:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie der Unfallschwerpunkt an der Kreuzung „Am Krökentor / Breiter Weg / Große Steinernetischstraße“ beseitigt werden kann. Durch geeignete Kennzeichnungen, (farbige) Markierungen und/oder bauliche Maßnahmen ist die Kreuzung so zu gestalten, dass weitere Unfälle zwischen Rad- und Autofahrern künftig weitestgehend verhindert und Radfahrer besser geschützt werden.

In der Begründung heißt es:

Um die unklare, nicht eindeutige Verkehrssituation an diesem Knoten zu verändern, sind seitens der Verwaltung Maßnahmen (wie z.B. Kennzeichnung auf der Straße, teilweise Aufpflasterung etc.) vorzuschlagen, die geeignet sind, die Radfahrer und auch die Fußgänger besser zu schützen. Dabei sollte eine Verbesserung im Sinne des planungsphilosophischen Ansatzes von „Shared space“ vorrangig mit Markierungen und/oder baulichen Maßnahmen, z. B. Aufpflasterungen gearbeitet werden und weniger mit neuer Beschilderung und erst gar nicht mit einer neuen Signalanlage.

Zu diesem Sachverhalt möchte die Stadtverwaltung wie folgt Stellung nehmen:

Shared Space (deutsch: etwa „gemeinsam genutzter Raum“) bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach welcher der vom Verkehr dominierte öffentliche Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Um diese Ziele zu erreichen, verzichtet Shared Space auf Bordsteine und Abgrenzungen und setzt stattdessen auf eine lediglich orientierende Unterteilung des Straßenraums. Der öffentliche Verkehrsraum wird durchgängig niveaugleich gestaltet. Des Weiteren sind im Zuge einer „Entregelung“ der Verkehrslandschaft keinerlei Lichtsignalanlagen, Verkehrs- und Hinweisschilder sowie Fahrbahnmarkierungen vorgesehen. Die Straßenverkehrsordnung wird reduziert auf ein „gegenseitiges Rücksichtnehmen“ und das Vorfahrtsgebot rechts vor links. Die dadurch entstehende Verunsicherung soll die Verkehrsteilnehmer zu mehr Blickkontakten, Verständigungen und Rücksichtnahmen veranlassen.

In der Begründung zum Antrag wird vorgeschlagen, eine Verbesserung im Sinne des planungsphilosophischen Ansatzes von Shared Space vorrangig mit Markierungen und/oder baulichen Maßnahmen, z. B. Aufpflasterungen zu erreichen. Diese vorgeschlagenen Lösungen sind aber gerade kein Teil des planungsphilosophischen Ansatzes von Shared Space, so dass hier widersprüchlich argumentiert wird.

Der derzeitige Zustand der Beschilderung entspricht den gültigen Vorschriften der StVO. Er ist aber auch Ausdruck von Kompromissen und uneindeutigen Vorstellungen über die Nutzung dieses öffentlichen Verkehrsraumes. Tatsächlich ist es so, dass sich nördlich und südlich an die Große Steinernetischstraße Fußgängerbereiche (Z 242 der StVO) angliedern. Mit dem Wunsch, einen gesamten Fußgängerbereich zu haben, stellt sich aber das Problem der vorhandenen Straße. Ein Fußgängerbereich darf nicht mit Kraftfahrzeugen befahren werden, so dass es in diesem auch keine Straße geben darf. Daraufhin wurde folgender Kompromiss gefunden und beschildert. Die Große Steinernetischstraße ist als Straße gewidmet und bleibt eine Straße. Nördlich und südlich schließen sich Fußgängerbereiche an. Der östlich der Straßenbahntrasse gelegene Teil des Fußgängerbereichs darf mit Fahrrädern befahren werden und sowohl die Straßenbahn als auch die Radfahrer genießen in Nord-Südrichtung Vorfahrt vor den Kraftfahrzeugen auf der Großen Steinernetischstraße. Die Radfahrer können die Große Steinernetischstraße in einem 10 m breiten Abschnitt östlich der Straßenbahntrasse queren. Der Fußgänger genießt das Privileg der Vorfahrt nicht.

Diese Verkehrssituation ist nicht etwa unklar oder uneindeutig beschildert, sondern sie ist ganz einfach mit der Bevorrechtigung einer Verkehrsart, nämlich den Radfahrern so ungewöhnlich, dass auch die zugehörige Beschilderung nicht oft anzutreffen ist. Hinzu kommt, dass die Radfahrer neben der Straßenbahntrasse auf einem ebenfalls außergewöhnlich langen Abschnitt der Großen Steinernetischstraße (10 m) queren können. Der Kraftfahrer kann wiederum keine Gründe feststellen, aus denen er zusätzlich zur Beschilderung die Notwendigkeit einer Vorfahrtsregelung für den querenden Fahrradverkehr nachvollziehen kann. Letztendlich trägt dann die weite Platzfläche des Fußgängerbereichs links und rechts dazu bei, dass die Fußgänger und Fahrradfahrer vermischt wahrgenommen werden. Die erforderliche Trennung möglicherweise versetzt fahrender Fahrradfahrer von ggf. schon wartenden Fußgängern, sowie der zusätzlich zu beachtende Schienenverkehr erschweren bei der Beachtung der zu gewährenden Vorfahrt die Wahrnehmung der vorhandenen Beschilderung. Hinzu kommt etwaiges bewusstes persönliches Fehlverhalten einzelner Fahrzeugführer.

Bereits mit der Stellungnahme S0063/09 der Verwaltung zur Anfrage F0026/09 - Gefahrenpotentiale in Kreuzungsbereichen Breiter Weg - wurde auch durch die Polizei kein höheres Gefahrenpotential als das allgemein im Straßenverkehr ständig vorhandene Risiko festgestellt. Die aktuellen Verkehrsunfallzahlen ändern an dieser Einschätzung nichts. Der Kreuzungsbereich Am Krökentor/Breiter Weg/Große Steinernetischstraße ist kein Unfallschwerpunkt. Das ist auch das Ergebnis der Unfallkommission.

Mit diesen Erkenntnissen können sich folgende Varianten im Sinne der Antragstellung vorschlagen werden.

Entweder der Fußgängerbereich wird zusammengeführt und die Große Steinernetischstraße im Bereich des Breiten Weges unterbrochen oder die außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse durch die Privilegierung der Radfahrer werden aufgehoben.

Eine dritte Möglichkeit ist eine deutlichere übergroße Darstellung der vorhandenen, richtigen Beschilderung etwa mittels Verkehrszeichentafeln. Denkbar ist auch die Aufstellung von „Stop“-Schildern anstatt der vorhandenen Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) am Querungsbereich. Eine Aufpflasterung im Querungsbereich der Straße steht in keinem Bezug auf die zu gewährende Vorfahrt von querenden Fahrradfahrern. Sie ist statt dessen ein zusätzlich Element, welches die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer bindet.

Eine Aufpflasterung könnte wiederum Fußgänger in der Frage der Vorfahrt verunsichern. Eine Furtmarkierung ist nur im Zusammenhang mit der Errichtung einer Lichtsignalanlage zulässig.

Eine vierte für die Fahrradfahrer und Fußgänger sehr sichere Variante ist nach wie vor eine Lichtsignalanlage.

Der Fußgängerüberweg als eine mögliche fünfte Variante scheidet aus. Eine entsprechende Begründung ist bereits in der Stellungnahme S0063/10 der Stadtverwaltung enthalten.

Fazit:

Die vorhandene Beschilderung ist Ausdruck eines Kompromisses. Dieser Kompromiss ist gewollt und ohne diese Beschilderung nicht umsetzbar. Die Beschilderung entspricht den Regelungen der StVO. Der planungsphilosophische Ansatz von Shared Space in Form der Reduzierung der Straßenverkehrsordnung auf „gegenseitiges Rücksichtnehmen“ und das Rechts-vor-Links-Gebot ist als Insellösung an einer Kreuzung inmitten des Stadtgebietes nicht praktikierbar. Die Kreuzung ist kein Unfallschwerpunkt.

Im Zuge der mittelfristig geplanten Realisierung der 2. Nord-Süd-Verbindung, BA 4; Breiter Weg-Neustädter Feld, TA 1-Krökentor ist durch das entstehende Gleisdreieck in diesem Bereich eine komplette Umgestaltung erforderlich. Eine bauliche Investition vorab ist deshalb unwirtschaftlich.

Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung die Realisierung der Variante 2, Austausch der Vorfahrtszeichen, vor.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr