

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0246/14	03.11.2014
zum/zur		
A0144/14 Fraktion BÜNDNIS 90/GRÜNEN		
Bezeichnung		
Radwege im Kreuzungsbereich verbessern		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	18.11.2014	
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	15.01.2015	
Stadtrat	22.01.2015	

Die Stadtverwaltung möchte zum Antrag A0144/14

„Der Stadtrat möge beschließen:

Im Stadtgebiet der LH Magdeburg befinden sich Kreuzungsbereiche, bei denen auf einem nicht straßenbegleitenden Rad- und Fußweg mehr RadfahrerInnen als auf der zu kreuzenden Straße Kraftfahrzeuge fahren.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Situation des Radverkehrs ist zu prüfen, wie durch geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen an diesen Stellen eine Vorfahrt für den Radverkehr eingerichtet werden kann.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Stadtgebiet durch geeignete Maßnahmen entsprechende Stellen zu identifizieren und die Möglichkeiten der Einrichtung bei der nächsten Pflege- bzw. Baumaßnahme im Verkehrs- und/oder angrenzenden Grünbereich, mittels entsprechender Maßnahmen zu prüfen.“

wie folgt Stellung nehmen.

Zunächst ist festzustellen, dass nicht straßenbegleitende Radwege verkehrsrechtlich keine besondere Rolle einnehmen. Das spiegelt sich insbesondere in der zu beachtenden Fachliteratur wieder, so z. B. in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Diese Empfehlungen enthalten keine Lösungen, bei denen ein nicht straßenbegleitender Radweg an Querungen mit Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr die Vorfahrt erhält. Im Pkt. 9.4 - Führung an Überquerungsstellen außerhalb von Knotenpunkten - gibt es zwei Lösungsansätze, zum einen eine Überquerungsstelle ohne Lichtsignalanlage (LSA) und zum anderen eine Überquerungsstelle mit LSA. In beiden Fällen wird dem Radfahrer auf dem Radweg keine Vorfahrt vor dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn der Straße eingeräumt.

Bei den nicht straßenbegleitenden Rad- und Fußwegen handelt es sich straßenverkehrsrechtlich um so genannte andere Straßenteile.

In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt der § 8 die Vorfahrt und der § 10 das Einfahren und Anfahren. Im § 8 heißt es sinngemäß, an Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Das gilt nicht, wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist. Im § 10 ist geregelt:

Wer aus einem Grundstück, ..., auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren will ..., hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss er sich einweisen lassen.

Der fließende Verkehr auf der Fahrbahn hat in diesem Fall generell Vorrang, der fließende Verkehr darf i. d. R. auf die Beachtung seines Vorranges vertrauen. Es muss eine Gefährdung des fließenden Verkehrs ausgeschlossen sein, vom Ein- oder Anfahrenden wird äußerste Sorgfalt gefordert.

Der § 10 der StVO hat somit eine wesentliche Bedeutung z. B. für Wohnwege- oder -straßen oder für einmündende Radwege, die auf diese Weise (über einen abgesenkten Bordstein hinweg) in die Fahrbahn eingeführt werden. Das Merkmal „abgesenkter Bordstein“ entscheidet darüber, ob sich der Verkehrsteilnehmer nach den Regeln des § 10 der StVO oder nach den Regeln des § 8 der StVO zu verhalten hat.

Der § 8 - Vorfahrt - der StVO gilt, wenn der Gehweg entlang der Fahrbahn unterbrochen ist und der Bordstein entlang der Fahrbahn nicht abgesenkt, sondern jeweils in die einmündende Straße hineingezogen ist. Sind der Gehweg und der Bordstein entlang der Fahrbahn nicht unterbrochen, sondern nur abgesenkt, dann gilt § 10 - Einfahren und Anfahren - der StVO.

Den oben stehenden Ausführungen entsprechend, ermöglicht verkehrsrechtlich ausschließlich der Knotenausbau zur Einmündung einer Überquerungsstelle eines nicht straßenbegleitenden Radweges über eine Fahrbahn einer Straße die Anwendung der Regelungen des § 8 der StVO. Demzufolge ist ein Vorrang für einen einmündenden Weg nur durch die bauliche Gestaltung der Einmündung und einer zusätzlichen vorfahrtsregelnden Beschilderung in der Form möglich, dass alle Verkehrsteilnehmer den Vorschriften des § 8 der StVO unterliegen.

Der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg ist im gesamten Stadtgebiet keine Einmündung eines nicht straßenbegleitenden Radweges in eine Fahrbahn einer Straße bekannt, die bereits den baulichen Kriterien einer Einmündung gemäß § 8 der StVO entspricht. Damit reduzieren sich die verkehrsrechtlichen Maßnahmen erst einmal ausschließlich auf einen umfangreichen kompletten Umbau eines jeden in die Zielstellung dieses Antrages fallenden Einmündungsbereiches. Erst im Anschluss könnte dann mittels einer Vorfahrtsbeschilderung dem Radverkehr die Vorfahrt eingeräumt werden.

Zu den im Antrag benannten nicht straßenbegleitenden Rad- und Fußwegen ist weiterhin einschränkend festzustellen, dass Einmündungsbereiche zwei Fahrbahnen verbinden und diese somit gemäß § 2 der StVO der Benutzung durch Fahrzeuge vorbehalten sind. Das bedeutet, dass nicht straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen oder Gehwegen - Radfahrer frei - (also im weitesten Sinne Gehwege) eine solche Vorfahrt durch die bauliche Gestaltung als Einmündungsbereich nicht eingeräumt werden kann. Ein weiterer wesentlicher Aspekt für die Verkehrssicherheit ist die Wahrnehmung einer solchen Einmündung. Nicht straßenbegleitende reine Radwege erfordern nicht die Breite wie Fahrbahnen für Kraftfahrzeugverkehr. Das bedeutet, dass die Breite eines einmündenden Radweges u. U. im Missverhältnis zur Fahrbahnbreite des Kraftfahrzeugverkehrs steht und somit nicht oder nur schlecht als „Vorfahrtsstraße“ wahrgenommen wird. Das wird voraussichtlich auch die Vorfahrtsbeschilderung nicht ändern, sodass die Verkehrssituation voraussichtlich nicht sicherer wird. Hinzu kommt, dass die Radwege bei ausreichender Breite dann auch von Kraftfahrzeugen befahren werden können, wogegen weitere Beschilderungen vorgenommen werden müssten.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund und der im Antrag geschilderten Verkehrssituation kommt die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg zum Ergebnis, dass Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis stehen. Die im Antrag geschilderte Verkehrssituation lässt keine Konfliktsituation zwischen den geschilderten geringen Kfz-Verkehrsstärken und den querenden Radfahrern erkennen und darüber hinaus auch keine großen Unterbrechungen des Radverkehrs durch diesen geringen Kfz-Verkehr. Es gibt kein Anrecht auf freie Fahrt, das gilt auch für Kraftfahrzeuge.

Der umgekehrte Fall ist dagegen wesentlich problematischer, d. h. wenn den Radfahrern die Querung der Fahrbahn der Straße durch sehr hohen Kfz-Verkehr praktisch unmöglich gemacht wird. Hier wäre eine Prüfung der Verkehrssituation angezeigt.

Im Ergebnis der oben stehenden Ausführungen kann die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg dem Antragsinhalt nicht folgen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr