

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
	61	S0029/04	03.02.2004
zum Antrag Nr. A0208/03 d. Frau/Herrn/Fraktion CDU-Ratsfraktion der Landeshauptstadt Magdeburg, v.01.12.2003		Datum der Genehmigung 10.02.2004	
		Genehmigungsvermerk OB, gez. Dr. Trümper	
Bezeichnung Vorbeifahrt an haltenden Straßenbahnen		Dezernenten VI	
Verteiler	Sitzungstermin		
Der Oberbürgermeister	10.02.2004 8:00		
Ausschuss f. Stadtentw., Bau und Verkehr	12.02.2004 17:00		
Kommunal- und Rechtsausschuss	19.02.2004 17:00		
Stadtrat	11.03.2004 14:00		

Entsprechend der StVO, § 20 "Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse", Absatz 2 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 dürften 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 Rechtssprechung zu finden:

"(6) ... Die Fahrbahn darf der Fahrgast erst dann betreten, wenn das öffentliche Verkehrsmittel zum Halten abgebremst wird und ausrollt. Eventuell vorhandene Radweg 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.

Das bedeutet aber auch für Fahrgäste, nicht ohne den Verkehr zu beobachten, die Fahrbahn zu betreten.

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

- Markierung auf der Fahrbahn vor der Haltestelle mit einen großen "H" (in Anlehnung an die

Stadt Wien) an gefährdeten Haltestellen

- 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).

Solche Maßnahmen können nur für **ausgewählte** Haltestellen angewendet werden, eine flächendeckende 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 mit Lichtsignalanlagen liegen.

Das Verhalten an Haltestellen mit Insel richtet sich eindeutig nach den Vorschriften über das Betreten der Fahrbahn bzw. der Überquerung von Straßen. Die Inseln dienen hier als Querungshilfe und Zwischenaufstellung.

Die Unfallauswertung der Polizeidirektion für das Jahr 2002 ergab 18 und für das Jahr 2003 drei Unfälle mit ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen.

In Abstimmung mit der MVB GmbH und der Polizei sowie der Straßenverkehrsbehörde wird aus Sicht der Verwaltung bereits im Sinne des CDU-Antrages verfahren. Eine gesonderte Beschlussfassung des Antrages ist aus o.g. Gründen nicht erforderlich.

Es wird vielmehr nach der o.g. Vorgehensweise weiterverfahren und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen an den Haltestellen nachgerüstet.

Kaleschky
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Bearbeiter: Hans-Reinhard Adler
Tel.: 5405380