



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

22.06.2015

Beschlusskontrolle zur Stadtratssitzung am 24.06.2015
Mündliche Anfrage von Herrn Andreas Scholtyssek zu Richtlinien Rad- und Gehweg
Merseburger Straße in der Sitzung des Hauptausschusses am 18.06.2015

Ergänzend zur Beantwortung der Fragen der Fraktionen zum Gestaltungsbeschluss Merseburger Straße Nord sollen nicht nur die Rechtsgrundlagen aufgelistet werden, sondern auch genau die Fundstelle genannt und als Auszug versendet werden, aus denen sich die Begründung für die Ablehnung des Vorschlages eines längeren kombinierten Geh- und Radweges in diesem Abschnitt ergibt.

Antwort der Verwaltung:

Wie im Planungsausschuss am 05. Mai 2015 und am 09. Juni 2015 ausführlich dargestellt und erläutert, basiert eine Straßenplanung auf einem sehr komplexen System aus Gesetzen, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien, die einzuhalten sind und deren Einhaltung auch regelmäßig Fördervoraussetzung ist. Dabei muss immer ein Kompromiss zwischen den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungsansprüchen erarbeitet werden. Dies ist aus Sicht der Verwaltung im Fall der Merseburger Straße gelungen, ohne Verkehre einschränken oder verlagern bzw. verdrängen zu müssen bzw. wesentlich in die angrenzenden Grundstücke und Gebäude eingreifen zu müssen.

Zur Verdeutlichung der komplexen Rechtsnormen und technischen Vorgaben ist die nachfolgende Aufstellung analog der im PA gezeigten Folien bewusst ausführlich gehalten.

1. Gesetzliche Grundlagen

Straßengesetz LSA¹

§ 9 Straßenbaulast

(1) „Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange, insbesondere des Fußgänger-, Radfahrer- und Behindertenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Umwelt- und Naturschutzes, zu berücksichtigen.“

¹ Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 6. Juli 1993-

Stand: letzte berücksichtigte Änderung: § 42 geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2014 (GVBl. LSA S. 522, 523)

Die Vorzugslösung ist sowohl unter Zugrundelegung der heutigen als auch der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung leistungsfähig. Damit entspricht diese regelkonforme überbreite Fahrbahn den gesetzlichen Anforderungen. Es besteht keine Rechtfertigung in die bereits am unteren Limit liegenden Maße der Nebenanlagen einzugreifen.

§ 14 Gemeingebrauch, Anliegergebrauch

(1) „Der Gebrauch der öffentlichen Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Vorschriften des Straßenverkehrsrechts gestattet (Gemeingebrauch).“

Damit kann der Radverkehr nicht einfach auf andere Straßen „verbannt“ werden.

StVO²

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) „Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.“

(2) „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholt werden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.“

§ 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge

(1) „Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung dürfen Kraftfahrzeuge von dem Gebot möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Absatz 2) abweichen, wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt. Fahrstreifen ist der Teil einer Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt.“

Damit ist die Nutzung überbreiter Fahrbahnen klar geregelt. Fahrstreifen im Sinne der StVO sind entsprechend aktueller Rechtsprechung nicht nur markierte Fahrstreifen.

2. Verwaltungsvorschrift VwV StVO³

Zu § 2

„Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.“

Zu § 39

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Zu § 41, Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg

„Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.“

² Straßenverkehrs-Ordnung, Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013

Stand: geändert durch Art. 1 V v. 22.10.2014 I 1635

³ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998
In der Fassung vom 11. November 2014

3. Richtlinien

Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – R1 Regelwerk der FGSV⁴

6.1.1.7 Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen (Seite 71)

Damit ist die Vorzugsvariante der Verwaltung offensichtlich eine regelkonforme Lösung. Da der Straßenraum nicht reduziert wird und auch die Leistungsfähigkeit entsprechend der derzeitigen wie auch der künftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung gerecht wird, erfolgt kein Rückbau!

6.1.6.4 Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr (Seite 82)

„Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen in Frage, wenn getrennte Führungen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.“

Alle Fakten (sehr hohe Kfz-Belegung – deutlich über 1000 Kfz/h, hochbelastete Radhaupttroute - bis zu 1400 Räder/Tag gezählt - bei attraktiver Gestaltung weiterer erheblicher Anstieg zu erwarten, hohes Fußgängeraufkommen, Haltestellen) schließen schon für sich genommen diese Führung aus.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 – R2 Regelwerk der FGSV⁵

2.3.3 Vorauswahl von geeigneten Führungsformen (Seite 19)

Belastungsbereich III-IV – daher benutzungspflichtige Anlage notwendig

3.6 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr (Seite 27)

„Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. ... Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sind.“

Ausschlusskriterien sind u.a.:

- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- dichte Folge von Hauseingängen und Grundstückszufahrten
- stärker frequentierte Straßenbahnhaltestellen
- Fuß und Radverkehrsbelegung

3.7 Führung des Radverkehrs an Engstellen (Seite 28)

„Engstellen sind kurze Streckenabschnitte von bis zu 50 m Länge mit deutlich eingeschränkten Straßenraumbreiten.“

⁴ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006 – eingeführt mit Erlass des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) vom 18.11.2008 im Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt (MBL LSA) Nr. 44/2008

⁵ FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010 – eingeführt mit Erlass MLV vom 29.08.2011 im MBL LSA Nr. 43/2011

Damit kommt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit den Fußgängern in der Merseburger Straße außerhalb von Engstellen nicht in Frage.

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002 der FGSV⁶

3.1.2.5 Wege für Fußgänger und Radfahrer (Seite 13)

„Gemeinsame Geh- und Radwege kommen grundsätzlich nur infrage, wenn getrennte Führungen des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.“

Auch hier wird diese Führungsform unter den Bedingungen in der Merseburger Straße ausgeschlossen.

Die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen können aus urheberrechtlichen Gründen nicht als Anlage beigefügt werden. Sie sind jedoch im Fachbereich Planen, Abteilung Verkehrsplanung einsehbar.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

⁶ FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002