



08 JAN. 2013

16

75
hallesaale
HÄNDELSTADT

ADFC
Landesverband Sachsen-Anhalt e.V.
Herr Volker Preibisch
Breiter Weg 11a
39104 Magdeburg

Struktureinheit: Fachbereich Sicherheit
Ansprechpartner: Herr Sturm
Telefon: 0345 221- 1254
Telefax: 0345 221- 1250
Internet: www.halle.de
E-Mail: klaus.sturm@halle.de

04.01.2013

Bescheid zum Antrag des ADFC, die Radwegebenutzungspflicht in verschiedenen Straßen der Stadt Halle (Saale) aufzuheben

Sehr geehrter Herr Preibisch,

zum Antrag des ADFC vom 15.02.2011 und dem schriftlichen Widerspruch des ADFC vom 09.11.2011 zur teilweisen Ablehnung des Antrages auf Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Rwbpfl.) in mehreren Straßen in der Stadt Halle (Saale) ergeht durch das Ordnungsamt der Stadt Halle (Saale), Ressort Straßenverkehr, Untere Verkehrsbehörde, im weiteren UVB genannt, folgende

Abhilfemitteilung

1. Die verkehrsbehördliche Anordnung zur Entfernung der VZ 237, 240, 241 (Aufhebung der Rwbpfl.) wird durch die UVB in folgenden Straßen abgelehnt:

- Geiststraße ab Universitätsring stadtauswärts
- Dessauer Straße, beide Fahrrichtungen
- Talstraße/Amselgrund
- Delitzscher Straße, südliche Seite vor den Bahnhofsbrücken
- Bernburger Straße, östliche Seite, zw. Kardinal-Albrecht-Straße und Reileck, stadtauswärts

2. In der Buddestraße lehnt die UVB die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr entgegen der freigegebenen Fahrtrichtung ab.

Begründung

zu 1.

In nachstehenden Straßen hatten Sie in Ihrem Schreiben vom 15.02.2011 die Aufhebung der Rwbpfl beantragt:

1. Bernburger Straße, beide Fahrrichtungen
2. Geiststraße ab Universitätsring stadtauswärts
3. Dölauer Straße, nördliche Seite ab Einmündung Fuchsbergstraße, stadtauswärts
4. Dessauer Straße, beide Fahrrichtungen
5. Magdeburger Straße, beide Fahrrichtungen
6. Talstraße/Amselgrund
7. Hallorenring zwischen Hackebornstraße und Großer Klausstraße
8. Delitzscher Straße, südliche Seite vor den Bahnhofsbrücken

Die UVB hat daraufhin eine Überprüfung der Rwbpf. in den gen. Straßen vorgenommen. Als Rechtsgrundlagen hat sie das Straßengesetz LSA (StrG LSA), die StVO mit Stand vor dem 01.09.2009, die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV StVO) mit Stand nach dem 01.09.2009 und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) verwendet.

Insbesondere die VwV StVO zu § 2 zu Abs. 4 Satz 2, I. Nr. 2 und II. und die ERA 2010 waren zu beachten. Folgende Kriterien wurden überprüft:

- a) Ist es aus Gründen mangelnder Verkehrssicherheit und/oder wegen bedeutender Verkehrsabläufe im Straßenraum erforderlich, den Radverkehr geschützt auf benutzungspflichtigen Radverkehrsflächen zu führen?
- b) Hat der Fußgänger ausreichenden und sicheren Verkehrsraum zur Verfügung?
- c) Stehen ausreichend breite und baulich geeignete Radverkehrsflächen zur Verfügung bzw. könnten sie geschaffen werden?

Bei der Überprüfung der gen. Straßen an Hand der Kriterien Verkehrssicherheit und Verkehrsbedeutung gem. a), wurden die Verkehrszählwerte in der Spitzenstunde herangezogen, die im Bereich um 1000 KFZ/h_{sp} liegen oder größer sein sollten, wenn die Rwbpf. erwogen oder beibehalten werden soll (s. ERA 2010, Pkt. 2.3.3 „Vorauswahl von geeigneten Führungsformen“). Für alle, in der Begründung zu 1. gen. Straßen, wurden folgende Verkehrszählwerte in der Spitzenstunde, erhoben im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung, zu Grunde gelegt:

1. Bernburger Straße, 475 KFZ/h_{sp}
2. Geiststraße, 234 KFZ/h_{sp}
3. Dölauer Straße, 1304 KFZ/h_{sp}
4. Dessauer Straße, 1310 KFZ/h_{sp}
5. Magdeburger Straße, 879 KFZ/h_{sp}
6. Talstraße, 400 KFZ/h_{sp}
7. Hallorenring, 812 KFZ/h_{sp}
8. Delitzscher Straße, 1152 KFZ/h_{sp}

Die Radwegebenutzungspflicht bleibt folglich, auf Grund der hohen Verkehrszählwerte von über 1000 KFZ pro Spitzenstunde in der Dölauer Straße, in der Dessauer Straße und in der Delitzscher Straße bestehen.

Aus den Werten ergibt sich, dass die Rwbpf. in folgenden Straßen, auf Grund der deutlich unter 1000 KFZ/h_{sp} liegenden Verkehrsbelegung, aufgehoben werden müsste, wenn nicht andere Gründe wie z.B. mangelnde Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Fahrbahnbereich für die Aufrechterhaltung der Rwbpf. sprechen:

- Bernburger Straße
- Geiststraße
- Magdeburger Straße
- Talstraße
- Hallorenring

Bei genauer Analyse der Verkehrssituation in diesen 5 Straßen, wurden vor Ort nachstehende Besonderheiten festgestellt:

Bernburger Straße

In der Bernburger Straße besteht aus der Sicht der UVB trotz der mäßigen verkehrlichen Gesamtbelastung eine besondere Gefahrenlage. Dies hängt mit der stadtauswärtigen Restfahrbahnbreite zwischen der mittig aufgebrachten Sperrfläche und dem ab Einmündung Kardinal-Albrecht-Straße beginnenden Parkstreifen zusammen. Straßenbahn und Radfahrer können ab dieser Straßeneinmündung nicht verkehrssicher nebeneinander fahren, weil die Breite des Zwischenraumes zwischen dem Wagenkasten der Straßenbahn und der Reihe parkender Fahrzeuge nur 0,80 bis 1,10m beträgt. Diese Restfahrbahnbreite beinhaltet im Sinne der ERA 2010, Punkt 3.10 „Radverkehr auf Fahrbahnen mit Straßenbahn“ definitiv keine Bewegungs- und Sicherheitsräume zwischen Radfahrer und den rechts parkenden Fahrzeugen bzw. der links fahrenden Straßenbahn. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass die Straßenbahnfahrer und die Radfahrer die räumlichen Verhältnisse falsch einschätzen und der Radfahrer zwischen den parkenden Fahrzeugen und der überholenden Straßenbahn verunsichert wird, an einem PKW Außenspiegel hängen bleibt und unter die Straßenbahn gerät. Für diese Straßenquerschnittsaufteilung stadtauswärts wird ein konkretes Potential für eine Gefahrenlage gesehen. Dagegen spricht auch nicht die geringe Zahl an registrierten Unfällen.

Mitte 2012 hat die UVB folgendes Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung in der Bernburger Straße, nördliche Fahrtrichtung analysiert.

Im Zeitraum 01.01.2009 bis 30.06.2012 wurden durch die Polizei insgesamt 6 Unfälle registriert. 5 der 6 Unfälle ereigneten sich auf dem östlichen Radweg. Bei 4 Unfällen wurde ein Radfahrer als Unfallverursacher ermittelt. Bei 2 von diesem 4 Unfällen fuhren die Radfahrer auf dem östlichen Radweg, entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. In einem Fall missachtet ein in falscher Richtung fahrender Radfahrer zusätzlich ein für ihn zuständiges rotes Lichtzeichen an der LZA Bernburger Straße/östlicher Mühlweg.

Da die Beschilderung (VZ 241-30) über einen längeren Zeitraum in der Bernburger Straße stadtauswärts nicht vorhanden war und sich 5 der 6 Unfälle auf dem Radweg ereigneten, kann der Schluss gezogen werden, dass die geringe Zahl der Unfälle mit der Existenz der Radwegebenutzungspflicht zusammenhängt, auch wenn das VZ 241-30 nicht sichtbar war. Offensichtlich spricht vieles dafür, dass viele Radfahrer auch ohne ein sichtbares Verkehrszeichen den Radweg wählen, weil er ihnen sicherer erscheint.

Die notwendige Fahrbahnbreite für das sichere Nebeneinander von Radverkehr und Straßenbahnverkehr lässt sich nur herstellen, wenn der am östlichen Straßenbord angeordnete Parkstreifen zur Entfernung angeordnet wird. Dann hätte der Radfahrer in stadtauswärtiger Richtung neben der Straßenbahn genügend Platz zum Fahren. Diese prinzipiell zu verwirklichende Lösung lässt jedoch außer acht, dass der Parkstreifen für die zahlreichen Läden in der Bernburger Straße eine existenzielle Bedeutung hat. Wäre der Parkstreifen vor den Geschäften nicht mehr vorhanden, würden sich potentielle Kunden gegen den Einkauf in der Bernburger Straße entscheiden, weil Kunden selbst im weiteren Umfeld kaum freie Parkplätze vorfinden, weil auch in den beidseits der Bernburger Straße liegenden Wohngebieten ebenfalls hoher Parkdruck herrscht. Stellflächen stehen hier ganz selten zur Verfügung.

Abends verschärft sich die Parkplatznot im Bereich der Bernburger Straße noch, da im Umfeld Gaststätten und ein Kino liegen.

Um zu beurteilen, welche Kraftfahrer mit welchem Kennzeichen wie lange auf dem östlichen Parkstreifen parken, wurde eine ganztägige Analyse des ruhenden Verkehrs mit gleichzeitiger Kennzeichenerfassung mit folgendem Ergebnis vorgenommen:

Auf den insgesamt 41 vorhandenen Stellflächen auf dem östlichen Parkstreifen der Bernburger Straße zw. Kardinal-Albrecht-Straße und Reileck, wurden am 12.09.2012 von 10:30 bis 17:00h mindestens 96 parkende PKW erfasst. 61 Fahrzeuge trugen ein hallesches Kennzeichen, 16 ein Saalkreiskennzeichen und 3 ein Kennzeichen aus Merseburg-Querfurt. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass vorwiegend hallesche Bürger des Einkaufens wegen in der Bernburger Straße geparkt haben. Es bleibt festzustellen, dass die Wegnahme des östlichen Parkstreifens die Parkplatznot in der Bernburger Straße weiter erhöhen und den ansässigen Geschäften auf Grund des Wegfalls von Parkmöglichkeiten für potentielle Kunden schweren wirtschaftlichen Schaden zufügen würde. Die UVB hat sich deshalb entschieden, die Radwegebenutzungspflicht stadtauswärts ab Einmündung Kardinal-Albrecht-Straße und den östlichen Parkstreifen nicht aufzuheben.

Auch das Fußgänger- und Radfahreraufkommen wurde aktuell in der Bernburger Straße, östliche Seite an einem Werktag (25.09.2012 von 07:00h bis 17:00h) mit nachstehendem Ergebnis gezählt:

Insgesamt wurden 756 Fußgänger und 601 Radfahrer erfasst. Von den 601 Radfahrern fuhren 163 auf der Fahrbahn (ca. 27%), 438 neben der Fahrbahn auf der abmarkierten Radverkehrsfläche des nebeneinander liegenden Rad/Gehweges. Der den Rad- und Fußverkehr Zählende hat berichtet, dass die Radfahrer fast ausnahmslos zwischen der Schienen der Straßenbahn gefahren sind. Dadurch musste die Straßenbahn etliche Male hinter diesen Radfahrern langsam hinterher fahren. Die auftretenden Probleme mit der Einhaltung des Straßenbahnfahrplanes sollen jedoch ausgeschlossen werden. Dies ist für die UVB ein weiterer Grund, die Rwbpf. nicht aufzuheben.

Beachtung findet bei der Abwägung der gegenteiligen Interessen auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Wegnahme der beschriebenen Parkflächen wäre, im Verhältnis für den entstehenden Nutzen einer überschaubaren Gruppe von Radfahrern, die dann die Fahrbahn benutzen würden, der weitaus härtere Eingriff mit den oben geschilderten Folgen. Hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr wäre eine Wegnahme der Radwegebenutzungspflicht auch nicht zweckmäßig und stünde im Gegensatz zum verkehrspolitischen Ziel der Förderung und Beschleunigung des ÖPNV.

Aus den genannten Gründen wird Ihrem Widerspruch bezüglich der beantragten Aufhebung der Rwbpf. in der Bernburger Str. stadtauswärts ab Einmündung Kardinal-Albrecht-Straße nicht stattgegeben.

Geiststraße

Wegen der sehr geringen Verkehrsbelastung in der Geiststraße müsste die UVB die Rwbpf. grundsätzlich aufheben.

Dem entgegen steht die Tatsache, dass die Geiststraße ab Innenstadtring stadtauswärts auf einem kurzen Teilstück nur von Straßenbahnen befahren wird, die in hoher Taktfolge auf dieser wichtigsten Straßenbahntrasse in Süd-Nord Richtung verkehren.

Die UVB betrachtet deshalb dieses ca. 50m lange Straßenstück als eine Art besonderen Bahnkörper, der von anderen Verkehrsarten möglichst nicht genutzt werden soll. Auch die Planungen zum Ausbau der bereits vorhandenen BÜ Anlage Gr. Ulrichstr. / Geiststr. / Universitätsring / Moritzburgring haben dazu geführt, dass sowohl die Planer als auch die UVB eine Lösung favorisieren, bei der der Radverkehr aus Richtung Marktplatz nur über den vorhandenen östlichen Radweg der Geiststraße in Richtung stadtauswärts abfließen soll.

Ein zweiter Gesichtspunkt ist die Tatsache, dass sich Straßenbahnen, die in hoher Taktfolge fahren, eng an den Fahrplan halten müssen, damit die Personenbeförderung zeitlich effektiv abläuft. Eine entscheidende Rolle spielen dabei die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahn. Ändern sich die Fahrgeschwindigkeiten, so ändern sich auch die Fahrzeiten. Fahren Radfahrer, deren Fahrgeschwindigkeiten nicht kalkulierbar sind vor Straßenbahnen her, so gerät in der Regel der Fahrplan in Gefahr. Hinzu kommt, dass Straßenbahnfahrer, die unter Zeitdruck stehen, teilweise sehr dicht an die vor ihnen fahrenden Radfahrer heran fahren. Dadurch entsteht die Gefahr, dass diese verunsichert werden und verunfallen können. Die UVB vertritt deshalb den Standpunkt, dass auf solchen Hauptachsen des ÖPNV der Verkehr möglichst außerhalb der Gleisbereiche fahren sollte, unabhängig davon, wie viele KFZ in der Spitzenstunde gezählt werden.

Aus den genannten Gründen wird Ihrem Widerspruch bezüglich der beantragten Aufhebung der Rwbpf. in der Geiststraße ab Universitätsring/Moritzburgring stadtauswärts nicht stattgegeben.

Magdeburger Straße

In der Magdeburger Straße wird Ihrem Widerspruch grundsätzlich stattgegeben. Der Träger der Straßenbaulast wurde gebeten, die Kosten für die Überprüfung der Signalprogramme der in der Straße vorhandenen Lichtzeichenanlagen zu ermitteln. Die UVB hat bereits in Verbindung mit der Baumaßnahme Fahrbahnsanierung südlich des Knotens mit der Krausenstraße einen Schutzstreifen angeordnet. Sobald die Untersuchungsergebnisse der Lichtzeichenanlagen vorliegen, wird die Rwbpf. schrittweise für zur Einmündung Anhalterstraße und in der Gegenrichtung aufgehoben.

Talstraße (Amselgrund)

Laut Verkehrszählung befahren in der Spitzenstunde 400 KFZ/h die Talstraße in Richtung Kreuzvorwerk (Einbahnstraße). Damit wäre eine Benutzungspflicht nicht begründbar. Allerdings handelt es sich hier um einen abgesetzten Zweirichtungsweg in Mischung mit dem Fußgängerverkehr (VZ 240). Im Fahrbahnbereich stehen ca. 3,20m zwischen dem saaleseitigen Straßenbord und dem Breitstrich des markierten Parkstreifens zur Verfügung. Alle Fahrzeugführer müssten sich hinter einem Radfahrer einordnen, da dieser nicht überholt werden kann.

Bei Aufhebung der VZ 240 mit gegenläufigem Radverkehr wäre außerdem kein Radverkehr mehr in Richtung Kröllwitz möglich, weil die Voraussetzungen für die Öffnung der Einbahnstraße wie eine ausreichende Fahrgassenbreite und eine Höchstgeschwindigkeit ≤ 30 km/h fehlen.

Aus den genannten Gründen wird Ihrem Widerspruch bezüglich der beantragten Aufhebung der Rwbpfl. in der Talstraße (Amselgrund) nicht stattgegeben.

Hallorenring

Im Hallorenring wird Ihrem Widerspruch stattgegeben. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Hallorenring zwischen Hackebornstraße und Großer Klausstraße wurde im Rahmen einer Verkehrsschau überprüft und dann zur Entfernung angeordnet. Inzwischen sind die VZ 241 ab der Einmündung Hackebornstraße vom Straßen- und Tiefbauamt abmontiert worden.

zu 2.

Buddestraße

In der Buddestraße findet zurzeit Richtungsverkehr (Einbahnstraße) in Richtung Ernst-Kamieth-Straße statt. Dies wurde im Jahr 2010 angeordnet. Bis zu diesem Zeitpunkt floss der Verkehr in der Gegenrichtung.

Die Drehung der Einbahnstraße wurde verkehrsbehördlich angeordnet, weil sich die Kreuzungsstelle Rudolf-Ernst-Weise-Straße/Ernst-Kamieth-Straße zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt hatte. Fahrzeuge in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße, die zur Merseburger Straße vorfuhren, betrachteten die Straße bereits ab der Maybachstraße als Einbahnstraße, obwohl sie erst ab der Einmündung Buddestraße als echte Einbahnstraße ausgeschildert ist. Das führte dazu, dass die Verkehrsteilnehmer aus der Einmündung Buddestraße nach beiden Seiten ausfahrend mit Fahrzeugen kollidierten, die in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße auf der Gegenfahrbahn fuhren. Selbst die Anordnung von Überholverböten, das Markieren einer Sperrlinie und die Aufbringung von Pfeilen auf der gegenläufigen Fahrbahnhälfte in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße, brachten nicht den gewünschten Erfolg (weniger Unfälle).

Um die Unfalldhäufungsstelle zu entschärfen, wurde 2010 die Einbahnstraßenrichtung in der Buddestraße gedreht (Fahrtrichtung zur Ernst-Kamieth-Straße hin). Seit dieser Änderung ereigneten sich keine Unfälle mehr im Bereich der Kreuzungsstelle Rudolf-Ernst-Weise-Straße/Ernst-Kamieth-Straße.

Würde jetzt der Radverkehr entgegen der „neuen“ Einbahnstraßenrichtung zugelassen, entstünden automatisch die gleichen Gefahrenmomente für den Radverkehr, wie sie vor 2010 an dieser Kreuzungsstelle für alle Verkehrsteilnehmer bestanden haben. Die im Vergleich zum KFZ Verkehr „schwächere“ Verkehrsart Radverkehr würde mit Sicherheit noch schwerere Unfallfolgen erleiden müssen, als die bis 2010 überwiegenden Sachschäden an den Fahrzeugen. Die UVB lehnt deshalb in Würdigung dieser besonderen Umstände die Öffnung der Einbahnstraße Buddestraße für den Radverkehr ab. Da mit der Maybachstr. In unmittelbarer Nähe eine zumutbare Alternative besteht, wird hier auch kein Anlass für eine Änderung gesehen.

Aus den genannten Gründen wird Ihrem Widerspruch bezüglich der beantragten Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer in der Buddestraße nicht stattgegeben.

Ich bitte um Mitteilung, hinsichtlich welcher Straßen Sie weiterhin Ihren Widerspruch aufrechterhalten, bzw. welche Teile sich erledigt haben.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift Widerspruch bei der Stadt Halle (Saale), Markplatz 1, 06100 Halle (Saale) eingelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. Rothe
Rothe
Ressortleiter