

28.08.2014

Bergt

361 170 57

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
am 11.09.2014

**„Verkehrssituation Herdentorsteinweg/ Contrescarpe“
„Fahrwege für Radfahrer, richtiges Verhalten an Lichtzeichenanlagen“**

A. Sachdarstellung

Der Abgeordnete Ralph Saxe hat um einen Bericht gebeten, welche Vorfahrtregelungen für Fahrradfahrer an Ampelanlagen bestehen. Darüber hinaus gibt die Berichterstattung im Weser Report, „Pöbeleien aus Unsicherheit“, vgl. Ausgabe vom 23. Juni 2014, Anlass, die Bedeutung der für Rad Fahrende geltenden Wechsellichtzeichen an Lichtzeichenanlagen (LZA) am Beispiel des Radwegs vor dem KPS Gebäude zu klären.

Der Radweg verläuft gegenüberliegend dem Einmündungsbereich der Bahnhofstraße, der signalisierte Fußgänger- und Radfahrerquerungen nördlich und südlich der Bahnhofstraße über den Herdentorsteinweg aufweist.

Die Fußgängersignalanlagen befinden sich aus Richtung Am Wall kommend auf der östlichen Seite des Herdentorsteinweges in Höhe Sparda Bank. Im Straßenverlauf finden sich zwei nebeneinander liegende Fahrstreifen für den MIV, ein durch Hochbord abgetrennter Radweg sowie ein direkt daneben liegender Gehweg.

Geh- und Radweg verlaufen selbstständig parallel in Richtung Breitenweg, wobei der Gehweg im gesamten Verlauf des KPS – Gebäudes - vom übrigen Straßenraum räumlich getrennt - unterhalb der Arkaden des Gebäudes verläuft.

In der Örtlichkeit befinden sich zwei LZA vor dem KPS–Gebäude. Eine Erste (L1) regelt den Fahrverkehr in Höhe der gegenüberliegenden Hausnummern 49/ 50, Fahrtrichtung Bahnhof, mittels Vollsignal, wobei der Ampelmast im Abstand von 3 m von der Haltlinie in der Mitte der Fußgängerfurt positioniert ist. Die Fahrspuren für den MIV sind mit einer vor der LZA gelegenen Haltlinie ausgestattet. Eine Haltlinie für den Radverkehr gibt es nicht.

Im weiteren Straßenverlauf folgt eine zweite LZA (L2) nach etwa 60 Metern, unmittelbar vor der Einmündung der Contrescarpe in den Herdentorsteinweg. Als Bestandteil des signalisierten Einmündungsbereichs regelt diese LZA in Richtung Breitenweg den Querungsverkehr der zu Fuß Gehenden und der Rad Fahrenden über den Herdentorsteinweg ohne zusätzliche -Signale für den Fahrverkehr.

Mit Blick auf die zitierte Berichterstattung ergeben sich für den beschriebenen Standort Fragen, welche Lichtsignale für Rad Fahrende verbindlich zu beachten sind. Es wird beobachtet, dass Rad Fahrende im Bereich von L1 regelmäßig nicht halten, wenn das Wechsellichtzeichen L1 rotes Licht zeigt. Konflikte zwischen querenden zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden sind die Folge. Ein zusätzlicher Konflikt zwischen Rad Fahrenden und Fuß Gehenden ist im Kreuzungsbereich L2 zu beobachten, wenn zu Fuß Gehende und Rad Fahrende das grüne Signal im Bereich der Furt L2 erhalten und Rad Fahrende hier nicht halten, obwohl zu Fuß Gehende oder andere Rad Fahrende queren wollen.

B. Rechtslage

Der Ordnungsgeber hat in den §§ 1 und 37 Abs. 2, Ziff. 6 der Straßenverkehrsordnung (StVO) folgendes geregelt:

§ 1 StVO:

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

§ 37 Abs. 2, Ziff. 6, Sätze 1 und 2 StVO:

¹Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. ²Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten.

Somit ist eindeutig geregelt, dass Fahrradfahrer das Rotlicht für den MIV zu beachten haben, es sei denn, es gibt eine gesonderte Signalisierung für Fahrradfahrer („Fahrradampel“).

Als Haltlinie gilt die, gedanklich auf den Fahrradweg verlängerte, Haltlinie für den MIV. Folglich ist dem Querverkehr an der Fußgängerampel Vorfahrt zu gewähren.

Sobald die Ampel für den MIV Grün zeigt, darf der Fahrradverkehr unter Beachtung des allgemeinen Rücksichtnahmegebots aus § 1 StVO weiterfahren. Dabei ist auf noch auf dem Fahrradweg befindliche zu Fuß Gehende und Radfahrende Rücksicht zu nehmen. Diese haben umgekehrt die Verpflichtung, den Bereich des Fahrradweges schnellstmöglich zu verlassen und auf dort verkehrende Fahrräder Rücksicht zu nehmen.

Neben seinen Grundtatbeständen, die § 37 im Hinblick auf das richtige Verkehrsverhalten an Wechsellichtanlagen anordnet, hält dessen Absatz 2, Ziff. 6 Spezialregelungen für den Radverkehr vor, die wiederum im Zusammenwirken mit dem übergeordneten Rücksichtnahme- und Gefahrvermeidungsgebotes des § 1 Absatz 1 und 2 StVO zu sehen sind.

Für die beschriebene Örtlichkeit im Herdentorsteinweg (L1) ist zunächst § 37 Absatz 2, Ziff. 6, Satz 1 einschlägig anzuwenden. Danach hat, wer ein Rad fährt, die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten.

Im Bereich L1 besteht ein sogenanntes Vollsignal (normale „Ampel“), das den Fahrverkehr, also den Verkehr mit Fahrzeugen regelt. Diese Anordnung erfasst den Radverkehr mit der Rechtsfolge aus § 37 Absatz 2, Ziff. 6 Satz 1 StVO, wonach der Rad Fahrende für die gesamte Dauer des Rotlichts zu halten hat. Damit ist die Rechtslage für L1 auf Grundlage von § 37 Absatz 2, Ziff. 6 Satz 1 StVO solange eindeutig, wie das rote Signal ansteht. Seine Fahrt darf der Rad Fahrende also frühestens wieder fortsetzen, wenn das rote Licht erloschen ist und wenn andere Verkehrsteilnehmer nicht durch die Weiterfahrt behindert oder gefährdet

werden, denn auf Grund des in § 1, Absätze 1 und 2 StVO verordneten allgemeinen Rücksichtnahme- und Gefahrvermeidungsgebotes ist auch der Radfahrende verpflichtet, seine Fahrt ggf. zu unterbrechen bzw. diese erst dann wieder aufzunehmen, wenn Behinderungen und oder Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer (VT) ausgeschlossen werden können.

Die Verpflichtung aus § 1 StVO gilt für alle VT, mithin auch für zu Fuß Gehende, die, wie im vorliegenden Fall, eine Furt queren möchten, diese aber aus verschiedenen Gründen (z.B. Rollatorfahrer/ -in), nicht während des gesamten Querungsvorganges unter dem Schutz des „Grünlichts und der sich anschließenden Schutzzeit“ passieren können.

In dieser Kreuzungssituation, in der der Radfahrende auf Grund der für ihn maßgebenden Lichtsignalisierung die Fahrt an sich fortsetzen dürfte, anderen VT aber gleichzeitig kein grünes Licht mehr gezeigt wird, sind die beteiligten VT über die Grundregeln des § 1 StVO – der die Spezialregelung des § 37 StVO hier überlagert – zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet und darüber hinaus alles zu tun und zu vermeiden, was zu Gefährdungen Dritter führen könnte. Im Ergebnis reichen die Gebote des § 1 StVO soweit, das eigene Verhalten, auch unter Verzicht eigener „Rechte“ so auszurichten zu müssen, dass anderen VT, nach Lage der Dinge, der Vorrang einzuräumen ist – und umgekehrt, soweit die konkrete Verkehrssituation hierzu Anlass gibt.

Neben der rechtlichen Betrachtung der Örtlichkeit L1 besteht die Besonderheit, dass der Gehweg im Bereich der Querung L1 unterhalb der Galerie des KPS Gebäudes geführt wird, was die gegenseitigen Blickbeziehungen im Bereich der Fußgängeraufstellfläche beeinträchtigt. Der Signalmast steht, wie in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen vorgesehen, aus Gründen der Erkennbarkeit des Signals in dem gebotenen Abstand zur Haltlinie des Fahrverkehrs, so dass sich Rad Fahrende, bei „Halt“ unmittelbar vor der LZA, bereits im Konfliktbereich der Querungsfurt befinden.

C. Vorschlag

Aus den zuvor genannten Gründen der Erhöhung der Verkehrssicherheit könnte der Radweg direkt vor dem Beginn der Furt L1 mit einer weißen Haltlinie ausgestattet werden. Die Haltlinie würde deutlich machen, an welcher Stelle den Rad Fahrenden die gesetzliche Pflicht zum „Halt“ trifft. Inwieweit sich hierdurch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielen lässt bleibt abzuwarten und sollte im Wege eines Monitoring durch die Verkehrsunfallkommission nachvollzogen und ausgewertet werden.

Gegenüber der mit Vollsignal ausgestatteten Furt L1 richten sich die Pflichten der VT im Querungsbereich L2 (bloße Querungssignalisierung) allein nach § 1 StVO. Radfahrende wie zu Fuß Gehende haben hier sowohl gegenseitige Rücksichtnahme zu üben als auch Sorge dafür zu tragen, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

D. Beteiligung und Abstimmung

Der Bericht der Verwaltung wurde mit dem Senator für Inneres und Sport abgestimmt.

F. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.