Bernd Sluka
Dr.-Karl-Fuchs-Strasse 25
D-94034 Passau
E-mail: bernd@sluka.de

Passau, 30. September 2007

Bernd Sluka · Dr.-Karl-Fuchs-Str. 25· D-94034 Passau

Stadt Passau
Ordnungsamt
Herrn Weishäupl
94030 Passau

Widerspruch gegen die Anordnung von Schutzstreifen auf der Marienbrücke in Passau
Begründung zu meinem am 27. Juni 2007 eingelegten Widerspruch

Sehr geehrter Herr Weishäupl,

die Schutzstreifen auf der Marienbrücke wurden innerhalb der letzten Monate neu markiert und eine Fahrbahnbegrenzung am jeweils rechten Rand hinzugefügt. Dem muß eine erneute Anordnung der Straßenverkehrsbehörde zugrunde liegen. Ich selbst wurde im April 2007 mit diese neuen Situation erstmals konfrontiert, als ich mit dem Fahrrad über die Marienbrücke gefahren bin. Insoweit bin ich betroffen und die Jahresfrist für das Einlegen eines Widerspruchs gegen die Anordnung wurde eingehalten.

Falls Sie damit nicht übereinstimmen betrachten Sie meinen Widerspruch ersatzweise als Antrag Neuregelung nach § 45 StVO.

Im folgenden benenne ich mehrere Gründe, von denen jeder einzelne gegen die Anordnung der Schutzstreifen spricht:

1. Die Anordnung ist nicht zwingend geboten. Trotz hohen Verkehrsaufkommens haben sich auf der Marienbrücke auch vor Anordnung der Schutzstreifen keine Unfälle mit Radfahrern gehäuft. Mir selbst ist kein einziger bekannt geworden. Die Beschränkung des fließenden Radverkehrs auf die äußerste rechte Fahrbahnseite sowie die Einschränkung des fließenden Kraftverkehrs auf den Fahrbahnteil links der Markierung steht unter der Einschränkung des § 45 Abs. 9 StVO. Nach Satz 1 sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, *„wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“* In der Begründung für diese Regelung heißt es: „Neben der Änderung des § 39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des § 45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu § 39 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 2 (neu)[1] wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von § 45 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

[1] Anm. § 39 Abs. 1 gilt entsprechend.

Eine besondere Gefahrenlage, wie sie § 45 Abs. 9 StVO im weiteren fordert, läßt sich aber aufgrund der fehlenden Unfälle nicht erkennen. Im weiteren werde ich sogar darlegen, wie die Schutzstreifen dazu beitragen, die Unfallgefahr auf der Marienbrücke zu erhöhen, so daß die Maßnahme auch nicht dazu geeignet ist, eine bestehende Gefahr zu verringern[2].

2. Die Schutzstreifen sind unzulässig schmal markiert. Inklusive der Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295) auf der rechten Seite und der Leitlinie (Zeichen 340) auf der linken Seite hat der Schutzstreifen auf der Westseite eine Breite von nur 105 Zentimetern, auf der Ostseite sogar nur von 99 Zentimetern. Zwischen den Markierungen verbleiben nur 80 Zentimeter (Westseite) und 73 Zentimeter (Ostseite).

   Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 340 StVO schreibt dagegen ein Regelmaß von 1,60 Metern und eine mindestens einzuhaltende Breite[3] von 1,25 Metern vor. Diese Breiten werden von den Schutzstreifen auf der Marienbrücke deutlich unterschritten, selbst wenn man die beidseitigen Markierungen hinzurechnet[4].

   Die Streifen sind sogar zu schmal, um auf ihnen überhaupt mit dem Fahrrad zu fahren. Ein Fahrrad benötigt mindestens einen Verkehrsraum von einem Meter Breite. Zudem werden Radfahrer, die auf diesen Schutzstreifen fahren mit zu geringem Seitenabstand überholt, weil zwischen Schutzstreifen und restlicher Fahrbahn kein Platz mehr einzuhalten ist. Kraftfahrer orientieren sich bei Separierung häufig an den Markierungen (hier: der Leitlinie) und weichen beim Überholen nicht ausreichend in den Gegenfahrstreifen aus. Insbesondere bei Gegenverkehr wird mit unzureichendem Seitenabstand überholt. Umgekehrt überholen hier auch Radfahrer langsam rollende Kraftfahrzeuge illegal[5] rechts und unter Mißachtung des notwendigen Seitenabstands und des Mindesabstands zum Gehweg. Sie werden durch die Schutzstreifen zur Selbstgefährdung verleitet.

3. Die Verkehrsbelastung auf der Marienbrücke ist erheblich zu hoch. Gemäß einem Artikel in der Passauer Neuen Presse vom Juni dieses Jahres, die sich dabei auf Angaben des Stadtverwaltung beruft, fahren dort täglich 19300 Kraftfahrzeuge. In einer Sitzung des Stadtrats war sogar von über 20000 Fahrzeugen[6] die Rede. Prognosen der Verkehrsgutachten zum Innstadtverkehr sprechen von einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf der Marienbrücke.

   Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 340 StVO läßt Schutzstreifen in der Regel jedoch nur bis zu einer Verkehrsbelastung von 10000 Kfz/24 Std. zu. Diese Grenze ist auf der Marienbrücke erheblich überschritten, ja sogar das Doppelte wird erreicht und in naher Zukunft überschritten. Die extreme Überschreitung schließt eine Ausnahme aufgrund besonderer örtlicher oder verkehrlicher Verhältnisse aus. Und sie spiegelt sich erwartungsgemäß unmittelbar in zu beobachtenden Fehlverhalten (vgl. 4. und 5.) wieder.

4. Das Problem aus dem übermäßigen Verkehrsaufkommen zeigt sich u. a. in der Mitbenutzung der Schutzstreifen durch mehrspurige Fahrzeuge. Während die StVO dies als Ausnahme vorsieht, ist die Mitbenutzung der Schutzstreifen auf der Marienbrücke die Regel. Mehr als die Hälfte der mehrspurigen Fahrzeuge, in den meisten Fällen Autos, also die schmaleren mehrspurigen Fahrzeuge, nutzen dort nach meinen Beobachtungen die Schutzstreifen mit.

---

[2] Zur Notwendigkeit der Gefahrenreduzierung vgl. die Rechtsprechung zu § 45 Abs. 9 StVO, u.a. in Kettler, NZV 2002, 57.

[3] beachte: Breite, also Nettobreite, nicht lichte Breite wie bei Radwegen

[4] Wobei die rechtsseitige Fahrbahnbegrenzung ohnehin keine Berücksichtigung finden könnte, bezeichnet sie selbst doch bereits die Grenze der Fahrbahn.

[5] § 5 Abs. 8 Satz StVO erlaubt das Rechtsüberholen nur bei stehenden Fahrzeugen.

[6] gemeint waren wahrscheinlich Kraftfahrzeuge

Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 340 StVO nennt als zwingende Voraussetzung für die Anordnung von Schutzstreifen, daß *„eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch mehrspurige Fahrzeuge nur in seltenen Ausnahmefällen notwendig“* bleibt. Dies ist auf der Marienbrücke offensichtlich nicht gegeben. Die Schutzstreifen werden **regelmäßig** durch mehrspurige Fahrzeuge mitbenutzt.

5. Die Regelung wird von den Kraftfahrern nicht akzeptiert. Dies sieht man nicht nur an der häufigen Mitbenutzung der Schutzstreifen, die selbst bei fehlendem Gegenverkehr erfolgt, sondern auch darin, daß Motorrad und -rollerfahrer sie zum illegalen Rechtsüberholen befahren.

   Auch die Radfahrer beachten die Schutzstreifen nicht. Rund die Hälfte von Ihnen fährt illegal auf den Gehwegen, statt auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Offensichtlich empfinden viele Radfahrer das Fahren auf den (zu schmalen) Schutzstreifen als zu gefährlich. Verdenken kann man es ihnen kaum, denn die Schutzstreifen lassen auch objektiv in der vorgegebenen Breite kein sicheres Fahren zu. Siehe auch unter 2.

   Anordnungen, die von vielen Verkehrsteilnehmern nicht beachtet werden, erfüllen nicht ihre Aufgabe, die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu gewährleisten. Sie sind daher überprüfen und, wenn keine Abhilfe geschaffen werden kann, aufzuheben. Die Schutzstreifen auf der Marienbrücke mehren sogar die Unordnung des Verkehrs und machen ihn offenbar auch gefährlicher, weil durch sie durcheinander gefahren wird und dabei unter Mißachtung der Straßenverkehrs-Ordnung überholt.

6. Das Ende des westlichen Schutzstreifens an der Einfahrt zur Innstadt ist ungesichert. Die Fahrbahn verengt sich dort gleichzeitig mit dem Ende des Schutzstreifens. Radfahrer bekommen keine Einfädelhilfe und müssen darauf vertrauen, daß sie unbehelligt zwischen die restlichen Fahrzeuge einscheren dürfen. Ich selbst wurde dort im April selbst fast Opfer eines Unfalls. Ein Kraftfahrer, der die ganze Zeit auf der Brücke hinter bzw. neben mir herfuhr, mißachtete das Reißverschlußverfahren, blieb eng hinter dem vorausfahrenden Auto und drängte mich an den Bordstein. Verschärfend hatte er überraschend einen Anhänger mitgeführt, so daß auch mein Ausweichen hinter sein Auto unerwartet fast zu einem Zusammenstoß führte.

   Beobachtet man dort den Verkehr, sieht man, daß Radfahrer, die diese Gefahrstelle bereits kennen, rund zwanzig Meter vor dem Ende des markierten Schutzstreifens zwischen die anderen Fahrzeuge einfädeln und dort fahren. Sie wissen offenbar schon aus Erfahrung um die Gefahr, die entsteht, wenn man den Schutzstreifen bis zum markierten Ende befährt.

7. Auf der westlichen Seite der Brücke ist kein Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet. Nach der Einmündung der Innbrückgasse ist kein solches Zeichen zu entdecken. Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 340 StVO schreibt jedoch zwingend den Ausschluß von ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn durch Zeichen 283 vor.

Die Anordnung der Schutzstreifen ist aus den voranstehenden Gründen aufzuheben und die Markierungen rückstandslos zu entfernen.

Radfahrer fahren dann vor und hinter den anderen Fahrzeugen statt zu dicht neben ihnen. Sie werden mit größerem Seitenabstand als jetzt überholt und bei Gegenverkehr gar nicht. Radfahrer überholen bewegte Kraftfahrzeuge auch nicht mehr illegal und selbstgefährdend rechts, weil der Platz dazu nicht ausreicht, wenn die Kraftfahrzeuge ohne Schutzstreifen stärker rechts fahren. Auch motoriserte Zweiradfahrer finden rechts nicht mehr ausreichend Platz zum illegane Überholen. Die Einfahrt zur Innstadt stellt keine Gefahrenstelle mehr dar, weil die Reihenfolge der Fahrzeuge eindeutig ist.

Stattdessen schlage ich folgenden Maßnahmen vor:

- Die Fahrbahn auf der Brücke sollte weiterhin ohne Leitlinie (Zeichen 340) in der Fahrbahnmitte bleiben. Eine fehlende „Mittellinie“ reduziert die gefahrenen Geschwindigkeiten und erhöht gleichzeitig die Seitenabstände beim Überholen, weil sich die Fahrer nicht daran orientieren können.

- Die Geschwindigkeit auf der Brücke sollte durch Zeichen 274-53 auf 30 km/h beschränkt werden. Das ist schon geboten, um die Fahrzeuge vor der Einfahrt zur Innstadt bzw. in Gegenrichtung vor der Kurve vor dem Stadttheater auf eine verträgliche Geschwindigkeit zu bringen. Bisher kann man bei freier Brücke beobachten, daß zwischen den beiden langsam zu befahrenden Enden der Brücke nochmal richtig Gas gegeben wird. Das erhöht nicht nur die Unfallgefahr, weil damit zu schnell in die Gefahrstellen an den Brückenenden hineingefahren wird, sondern sorgt auch für unnötige Emissionen im Bereich Altstadt und Innstadt, wo Lärm- und Luftschafstoffwerte ohenhin häufig überschritten werden.

  Die Beschränkung auf 30 km/h auf der Brücke würde für einen unfallfreieren, gleichmäßigeren und damit auch verbesserten Verkehrsfluß sorgen. Gleichzeitig würde diese Fahrgeschwindigkeit die Anordnung von Maßnahmen zur besonderen Führung des Radverkehrs entgültig überflüssig machen. Mischverkehr ist dann die zu bevorzugende Führungsform.

- Aus Akzeptanzgründen ist zu überdenken, ob man die Gehwege im Bereich der Brücke für unsichere Radfahrer freigeben sollte. Damit würde der bestehenden Nutzung durch rund die Hälfte der dort fahrende Radfahrer Rechnung getragen. Dagegen sprechen natürlicb die Belange der dort nicht seltenen Fußgänger. Die Gehwege sind nach meiner Einschätzung ausreichend breit für die Freigabe. Man sollte jeodch durch gelegentliche Kontrollen sicherstellen, daß die Radfahrer die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit dann auch einhalten. Und es wären Hilfen zum Einfahren in die Fahrbahn vorzusehen.

- Unabhängig von vorangehenden Geschriebenen fehlt eine Querungshilfe im Bereich des Stadttheaters. Wer dort aus der Innstadt kommend mit dem Fahrrad den Radweg am Inn erreichen will, bleibt sich selbst überlassen und das in einem Bereich, der durch die Höhenlage der Brücke und die starke Kurve, die die Hauptstraße vor dem Stadttheater macht, nicht gerade übersichtlich ist. In der Gegenrichtung endet der Innradweg einige zehn Meter vor der Brücke. Das ist unerheblich, wenn Radfahrer auf der Brücke im Mischverkehr fahren sollen. Sie können sich dann in Ruhe vorher dort in die Fahrbahn einordnen. Sollen aber die Gehwege für das Radfahren freigegeben werden, wäre der Radweg durch eine entsprechende Gehwegfreigabe bis zur Brücke durchzubinden.

Mit freundlichen Grüßen

Einige Fotos von der Situation auf der Marienbrücke finden Sie als ergänzende Anlage zu diesem Schreiben im WWW unter `http://bernd.sluka.de/Radwege/Marienbruecke/`.