

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

Der Vorsitzende

Antwort der Kreisverwaltung Teltow-Fläming auf die Anfrage des Abgeordneten Herrn Dr. Gerhard Kalinka, Fraktion SPD/Grüne, zu Kreisverkehren, Drucksache Nr. 4-0222/09-KT

Sachverhalt:

In vielen Gemeinden werden zunehmend Kreisverkehre zugunsten von Ampelanlagen errichtet. Kreisverkehre weisen einige Vorteile auf:

- Geschwindigkeitsreduzierung im Zulauf, dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- weniger verkehrliche Konfliktpunkte, damit geringere Verkehrsunfallzahlen bzw. geringere Schwere der Unfallfolgen,
- guter und übersichtlicher Verkehrsablauf,
- mehr Sicherheit für Linksabbieger,
- geringere Wartezeiten, besonders in verkehrsschwachen Zeiten,
- geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Die ADAC schreibt: *„Der Kreisverkehr bietet viele Vorteile, weswegen er gerne zur Entschärfung gefährlicher Kreuzungen eingesetzt wird. So müssen vor der Einfahrt alle das Tempo verringern. Wartezeiten vor roten Ampeln entfallen. Das lässt den Verkehr gleichmäßiger fließen und schont gleichzeitig die Umwelt. Zudem kommen Fahrzeuge nur aus einer Richtung, was die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Diese Vorteile sind statistisch belegt: Außerorts ist das Unfallrisiko im Vergleich zu Ampel-Kreuzungen nur etwa halb so hoch, die Unfallschwere dreimal niedriger.“*

Diese Aussagen beziehen sich auf den traditionellen Kreisverkehr als „kreisförmig angelegte Vorfahrtsstraße“: Wer der Vorfahrtsstraße bzw. dem Kreis folgt, hat Vorrang vor den Verkehrsteilnehmern, die die Vorfahrtsstraße bzw. Kreis verlassen oder einfahren möchten. Diese Regel für alle Vorfahrtsstraßen ist einfach und logisch und hat sich lange Jahre bewährt.

In letzter Zeit tauchen im Gebiet des Landkreises besondere Kreisverkehrslösungen auf, so z.B. in Blankenfelde, Zossener Damm Ecke Jühnsdorfer Weg. Hier wurden durch das Versetzen des Kreisverkehrsschildes (in Einfahrtsrichtung) hinter den querenden Fahrradweg alle Verkehrsteilnehmer, die den Radweg benutzen, explizit von der Kreisverkehrslösung ausgeschlossen. Sie sind nun keine Teilnehmer des Kreisverkehrs, sondern müssen vor jeder Einfahrt in den Kreis anhalten und alle ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer erkennen und berücksichtigen, bevor sie selbst die Einfahrt queren dürfen. Um diese Vorschrift herauszustellen, ist vor jeder Querung eine Haltelinie aufgezeichnet und ein verkleinertes Vorfahrt-Beachten-Schild aufgestellt.

Die Benutzung des Radweges an diesem Kreisverkehr wird durch diese Regelung sehr unattraktiv, denn

- ein Radfahrer auf dem Radweg, der in Fahrtrichtung links abbiegen will, muss hierfür einen Dreiviertelkreis um den Kreisverkehr drehen, dabei dreimal absteigen und jeweils einfahrende und ausfahrende Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, während
- ein Radfahrer, der einfach auf die Autofahrbahn fährt, alle Vorteile des Auto-Kreisverkehrs für sich nutzen kann - was inzwischen in der Praxis auch viele Radfahrer tun.

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass jeder Verkehrsteilnehmer, den Kreisverkehr benutzt, eine Ausbildung genießt, die es ihm erlaubt, die besonderen Vorschriften in dieser neuen Kreisverkehrslösung zu kennen zu befolgen. Ein Autofahrer, der erkennt dass z.B. Kinder, Jugendliche, Senioren oder Erwachsene (die ggf. keinen Führerschein besitzen) die ein- und ausführenden Fahrbahnen kreuzen wollen, ohnehin seine Geschwindigkeit ggf. bis zum Stillstand reduzieren. Tatsächlich ist aber zu beobachten, dass mit der neuen Regel immer weniger Autofahrer Rücksicht auf Radfahrer oder Fußgänger am Kreisverkehr nehmen.

Aus diesem Grunde frage ich den Landrat

1. Ist geplant, alle neuen Kreisverkehre in der traditionellen oder in der beschriebenen besonderen Form zu errichten?
2. Wer entscheidet über die Ausführung des Kreisverkehrs, und wer wird in die Entscheidung ggf. mit einbezogen?
3. Welche Gründe sprechen für die Sonderlösung? Gibt es z.B. Erhebungen zu Unfallzahlen, die sich auf die Art der Ausführung der Kreisverkehre beziehen?
4. Gibt es Erfahrungen dazu, wie sich Radfahrer ohne Autoführerschein (z.B. Kinder und Senioren, die tagsüber den überwiegenden Teil der Radfahrer stellen) den unterschiedlichen Lösungen gegenüber verhalten?
5. Da (auch) Autofahrer bei erkennbarem Querungswillen von Verkehrsteilnehmer, bei denen die volle Kenntnis der StVO nicht vorausgesetzt werden kann, die Fahrt ggf. bis zum Stillstand zu verlangsamen müssen, bis jede Gefahr ausgeschlossen werden kann: Ist das Anhalten und Vorüberlassen von Radfahrern nicht tägliche Praxis – unabhängig von der Ausführung des Kreisverkehrs?
6. Gibt es Erkenntnisse darüber, ob sich der Verkehrsstrom durch die neue Lösung nennenswert erhöht?
7. Ist geplant, Radfahrer künftig generell von Vorfahrtsregelungen auszuschließen? Sollen also Radfahrer vor jeder Einmündung in eine geradeaus verlaufende Vorfahrtsstraße absteigen – so wie es bei „kreisförmig angelegten Vorfahrtsstraßen“ jetzt praktiziert wird?

Für die Kreisverwaltung Teltow-Fläming beantwortet Herr Albrecht, Dezernent I, die Anfrage wie folgt:

Zu 1.

Grundsätzlich ist geplant, Kreisverkehre in der „traditionellen“ Ausführung zu gestalten und verkehrlich zu regeln. Nur in den Fällen, wo auf Grund der besonderen örtlichen Situation oder Abweichungen von baulichen Parametern eine Einzelfallentscheidung erforderlich wird, wird auch eine andere als die vorgesehene Verkehrsregelung in Betracht gezogen.

Zu 2.

Die Planung von Kreisverkehren obliegt derjenigen Straßenbaubehörde, die für die Baulast der Straße zuständig ist. Die bisherige Planung von Kreisverkehren basiert auf dem in Brandenburg verbindlich eingeführten „Merkblatt für kleine Kreisverkehr“ von 1998, das in der aktualisierten Fassung 2006 mit dem Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 20. April 2009 verbindlich für die Straßenbaubehörden eingeführt wurde. Hierbei handelt es sich um ein technisches Regelwerk, welches neben planerischen Vorgaben auch verkehrsrechtliche Hinweise enthält.

Im Rahmen des Planungsverfahrens werden die Fachämter einbezogen und deren Stellungnahmen erbeten.

Von der Ausführung der Planung hängt die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens zu treffenden verkehrsregelnden Maßnahmen ab, wobei die im Regelwerk enthaltenen Hinweise berücksichtigt werden können.

Zu 3.

Es gibt mehrere Gründe, wegen der die Straßenverkehrsbehörde auf eine Vorfahrt des Radfahrers im Kreisverkehr verzichtet. Drei seien hier näher erläutert:

1. Liegen die Querungsstellen für Radfahrer – dies ist der jeweils abgesenkte Teil der Fahrbahnteiler vor dem Kreisverkehr – nicht direkt neben der Fahrbahn, sondern mehr als 4 m abgesetzt, so wird der Radfahrer gemäß Merkblatt für kleine Kreisverkehre nicht gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Das liegt daran, dass sich der Fahrzeugführer vor dem Verlassen des Kreisverkehrs durch „Schulterblick“ nach rechts hinten vergewissert, dass sich kein Radfahrer nähert. Ein vor ihm den Kreisverkehr verlassender Radfahrer würde an der Querungsstelle seine Fahrtrichtung unmittelbar nach links auf den Fahrzeugführer hin ändern, worauf dieser sich auf kurzem Reaktionsweg einstellen muss. Das wäre bei einem dynamischen Radfahrer nicht konfliktfrei, wenn er die die Vorfahrt hätte. Bei einer fahrbahnnahen Furt käme es zu dieser Fahrtrichtungsänderung erst gar nicht, da der Radfahrer parallel zum Kfz-Verkehr bleibt und die Situation beim Rechtsabbiegen von Fahrzeugen gegenüber Radfahrern die gleiche wie auf einer geraden Vorfahrtstraße ist.
2. Werden Radwege nicht vollständig um den gesamten Kreisverkehr herum angelegt, wird der Radfahrer an dem fehlenden Radwegabschnitt gezwungen, die Kreisfahrbahn zu befahren. Was aber weitaus häufiger passiert, ist, dass er verbotswidrig entgegen der Fahrtrichtung des Kreisverkehrs den für ihn günstigeren Weg sucht. Noch unübersichtlicher wird die Situation, wenn nur einseitig angelegte Radwege an den Kreisverkehr führen und der Radfahrer bereits an einer Kreisverkehrszufahrt oder an einer Ausfahrt dem ausfahrenden Verkehr entgegenkommend die Fahrbahn quert. Diese Situation finden wir an Kreisverkehren in Ludwigsfelde vor.
3. Wenn auf Grund der Unfallsituation festgestellt werden muss, dass es gehäuft zu Unfällen unter Beteiligung von Radfahrern – besonders mit Kindern und Senioren – kommt, dann ist die Straßenverkehrsbehörde gezwungen, vom Regelfall abweichende Maßnahmen zu ergreifen.

Das Interesse des „dynamischen“ Radfahrers geht dahin, keine Radwege mehr benutzen zu müssen. Er möchte auf der Kreisfahrbahn mitgeführt werden. Der „vorsichtige“ Radfahrer hingegen möchte eher einen separaten Weg nutzen. Bei der Entscheidung, welche Radfahrerführung genommen werden soll, lässt sich die Straßenverkehrsbehörde von der höheren Schutzbedürftigkeit leiten

Zu 4.

Radfahrer ohne Führerschein sind nicht von der Pflicht entbunden, sich die Regeln der StVO anzueignen, die sie für die Teilnahme am Straßenverkehr benötigen. Im Zuge der entwickelten Informationstechnik via Internet, die Kinder meist bereits im frühen Alter beherrschen, könnte ein großer Teil des Personenkreises bereits erreicht werden.

Für Kinder werden Aktivitäten im Rahmen der Verkehrserziehung durch die Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen und Vereine – dabei sind besonders die Verkehrswachen zu erwähnen – angeboten. Hier liegt jedoch auch eine große Verantwortung bei den Eltern, die einschätzen müssen, ob sie ihre Kindern allein mit dem Fahrrad auf den Weg schicken.

Als die ersten Kreisverkehre im Landkreis gebaut wurden, gab es eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zum Verhalten in Kreisverkehren. Hierbei wurden Kinder und Senioren besonders angesprochen.

Für Senioren gibt es in allen Einrichtungen die Möglichkeit, sich zu erkundigen und Informationen zu erhalten. Ein älterer Mensch, der mobil ist, nimmt weitaus kundiger – und vorsichtiger -am Straßenverkehr teil als angenommen wird. Ist er als Radfahrer nicht mehr dazu in der Lage, könnte auch ein „traditioneller“ Kreisverkehr keine Sicherheit mehr bieten. Die StVO bietet keinen hundertprozentigen Schutz vor Gefahren im Straßenverkehr. Sie kann sie nur erkennbar machen oder davor warnen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg bietet hierbei viele Aktionen an (Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg unter www.Forum-Verkehrssicherheit.org).

Zu 5.

Dies wäre wünschenswert, da in diesem Falle diese Frage zu Kreisverkehren überflüssig würde. Leider verhalten sich nicht alle Verkehrsteilnehmer nach den Grundregeln der §§ 1 und 3 StVO. Besonders § 3 abs. 2a StVO mahnt die Fahrzeugführer: „Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Das eigentliche Problem liegt nicht in der Konfliktbeziehung schutzbedürftiger Radfahrer – Fahrzeugführer, sondern vielmehr im verbotswidrigen Verhalten einer Reihe von „sportlichen“ Radfahrern, die bei Bevorrechtigung an Einmündungen keinerlei Einschätzung der noch verbleibenden Reaktionszeit des herannahenden Kfz-Führers beachten und sich in jeder Situation bevorrechtigt fühlen.

Zu 6.

Es geht in erster Linie um die Verkehrssicherheit. Daher wurden keine Prüfungen vorgenommen, die die Durchlassfähigkeit des Kreisverkehrs betreffen.

Zu 7.

Die Frage muss mit Bezug auf die Beantwortung der Frage 3 verneint werden.

Straßenbegleitende Radwege werden an klassischen Vorfahrtsstraßen als Furt über Einmündungen geleitet, wenn sie „fahrbahnnah“ geführt werden und der Radfahrer nicht aus dem Blickwinkel des Kfz-Führers gelöst wird (z. B. durch Verschwenken des Radweges). Dieses Prinzip wird auch an Kreisverkehren im Innerortsbereich angewendet.