

## **Stellungnahme zur geplanten Umgestaltung der Luitpoldbrücke Radverkehrsführung**

Anlage:

Bild Rennweg  
Querschnitt Isarbrücke Mitterwöhr mit Schutzeinrichtung  
3 Beispielbilder

Einleitung:

Die Verkehrsicherungspflicht umfasst die Verpflichtung, alle Verkehrsteilnehmer, die von den Verkehrsflächen im Rahmen zweckentsprechender Nutzung Gebrauch machen, vor Gefahren zu schützen, die aus dem Zustand dieser Verkehrsflächen herrühren. Öffentliche Verkehrsflächen sind möglichst gefahrlos zu errichten und zu unterhalten.

Eine Verkehrsicherungspflicht entsteht schon dadurch, dass der Straßenbaulastträger die Benutzung einer Straße durch die Öffentlichkeit zulässt.

Die dadurch entstehende Verkehrsicherungspflicht verlangt, dass der Verpflichtete in geeigneter Weise die Gefahren ausräumt oder zumindest vor ihnen warnt.

Beispielhaft ist hier ein Urteil des OLG Stuttgart genannt, dass eine 2 bis 3 cm hohe Absatzkante, die inmitten eines Gehwegs verläuft eine Verkehrsicherungspflicht auslöst, wenn der Verpflichtete einer geeigneten Warnung oder Absperrung nicht nachgekommen ist.

In aller Regel ist bei öffentlichen Straßen der Träger der Straßenbaulast auch der Verantwortliche für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten und trägt die Verantwortung dafür, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden (Art. 9 und 10 BayStrWG). Der Rechtsgedanke der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich aus den §§ 823, 836 BGB.

Begleitend hierzu obliegt die Regelung des Verkehrs auf den Straßen, soweit eine solche notwendig ist (Verkehrsregelungspflicht) den Straßenverkehrsbehörden.

Nach dieser Verkehrsregelungspflicht obliegt den Straßenverkehrsbehörden die Aufstellung von Verkehrszeichen.

In diesem Zusammenhang haben die Straßenverkehrsbehörden nach § 44 Abs. 1, § 45 Abs.1, Abs. 3 und Abs. 4 StVO die Pflicht zu bestimmen, wo welche Verkehrszeichen anzubringen sind.

Als Amtspflicht obliegt ihnen diese Aufgabe im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer, die die Straße benutzen dürfen.

Inhaltlich ist dies Amtspflicht (i.S.d. § 839 BGB) darauf gerichtet, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen und die Regelung des Verkehrs so zu gestalten, dass sie ihrem Zweck gerecht wird, den Verkehr zu erleichtern und Verkehrsgefahren zu verhüten.

Da die Zuständigkeiten zwar abgegrenzt aber doch verwoben sind, ist eine scharfe Trennung in der Praxis nicht immer möglich.

Entscheidungen können und müssen daher in der Praxis durch enge Abstimmung der Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde einvernehmlich erfolgen.

Grundsätzlich sollte sowohl die Freigabe von Gehwegen zur Benutzung durch Radfahrer durch das VZ 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ als auch die Einrichtung eines gemeinsamen Radweges nur in Betracht kommen, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist und der Gehweg den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs genügt. Wenn ein erheblicher Radverkehr bei einer Freigabe – hier durch die Öffnung der Gegenrichtung zu erwarten ist, dürften die Belange der Fußgänger nicht mehr ausreichend gesichert sein und die Voraussetzungen damit nicht erfüllt sein. Gehwege müssen ihre primäre Schutzfunktion für die Fußgänger behalten.

Darüber hinaus stellt sich an der Örtlichkeit Luitpoldbrücke die Frage, ob ein Schutzstreifen von 1,30 m (alternativ 3 m) als Sicherheit für den Radverkehr, insbesondere im Falle eines Sturzes über das ca. 0,15 m hohe Hochbord als ausreichend angesehen werden kann. Auch die StVO fordert in der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO zu § 2 StVO zu Abs.4 S. 2 unter I3.Rn. 10), dass ein „breiter Radfahrstreifen oder zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich“ ist.

Die Einrichtung eines Gehwegs VZ 239 mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ scheidet aber ohnehin aus, da bei dieser verkehrsrechtlichen Anordnung keine Benutzungspflicht für den Radverkehr mehr bestehen würde. Dieser könnte somit auf der vielbefahrenen Fahrbahn der Bundesstraße fahren, was aber aus sicherheitsrechtlichen Belangen von den Fachstellen nicht befürwortet werden kann.

Aus den genannten Gründen kann bei der nur 3,60 m breiten Brückenkappe aber auch eine Nutzung als Geh- und gegenläufiger Radweg nicht in Betracht kommen.

Aus Sicht der Fachstellen halten wir es als einzig zielführend eine zumindest teilweise Trennung von Geh- und Radweg durchzuführen. Hierzu würde die Brückenkappe in der bisherigen Form als getrennter Geh- und Radweg stadtauswärts genutzt. Der Radverkehr stadteinwärts wird auf der Fahrbahn auf einer neuen Radfahrspur geführt, die mit einem Trennbord zum motorisierten Verkehr abgesichert wird (siehe Plan-Variante 5 des Tiefbauamtes).

Die Befestigung und Absicherung durch ein Trennbord müsste jedoch noch vom Staatlichen Bauamt abschließend geprüft und beurteilt werden.

Kann die Maßnahme aus baulichen Gründen nicht umgesetzt werden, so kommen wir als Straßenverkehrsamt im Hinblick auf die gestellte Frage der Verkehrssicherheit und die zu erwartenden Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer (z.B. Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit) nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass durch die bestehende Unterführung an den beiden Brückenköpfen eine gesicherte Querung der Luitpoldbrücke bereits vorhanden ist, auch wenn dadurch ein etwas längerer Weg in Kauf genommen werden muss.

Braune