

S ä c h s i s c h e r L a n d t a g

Bekanntmachung des Sächsischen Landtags über den Abschluss zu einer Massenpetition Vom 5. Juni 2014

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Sächsischen Landtags über den Beschluss zu einer Massenpetition vom 8. Januar 2014 (SächsABl. S. 385) zur Eröffnung eines Petitionsverfahrens beim Sächsischen Landtag für die Massenpetition, Aktenzeichen 05/04385/3, in welchem sich die Petenten für eine sichere Radwegverbindung der Wurzener Ortsteile Sachsendorf, Wäldgen und Streuben mit dem zentralen Ort Kühren entlang der Straßenführung der Staatsstraße S42 zwischen Sachsendorf und Kühren einsetzen, wird Folgendes mitgeteilt:

Der Sächsische Landtag hat in seiner 96. Sitzung am 21. Mai 2014 nach der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (Drucksache 5/14383) beschlossen:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Die Petentin fordert die Schaffung einer sicheren Radwegverbindung der Wurzener Ortsteile Streuben, Sachsendorf und Wäldgen mit dem zentralen Ort Kühren entlang der S 42 zwischen Sachsendorf und Kühren.

Als Begründung führt die Petentin aus, dass die S 42 zwischen Sachsendorf und Kühren eine durchschnittliche Breite von 4,80 m aufweise. Daher sei ein Überholen von Fahrradfahrern mit dem von der StVO geforderten seitlichen Mindestabstand nicht möglich, nach gängiger Rechtsprechung betrage dieser 1,50 m bis 2,00 m. Radfahrer seien einer massiven Gefährdung ausgesetzt, weil diese gesetzlichen Regelungen nicht bekannt seien. Am 17. Juni 2006 ereignete sich ein Verkehrsunfall mit einem Radfahrer, bei dem dieser von dem überholenden Fahrzeug abgedrängt wurde und gestürzt sei.

Die S 42 ist die einzige Straßenverbindung der Orte Sachsendorf und Streuben mit dem zentralen Ort Kühren.

Die S 42 weist im Abschnitt Sachsendorf – Streuben eine Fahrbahnbreite von 4,80 m auf. Einen straßenbegleitenden Radweg gibt es nicht. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn.

In der Zeit vom 21. bis 27. Januar 2014 erfolgte an der S 42 zwischen Kühren und Streuben eine Straßenverkehrszählung. Für diese Zählstelle ergaben sich folgende Verkehrsbelegungen:

Max. Tageswert:	793 Kfz/d
Max. Lkw:	66 Fz/d
Straßenverkehrszählung 2010:	940 Kfz/d SV-Anteil 10 %
LVP 2025:	1.000 Kfz/d

Im Zeitraum von 2004 bis 2013 wurden in diesem Abschnitt insgesamt 15 Unfälle registriert, davon 2006 ein Unfall mit einem Radfahrer. Ein 13-jähriger Radfahrer stürzte infolge des Überholens durch einen Lkw und verletzte sich leicht.

a. Fachplanerische Beurteilung

Die regelwerkskonforme Straßenbreite ergibt sich nicht nach der Straßenklasse (Staatsstraße), sondern nach ihrer Netzbedeutung und in Abhängigkeit vom Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen.

Die S 42 hat in diesem Abschnitt eine nahräumige Verbindungsfunktion und verbindet Sachsendorf mit Kühren. Sie ist im betreffenden Abschnitt der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) IV und der Entwurfsklasse (EKL) 4 zuzuordnen. Nach den geltenden technischen Richtlinien (hier: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)) kommt bei einer Ausbauplanung für die S 42 ein Fahrbahnregelquerschnitt von 6,00 m zur Anwendung (RQ 9 für EKL 4 nach RAL).

Die Verkehrsbelastung ist auf diesem Abschnitt als sehr gering einzustufen (weniger als 1.000 Kfz/24h, weniger als 100 LKW/24h). Das technische Regelwerk sieht daher hier als Regellösung die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor.

Nach den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) kommt im Allgemeinen die Anlage von Radwegen in Betracht, wenn die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf dies erfordern. Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge insgesamt, die geringe Unfallhäufigkeit und die Bewertung der Netzbedeutung lässt sich die gesonderte Führung des Radverkehrs auf einem straßenbegleitenden Radweg nicht begründen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption 2014 hat der Landkreis Leipzig den Radwegbedarf für diesen Abschnitt angemeldet. Die Einordnung erfolgte nach Durchführung der landesweiten, einheitlichen Bewertung (Multikriterienanalyse) in die Kategorie C, d. h. es ist keine separate Radverkehrsanlage erforderlich.

Aus planerischer Sicht ist deshalb der Ausbau der S 42 auf eine Fahrbahnbreite von 6,00 m ohne gesonderten Radweg anzustreben. Dies erfolgt im Rahmen der routinemäßigen Priorisierung der Bauprogramme unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel.

b. Verkehrsrechtliche Beurteilung

Nach der StVO muss der Kfz-Führer seine Geschwindigkeit von allein immer den Straßenverhältnissen anpassen. Befindet er sich auf einer schmalen Straße mit Gegenverkehr, muss er langsam fahren. Die vorhandene Fahrbahnbreite der S 42 erlaubt das sichere Überholen von Radfahrern durch LKW nur mit verminderter Geschwindigkeit.

Nach § 5 Abs. 4 StVO gilt: „... Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden. ... Wer überholt, darf dabei denjenigen, der überholt wird, nicht behindern.“ Wie groß der seitliche Abstand beim Überholen tatsächlich sein soll, wird in der StVO nicht festgelegt. Nach gängiger Rechtsprechung muss mindestens ein Abstand von 1,50 m bis 2,00 m eingehalten werden. 2,00 m insbesondere dann, wenn ein Radfahrer mit einem Kleinkind im Kindersitz überholt wird. Dieser Mindestabstand wird bei einer Fahrbahnbreite von 4,80 m nicht gewährleistet, wenn Fahrzeuge mit einer Fahrzeugbreite von 2,55 m Radfahrer überholen wollen. Ein Überholvorgang ist insoweit erst dann möglich, wenn der geforderte Seitenabstand zum Rad Fahrenden eingehalten werden kann. Der Fahrzeugführer muss also hinter dem Radfahrer verbleiben, bis sich eine Möglichkeit zum Überholen bietet. Allerdings sind nach § 5 Abs. 6 Satz 2 Führer eines langsam fahrenden Fahrzeuges, so auch Radfahrer, verpflichtet, schnelleren Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen, insbesondere dann, wenn mehrere Fahrzeuge folgen und es absehbar ist, dass ein Überholen für längere Zeit nicht erfolgen kann. Dann muss an geeigneter Stelle die Geschwindigkeit ermäßigt oder notfalls gewartet werden.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt. Nach der VwV-StVO zu Zeichen 274 (Geschwindigkeitsbeschränkung) sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Eine solche Unfallsituation liegt hier nicht vor. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall auch schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Dazu müsste die Strecke bestimmte Besonderheiten aufweisen, die andere Außerortsstraßen nicht haben. Da es sich um eine zwar schmale aber normale Straße mit wenig Verkehrsbelegung und wenig Unfällen handelt, kann keine Besonderheit festgestellt werden.

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung sowie des unauffälligen Unfallgeschehens mit Radfahrern ist derzeit für diese Verkehrsteilnehmer keine akute Gefahrenlage erkennbar, die das Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde in den Verkehrsablauf durch die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten erfordert.

Abschließend wird auf § 1 StVO verwiesen, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und jeder Verkehrsteilnehmer sich so verhält, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. |

Der Petition kann aus Sicht des Sächsischen Landtags nicht abgeholfen werden.

Dresden, den 5. Juni 2014

Sächsischer Landtag
Anja Jonas
Vorsitzende Petitionsausschuss