

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Umgang mit Modellversuch „Fahrradschutzstreifen außerorts“

und

ANTWORT

der Landesregierung

Mecklenburg-Vorpommern hatte die Federführung für o. g. Modellversuch. Der Versuch ist abgeschlossen, der Berichtsentwurf ist eingereicht und überarbeitet worden. Die Prüfung läuft seit langem und eine Entscheidung steht immer noch aus.

1. Ist vorgesehen, dass sich die Verkehrsministerkonferenz mit dem Modellversuch befassen und darüber verständigen wird, wie bis zur Bundesentscheidung zur Aufnahme oder Nichtaufnahme von Schutzstreifen außerorts in die StVO mit den Versuchsstrecken in den betroffenen Bundesländern umgegangen werden soll?

Hierzu ist der Meinungsbildungsprozess im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung noch nicht abgeschlossen. Des Weiteren wird auf die Antwort zu den Fragen 2, a), b) und c) verwiesen.

2. Ist eine entsprechende Befassung bereits erfolgt?
 - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nicht, wird eine Befassung von Mecklenburg-Vorpommern angeregt oder nicht?
 - c) Wie wird das begründet?

Die Fragen 2, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Bislang war die Verkehrsministerkonferenz nicht mit dem Thema „Schutzstreifen außerorts“ befasst. Ob Mecklenburg-Vorpommern die Befassung anregen wird, ist auch von der weiteren Verfahrensweise des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur abhängig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird zunächst den Schlussbericht zum Modellversuch auswerten und prüfen, ob die Aufnahme einer Regelung zu Schutzstreifen außerorts in das Bundesrecht erforderlich ist. Vom Ergebnis hängt ab, ob und wie das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung das Thema in die Verkehrsministerkonferenz einbringt.

3. Inwieweit erfolgte durch die Landesregierung eine Nachprüfung der Fahrbahnbreite der Versuchsstrecken?
War oder ist dies Grundlage einer Entscheidung zur Erteilung oder dem Versagen einer Ausnahmegenehmigung zum Erhalt der Markierungen der Versuchsstrecken an der K 41 und K 42 bis zur Bundesentscheidung?

Die Fahrbahnbreiten aller Versuchsstrecken wurden durch die beteiligten anerkannten Planungsbüros aufgenommen und katalogisiert. Eine Nachprüfung dieser Projektarbeiten ist unüblich. Dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung liegen jedoch die gutachterlichen Daten der Fahrbahnbreiten und der darauf erfolgten Abmarkierungen für die Versuchsstrecken in Mecklenburg-Vorpommern vor. Diese Angaben sind Bestandteil der Projektunterlagen und in die Empfehlungen des Abschlussberichtes zum Projekt „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ eingeflossen.

Nach der Empfehlung des Entwurfes des Schlussberichtes ist ein Markierungsbild (Fahrbahnbreite einschließlich aller Markierungen) von mindestens 5,50 Metern Breite erforderlich. Dies umfasst die Fahrbahnbegrenzungen links und rechts der Fahrbahn, die Begrenzungen zwischen den Schutzstreifen und der Kernfahrbahn sowie die Kernfahrbahn und die beiden Schutzstreifen. Das real vorhandene Markierungsbild auf den Versuchsstrecken auf den Kreisstraßen LUP 41 und 42 unterschreitet bis auf den Streckenabschnitt Schlesin - Niendorf diese Anforderungen stets deutlich.

4. Inwieweit ist eine Duldung der Markierung der Versuchsstrecken bis zur Bundesentscheidung vorgesehen?
Welche Konsequenzen hätte eine solche Duldung für den Straßenbaulastträger, den Landkreis Ludwigslust-Parchim, etwa bei Unfällen?

Die Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde zur Markierung von Schutzstreifen außerorts an den Kreisstraßen LUP 41 und 42 für die Erforschung des Verkehrsverhaltens und die Erprobung von Verkehrsmaßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) war befristet erteilt worden und ist mit Beendigung des Versuchszeitraums abgelaufen.

Es liegen keine Erkenntnisse vor, ob der Landrat des Landkreises Ludwigslust-Parchim als zuständige Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt, die Markierung zu dulden. Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung teilte dem Landkreis mit, dass derzeit keine rechtliche Grundlage für die Beibehaltung der Markierungen bestünde und sie daher zu entfernen seien.

Verkehrsteilnehmer müssen grundsätzlich auch Verkehrszeichen beachten, die unter Verletzung von Vorschriften, insbesondere unter Überschreitung der in § 45 StVO gegebenen Ermächtigung erlassen wurden. Ein Schadenersatzanspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde bestünde im Falle eines Unfalls nur, wenn diese ihre Verkehrsregelungspflicht gemäß §§ 44 Absatz 1, 45 Absatz 3 StVO verletzt hätte. Die Verkehrsregelungspflicht umfasst die Pflicht, den Verkehr mittels verkehrsrechtlicher Anordnungen von Verkehrszeichen und sonstige Verkehrseinrichtungen zu regeln, um dessen Leichtigkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Für die Demarkierungsarbeiten ist hingegen der Straßenbaulastträger, der Landrat des Landkreises Ludwigslust-Parchim, zuständig. Sollte ein Unfall durch eine fehlende Demarkierung, welche den verkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde widerspräche, verursacht werden, könnte ein Anspruch nach § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches in Verbindung mit Artikel 34 des Grundgesetzes wegen Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht gegen die Straßenbaubehörde bestehen, da diese gemäß § 45 Absatz 5 StVO für den sicheren Zustand von Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen verantwortlich ist.

5. Wann wird eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Versuchsstrecken erfolgen?
Welche Folgen hätte eine solche Anordnung für den Straßenbaulastträger, den Landkreis Ludwigslust-Parchim?

Die Versuchsphase des Modellversuches „Schutzstreifen außerorts“ endete in seiner praktischen Anwendung am 31. Dezember 2015. Damit lief auch die Zustimmung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung zur verkehrsrechtlichen Anordnung aus.

Für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Schutzstreifen außerorts an den Kreisstraßen LUP 41 und 42 ist nach der Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrswesens vom 7. September 2016 (StVZustLVO M-V) der Landrat des Landkreises Ludwigslust-Parchim als Straßenverkehrsbehörde zuständig. Es liegen keine Kenntnisse vor, ob der Landkreis Ludwigslust-Parchim als Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt, die Markierung von Schutzstreifen außerorts an den Kreisstraßen LUP 41 und 42 verkehrsrechtlich anzuordnen.

Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu beschaffen, anzubringen und zu unterhalten.

6. Inwieweit wird das Land den Straßenbaulastträger von Kosten freihalten bzw. Unterstützung geben, sofern eine Demarkierung zu erfolgen hat und eine etwaige Bundesförderung nicht ausreichend ist, um die Demarkierung und notwendige Fahrbahnbelagserneuerung durchzuführen?

Die Projektstrecken im Landkreis Ludwigslust-Parchim liegen durchgehend auf Kreisstraßen in der Baulastträgerschaft des Landkreises. Auf Rechnung des Projektes wurde das vorgefundene Markierungsbild demarkiert und die Markierung des Modellversuches aufgebracht. Erforderliche Demarkierungen sind ebenfalls auf Rechnung des Projektes durchzuführen. Der Landkreis wird hierbei von Kosten freigehalten.

7. Wie schätzt die Landesregierung den Umgang mit den am Modellversuch beteiligten Straßenbaulastträgern (Kreise bzw. Kommunen) ein, insbesondere in Bezug auf die durch die unklare Rechtslage entstandene Unsicherheit, evtl. aufzubringende zusätzliche Kosten für die Wiederherstellung des Zustandes vor dem Modellversuch sowie die Bereitschaft, an weiteren Modellversuchen teilzunehmen?

Beteiligter Straßenbaulastträger ist ausschließlich der Landkreis Ludwigslust-Parchim. Die Rechtslage nach Beendigung des Modellversuches ergibt sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung und ist klar.

Ein Modellversuch ist stets ein ergebnisoffenes Projekt. Die Teilnahme an einem Modellversuch lässt nicht die Ableitung zu, dass die erforderlichen Installationen, in diesem Fall die Abmarkierungen, nach dem Projektende in jedem Fall verstetigt werden. Dies war jedem Projektteilnehmer zu jedem Zeitpunkt deutlich.