

Steckbrief
Nr. 3

Diagonalfilter Voigtstraße / Schreinerstraße Friedrichshain

LEITFADEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG IN KIEZEN

MODALFILTER

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/umvk/

Tel.: +49-(30)-9025-0

Fax: +49-(30)-9025-1050

IHRE ANSPRECHPARTNER

Merlin Pitz-IV F 34: Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Fußverkehrsförderung
Steffi Windelen-KRF 4: Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr

Mail: kiezblocks@senumvk.berlin.de

STAND

04/2023

BILDNACHWEISE

ADFC/Timm Schwendy	Flächige Sperre als Pocketpark S. 13 oben (mit freundlicher Unterstützung von www.darmstadtfahrrad.org)
Jack Fifield	Blumenkübel als Modalfilter in Großbritannien S. 11 (CC BY 2.0 < creativecommons.org/licenses/by/2.0/ >, via Wikimedia Commons)
Waltham Forest Borough	Flächige Sperre Waltham Forest Borough / London S. 13 unten

Alle anderen Abbildungen SenUMVK

INHALT

IMPRESSUM	1
INHALT	3
VORWORT	4
1 DEFINITION MODALFILTER	5
1.1 SYSTEM GEGENLÄUFIGER EINBAHNSTRABEN	5
1.2 DIAGONALSPERREN	6
1.2.1 <i>linear</i>	7
1.2.2 <i>flächig</i>	8
1.2.2.1 für Fußverkehr	8
1.2.2.2 für Radverkehr	9
1.2.2.3 Gestaltungshinweise für flächige Diagonalfilter	10
1.3 QUERSPERREN	10
1.3.1 <i>linear</i>	11
1.3.2 <i>flächig</i>	13
1.3.3 <i>flächige Quersperre als Pocketpark</i>	13
2 TECHNISCHE AUSFÜHRUNG	15
3 VERFAHREN ZUR EINRICHTUNG VON MODALFILTERN	17
3.1 BAULICHE UMGESTALTUNG DES STRABENLANDES	17
<i>Verfahren zur baulichen Umgestaltung des Straßenlandes</i>	18
3.2 TEILEINZIEHUNG („UMWIDMUNG“) GEMÄß § 4 BERLSTRG	19
3.3 VERKEHRSRECHTLICHE MAßNAHMEN NACH DER STRABENVERKEHRS-ORDNUNG (STVO)	20
3.4 SPEZIALFALL EINRICHTUNG VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH MIT MODALFILTER	23
ZUSAMMENFASSUNG	24

VORWORT

Den Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen und zur Einrichtung von Kiezblocks ergänzen verschiedene themenspezifische Steckbriefe.

Dieser Steckbrief zeigt Möglichkeiten auf, um bestimmte motorisierte Durchgangsverkehre in Wohnquartieren mit Hilfe von Modalfiltern einzuschränken.

1 DEFINITION MODALFILTER

Modalfilter schränken die Nutzung von Straßen ein. Sie beschränken/unterbinden die Durchfahrt bestimmter Verkehre, lassen aber beispielsweise Fuß- und Radverkehr weiterhin zu und tragen somit zur Verkehrsberuhigung bei. Sie sind ein probates Mittel zur Unterbindung bestimmter motorisierter Durchgangsverkehre.

Modalfilter können einerseits infrastrukturell oder andererseits Bestandteil/Inhalt einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO sein. Modalfilter gibt es in unterschiedlichen Ausführungen:

- System gegenläufiger Einbahnstraßen
- Diagonalsperren (jeweils linear und flächig)
- Quersperren (jeweils linear und flächig)

1.1 System gegenläufiger Einbahnstraßen

Durch das Anordnen von gegenläufigen Einbahnstraßen nach § 45 StVO kann bestimmter motorisierter Durchgangsverkehr unterbunden werden. Dies bietet sich insbesondere für Fahrradstraßen an, die stark widerrechtlich von Kfz genutzt werden.

Es wird auf den **Berliner Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen** und den **Prüfleitfaden zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung** verwiesen, wo diese Maßnahme detailliert beschrieben ist.

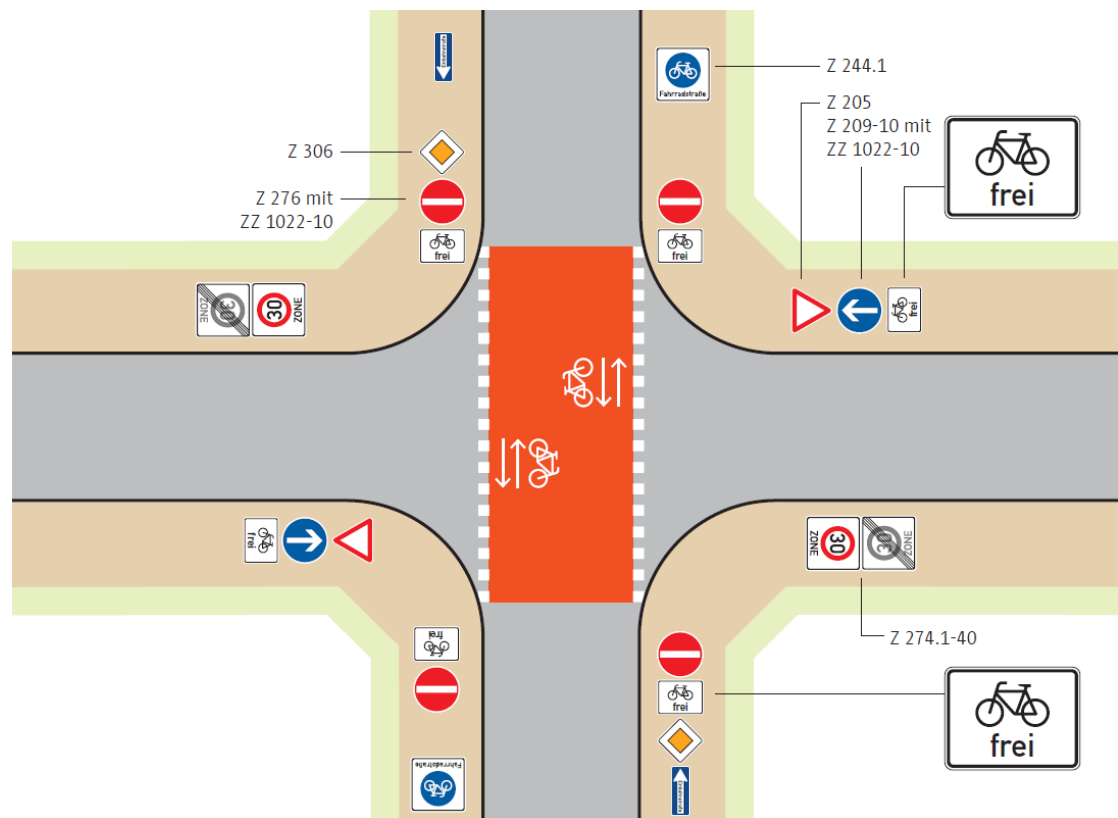


Abbildung 1: Modalfilter mit Verkehrszeichen (gegenläufige Einbahnstraße)

1.2 Diagonalsperren

Diagonalsperren teilen Kreuzungen in zwei Hälften.

Sie unterbinden die freie Durchfahrt von unerwünschten Kfz-Verkehren.

Diagonalsperren müssen für eine gute Befahrbarkeit, z. B. für Entsorgungsfahrzeuge großzügig bemessen werden. Daher können ergänzende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie z.B. Bodenschwellen nötig sein, da die Kfz-Führenden keinen Knoten mehr wahrnehmen, sondern eine abbiegende Fahrgasse. Dies kann zu einer Reduzierung der Sicherheit für Radfahrende und zu Fußgehende führen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten, wie bspw. verkehrsberuhigten Bereich, sind solche Maßnahmen nicht zwingend erforderlich und können bei Bedarf nachgerüstet werden.

Die Sperren können linear oder flächig gebaut werden.

1.2.1 linear

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine lineare Diagonalsperre:

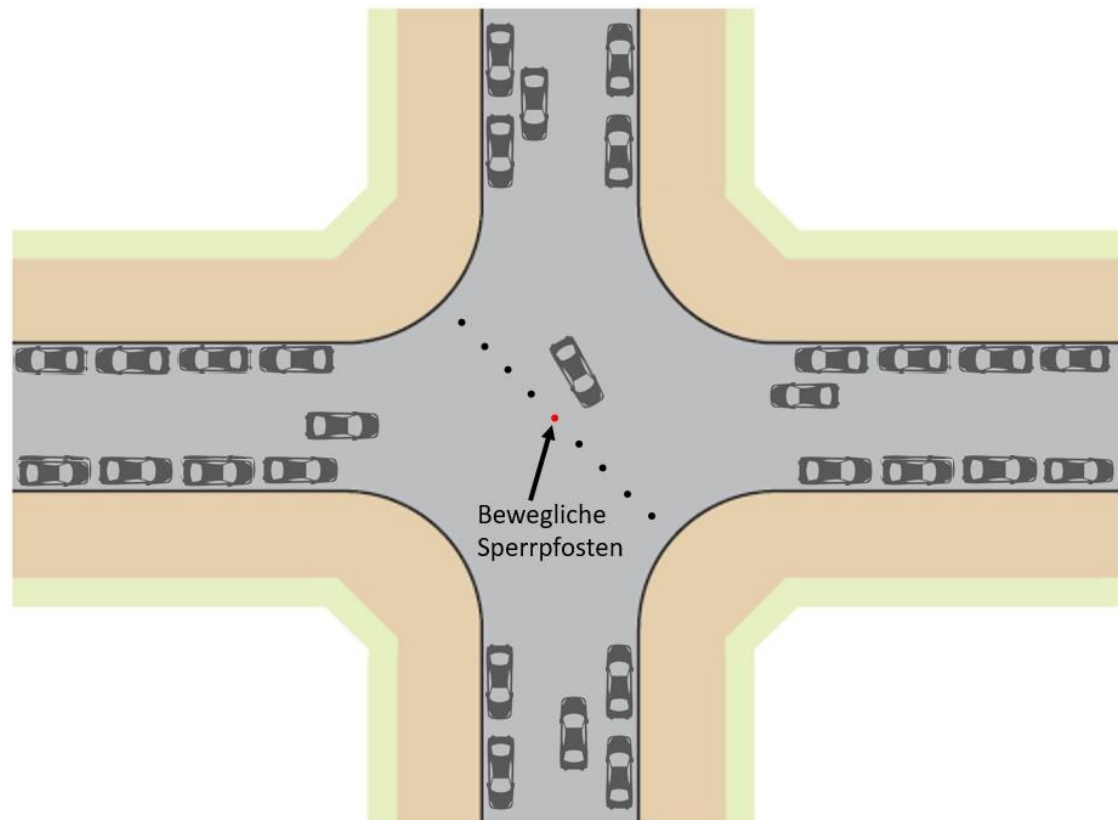


Abbildung 2: lineare Diagonalsperre (Prinzipskizze)



Abbildung 3: Diagonalsperre Samariterviertel Berlin (Voigtstraße / Schreinerstraße)

1.2.2 flächig

Bei flächigen Diagonalfiltern kann die neugewonnene Fläche zwischen den Pollern bzw. Sperrpfosten als geschützte diagonale Quermöglichkeit für den Fußverkehr oder als geschützter Radweg gestaltet werden.

1.2.2.1 für Fußverkehr

Nachfolgend ist eine flächige Diagonalsperre mit besonderem Schutz für den Fußverkehr abgebildet:

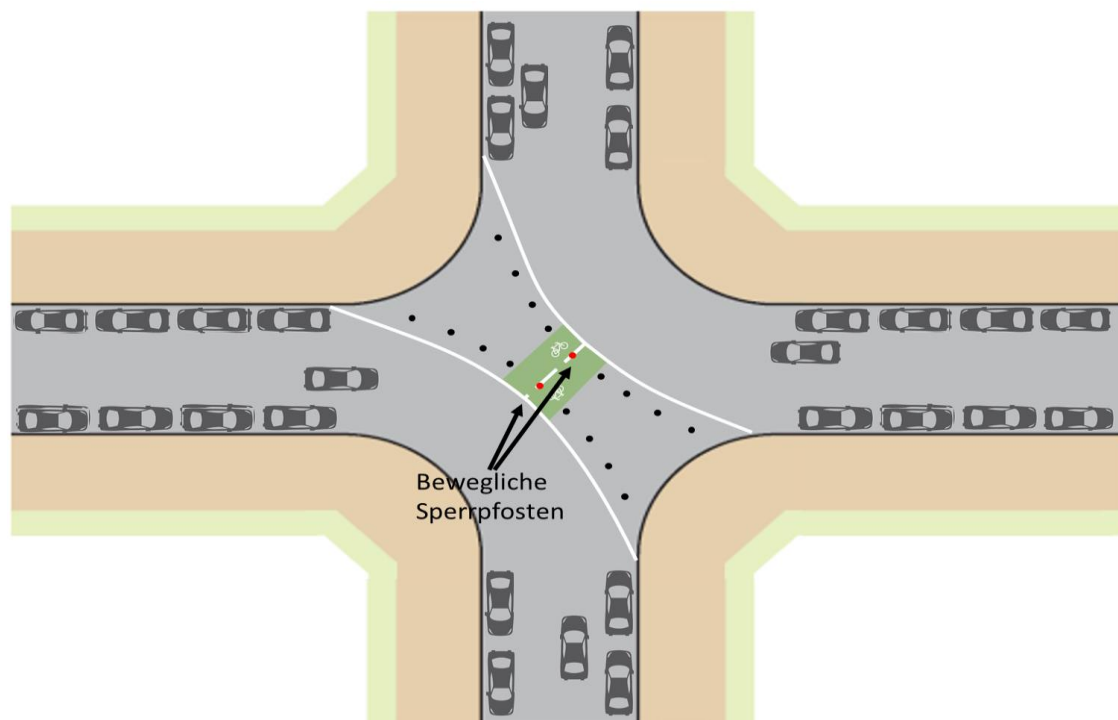


Abbildung 4: flächige Diagonalsperre mit Schutz für Fußverkehr (Prinzipskizze)

Eine solche Diagonalsperre wurde in Friedrichshain-Kreuzberg in der Böckhstraße umgesetzt:



Abbildung 5: Flächige Diagonalsperre Böckhstr. mit sicherer Diagonalquerung für Fußverkehr in einem verkehrsberuhigten Bereich



Abbildung 6: Flächige Diagonalsperre Böckhstr. mit sicherer Diagonalquerung für Fußverkehr in einem verkehrsberuhigten Bereich

1.2.2.2 für Radverkehr

Nachfolgend ist eine flächige Diagonalsperre mit besonderem Schutz für den Radverkehr abgebildet:

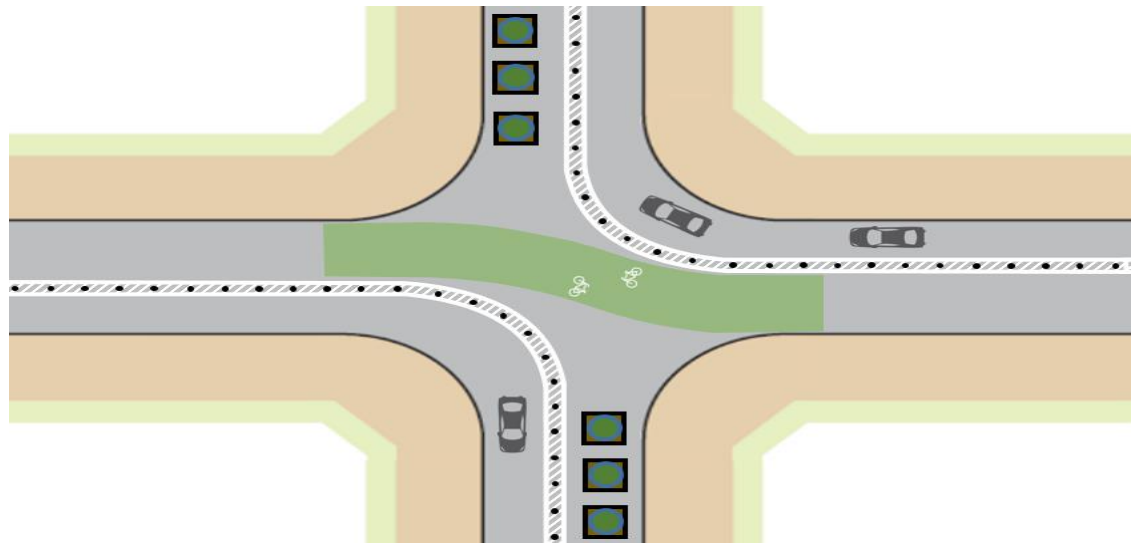


Abbildung 7: Flächige Diagonalsperre mit geschütztem Radweg (Prinzipskizze)

1.2.2.3 Gestaltungshinweise für flächige Diagonalfilter

Bei der Neugestaltung der Kreuzung sind entsprechende Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge zu berücksichtigen (3-achsiges Müllfahrzeug).

Bei beengten Platzverhältnissen kann es erforderlich sein, die Bereiche zwischen den beiden Pollerreihen enger als die in der AV Geh- und Radwege¹ festgelegten Regelmaße für Geh- bzw. Radwege zu gestalten.

1.3 Quersperren

Quersperren sperren die Straße an einer bestimmten Stelle.

Sie unterbinden die freie Durchfahrt für den motorisierten Verkehr, sodass Stichstraßen entstehen. Ausnahmen können erteilt werden (z.B. für Entsorgungsunternehmen).

Die Sperren können linear oder flächig gebaut werden.

Für den Kfz-Verkehr ist ausreichend Platz zum Wenden einzuräumen.

¹ Stand April 2023

1.3.1 linear

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen lineare Quersperren:

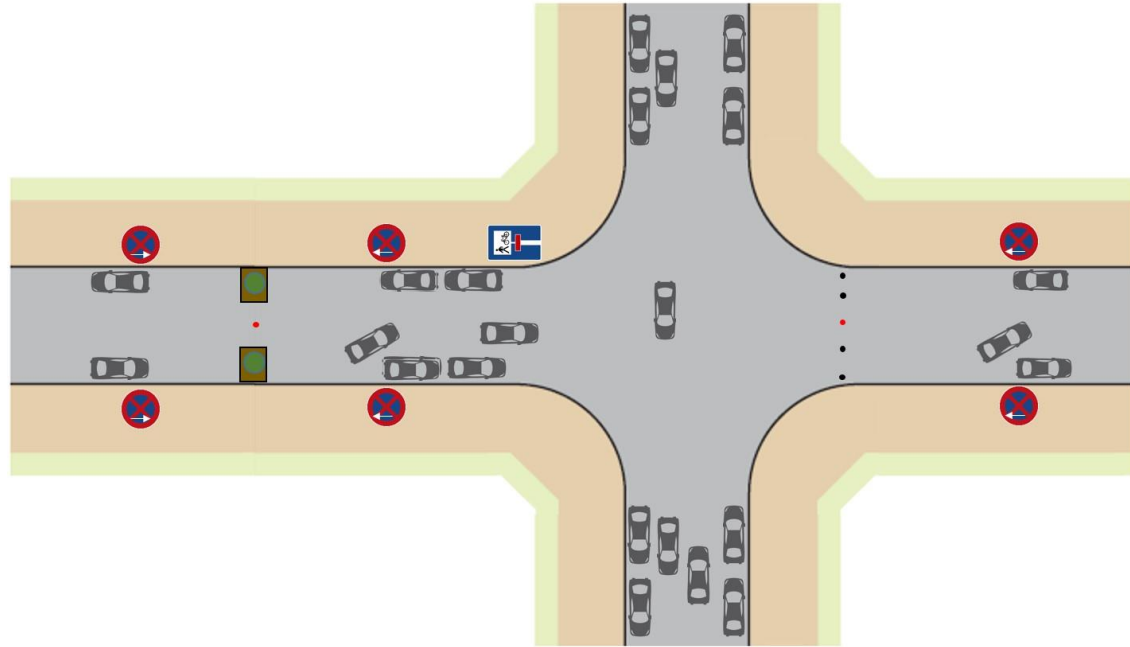


Abbildung 8: Lineare Quersperre (Prinzipskizze)



Abbildung 9: Lineare Quersperre Körtestraße Berlin



Abbildung 10: Blumenkübel als Modalfilter in Großbritannien

1.3.2 flächig

Nachfolgend sind flächige Quersperren dargestellt:

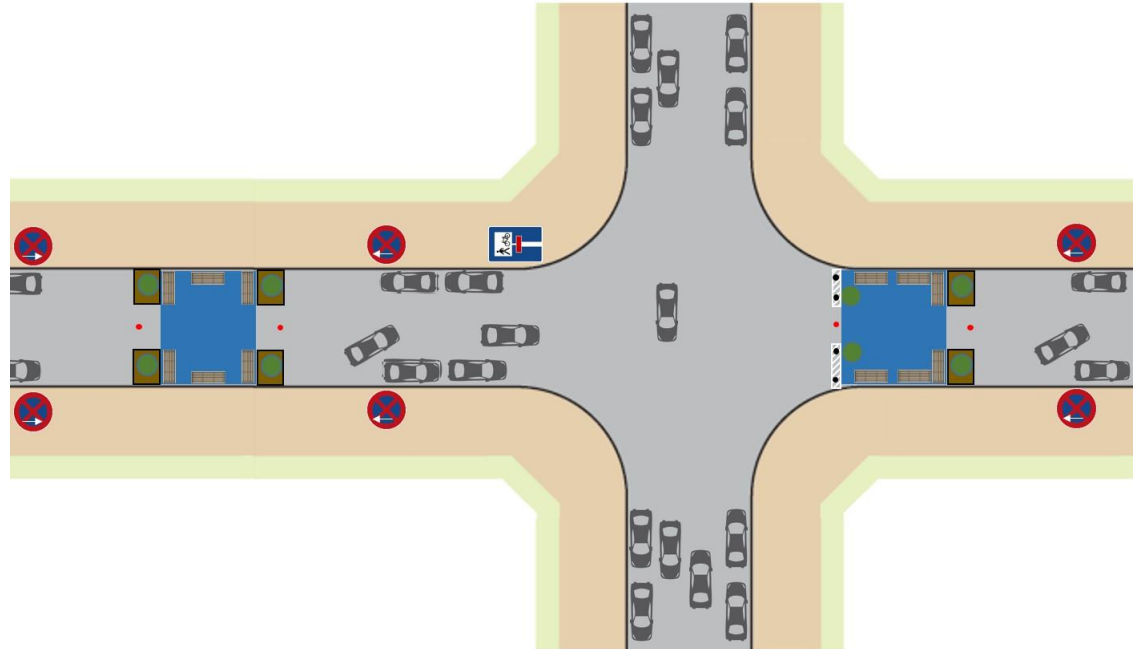


Abbildung 11: Flächige Quersperre (Prinzipskizze)



Abbildung 12: Flächige Sperren Krumme Straße bzw. Hafenplatz

1.3.3 flächige Quersperre als Pocketpark

Flächenquersperren als Pocketpark schließen den Kfz-Verkehr aus, indem eine Straßenfläche (im Regelfall zwischen 10-20m) mit Sperrpfosten, Pollern oder / und (weiteren) baulichen Maßnahmen, wie z.B. Pflanzbeeten oder Borden abgetrennt wird. Die gewonnene Fläche kann mit neuen Nutzungen belegt werden, z.B. Sitzgelegenheiten, Spielflächen, Pflanzbeete, Radabstellflächen etc.



Abbildung 13: Flächige Sperre als Pocketpark



Abbildung 14: Flächige Sperre Waltham Forest Borough / London (vorher - nachher)

2 TECHNISCHE AUSFÜHRUNG

Als Absperrerelemente kommen Sperrpfosten, Poller, aber beispielsweise auch Pflanzkübel in Betracht.²

Der Abstand zwischen den Sperrelementen muss auch die Durchfahrt von schmalen Kfz unterbinden. Daher darf der Abstand zwischen zwei Pollern (Mittelpunkt zu Mittelpunkt) 1,75m nicht überschreiten (analog Regelplan 304 der SenUMVK).

Die Sperre darf nicht im Bereich von Hauseinfahrten und Rettungs-, Ver- und Versorgungswegen und -einrichtungen platziert werden, dies ist insbesondere für Quersperren relevant.

Um autorisiertem Kfz-Verkehr (Rettungsdienste, Straßenreinigung, Anlieferung...) auch weiterhin die Durchfahrt zu ermöglichen, sollten Modalsperren bei Bedarf mit beweglichen Elementen ausgerüstet werden. Hierfür in Frage kommen vollautomatische (Ansteuerung über Funk/GSM) bzw. halbautomatische Poller (Ansteuerung mit Schlüssel oder Karte), Kipp- bzw. Steck-Poller oder Schranken (jeweils mit Schloss gesichert). Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Anlagen ist dauerhaft durch entsprechende Verwaltungsvorschriften zu regeln.



Abbildung 15: Verschiedene bewegliche Sperrelemente in Berlin (Bilder: SenUMVK)

² siehe auch FGSV-Synthesebericht zu Quer- und Diagonalfiltern
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84788/>

Sperrelemente können auch Verkehrseinrichtungen sein. Sperrpfosten, die nach § 45 i.V.m. § 43 StVO angeordnet sind, sind Verkehrszeichen / Verkehrseinrichtungen nach Ordnungskennziffer 600-60 StVO und unterliegen entsprechenden Vorgaben zur Ausführung durch die Straßenbaubehörden.

Bauliche Poller sind dagegen keine Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen bzw. Maßnahmen nach der Straßenverkehrs-Ordnung; die Pfosten können anders als Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen gestaltet sein. So ist als Farbe des Pfostens z.B. auch dunkel-anthrazit möglich. Aus Gründen der Barrierefreiheit müssen die Pfosten jedoch kontrastreich sein. Das gilt für alle Einbauten, die in Laufwegen stehen, z.B. Gehbahn oder bei einer vorgesehenen Querung. Diese Einbauten sind jedoch grundsätzlich wo immer möglich zu vermeiden.

3 VERFAHREN ZUR EINRICHTUNG VON MODALFILTERN

Je nach Einzelfall sind folgende drei Instrumente gegeben:

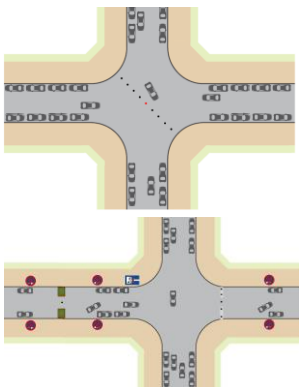
- **bauliche Umgestaltung des Straßenlandes**
- **Teileinziehung („Umwidmung“) gemäß Berliner Straßenrecht**
- **Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts nach § 45 StVO**
 - Fahrradstraße
 - zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
 - zum Schutz vor Lärm und Abgasen (Hinweis: für die Anordnung sind umfangreiche Gutachten zu Immissionen erforderlich)

Zu beachten ist, dass auch mehrere dieser Instrumente nebeneinander erforderlich oder sinnvoll sein können. So kann beispielsweise der Straßenbaulastträger in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches gem. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.3 StVO vorsehen, der entsprechend gestaltet werden kann und, in dem bauliche Maßnahmen eine sperrende Wirkung haben können.

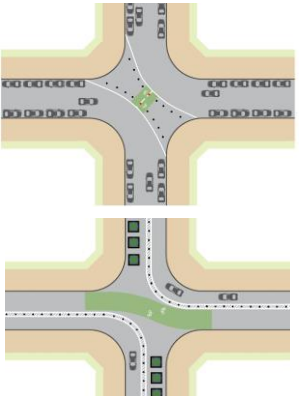
Weitere Informationen finden sich im Abschnitt 2 „Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht“ im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“

Steckbrief 1

lineare Sperren:



ggf. auch schmale flächige Sperren:



3.1 Bauliche Umgestaltung des Straßenlandes

Einsatzmöglichkeit vor allem für lineare Sperren

Dem Straßenbaulastträger steht es frei, die Straße umzugestalten. Hierunter fällt beispielsweise die Errichtung von Gehwegvorstreckungen. Auch die Errichtung von Modalfiltern ist auf diese Weise möglich.

Wichtig:

Sofern es sich dabei um lineare Sperren mittels Sperrpfosten handelt, ist davon auszugehen, dass keine Teileinziehung erforderlich ist. Diese Aussage wird durch ein externes Rechtsgutachten bestätigt. Im gleichen Rechtsgutachten werden Sperren als linear angesehen, wenn die Breite der Sperre die Breite eines normalen Geh- oder Radweges nicht überschreitet.

Wichtig:

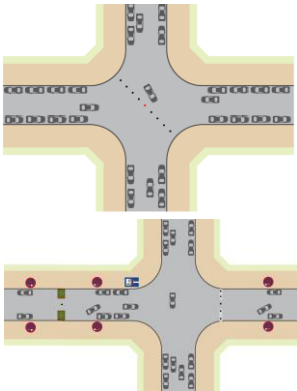
Aufgrund des umfassenderen Eingriffs in das Straßenland ist eine Abwägung der betroffenen Belange durchzuführen.

Im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“ finden sich weitere Informationen zu:

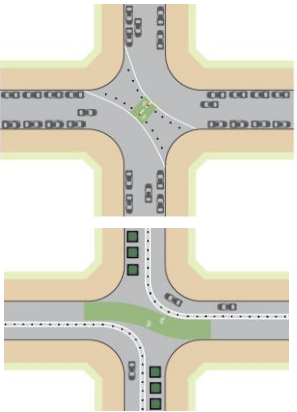
- Bauliche Umgestaltung im Abschnitt 2.1.2
- Lineare Sperren im Abschnitt 4.10
- Abwägung im Abschnitt 2.1.3

Steckbrief 1

lineare Sperren:



ggf. auch schmale flächige Sperren:



Verfahren zur baulichen Umgestaltung des Straßenlandes

Vorgehen

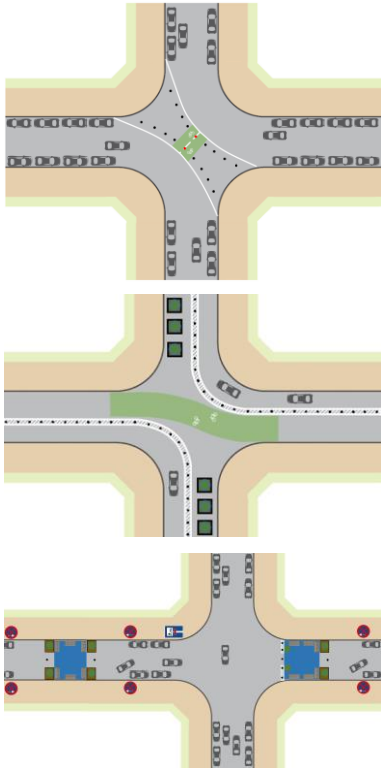
siehe Abschnitt 2.1.2 *Bauliche Umgestaltung des Straßenlandes*, Unterpunkt *Verfahren der baulichen Umgestaltung* im Steckbrief 1 *Rechtliche Grundlagen*

Rechtliche Grundlagen

Die bauliche Umgestaltung zählt zum hoheitlichen Handeln des Straßenbaulastträgers, dabei ist das BerlStrG § 7 Abs. 2 in Verbindung mit den eingeführten Regelwerken und Ausführungsvorschriften und auf Grundlage des MobG BE zu beachten.³

³ Vgl. Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“, Abschnitt 2

flächige Sperren:



3.2 Teileinziehung („Umwidmung“) gemäß § 4 BerlStrG

Einsatzmöglichkeit vor allem für flächige Sperren

Ist ein Umbau und/oder die Funktionsänderung der Straße geplant, wobei eine Verkehrsart, ein Benutzerkreis oder ein Benutzerzweck dauerhaft vom Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen, ist dies über eine Teileinziehung zu regeln. Dieses Verfahren ist bei flächigen Sperren anzuwenden.

Informationen zum notwendigen Verfahren finden sich im Abschnitt 2.1.1 im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“.

Steckbrief 1

Verfahren zur Teileinziehung („Umwidmung“) gemäß Berliner Straßenrecht

Vorgehen

siehe Abschnitt 2.1.1 *Straßenrechtliche Teileinziehung*, Unterpunkt *Verfahren der Teileinziehung* im Steckbrief 1 *Rechtliche Grundlagen*

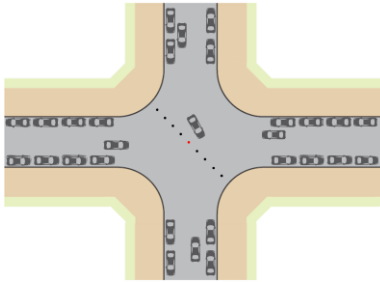
Rechtliche Grundlagen

Teileinziehung: § 4 Abs. 1 Sätze 3 und 4 in Verbindung mit § 4 Abs. 2 und 3 BerlStrG

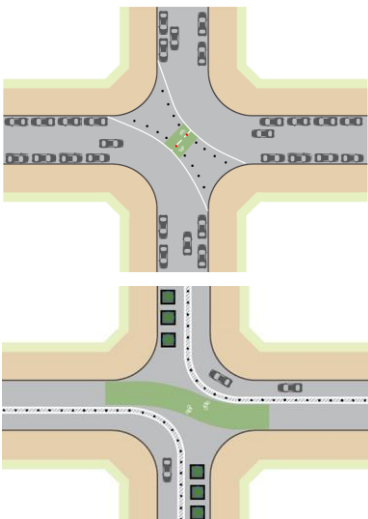
Etwaige verkehrsrechtliche Anordnungen, § 45 StVO

Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit, § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO

lineare Sperren:



ggf. auch schmale flächige Sperren:



3.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Einsatzmöglichkeit für lineare Sperren

Detaillierte Informationen sind im Abschnitt 2.2 im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“ beschrieben.

Weitere Informationen zu linearen Sperren auch in Abschnitt 4.10.

Steckbrief 1

Sofern die erforderlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung vorliegen, kann die Anordnung von Verkehrseinrichtungen (beispielsweise Sperrpfosten nach Zeichen 600-60 StVO) mit linearer (physischer) Sperrwirkung straßenverkehrsrechtlich erfolgen.

Auch bei zwei parallelen Sperrpfostenreihen könnte es sich möglicherweise noch um eine (widmungsrechtlich unbeachtliche) lineare Quersperre handeln, sofern der Abstand der Sperrpfostenreihen die übliche Breite eines Geh- oder Radwegs nicht überschreitet. Gerichtsentscheidungen hierzu liegen allerdings noch nicht vor.

Zu den Anordnungsgrundlagen für Modalfilter im Detail:

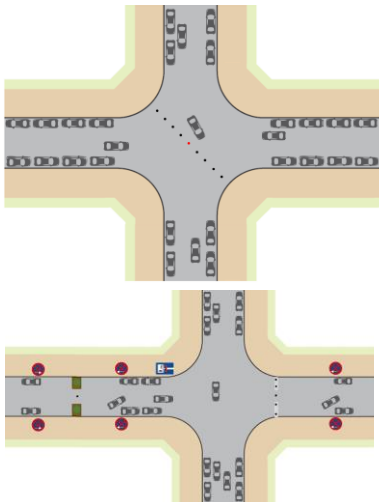
1. Bei **Einführung einer Fahrradstraße** gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9, Satz 4 Nr. 2 und 8 StVO

Es bedarf für die Annahme einer Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist, sondern es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Es kann also mit Anordnung der Fahrradstraße der Modalfilter errichtet werden, sofern Verstöße gegen das Befahrensverbot für Kraftfahrzeuge in nicht unerheblichem Ausmaß und mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind.

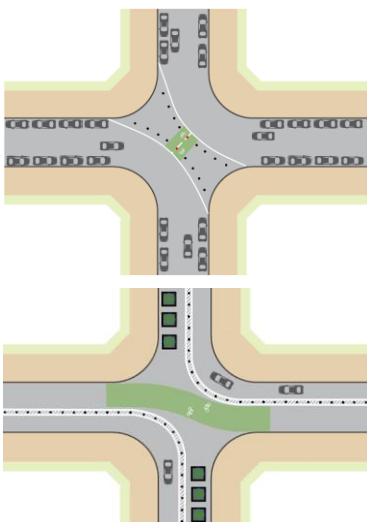
Hierzu bedarf es in der Regel einer verkehrsfachlichen Einschätzung der (zu erwartenden) verkehrlichen Verhältnisse auf der konkreten Straße. Weist etwa eine Straße bereits vor Anordnung der Fahrradstraße eine hohe Verkehrsbelastung und einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf, kann dies dafürsprechen, dass es nach Anordnung der Fahrradstraße zu einer hohen Zahl von Verstößen gegen das Benutzungsverbot kommen wird.⁴

⁴ Auszug aus einem externen Rechtsgutachten der Kanzlei W2K vom 11.04. 2023.

lineare Sperren:



ggf. auch schmale flächige Sperren:



HINWEIS:

Es müssen nicht erst Verstöße gegen die Verkehrsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde festgestellt werden. Die Einrichtung des Modalfilters kann bei einer zu erwartenden hohen Anzahl an Verstößen als mildestes Mittel gelten, um Kfz-Verkehr am widerrechtlichen Befahren zu hindern.

Natürlich ist es auch möglich, Fahrradstraßen erst ohne Modalfilter einzurichten und einen Modalfilter **erst dann** einzurichten, wenn festgestellt wird, dass der zugelassene Anliegerverkehr nicht hinreichend beachtet wird.

In diesem Fall kann bei Feststellung von Verstößen gegen die Verkehrsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde, z.B. durch die Straßenverkehrsbehörde oder die Straßenbaubehörde, im Anschluss der Modalfilter als nächstmilderes Mittel hinzukommen.

Es wird auf den **Berliner Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen** verwiesen, wo das Verfahren sowohl für Modalfilter mit Verkehrszeichen, als auch für bauliche Modalfilter detailliert beschrieben ist.

- 2. Zur **Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung** gemäß § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO

Hierzu muss ein städtebauliches Konzept vorliegen, in dem die Notwendigkeit der Maßnahme dargestellt ist.

Wie ein solches Kiez-Verkehrskonzept aussehen kann, wird zu einem späteren Zeitpunkt in einem gesonderten Steckbrief dargestellt.

Details siehe Abschnitt 2.2.2 *Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung* im Steckbrief *Rechtliche Grundlagen*

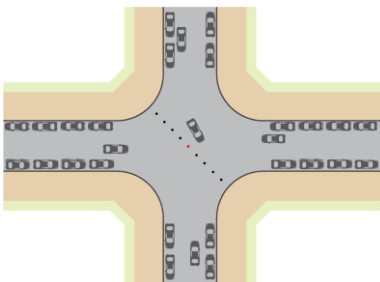
Zur Erforderlichkeit des Nachweises einer qualifizierten Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO finden sich nähere Informationen in Abschnitt 2.2.2.5.

Steckbrief 1

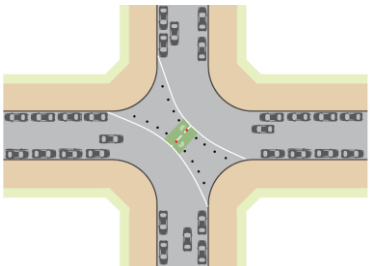
- 3. Zum **Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen** gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO bzw. zum **Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen** gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO

Eine Anordnung von Modalfiltern zum Schutz vor Lärm und Abgasen kommt nur in Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen in Frage.

lineare Sperren:



ggf. auch schmale flächige Sperren:



Details siehe Abschnitt 2.2.3 *Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung* im Steckbrief *Rechtliche Grundlagen*

Zur Erforderlichkeit des Nachweises einer qualifizierten Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO finden sich nähere Informationen in Abschnitt 2.2.2.5.

Steckbrief 1

Verfahren zur Errichtung von Modalfiltern nach StVO § 45

Vorgehen

Siehe Abschnitt 2.2.4 *Verfahrensschritte bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO* im Steckbrief 1 *Rechtliche Grundlagen*

Rechtliche Grundlagen

StVO § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit

- StVO § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 (Fahrradstraße)

bzw.

StVO § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit

- StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 (zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung)

bzw.

StVO § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit

StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 (zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen) oder StVO § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 (zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen)



3.4 Spezialfall Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich mit Modalfilter

In verkehrsberuhigten Bereichen kann die Straßenbaubehörde Gestaltungselemente in den Bereich einbringen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und eine Verkehrsberuhigung zu erzielen. Dies gilt auch für Poller als Teil eines Diagonalfilters. Die Einrichtung eines Modalfilters führt dazu, dass die Straße nur noch von Kfz-Nutzern mit Anliegen in der Straße genutzt wird, denn bestimmte motorisierte Durchgangsverkehre werden ja unterbunden. So kann ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen gewährleistet werden.

In diesem Fall müssen die Sperrelemente nicht als Verkehrseinrichtung errichtet werden (es sind keine rot-weiß gestreiften Poller erforderlich). Die Abbildungen 5 und 6 zeigen einen Modalfilter im Graefekiez mit Granitpollern.

Weitere Informationen sind im Steckbrief „Verkehrsberuhigter Bereich“ dargestellt.

Steckbrief 6

Verfahren zur Errichtung von baulichen Modalfiltern in verkehrsberuhigtem Bereich

Vorgehen

Siehe Abschnitt 2.2.4 *Verfahrensschritte bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO* im Steckbrief 1 *Rechtliche Grundlagen*

Da bei einem verkehrsberuhigten Bereich sowohl eine bauliche Umgestaltung, als auch eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich ist, müssen die Straßenbaubehörde und die Straßenverkehrsbehörde die Maßnahme gemeinsam abstimmen.

- Anordnungsgrund:
- a) StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.3 Var. 2 (zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen) und ggf.
 - b) StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 (zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung)

Die Planung sollte Ort und Ausführung der Modalfilter sowie weitere verkehrsberuhigende Elemente zur Steigerung der Aufenthaltsfunktion umfassen.

Nach erfolgter Anordnung wird die bauliche Umgestaltung des Bereichs und das Aufstellen der Verkehrszeichen/ Verkehrseinrichtungen umgesetzt.

Rechtliche Grundlagen

Die bauliche Umgestaltung zählt zum hoheitlichen Handeln des Straßenbaulastträgers, BerlStrG § 7 Abs. 2 ist zu beachten in Verbindung mit den eingeführten Regelwerken und Ausführungsvorschriften und auf Grundlage des MobG BE.⁵

StVO § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit

1. StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.3 Var. 2 (zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen)
2. ggf. StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 (zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung)

⁵ Vgl. Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“, Abschnitt 2

ZUSAMMENFASSUNG

Je nach Einzelfall sind folgende Instrumente für die Einführung von Modalfiltern gegeben:

1. bauliche Umgestaltung des Straßenlandes als hoheitliches Handeln des Straßenbaulastträgers

- Insbesondere Grundlage für die Einrichtung von **linearen** Quer- und Diagonalsperren
- Basis: städtebauliche Gründe zur Verkehrsberuhigung von Kiezen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls
- Es ist eine Abwägung der Belange Betroffener erforderlich. Je nach Umfang des Eingriffs muss diese umfassender sein.

Informationen zum Abwägungsverfahren finden sich im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“ im Abschnitt 2.1.3.

Steckbrief 1

2. Teileinziehung („Umwidmung“) nach § 4 BerlStrG

- ist vor allem für die Errichtung von **flächigen** Diagonal- und Quersperren anzuwenden
- Es handelt sich um eine Ermessensentscheidung (vgl. § 4 Abs. 1 S. 3 und 4 BerlStrG: „Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn [...] Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn [...].“). Da es sich um eine Ermessensentscheidung handelt, ist eine gerichtliche Überprüfung auf das Vorliegen von Ermessensfehlern und Abwägungsausfall beschränkt.
- Teileinziehungen erfordern durch gesetzlich vorgegebene Fristen mehr Zeit bei der Umsetzung. Für das gesamte Verfahren sind ca. drei bis sechs Monate einzuplanen.
- Im Rahmen des Teileinziehungsverfahrens ist eine Abwägung durchzuführen.

3. Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts nach § 45 StVO

- Anordnungen gemäß §45 StVO können in der Regel schneller umgesetzt werden als Teileinziehungen. Maßnahmen nach StVO können (bei vorhandenen Kapazitäten) innerhalb von 4 Wochen angeordnet werden.
- Das Klagerecht ist nicht nur auf Anliegende beschränkt.
- Verkehrszeichen sind faktisch jederzeit anfechtbar.⁶

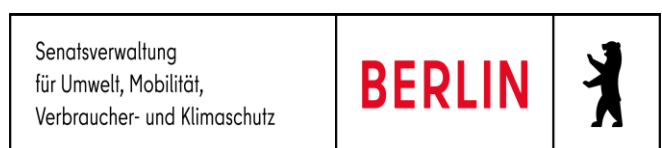
⁶ Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020:

„Die gemäß § 58 Abs. 2 VwGO einjährige Rechtsbehelfsfrist wird gegenüber jedermann nicht bereits mit dem Aufstellen des VZ in Gang gesetzt, **sondern erst, wenn sich der betreffende Verkehrsteilnehmer erstmals der Regelung des VZ gegenüber sieht**. Ob er von dem durch die Regelung beschränkten Recht Gebrauch machen wollte, ist unerheblich. Die Anordnung zur Aufhebung eines durch VZ geregelten Verbots wird gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht bereits mit der Bekanntgabe an die Straßenbehörde wirksam, sondern erst mit Bekanntgabe gegenüber den betroffenen Verkehrsteilnehmern durch Entfernung der Beschilderung. **Damit ist die faktisch permanente Anfechtbarkeit von VZ anerkannt.**“

- 3.1 Modalfilter in Fahrradstraße/ -zone gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9, Satz 4 Nr. 2 und 8
- ist einsetzbar, **wenn in Fahrradstraßen / -zonen** mit „Anlieger frei“-Beschilderung Verstöße durch motorisierten Verkehr zu erwarten sind oder festgestellt werden. Es sind auch ergänzende Einbahnstraßenregelungen denkbar, welche aufgrund entsprechender Freigabe des Gegenverkehrs nicht den Radverkehr einschränken.
- 3.2 Modalfilter zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß StVO § 45 Abs. 1, Satz 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5
- Es muss ein Kiez-Verkehrskonzept erstellt werden, in dem die Standorte der Modalfilter aufgeführt und ihre städtebauliche Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit begründet werden. Das städtebauliche Konzept beinhaltet u.a. auch die Ergebnisse der Prüfung und Abwägung aller verkehrlichen Belange in Bezug auf den betrachteten Kiez. Bei der Erstellung und Prüfung der verkehrlichen Belange sind die Straßenverkehrsbehörden eng einzubeziehen. Sofern das Verkehrskonzept dann beschlossen ist, setzen die Straßenverkehrsbehörden die beschlossenen Maßnahmen auf der o.g. Grundlage um. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer solchen Anordnung keine qualifizierte, sondern nur eine einfache Gefahrenlage nachgewiesen werden muss.⁷
 - Der Berliner Radverkehrsplan (RVP) schlägt in Kap. 3.3.3.4 des RVP Modalfilter als eine sinnvolle Maßnahme im Nebennetz vor, um Wohnquartiere von quartiersfremden Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten. Auch der StEP MoVe enthält verkehrsberuhigende Maßnahmen. Beide Planwerke reichen für sich genommen jedoch noch nicht aus, um den Ortsbezug herzustellen und inhaltlich die erforderliche Konkretisierung zu begründen. Sie können aber für die Erstellung des Kiez-Verkehrskonzeptes herangezogen werden.

⁷ Allerdings gibt es diesbezüglich aufgrund Veränderungen in der Gesetzeslage und unterschiedlichen Lesarten eine verbleibende Rechtsunsicherheit. Nähere Informationen zur Definition von qualifizierten Gefahrenlagen sind im Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“ in Abschnitt 4.1 zu finden.

Ergänzende Information: Auch bei einer einfachen Gefahrenlage müssen entsprechende Daten erhoben und ausgewertet werden, also insb. Zahlen der verschiedenen Benutzungsarten (Kfz, Radverkehr, Fußverkehr), Breite Straße, Unfallzahlen.



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/umvk
twitter.com/senumvkberlin
[instagram.com/senumvkberlin](https://www.instagram.com/senumvkberlin)