

Steckbrief

Nr. 4



Neue Fußverkehrsfläche Carrer del Parlament / San Antoni / Barcelona

LEITFADEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG IN KIEZEN

NEUE FLÄCHEN FÜR DEN FUß- UND RADVERKEHR

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

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

Am Köllnischen 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

SenUMVK

alle Abbildungen

INHALT

VORWORT	4
1 EINFÜHRUNG	5
1.1 ANWENDUNG DES STECKBRIEFES	5
1.2 BEGRÜNDUNG FÜR DIE MAßNAHME	5
1.2.1 <i>Ausgewogenere Verteilung des Straßenraums</i>	5
1.2.2 <i>Klimaschutz</i>	6
1.2.3 <i>Mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr</i>	6
1.3 VARIANTEN	6
1.4 VORTEILE DER MAßNAHME	7
1.5 VERKEHRSBERUHIGUNG DURCH DIE UNTERBINDUNG VON MOTORISIERTEM DURCHGANGSVERKEHR	8
2 UMGESTALTUNG IN FUßVERKEHRSFLÄCHEN	9
2.1 VORBILD BARCELONA	9
2.2 VERKEHRSVERSUCH BEGEGNUNGSZONE MAAßENSTRASSE	12
2.3 ADAPTION AUF UMGESTALTUNG IN DEN KIEZEN	13
2.3.1 <i>Gestaltung der neuen Flächen</i>	13
2.3.2 <i>Varianten der Beschilderung</i>	16
3 UMWANDLUNG IN ZWEIRICHTUNGSRADWEGE	17
4 VERFAHREN ZUR UMWANDLUNG NEUER FLÄCHEN	19
4.1 UMWANDLUNG VON FAHRBAHNFLÄCHEN	19
4.2 ERRICHTUNG VON MODALFILTERN (DIAGONAL- BZW. QUERSPERREN)	19
4.3 ERRICHTUNG EINES VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHS	19
4.4 ANORDNUNG EINER EINBAHNSTRASSE	20
4.5 RUHENDER MOTORISierter VERKEHR	20
4.6 TRENNENDE ELEMENTE	21
4.7 AUFENTHALTSQUALITÄTSSTIEGERNDE MAßNAHMEN	21
4.8 VORGEHEN UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN	22

VORWORT

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

Dieser Steckbrief zeigt die Möglichkeiten zur Umwandlung von Fahrbahnflächen in neue Flächen des Fuß- und Radverkehrs auf. Hierzu zählen neue Aufenthaltsflächen bzw. verbreiterte Gehwege für zu Fuß Gehende sowie neue Zweirichtungsradswege.

1 EINFÜHRUNG

1.1 Anwendung des Steckbriefes

In diesem Steckbrief wird beschrieben, wie Flächen für motorisierte Verkehre reduziert werden, ohne motorisierte Verkehre komplett auszuschließen.

Um Kraftfahrzeuge vollständig von der Benutzung einer Straße auszuschließen, z.B. für die Einrichtung von Fußgängerzonen (nur Fuß, ggf. i.V. mit Rad im Schrittempo frei), Kfz-freien Straßen (Fuß und Rad) oder Straßen des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV), ist ein Teileinziehungsverfahren erforderlich. Dieses Verfahren wird in diesem Steckbrief nicht betrachtet.

Nähere Hinweise befinden sich im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“.

Steckbrief 1

1.2 Begründung für die Maßnahme

1.2.1 Ausgewogenere Verteilung des Straßenraums

Ein Großteil der Berliner Nebenstraßen weist dem fahrenden und ruhenden Verkehr mit Dominanz der Kfz die meisten Flächen zu: In der Regel sind Berliner Nebenstraßen zwischen 16 und 18 Meter breit. Für die Fahrbahn stehen meist zwischen 8 und 10 Meter zur Verfügung (4-6 m für den fließenden Verkehr, jeweils 2 m für ruhenden Verkehr). Dieses Verhältnis der Flächennutzung gilt es u.a. im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes zu verändern, um den Fuß- und Radverkehr zu fördern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Nach § 4 Abs. 3 MobG BE ist auf eine möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden motorisierten Verkehrs sowie auf die Schaffung weiterer Räume hinzuwirken, in denen der motorisierte Verkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.

Eine veränderte Flächenaufteilung fordert auch die Charta für das Berliner Stadtgrün.

In der Charta für das Berliner Stadtgrün wird Folgendes zur Dominanz des motorisierten Verkehrs festgestellt:

„Vor allem die Straßenräume, die unter dem Leitbild der autogerechten Stadt entstanden sind, weisen aus heutiger Sicht oft überdimensionierte Flächen für den PKW- und LKW-Verkehr auf.“¹

So sind Berliner Wohngebiete durch motorisierte Verkehre geprägt. Obwohl beispielsweise in Friedrichshain-Kreuzberg laut letzter Erhebung von 2018² nur noch 13,5% aller Verkehrsteilnehmenden mit dem Auto unterwegs sind, ist der Flächenverbrauch durch Kfz weitaus größer. In der Charta wird deshalb dieses Ziel definiert:

„Im Zuge des Mobilitätswandels ist es möglich und notwendig, die Flächennutzung des Straßenraums differenzierter als bisher zu gestalten. Der Straßenraum soll fair verteilt und so umgestaltet werden, dass er für alle Verkehrsteilnehmenden sicher

¹ Charta für das Berliner Stadtgrün (Mai 2020), S. 13f

² Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018

und angenehm ist. Straßen, verstanden als Orte der Begegnung, verknüpfen die Wohnorte mit den Grünräumen.“¹

1.2.2 Klimaschutz

Auch der Klimaschutz spielt eine wichtige Rolle. Gerade die dichtbesiedelten Innenstädte mit ihren hohen Anteilen an wärmespeichernden Asphalt- und Steinflächen heizen sich immer mehr in den Sommermonaten auf.³ Es bilden sich Hitzeinseln. **Durch eine verstärkte Entsiegelung kann Hitzeinseln entgegengewirkt werden.** Entsiegelte Flächen nehmen deutlich mehr Regenwasser auf und führen durch verstärkte Verdunstung an warmen Tagen zu einer deutlichen Abkühlung der Umgebung. Ähnliche Effekte können durch Baumpflanzungen erzielt werden, deren Abschattung darüber hinaus noch zu weiterer Abkühlung führt.

1.2.3 Mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr

Dem Fuß- und Radverkehr sollen zukünftig mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden. Beide Verkehrsarten sind besonders umwelt- und klimafreundlich. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit sind mehr Flächen vorzusehen.

Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, ist die Umwandlung von Flächen, die zurzeit noch als Fahrbahn für den fließenden oder ruhenden motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen.

Eine Reduktion der Fahrbahnfläche kann dabei bis zu einer Breite von 3,5 Metern für den fließenden Kfz-Verkehr erfolgen, wobei jedoch grundsätzlich für die Feuerwehr eine Aufstellflächenbreite von insgesamt 5,5 Metern verfügbar sein muss. Zusätzlich wird bei einer so geringen Fahrbahnbreite in der Regel die Anordnung einer (ggf. unechten) Einbahnstraße⁴ für motorisierten Verkehr erforderlich.

1.3 Varianten

Möglich sind:

1. die Umwandlung eines Teils der Fahrbahn in Flächen für den Fußverkehr (dies beinhaltet Gehwegflächen sowie neue Aufenthaltsflächen, da diese nicht gesondert ausgewiesen werden)
2. die Aufteilung der Fahrbahn in einen Bereich für den motorisierten Verkehr sowie einen Bereich für den Radverkehr (getrennter Zweirichtungsradweg)

³ Vgl. Zekar et al. (2023): Urban form features determine spatio-temporal variation of ambient temperature: A comparative study of three European cities, abrufbar unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2212095523000615>

⁴ Als unechte Einbahnstraßen werden Straßen bezeichnet, in die nur von einer Seite aus eingefahren werden kann, ohne dass das Verkehrszeichen 220 „Einbahnstraße“ ausgewiesen wird.

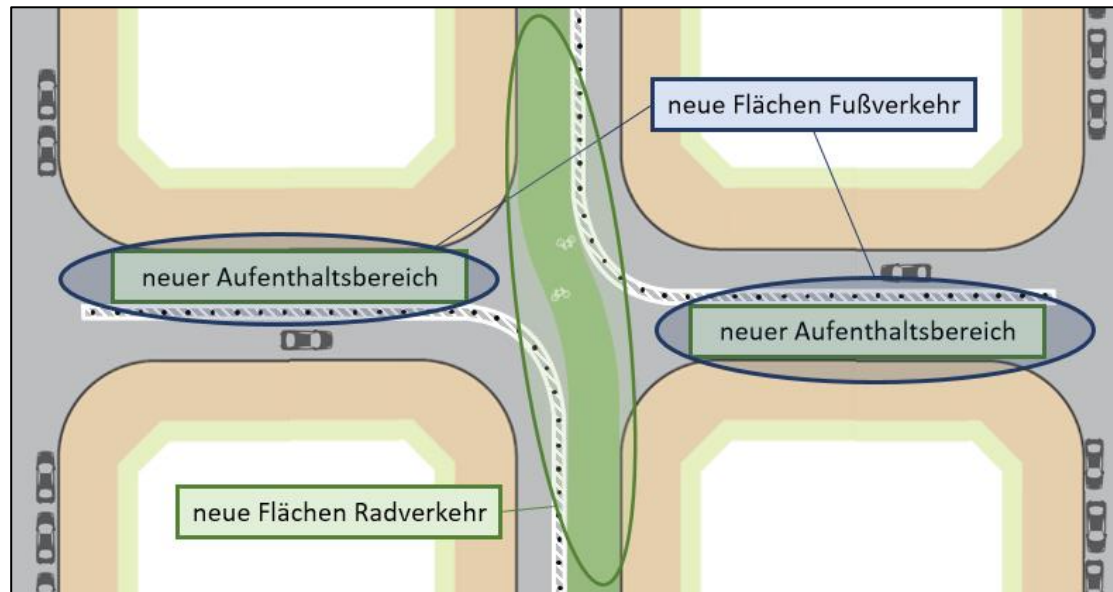


Abbildung 1: Neue Flächen für Fuß- und Radverkehr durch Flächenumverteilung

1.4 Vorteile der Maßnahme

Die Vorteile dieser Lösung sind:

- Insbesondere in stark verdichteten (Innen-)Stadtbereichen können mit dieser Maßnahme vereinfacht große Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und/oder für Radwege gewonnen werden.
- Diese Maßnahme unterstützt einen mensch- und stadtgerechten Verkehr.
- Im Rahmen dieser Maßnahme können Flächen entsiegelt werden.
- Die Maßnahme eignet sich für Straßen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr.⁵
- Diese Maßnahme eignet sich für (Vorrang-) Strecken des Berliner Radverkehrsnetzes im Nebennetz, da hierdurch gewährleistet werden kann, dass die Routen frei und sicher befahrbar sind (ohne Störungen durch Kfz-Verkehr).
- Diese Maßnahme kann auch zur Verkehrsberuhigung durch die Unterbindung von motorisiertem Durchgangsverkehr zum Einsatz kommen (siehe folgender Abschnitt).

⁵ Normalerweise werden Straßen von besonderer Bedeutung für den Fußverkehr in einem Fußverkehrsplan definiert. Da dieser jedoch noch nicht verabschiedet wurde, sollten bis zur Verabschiedung des Plans folgende Kriterien gelten:

- Sie weisen ein hohes Fußverkehrsaufkommen auf, z.B. als Straßenverbindung vom U-Bahnhof in den Kiez, als wichtige Strecke von und zu Bildungs-, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zu Grünanlagen,
- sie sind Straßen von touristischem Interesse oder auch
- Straßen mit hoher heutiger oder zukünftig hoher Aufenthaltsfunktion.

1.5 Verkehrsberuhigung durch die Unterbindung von motorisiertem Durchgangsverkehr

Der in diesem Steckbrief beschriebene Ansatz ist geeignet, den motorisierten Durchgangsverkehr zu unterbinden. Hierzu wird die Verkehrsführung in den Kiezen so verändert, dass der Kfz-Verkehr in Einbahnstraßen wieder zur Ursprungsstraße zurückgeleitet wird (U-Form, auch Einbahnschleifen genannt), wobei Radverkehr die Straßen weiterhin in beiden Richtungen nutzen kann. Durch die schmalere Fahrbahnen und den Verzicht auf Flächen für den ruhenden Verkehr werden Flächen frei, die für die Errichtung von Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr bzw. (geschützte) Zweirichtungsradwege genutzt werden können.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, wie durch die Anordnung der Einbahnstraßenschleifen Durchgangsverkehr unterbunden, Radverkehrsstrecken besonders geschützt und neue Aufenthaltsbereiche für Zu Fußgehende errichtet werden können.⁶

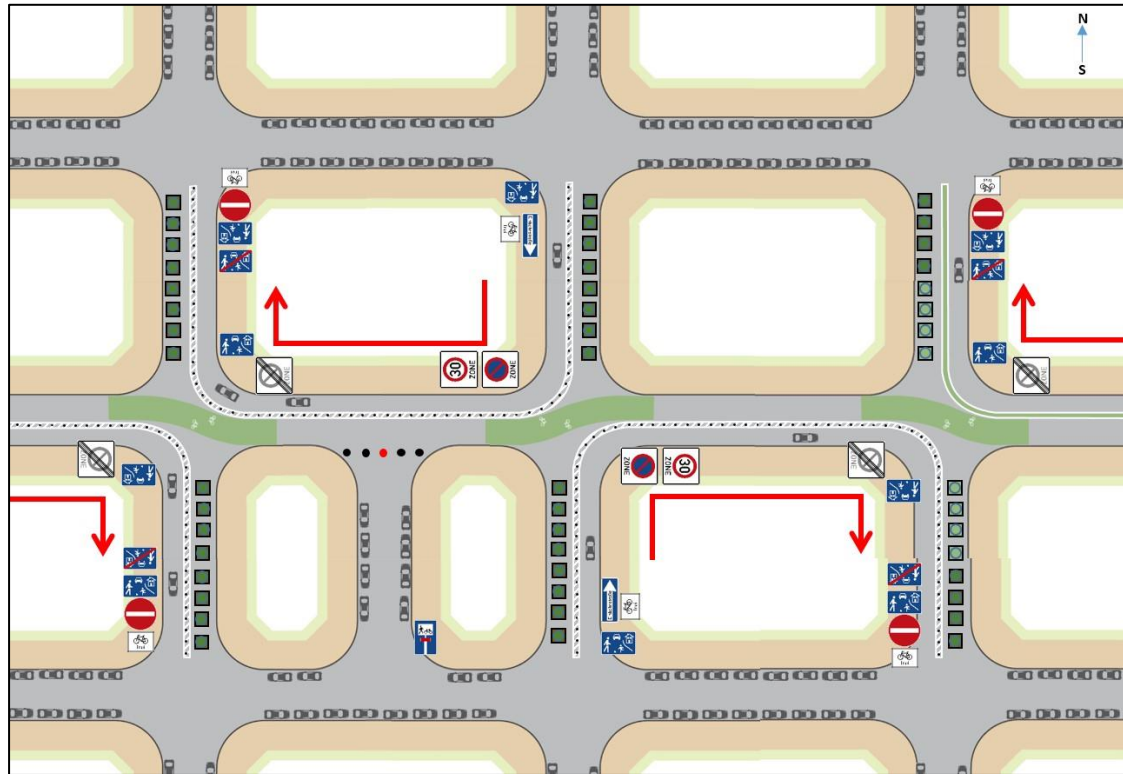


Abbildung 2: Einbahnstraßenschleifen zur Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs

In der obigen Abbildung wird der motorisierte Durchgangsverkehr in Nord-Südrichtung durch den von West nach Ost verlaufenden Zweirichtungsradweg in Verbindung mit flächigen Diagonalfiltern und Quersperren unterbunden. Die Einbahnstraßenschleifen (rote Pfeile) führen den motorisierten Verkehr wieder zurück auf die Ursprungsstraße.

⁶ Die grünen Quadrate in der Abbildung stellen Pflanzbehälter dar, die hier symbolhaft für neue Maßnahmen in den neu geschaffenen Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr stehen. Selbstverständlich können auch andere, die Aufenthaltsqualität steigernde Maßnahmen wie beispielsweise Sitzgelegenheiten, Wasserspiele, Spielflächen für Kinder, Entsiegelungsmaßnahmen etc. umgesetzt werden.

2 UMGESTALTUNG IN FUßVERKEHRSFLÄCHEN

2.1 Vorbild Barcelona

Insbesondere in Barcelona wurde der Einsatz von Einbahnschleifen und die Umwandlung von Fahrbahflächen im Rahmen des Superblock-Konzeptes konsequent angewendet, wie die nachfolgenden Abbildungen aus den Bezirken Poble Nou und Sant Antoni zeigen:



Abbildung 3: Umgestaltung von Teilen der Fahrbahn in Aufenthaltsflächen in Sant Antoni



Abbildung 4: Umgestaltung von Teilen der Fahrbahn in Aufenthaltsflächen in Poble Nou



Abbildung 5: Spielfläche in Barcelona auf ehemaliger Fahrbahn in Poblenou



Abbildung 6: Neuer (allerdings zu schmaler) Zweirichtungsweg in Poblenou



Abbildung 7: neue Aufenthaltsfläche auf Kreuzung in Sant Antoni

Im Bezirk Eixample wird zurzeit ein ca. 2,8 km langer Abschnitt des Carrer del Consell de Cent inklusive angrenzender Querstraßen in eine vom motorisierten Verkehr noch befahrbare, aber für Zufußgehende bevorrechtigte grüne Straße umgewandelt. Folgendes Bild zeigt einen der schon (nahezu) fertiggestellten Abschnitte dieser baulichen Umgestaltung:

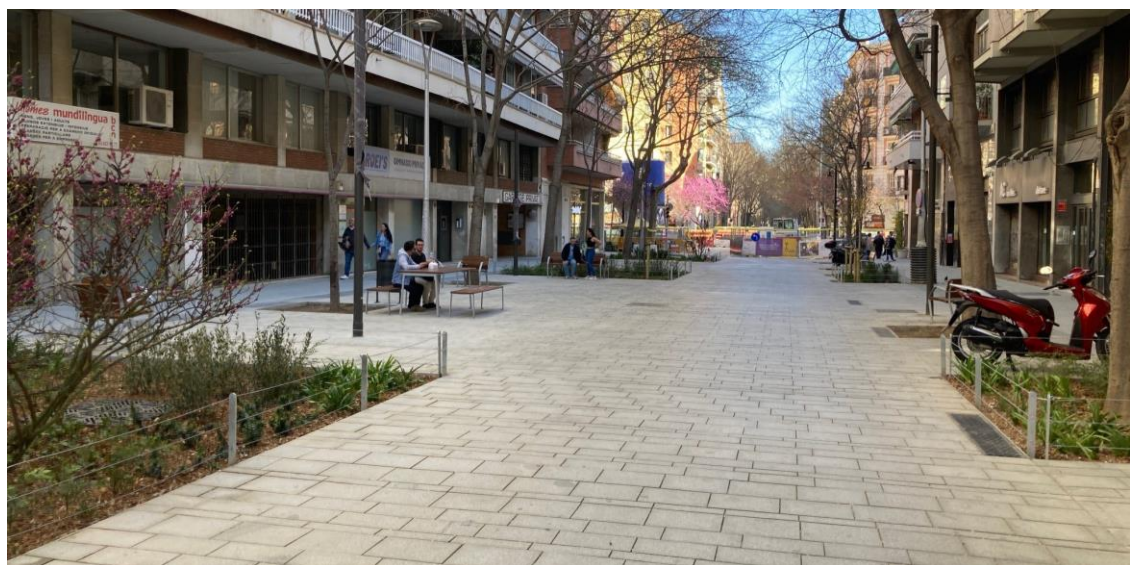


Abbildung 8: neue Aufenthaltsflächen in Wohngebietsstraßen in Eixample

Weitere Abbildungen aus Barcelona sind im Steckbrief „Mögliche Kiezblockmaßnahmen“ in Teil B: Kiezblockbeispiele aus anderen Städten zu finden.

Steckbrief 2

2.2 Verkehrsversuch Begegnungszone Maaßenstraße

In der Maaßenstraße wurde vor einigen Jahren im Rahmen eines Modellprojektes eine Begegnungszone eingerichtet, eine Straßengestaltung, die in Deutschland gemäß StVO (noch) nicht vorgesehen ist. Um dem Straßenverkehrsrecht gerecht zu werden, wurden ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgeschildert sowie zusätzlich (rechtlich nicht bindende) Schilder an der Zufahrt zum Bereich angebracht, auf denen neben dem Schriftzug „Begegnungszone“ auch eine an Begegnungszonenbeschilderung aus anderen Ländern erinnernde Grafik abgebildet ist.



Abbildung 9: Modellprojekt Begegnungszone Maaßenstraße: Zufahrt

Weiterhin wurde die Fahrbahnbreite reduziert und die gewonnenen Flächen in Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr umgewandelt. Die Trennung von der Fahrbahn erfolgte durch eine weiße Trennlinie.



Abbildung 10: Modellprojekt Begegnungszone Maaßenstraße

Um zu verhindern, dass motorisierter Verkehr die Fläche befährt, wurden weitere Trennelemente eingebaut (quaderförmige Steine, die auch als Sitzgelegenheiten genutzt werden können bzw. Poller). Zwischen Aufenthaltsfläche und Trennelementen wurden eine Pflastersteinreihe sowie taktile Platten gesetzt.



Abbildung 11: Aufenthaltsfläche in der Maaßenstraße

Aus Kostengründen wurde auf einen Komplettumbau der Straße verzichtet, so dass die bestehenden Borde in der Straße verblieben sind und Gehweg und neue Fläche auf unterschiedlichen Niveaus liegen.

Auch auf zusätzliche Entsiegelung / grüne Infrastruktur wurde bislang verzichtet und relativ einfache Gestaltungselemente verwendet. Dadurch liegt die Aufenthaltsqualität bislang noch unter dem möglichen Potenzial.

2.3 Adaption auf Umgestaltung in den Kiezen

Die im vorigen Abschnitt beschriebene Umgestaltung der Maaßenstraße zeigt eindrücklich auf, wie zügig und kostengünstig neue Flächen für die Anwohnenden in Wohngebieten gewonnen werden können. Es soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass die Attraktivität und damit einhergehend die Akzeptanz der neuen Aufenthaltsflächen maßgeblich von der Gestaltung abhängen.

Eine attraktive schnelle bauliche Umsetzung bietet sich insbesondere an, um die Ziele eines Kiezblocks kurzfristig umzusetzen. Sie sollte aber nur die erste Ausbauphase darstellen. Langfristig ist im Zusammenhang mit einem grundhaften Ausbau eine vollständige Umgestaltung des Straßenraums entweder mit Versetzung der Borde inkl. Erhöhung der neugewonnenen Fläche auf Gehwegniveau, oder entsprechend den Anforderungen an Mischverkehrsflächen ohne trennende Borde vorzusehen.

2.3.1 Gestaltung der neuen Flächen

Bei der Gestaltung der neuen Flächen ist folgendes zu beachten:

- Der von Kfz nutzbare Bereich sollte abmarkiert werden (3,5m breit). Zusätzlich ist darauf zu achten, dass für die Feuerwehr eine Aufstellbreite von mind. 5,5 m zur

Verfügung steht, die frei von Gegenständen und Hindernissen gehalten wird. Die Aufstellfläche kann auch in den Gehweg bzw. die neue Aufenthalts-/ Radfläche hineinragen.

- Um regelwidriges Befahren der neuen Fläche durch motorisierten Verkehr effektiv zu unterbinden, sollten Trennelemente zum Einsatz kommen. Hier bieten sich Poller, in verkehrsberuhigten Bereichen auch mobile Pflanzbeete oder Sitzquader an. Auch (Lasten-) Radbügel, Flächen für Elektrokleinstfahrzeuge oder Car-Sharing gemäß den entsprechenden Regelplänen 371 (Radbügel), 373 (Lastenrad) 375 (Elektrokleinstfahrzeuge) bzw. 414 (angepasst auf Car-Sharing) können genutzt werden.
- Für den ruhenden motorisierten Individualverkehr sollten mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen oder notwendigen Lieferzonen in diesem Bereich keine Flächen zur Verfügung gestellt werden.
- Der Straßenabschnitt sollte als Einbahnstraße ausgewiesen werden (Radverkehr frei), da die Begegnung von Kfz aufgrund der eingeschränkten Breite nicht mehr möglich ist.
- Die freiwerdenden Flächen werden für aufenthaltsqualitätssteigernde Maßnahmen genutzt:
 - Grün-blaue Infrastruktur
 - Flächenentsiegelung
 - Aufenthaltsflächen mit neuen Sitzgelegenheiten

Aus gestalterischen Gründen sollte insbesondere grüne Infrastruktur vorgesehen werden. Für schnelle Umsetzungen bieten sich hier mobile Pflanzbehälter an. Es ist möglich, mit lokalen Bürgerinitiativen Vereinbarungen zur Bepflanzung, Pflege und Bewässerung der Pflanzbehälter zu schließen, wie dies bereits bei begrüntem Parklets häufig der Fall ist.

Eine Entsiegelung von Flächen, ggf. in Verbindung mit Mulden/ Rigolen sollte zumindest in Erwägung gezogen werden.

Um die Menschen zum Verweilen zu animieren, sollten ansprechende Sitzgelegenheiten aufgestellt werden. Sitzgelegenheiten aus Holz wirken wärmer und werden eher angenommen als Metallbänke.

- Aus Gründen der Barrierefreiheit sollte darauf geachtet werden, dass eine ausreichend breite und taktil ertastbare Gehbahn im Seitenraum von Hindernissen frei bleibt. Darüber hinaus ist an Querungsstellen eine taktile Erkennbarkeit des Übergangs zum vom motorisierten Verkehr befahrbaren Teil der Straße auf Fahrbahnniveau zu gewährleisten, z.B. über den Einsatz taktiler Platten.

Hinweis:

In Barcelona wurden taktile Erhebungen mit Hilfe von Schablonen und Fahrbahnmarkierungsfarbe auf die Straße gebracht. Dies ist eine schnelle und kostengünstige Lösung.

Nachfolgende Abbildung zeigt eine gelungene Gestaltungskombination von neu angelegten Sitzgelegenheiten und temporären Pflanzbeeten in einer in eine Begegnungszone umgewandelten Straße in Barcelona:



Abbildung 12: Sitzgelegenheiten und mobile Pflanzbeete in Sant Antoni, Barcelona

Für Berliner Kiezblocks ist eine Adaption - vergleichbar mit der Maaßenstraße - möglich. Wie eine solche Gestaltung aussehen kann, zeigt folgendes Gestaltungsbeispiel:

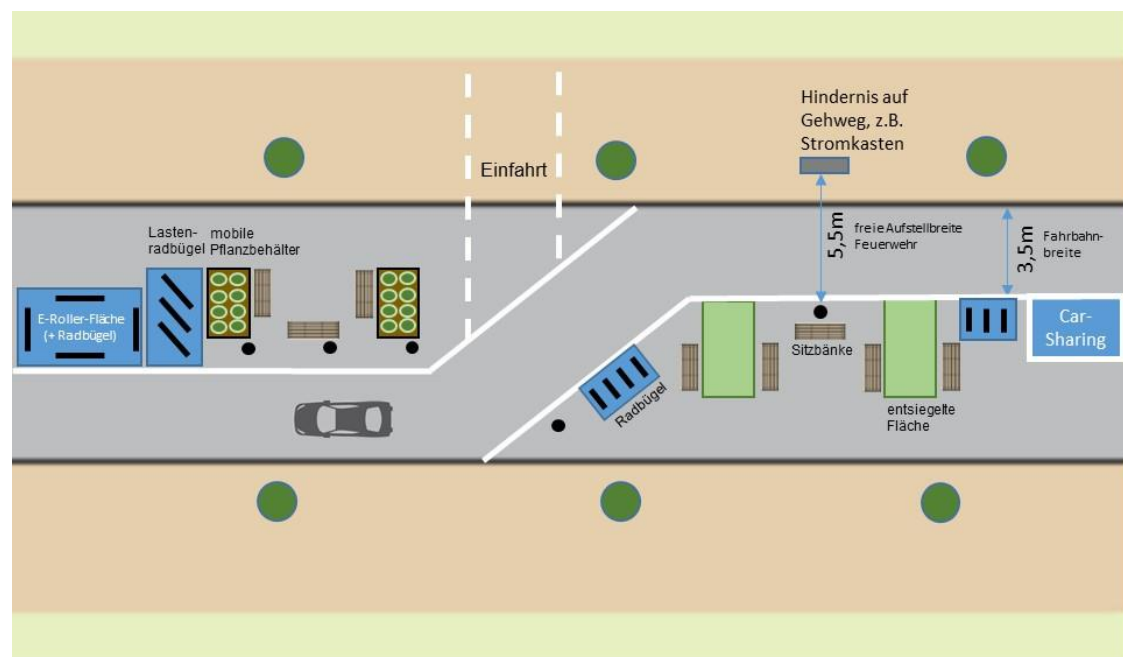


Abbildung 13: Gestaltungsbeispiel (Prinzipiskizze)⁷

⁷ In einem verkehrsberuhigten Bereich kann auf die Poller verzichtet werden.

Weitere Informationen über die Trennung von Gehweg und Fahrbahn sowie die Fahrbahn im Mischungsprinzip sind in Steckbrief „Straßengestaltung im Trennungs- bzw. Mischungsprinzip“ zu finden.

Steckbrief 5

2.3.2 Varianten der Beschilderung

Es bieten sich die folgenden Varianten der Beschilderung an:

- Verkehrszeichen 325 Verkehrsberuhigter Bereich,
- Verkehrszeichen 274.1-20 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

3 UMWANDLUNG IN ZWEIRICHTUNGSRADWEGE

Radfahrende sollen zukünftig stärker geschützt werden. Dies wird insbesondere durch eine strikte Trennung der Verkehrsträger erzielt. Eine stärkere Trennung der Verkehrsmittel empfinden sowohl Radfahrende als auch Autofahrende zum großen Teil positiv. Durch Umwandlung von Fahrbahnlflächen des motorisierten Verkehrs können Zweirichtungsradwege entstehen.

Hinweis:

Dies bietet sich insbesondere für Nebenstraßen im Radverkehrsnetz an (siehe auch Berliner Radverkehrsnetz).

Die für den Radverkehr benötigten Flächen⁸ machen es erforderlich, dass Flächen für den ruhenden Verkehr nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können.⁹ In den Fällen, in denen die verbleibende Fahrbahnbreite nicht mehr für einen Zweirichtungsverkehr des motorisierten Verkehrs ausreicht, wird die Anordnung einer Einbahnstraße notwendig sein.

Mögliche Risiken bei der Anlage von Zweirichtungsradwegen sind potentielle Gefahren durch kreuzende motorisierte Verkehre. Aus diesem Grund sollten Querungen der Zweirichtungsradwege durch motorisierten Verkehr möglichst minimiert werden. Eine solche Querung (über einen Zweirichtungsradweg sowie der Kfz-Fahrbahn) kann zu einer Überforderung der Verkehrsteilnehmenden führen und könnte Radfahrende so in Gefahr bringen. Durch konsequente Einrichtung von Quersperren an einmündenden Straßen, aber auch durch flächige Diagonalfilter an Kreuzungen kann dieses Risiko minimiert werden (siehe nachfolgende Abbildung).¹⁰

Hinweis:

Quersperren an einmündenden Straßen erhöhen die Sicherheit von Zweirichtungsradwegen.

⁸ Die Breite von Zweirichtungsradwegen muss gemäß AV Geh- und Radwege Stand 2022 mindestens 4 Meter betragen, kann aber in Innenstädten auf Streckenabschnitten mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen auch breiter sein.

⁹ Gemäß § 25 Abs. 2 MobG genießt der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr.

¹⁰ Einfahrten müssen weiterhin frei befahrbar bleiben.

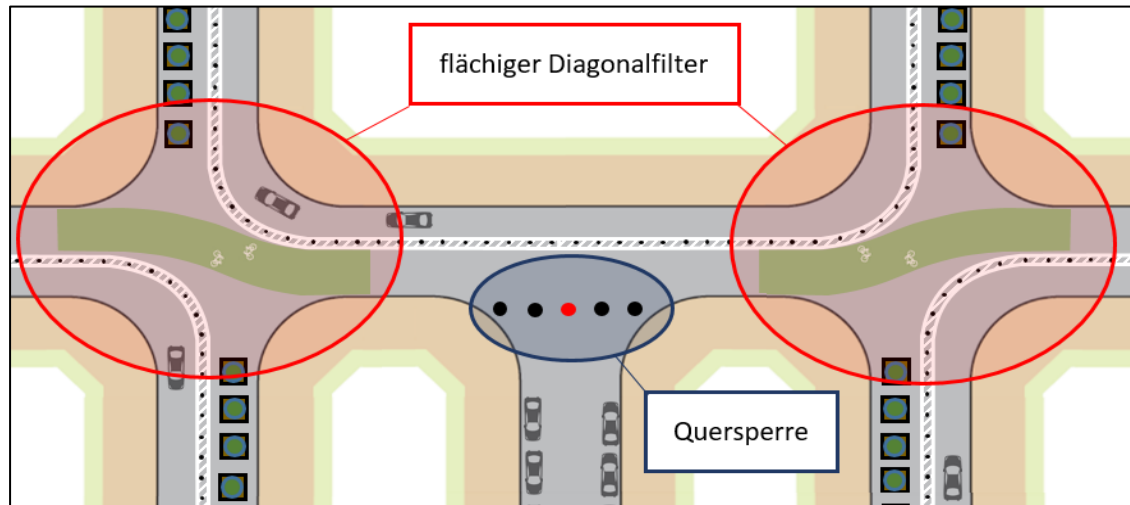


Abbildung 14: Vor querenden Kfz geschützter Zweirichtungsradweg in untergeordneter Straße

Hinweis:

Bei konsequenter Anwendung in einem Gebiet kann auf diesem Weg motorisierter Durchgangsverkehr unterbunden werden.

4 VERFAHREN ZUR UMWANDLUNG NEUER FLÄCHEN

4.1 Umwandlung von Fahrbahnflächen

Die Umwandlung von Fahrbahnflächen gilt als **bauliche Umgestaltung des Straßenlandes**, bei der es sich um hoheitliches Handeln des Straßenbaulastträgers handelt. Sie unterliegt dem Verhältnisgrundsatz. § 7 BerlStrG ist zu beachten.

Beim Verfahren zur Umwandlung neuer Flächen handelt es sich um eine Ermessensentscheidung aus städtebaulichen Gründen zur Verkehrsberuhigung von Kiezen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Aufgrund des verhältnismäßig großen Eingriffs ist ein Abwägungsprozess durchzuführen.

Details zum Abwägungsprozess sind im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“ in Abschnitt 2.1.3 beschrieben.

Steckbrief 1

4.2 Errichtung von Modalfiltern (Diagonal- bzw. Quersperren)

Für die Errichtung von Modalfiltern stehen verschiedene Möglichkeiten zur Auswahl.

Hinweis:

Für flächige Modalfilter sind Teileinziehungsverfahren durchzuführen, wenn die abgesperrte Fläche die übliche Breite eines Geh- bzw. Radwegs übersteigt.

Details zur Rechtsprechung in Bezug auf schmale flächige Sperren (vgl. obigen Hinweis) siehe auch Abschnitt 4.10 im Steckbrief „rechtliche Grundlagen“

Steckbrief 1

Details zur Errichtung von Modalfiltern im Steckbrief „Modalfilter“

Steckbrief 3

4.3 Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs

Zusätzlich bietet sich bei Umwandlung von Flächen in Gehwegflächen mit erhöhter Aufenthaltsqualität die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches an. In diesem Fall ist auch eine gesonderte Trennung der Flächen, z.B. durch Poller, nicht unbedingt erforderlich.¹¹

¹¹ „Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden.“ (MüKoStVR/Kettler, 1. Aufl. 2016, StVO § 42); „Benutzung der Straße durch Fußgänger in ihrer ganzen Breite, Kinderspiele überall erlaubt.“ (OVG Weimar Urf. v. 26.6.2013 - 4 KO 583/08, BeckRS 2015, 53736, beck-online).

Bestehende Borde können aus Kostengründen vorerst erhalten bleiben, werden aber an geeigneten Stellen abgesenkt, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Ein verkehrsberuhigter Bereich ist planerisch-städtebaulich durch die Straßenbaubehörde vorzuentcheiden und straßenverkehrsrechtlich durch die Straßenverkehrsbehörde einzurichten. Die Möblierung verkehrsberuhigter Bereiche führt dabei zu keiner Hindernisbildung im Sinne des §32 StVO, die einer Ausnahmegenehmigung nach §46 Abs. 1 Nr. 8 StVO bedarf. Sie stellt vielmehr im Grundsatz straßenadäquates Zubehör in Mischflächen dar.¹²

Die Errichtung von verkehrsberuhigten Bereichen wird im Steckbrief „Verkehrsberuhigter Bereich“ detailliert beschrieben.

Steckbrief 6

4.4 Anordnung einer Einbahnstraße

Nachdem der Beschluss zur Neuaufteilung der Flächen durch die Straßenbaubehörde gefallen ist, muss die Straßenverkehrsbehörde die umgewandelte Straße aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht prüfen und ggf. mit Hilfe von Anordnungen verkehrssicher machen. Ist die für motorisierten Verkehr zur Verfügung stehende Fläche für Begegnungsverkehr nicht ausreichend, sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Einbahnstraße angeordnet werden (ggf. für Radverkehr in beide Richtungen befahrbar).

Grundlage der Anordnung ist § 45 Abs. 1 StVO, der die Beschränkung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs ermöglicht.

Die Anordnung einer Einbahnstraße ist in Deutschland gemäß § 45 Abs. 9 StVO nur zulässig, „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“.¹³ Dies ist an dieser Stelle aufgrund der verengten Fahrbahn und fehlenden Ausweichmöglichkeiten gegeben, muss aber im Rahmen einer Abwägungserwägung ortsbezogen begründet werden. Im Vordergrund steht neben der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden die Erhaltung der Flüssigkeit des (Kfz-)Verkehrs bei schmaler Fahrbahn.

Es kommt bei verkehrsberuhigten Bereichen auch eine unechte Einbahnstraßenregelung in Betracht (Zufahrt nur aus einer Richtung gestattet, ohne explizite Einbahnstraßenbeschilderung Vz. 220).

4.5 Ruhender motorisierter Verkehr

In verkehrsberuhigten Bereichen müssen Parkverbote nicht extra ausgeschildert werden, da das Parken ausschließlich auf dafür markierten Flächen gestattet ist.

In Nicht-Verkehrsberuhigten Bereichen wird das Parken für Kfz-Verkehr - mit Ausnahme des Parkens auf extra markierten Flächen - unterbunden durch Einrichtung einer Parkverbotszone. Da der Straßenraum umgestaltet wird, wird für den ruhenden Verkehr in den umgestalteten Straßen in der Regel kaum noch Platz vorhanden sein.

¹² Aktuelle Rechtsfragen der Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche / Professor Dr. Udo Steiner, Regensburg/ NVwZ 1984, 201.

¹³ Gleiches gilt für die Einrichtung von unechten Einbahnstraßen.

4.6 Trennende Elemente

Es können geeignete Maßnahmen getroffen werden, um ordnungswidriges Verhalten der Kfz-Führenden zu unterbinden (ordnungswidriges Parken, Befahren bzw. Halten auf Fahrradwegen...), z.B. durch das Setzen von Sperrpfosten oder anderen trennenden Elementen. Werden die Poller auf die neue Fläche für den Fußverkehr gesetzt bzw. im Falle eines verkehrsberuhigten Bereiches Elemente im gesamten Bereich errichtet, ist hierfür keine Anhörung/Anordnung gemäß §45 StVO erforderlich.

Es können neu zu setzende Elemente wie mobile Pflanzbeete, Sitzbänke oder Radbügel, aber auch kostenintensivere Flächenentsiegelungen zum Einsatz kommen.

4.7 Aufenthaltsqualitätssteigernde Maßnahmen

Der freigewordene Straßenraum wird anderen Nutzungen zugeführt und mit neuen Funktionen belegt.

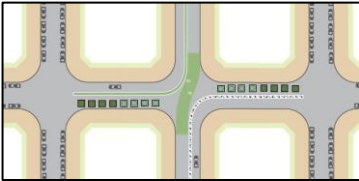
Die folgenden Alternativnutzungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität können mit einfachen kostengünstigen Maßnahmen schnell umgesetzt werden:

- Sitzgelegenheiten
- Außengastronomie
- Pflanzkübel
- Parklets
- Abgetrennte Spielbereiche
- Radbügel
- E-Scooter-Flächen
- Car-Sharing-Flächen
- Liefer- und Ladezonen
- Fahrradwerkstätten
- ...

Auch die Entsiegelung von Flächen wird als sehr attraktive Maßnahme zur Steigerung der Aufenthaltsqualität gesehen, ist aber etwas aufwändiger als die zuvor benannten Maßnahmen.

Auf lange Sicht können noch stärkere bauliche Maßnahmen wie der Entfall der Borde und Niveauleichung der Flächen zum Einsatz kommen.

4.8 Vorgehen und rechtliche Grundlagen



Verfahren zur Erweiterung der Flächen für Fuß- und Radverkehr

Vorgehen

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

Rechtliche Grundlagen

BerlStrG § 7 Abs. 2 für die bauliche Umgestaltung

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

- StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.3 Var. 2 (zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen)
- StVO § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 (zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d)
- StVO § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 (zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung)
- StVO § 45 Abs. 9 (Einbahnstraße aufgrund der verengten Fahrbahn und fehlenden Ausweichmöglichkeiten)



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/umvk
twitter.com/senumvkberlin
instagram.com/senumvkberlin