

Abteilung für Ordnung, Straßen, Grünflächen, Umwelt und Naturschutz

OE / SE Straßen- und Grünflächenamt

Telefon: -6001

Bezirksamtsvorlage zur Beschlussfassung

für die Sitzung des Bezirksamtes am Dienstag, 09. 05. 2023

1 Gegenstand der Vorlage

Titel: Schutz für schwächere Verkehrsteilnehmer_innen in der Handjerystraße sicherstellen

Beschluss der BVV vom 22. Juni 2022

Drucksache Nr. 0305/XXI

2 Berichterstatter_in

Bezirksstadträtin Saskia Ellenbeck

3 Beschluss

Das Bezirksamt beschließt, die beiliegende Vorlage - Mitteilung zur Kenntnisnahme - an die Bezirksverordnetenversammlung weiterzuleiten.

4 Begründung

Ist der Anlage zu entnehmen.

5 Rechtsgrundlage

§ 36 Bezirksverwaltungsgesetz

6 Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

keine

7 Haushaltmäßige / Personalwirtschaftliche Auswirkungen

keine

8 Mitzeichnung

keine

Saskia Ellenbeck
Bezirksstadträtin

Anlagen

Mitteilung zur Kenntnisnahme

Mitteilung zur Kenntnisnahme

des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin
über den Beschluss der BVV vom 22.06.2022, Drucksache Nr. 0305/XXI

Die BVV fasste auf ihrer Sitzung am 22. Juni 2022 folgenden Beschluss:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, für den geplanten Wegfall der "Spielstraße" (Verkehrsberuhigter Bereich) in der Handjerystraße im Bereich Perelsplatz (Abschnitt 01-04) einen gleichwertigen und adäquaten Schutzstatus für Fußgänger, insbesondere der Kinder und Schüler, für die diese Verkehrsberuhigung eingerichtet wurde, sicherzustellen.

Weiterhin ist zu prüfen, welche Maßnahmen zum Schutz des Fußverkehrs, insbesondere der Kinder und Schüler, beitragen können. Folgende Varianten sind mindestens zu prüfen:

- Beibehaltung der Spielstraße und der Recht-vor-Links Vorfahrtsregelung an den Kreuzungen Isoldestraße / Handjerystraße und Sarrazinstraße / Handjerystraße
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schrittgeschwindigkeit bzw. 10 Km/h für alle Verkehrsteilnehmer
- weitere bauliche Veränderung durch Bremsschwellen, z.B. durch mehrere wenige kleinere Schwellen o.ä.

Die effektivste Maßnahme soll beim Umbau berücksichtigt werden.

Im gesamten geplanten Umbaubereich sollen Behindertenparkplätze, Ein- und Aussteigebereiche für soziale Einrichtungen erhalten bzw. eingerichtet werden. Die Flächen sollen so angeordnet werden, dass es für die Nutzer*innen den kürzestmöglichen weg darstellt, d.h. auf der Straßenseite wo der entsprechende Hauseingang liegt, so daß keine Straßenquerung notwendig wird.

An der Kreuzung Schmiljanstraße / Handjerystraße ist eine Radverkehrsampel vorzusehen.

Um den Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren und keine Gefährdungen durch zusätzlichen Verkehr zu verursachen, sollen im südlichen Teil der Handjerystraße zwischen René Sintonis Platz und Bundesallee, die jetzigen Parkplätze erhalten bleiben und Fahrgassenbreite entsprechend angepasst werden.

Das Bezirksamt teilt hierzu mit der Bitte um Kenntnisnahme mit:

A. Mit Anordnung der Fahrradstraße soll der Radverkehr im Bezirk gefördert und qualitativ aufgewertet werden. Sie soll als sinnvolle Ergänzung der Fahrradstraße Prinzregentenstraße (ab Wexstraße in Richtung Norden) im Nachbarbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf dienen und wird daher als zwingend erforderlich erachtet. Grundlage hierfür sind Beschlüsse der BVV (1146/XIX; 0787/XX) und das Mobilitätsgesetz Berlin mit einem Radverkehrsplan sowie einem Vorrang- und Ergänzungsnetz, welches die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs in der Stadt und Standards für die Ausgestaltung des Radnetzes festlegt.

Fahrradstraßen können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 1 StVO aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet werden. Die Umsetzung erfolgt dabei durch die Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße). Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kraft des Art. 84 Abs. 2 GG verbindlich zu beachten. Diese bestimmt unter Nr. I zu Zeichen 244.1 und 244.2 zu den Voraussetzungen der Einrichtung einer Fahrradstraße:

„Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den

Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“

Diese Voraussetzungen liegen vor: Sowohl die Handjerystraße, als auch die Prinzregentenstraße sind im Netzplan des Radverkehrsnetz Berlin von der SenUMVK aufgelistet und werden als Ergänzungsstraße deklariert. Der südliche Teil der Handjerystraße (zwischen Bundesallee und Schmiljanstraße) ist darüber hinaus als Radvorrangnetz ausgewiesen. Auf den zum Radvorrangnetz zählenden Straßen steht durch die vorgenommenen planerischen Einstufungen und die dieser Einstufung vorangegangenen Prüfungen fest, dass diese Straßen eine hohe Fahrradverkehrsdichte haben. In jedem Fall wird diese hohe Fahrradverkehrsdichte wegen der Vorteile einer Fahrradstraße für den Fahrradverkehr und der damit einhergehenden Bündelung des Fahrradverkehrs zu erwarten sein. Die durch das Radverkehrsnetz beschriebene Fahrradverkehrsdichte kann in der Handjerystraße täglich beobachtet werden und wurde mittels Verkehrszählung vom Planungsbüro festgestellt. Zusätzlich steht für die im Radverkehrsnetz bezeichneten Straßen fest, dass sie eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben. Für den Kraftfahrzeugverkehr haben diese Straßen eine lediglich untergeordnete Bedeutung. Auch dies wurde in der Verkehrszählung des Planungsbüros bestätigt. Zukünftig ist, aufgrund der gesteigerten Attraktivität der Handjerystraße, mit einer noch höheren Radverkehrsdichte zu rechnen.

Zur Zulassung anderer Verkehre in einer Fahrradstraße regelt die VwV-StVO in Nr. II zu Zeichen 244.1 und 244.2:

„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Die ausnahmsweise Zulassung anderer Verkehre erfolgt durch entsprechende Zusatzzeichen (zum Beispiel „Anlieger frei“). Diese Fahrzeuge dürfen den Radverkehr weder gefährden noch behindern. Nach § 44 Abs. 2 Berliner Mobilitätsgesetz sollen Fahrradstraßen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.

B. Das Bezirksamt hat in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro intensiv an Lösungen für den Wegfall des verkehrsberuhigten Bereiches gearbeitet:

1. Die Beibehaltung des verkehrsberuhigten Bereiches innerhalb der Fahrradstraße ist rechtlich nicht umsetzbar. Hierzu erfolgten bereits zahlreiche Erläuterungen im FahrRat, im Ausschuss für Straßen und Verkehr, in der BVV sowie in den erfolgten Informationsveranstaltungen.

Die Fahrradstraße wird entsprechend der oben dargestellten Nr. II zu Zeichen 244.1 und 244.2 VwV-StVO im gesamten Bereich der Handjerystraße mit dem Zusatzzeichen "Anlieger frei" beschildert. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann innerhalb einer Fahrradstraße nicht angeordnet werden. Das ergibt sich aus Nr. IV zu Zeichen 244.1 und 244.2 der VwV-StVO:

„Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“

Aus dieser Vorschrift folgt, dass eine Fahrradstraße zwingend endet, wenn sie in einen verkehrsberuhigten Bereich übergeht. Das bedeutet, dass die Anordnung einer Fahrradstraße und eines verkehrsberuhigten Bereiches sich gegenseitig ausschließen. Das ergibt sich auch aus den unterschiedlichen Funktionen von Fahrradstraßen, die dem schnellen und ungehindertem Vorankommen von Radfahrern dienen, und verkehrsberuhigten Zonen, die eine überwiegende Aufenthaltsfunktion haben. Demnach ist auch eine Beschränkung des verkehrsberuhigten Bereiches auf den Anliegerverkehr mittels Zusatzzeichens nicht möglich.

2. Es ist auch nicht möglich, die Fahrradstraße durch einen verkehrsberuhigten Bereich zu unterbrechen. Zum einen ist der Abschnitt im Radverkehrsplan unterbrechungsfrei

als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Radverkehrsplan ist auf der Grundlage des § 40 Abs. 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes am 16. November 2021 als Verordnung beschlossen worden und seine Vorgaben deshalb unmittelbar verbindlich. Der Netzplan ist nach § 41 Abs. 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes Bestandteil des Radverkehrsplanes. Auch der Gesetzgeber des Mobilitätsgesetzes verfolgte das Ziel, das Berliner Radverkehrsnetz „über die Bezirksgrenzen hinaus lückenlos und einheitlich“ zu gestalten (AH-Drs. 18/0878 S.47.). Entsprechend definiert auch der Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ der SenUVK (dort Seite 4) als Ziel die Ermöglichung „lückenloser und sicherer Verbindungen“.

Des Weiteren würde der verkehrsberuhigte Bereich direkt nach einer Kreuzung (Sarrazinstraße und Perelsplatz) beginnen. Fahrzeuge, die an den jeweiligen Kreuzungen stünden, könnten ungehindert und legal in den verkehrsberuhigten Bereich einfahren. Nach Beendigung des verkehrsberuhigten Bereiches an der Isoldestraße wären nur Fahrradfahrende und Anlieger zugelassen. Fahrzeuge, die dann zulässiger Weise in den verkehrsberuhigten Bereich abgebogen wären, befänden sich anschließend ordnungswidrig in einer Fahrradstraße, weil sie als Durchfahrer zur Wexstraße keine Anlieger wären.

Hinzu kommt, dass der vorhandene verkehrsberuhigte Bereich den aktuellen Anforderungen an einen verkehrsberuhigten Bereich nicht mehr entspricht. Die VwV-StVO verlangt in Nr. II zu den Zeichen 325.1 und 325.2 V eine besondere Gestaltung, die den Eindruck vermittelt, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat, und regelhaft einen niveaugleichen Ausbau. Beide Merkmale erfüllt der verkehrsberuhigte Bereich nicht. Darüber hinaus besteht aktuell bereits eine Unfallgefahr für sämtliche Verkehrsarten an der Kreuzung Handjerystraße/ Sarrazinstraße/ Perelsplatz. Zahlreiche Verkehrsteilnehmende beachten an dieser Stelle § 10 StVO nicht. Hiernach müssen Ausfahrende aus einem verkehrsberuhigten Bereich Vorfahrt gewähren. Einige Verkehrsteilnehmende beharren an dieser Stelle aber auf die Regel "Rechts vor Links" und gefährden somit andere Verkehrsteilnehmende. All diese Faktoren lassen den Fortbestand des verkehrsberuhigten Bereiches an dieser Stelle nicht zu.

3. Auch die gewünschte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h auf 10 km/h ist aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar. Die StVO sieht in Nr. 23 der Anlage 1 (zu § 40 Absatz 6 und 7) für eine Fahrradstraße eine zulässige

Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Herabsenkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer Fahrradstraße sieht die StVO nicht vor. Ohne Rechtsgrundlage kann eine andere Höchstgeschwindigkeit nicht angeordnet werden.

Umsetzbar wäre eine Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit demnach nur, wenn die Fahrradstraße unterbrochen werden würde, was aber nach dem oben Dargestellten nicht zulässig wäre. Angemerkt sei, dass selbst, wenn die Fahrradstraße unterbrochen werden würde, die Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur unter bestimmten Bedingungen angeordnet werden dürfte. Diese Bedingungen befinden sich in VwV-StVO unter Nr. I zum Zeichen 274:

„Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.“

Häufige geschwindigkeitsbedingte Unfälle sind nach Hinzuziehung der polizeilichen Unfall-Statistiken für diesen Bereich nicht zu erkennen. Das Bezirksamt geht davon aus, das auch nach Einführung der Fahrradstraße weiterhin mit einer unauffälligen Unfalllage im Bereich des jetzigen verkehrsberuhigten Bereichs in der Handjerystraße zu rechnen ist.

4. Im Anschluss an den vorliegenden BVV-Beschluss und der Diskussion im Ausschuss für Straßen und Verkehr vom 13.Oktober 2022 wurden weitere Möglichkeiten der Verbesserung für den Fußverkehr im Bereich des aktuellen verkehrsberuhigten Bereiches ausgelotet.

Bereits vorgestellt wurden die Einrichtung von Fahrradbügeln zur Verbesserung der Einsichtnahme, die temporäre Aufstellung von Dialogdisplays sowie die farbliche Abhebung der Knotenpunkte zur Steigerung der Aufmerksamkeit. Auch die zuständigen Dienststellen der Polizei Berlin werden im Zuge der Anordnung darum gebeten werden, diesen Bereich nach Umsetzung der Fahrradstraße vermehrt zu überwachen.

Neu eingeplant ist die beidseitige Einrichtung von Zeichen 136 StVO (Achtung Kinder) und der zugehörigen Markierung auf der Straße nach Regelplan 213 der SenUMVK. Auch von dieser Maßnahme wird eine Steigerung der Aufmerksamkeit ausgehen.

Zudem plant das Bezirksamt fahrradfreundliche Bodenschwellen im Bereich des ehemals verkehrsberuhigten Bereiches einzubauen, so dass eine Verlangsamung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht werden kann ohne den Radverkehr zu gefährden.

Das Bezirksamt geht davon aus, dass zukünftig eine sinkende Anzahl von Kraftfahrzeugen in diesem Bereich zu erwarten ist, da die Handjerystraße dann nur noch von Anliegern befahren werden darf. Alle geplanten Maßnahmen tragen maßgeblich dazu bei, das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden zu senken, und werden u.a. eine gefahrlose Querung für Schüler_innen und alle weiteren zu Fuß Gehenden ermöglichen.

C. Zum Zeitpunkt der Anfrage sah die Planung bereits den Erhalt des personalisierten Schwerbehindertenparkplatzes in der Handjerystraße vor. Dieser verbleibt nun auf der bisherigen Straßenseite - die Pläne wurden dementsprechend angepasst. Ebenso bleibt die bereits bestehende Be- und Entladezone im Bereich der Handjerystraße 67 unangetastet bestehen. Ferner wurde dem Wunsch des Tiele-Winckler-Hauses nach einer Be- und Entladezone in der Planung Rechnung getragen.

D. Bezüglich der Signalisierung im Bereich der Kreuzung Schmiljanstraße befindet sich das Bezirksamt bereits in Abstimmung mit der SenUMVK. Die Umgestaltung des Knotenpunktes wird jedoch, aufgrund der langen Vorlaufzeit einer solchen Maßnahme, unabhängig von der Einrichtung der Fahrradstraße umgesetzt. Dennoch wird es bereits mit Umsetzung der Fahrradstraße merkliche Verbesserungen für den Radverkehr an diesem Knotenpunkt geben. Hierzu zählt eine mit der SenUMVK erarbeitete Durchfahrtsperre für den KFZ-Verkehr samt Aufstellfläche für den Radverkehr in Mittellage.

E. Die Längsparkplätze im südlichen Teil können nicht bestehen bleiben. Die Zulassung zusätzlichen Parkens gegenüber den baulich angelegten Parkstreifen mit senkrechter Aufstellung ist nicht möglich, weil sie eine normgerechte Ausführung der Fahrradstraße vereiteln würde. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist an Sicherheitsstandards der geltenden bundesweiten Regelwerke gebunden (VG Hannover 13.08.2021, 7 A

5667/19). Eine normgerechte Ausführung setzt einen Lichtraum von mindestens 4m plus Sperrflächen voraus. So sieht es auch der Radverkehrsplan des Landes Berlin nach Nr. 3.3.2 Abbildung 7, Nr. 3.3.2.1 mit Tabelle 9 sowie Nr. 3.3.2.2 mit B2 der Tabelle 10 im Zweirichtungsverkehr vor. Beidseitig ist ein Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr vorzusehen, der mindestens 0,75 m beträgt.

An diversen Stellen beträgt die Fahrbahnbreite im südlichen Teil der Handjerystraße unter 7 Meter (6,92-6,97 m). Wenn am rechten Fahrbahnrand noch Fahrzeuge parken, würde sich die Fahrbahnbreite um weitere 2 Meter verringern (Restbreite unter 5m). Werden nun noch die beiden dann notwendigen Sicherheitszonen (Sicherheitstrennstreifen) abgezogen (1m bei Senkrechtaufstellung (Parkhäfen) + 0,75m bei Längsaufstellung), bleiben für den Radverkehr lediglich 3,25m. Der mindestens erforderliche Lichtraum von 5,50 m würde daher im gesamten Bereich deutlich unterschritten werden.

Bereits die Beibehaltung des Senkrechtparkens ist eine erhebliche Einschränkung zur grundhaften Gestaltung einer Fahrradstraße. Die damit verbundenen Gefahren des rückwärtigen Ausparkens im Verhältnis zum vorherrschenden Radverkehr (in der Fahrradstraße) darf nach Einschätzung des Bezirksamtes nicht mit einer Fahrgassenverengung einhergehen sowie zusätzlichen Konfliktpunkten durch zusätzlichem ruhenden Verkehr auf der gegenüberliegenden Seite. Das Berliner Mobilitätsgesetz benennt als ermessensleitendes Gesetz unmissverständlich den Verzicht auf ruhenden Verkehr zugunsten der fließenden Verkehre. Auch soll der Fußverkehr gefördert und geschützt werden.

Das Bezirksamt wird gemeinsam mit den zuständigen Stellen die Entwicklung der Fahrradstraße in der Handjerystraße im Rahmen der personellen Möglichkeiten begleiten. Sofern sich hieraus weitere notwendige Maßnahmen ergeben sollten, wird das Bezirksamt im zuständigen Ausschuss darüber berichten.

Berlin Tempelhof-Schöneberg, den

Jörn Oltmann
Bezirksbürgermeister

Saskia Ellenbeck
Bezirksstadträtin