

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Kölnischen Park 3, 10179 Berlin

Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke
SenUVK IV B 1, 2
SenUVK IV D
SenUVK V
VLB
GB infraVelo GmbH
PolPräs Stab Verkehr (PPr St II)

Zeichen IV B 34
Dienstgebäude:  &
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin-Mitte
Zimmer Ru 007
Telefon 030 9025-1285
Fax 030 9025-1050
intern (925)
Datum 28.09.2018



Tag der Deutschen Einheit
Berlin 2018

Rundschreiben betreffend die Anwendung von Sperrpfosten bzw. Protektionselementen bei der versuchsweisen Einführung von Geschützten Radfahrstreifen

Das vorliegende Rundschreiben aktualisiert, ergänzt und ersetzt hinsichtlich der Ausgestaltung der abschnittswisen „physischen“ Trennung von Radverkehrsanlagen mit Sperrpfosten oder ähnlich wirkenden Protektionselementen das Rundschreiben betreffend die versuchsweise Einführung von Geschützten Radfahrstreifen und Grün- bzw. Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen vom 9. Februar 2018.

Im Rahmen der anstehenden Begleituntersuchung ausgewählter Pilotprojekte mit Geschützten Radfahrstreifen soll für die Dauer von maximal fünf Jahren die Wirkung verschiedener Protektionsformen getestet und evaluiert werden. Ziel ist, die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden, den Schutz der sowie die Nutzung durch die Radfahrenden bewerten zu können.

Als Protektionsformen sollen sowohl Geschützte Radfahrstreifen mit markierter Sperrfläche (Z 298 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und darin aufgestellten festen oder flexiblen Sperrpfosten § 43 Abs. 1 StVO) getestet werden, als auch Radfahrstreifen ohne markierte Sperrfläche, bei denen auf oder neben der Weißmarkierung flexible Protektionselemente (Pfoften oder Baken nach Maßgabe der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und/oder Schwellen) angeordnet werden. Die beschriebenen Varianten Geschützter Radfahrstreifen sollen im Rahmen eines Verkehrsversuchs gem. § 45 Absatz 1 Nr. 6 StVO für die Dauer von fünf Jahren durch die

Sprechzeiten
nach telefonischer Vereinbarung

E-Mail:

post@senuvk.berlin.de

Internet
www.berlin.de/sen/uvk

* Elektronische Zugangsöffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG

Fahrverbindungen:
 2 Märkisches Museum
 8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.
 3, 5, 7, Jannowitzbrücke
 147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:
Postbank Berlin IBAN: DE4710010010000058100 BIC: PBNKDEFFXXX
Berliner Sparkasse IBAN: DE25100500000990007600 BIC: BELADEBEXX
Bundesbank, Filiale Berlin IBAN: DE5310000000010001520 BIC: MARKDEF1100

Verkehrslenkung Berlin (VLB) angeordnet werden.

Ausdrückliches Ziel der Untersuchung ist es, verschiedene Protektionsvarianten in der Praxis zu testen, um je nach örtlicher Gegebenheit (Untergrund, Platzverhältnisse, Verkehrsaufkommen, etc.) unterschiedliche Anforderungen aber auch die Haltbarkeit der verschiedenen Protektionselemente zu untersuchen und die Auswirkungen der unterschiedlichen Protektionselemente auf das Verkehrsverhalten sowie die Verkehrsabläufe und damit letztlich die Verkehrssicherheit und -ordnung zu bewerten. Sollten sich Protektionsvarianten bereits während des Versuchs baulich als ungeeignet erweisen oder sich negativ auf die Verkehrssicherheit und -ordnung, insbesondere auf die Verkehrsunfallsituation, auswirken, ist eine unverzügliche Einzelfallentscheidung zu einem Versuchsumbau bzw. über einen kurzfristigen Abbau der Protektionen unter Federführung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz herbeizuführen.

Geschützter Radfahrstreifen gemäß StVO

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung Geschützter Radfahrstreifen ist insbesondere dort angezeigt, wo fließender oder ruhender Kfz-Verkehr erfahrungsgemäß die Radfahrstreifen vorschriftswidrig nutzt und es in der Folge zu Verkehrsgefährdungen kommt oder dies angesichts der spezifischen örtlichen Situation zu erwarten ist.

Die Geschützten Radfahrstreifen benötigen zusätzlich zum mindestens zwei Meter breiten Radfahrstreifen für die Aufstellung der Sperrpfosten eine weitere Fläche von einem Meter Breite, die nicht befahren und daher als Sperrfläche markiert werden soll. In Ausnahmefällen ist eine Sperrflächenbreite von mindestens 0,85 Metern Breite möglich, wenn die Sperrpfosten selber nur 0,1 Meter breit sind. Die Sperrpfosten sollen eine Mindesthöhe von 0,90 Metern haben und mit normalen Personenkraftwagen nicht überfahren werden können. Das Maß für die Sperrfläche setzt sich wie folgt zusammen (vgl. Teil A, Nummer III, Ziffer 2, Nummer 3, AV Geh- und Radwege):

- mindestens 0,50 Meter Sicherheitsabstand zum fließenden Kfz-Verkehr,
- 0,10 bis 0,25 Meter (minimale bzw. maximale) Breite des festen oder flexiblen Sperrpfostens,
- mind. 0,25 Meter Sicherheitsraum zum Radfahrstreifen,
- in der Regel zwei Meter (bei sehr großem Parkdruck ausnahmsweise 1,50 Meter) Abstand zwischen den Mittelpunkten der Sperrpfosten.

Diese Maße sind Grundlage des beigefügten Plans (hier: siehe Ausführungsplan Geschützter Radfahrstreifen), der im Nachgang als zusätzlicher Regelplan in das Gesamregelplanwerk der VLB integriert wird.

Um die Sperrpfosten auch bei Dunkelheit, nach Laub- oder Schneefall oder bei sonstigen Verschmutzungen gut erkennen zu können, soll aus Verkehrssicherheitsgründen bevorzugt die Farbkombination rot-weiß mit retroreflektierenden Elementen (abhängig von der jeweiligen Umgebung entweder Rückstrahlklasse RA 1 oder RA 2) eingesetzt werden. An stadtgestalterisch sensiblen Örtlichkeiten können alternativ auch graue Sperrpfosten mit weißen retroreflektierenden Elementen verwendet werden. Sämtliche Sperrpfosten und Verkehrseinrichtungen im Zusammenhang mit Geschützten Radfahrstreifen bedürfen der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung durch die VLB.

Wenn die den Planungsvorgaben von SenUVK IV B entsprechende Gesamtbreite von mindestens drei Metern (in Ausnahmefällen reichen auch 2,85 Meter, wenn Sperrpfosten nur 0,1 Meter breit sind) für den „Geschützten Radfahrstreifen“ vorhanden ist, ein entsprechender Schutzbedarf im Sinne des ersten Absatzes dieser Überschrift besteht und die städtebauliche bzw. stadtgestalterische Verträglichkeit der vorgesehenen Protektion gegeben ist (das heisst keine vorrangigen Belange des Denkmalschutzes vorliegen), soll in dem jeweiligen Straßenabschnitt die Realisierung Geschützter Radfahrstreifen geprüft werden.

SenUVK IV B als Planungs- und die VLB als Anordnungsbehörde werden im Zuge der Planung und Anordnung von Geschützten Radfahrstreifen gemeinsam mit den zuständigen Straßenbau- lastträgern für jeden der in Frage kommenden Streckenabschnitte die jeweiligen Vor- und Nachteile intensiv abwägen.

Geschützter Radfahrstreifen mit flexiblen Protektionselementen und/oder Schwellen ohne ruhenden Verkehr

Sollte bei der Realisierung eines geschützten Radfahrstreifens kein angrenzender Parkstreifen vorhanden sein und gleichzeitig kein ausreichender Platz für die Markierung der oben beschriebenen Sperrfläche zur Verfügung stehen, können im Bestand auch kleinere und flexible Protektionselemente (Pfosten oder Baken) sowie Schwellen nach Maßgabe der RSA getestet werden. Abhängig von der jeweiligen örtlichen Gegebenheit stehen hier folgende Varianten zur Auswahl:

– **Kleine Baken oder flexible Sperrpfosten ohne Leitschwelle:**

Für die Realisierung dieser Protektionsform ist eine Fläche mit einer Gesamtbreite von mindestens 2,25 Metern notwendig. Für das Montieren der Baken/flexiblen Sperrpfosten steht aus Platzgründen dann nur die Fläche eines Breitstriches (0,25 Meter) zur Verfügung. In der Regel soll der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Protektionselemente 0,50 Meter bis maximal 1,50 Meter betragen.

(Umsetzung siehe Ausführungsplan Kleine Baken oder flexible Sperrpfosten ohne Leitschwelle)

– **Kleine Baken oder flexible Sperrpfosten mit Leitschwelle:**

Für die Realisierung dieser Protektionsform ist ebenfalls eine Fläche mit einer Gesamtbreite von mind. 2,25 Metern notwendig. Für das Montieren der Baken/flexiblen Sperrpfosten mit Leitschwelle steht aus Platzgründen nur die Fläche eines Breitstriches (0,25 Meter) zur Verfügung. Dabei darf die Leitschwelle maximal 0,27 Meter breit sein und soll mittig auf dem Breitstrich montiert werden (bei einer Breite von 0,27 Meter darf die Leitschwelle auf jeder Seite 1 Zentimeter überstehen). Auf der Leitschwelle werden kleine Baken oder flexible Poller montiert, wobei der Abstand zwischen diesen in der Regel 0,50 Meter bis maximal 1,50 Meter betragen soll. (Umsetzung siehe Ausführungsplan Kleine Baken oder flexible Sperrpfosten mit Leitschwelle)

Geschützte Radfahrstreifen mit flexiblen Protektionselementen und/oder Schwellen mit ruhendem Verkehr

Befindet sich der Radfahrstreifen zwischen einem Parkstreifen und den Kfz-Fahrspuren, gibt es aktuell keine baulich sinnvolle Lösung für die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens, da die Protektionselemente zum Erreichen der Parkplätze vom Kfz-Verkehr dauernd überfahren werden müssten und selbst flexible Protektionselemente technisch nicht für ein täglich mehrfaches Überfahrenwerden ausgelegt sind. Somit entstünde ein hoher Unterhaltungsaufwand sowie eine Gefährdung der Radfahrenden durch abgelöste oder verbogene Protektionselemente. Daher kann an solchen Stellen kurz- bis mittelfristig nur eine Erhöhung des Kontrolldrucks und mittel- bis langfristig ein räumlicher Tausch von Radfahrstreifen und Parkstreifen eine Lösung bringen, um das verbotswidrige Parken von Kfz auf den Radverkehrsanlagen zu minimieren.

Befindet sich der Radfahrstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg, sind folgende Protektionsformen möglich.

– **Anfahrswellen im Sicherheitstrennstreifen – Längsaufstellung**

Für Längsparker sollen Anfahrswellen mit einer maximalen Breite von 0,27 Meter getestet werden. Dafür ist zuzüglich zur Breite des Radfahrstreifens von mind. 2,00 Meter eine Fläche von mind. 0,75 Meter Breite notwendig, um den zur Verhinderung von „Türöffner-Unfällen“ (Dooring) erforderlichen Sicherheitsabstand zu gewährleisten (vgl. AV Geh- und Radwege, Teil A, Nummer III, Ziffer 3, Nummer 1 bzw. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Seite 25, Tabelle 9). Die Anfahrswellen sind auf die Parkflächenmarkierung aufzubringen, wobei der Abstand vom linken Rand der Anfahrswelle zum rechten Rand der Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens mindestens 0,75 Meter betragen muss. In der Regel soll der Abstand zwischen den einzelnen Anfahrswellen 0,90 Meter betragen. Anfahrswellen sind bauliche Elemente und bedürfen keiner straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.

(Umsetzung siehe Ausführungsplan Anfahrswellen im Sicherheitstrennstreifen – Längsaufstellung).

– Sperrpfosten im Sicherheitstrennstreifen – Schräg- oder Queraufstellung

Für Schräg- oder Querparker sollen feste oder flexible Protektionselemente getestet werden. Für die Realisierung dieser Protektionsform ist zuzüglich zur Breite des Radfahrstreifens von mindestens 2,00 Meter eine Fläche von mindestens 1,10 Meter Breite notwendig, um den erforderlichen Sicherheitsabstand (vgl. AV Geh- und Radwege Teil A Nummer III Ziffer 3 Nummer 1 bzw. ERA Seite 25 Tabelle 9) zur Verhinderung von Behinderungen und Gefährdungen des Radverkehrs durch überhängende Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Protektionselemente sollen so angeordnet werden, dass zwei Elemente je Parkbucht montiert werden.

Um ein Umfahren der Elemente zu verhindern, kann die mindestens 1,10 Meter breite Fläche zwischen dem ruhenden Verkehr und den Radfahrstreifen auch als Sperrfläche (Z 298 der StVO) markiert werden.

(Umsetzung siehe Ausführungsplan Sperrpfosten im Sicherheitstrennstreifen – Schräg- oder Queraufstellung).

Im Vorfeld der Anordnung erfolgt die Auswahl der jeweiligen Protektionsform straßenraumbezogen und gemeinsam mit SenUVK IV B3.

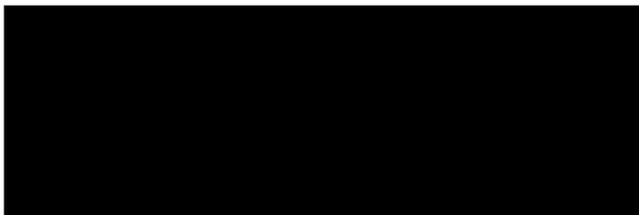
Auf Anfrage können durch SenUVK IV B3 Beispiele für die unterschiedlichen Protektionselemente zur Verfügung gestellt werden.

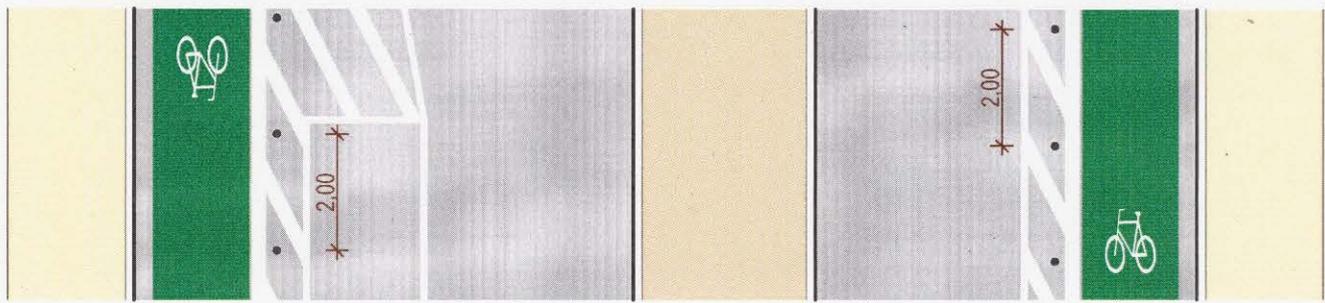
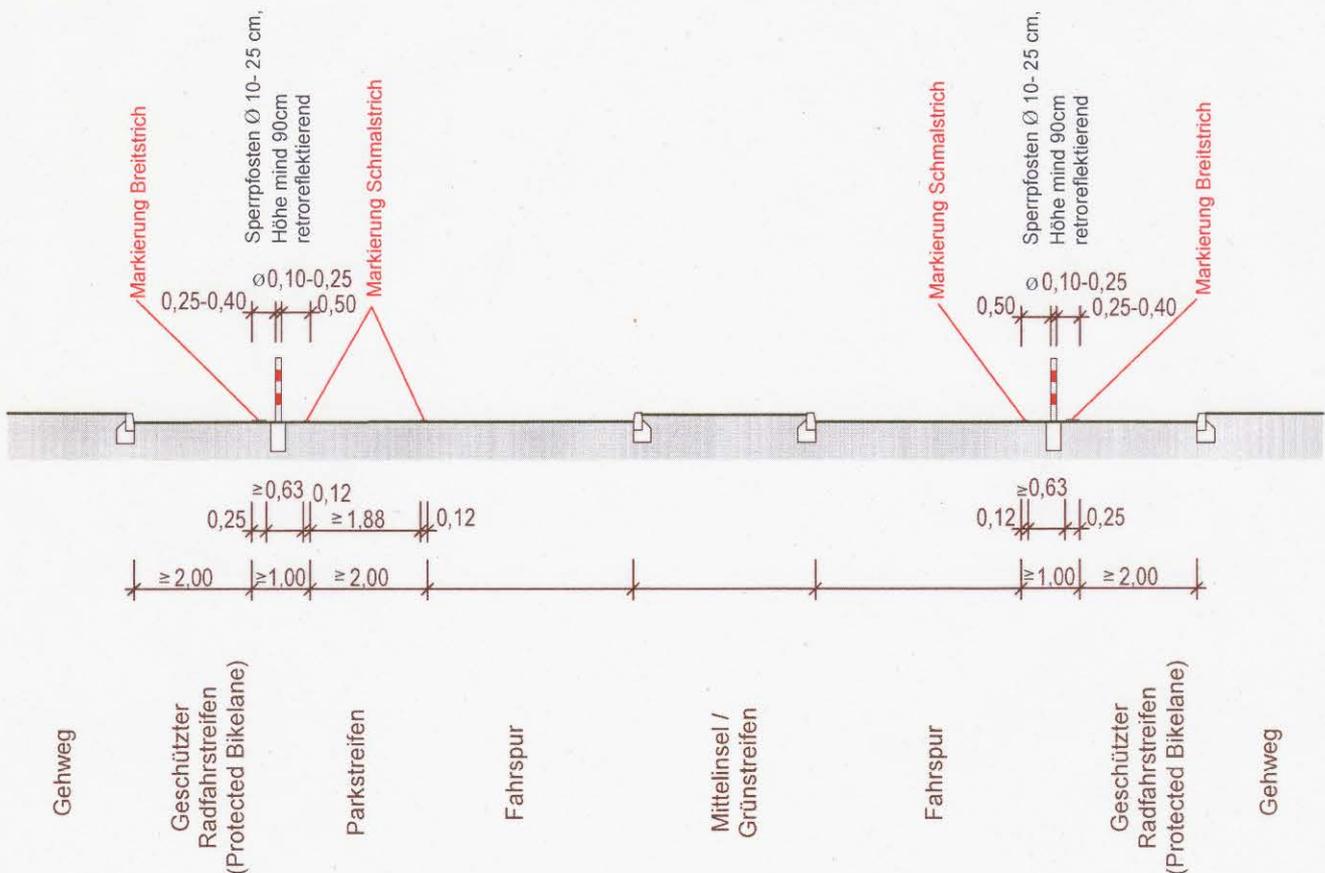
Unterhaltungs- und bautechnische Fragen

Für die mit diesem Rundschreiben versuchsweise neu eingeführten Leit- und Anfahrswellen sowie flexiblen Protektionselemente und kleinen Baken gelten die gleichen Grundsätze und Regelungen wie für die in markierten Sperrflächen errichteten Sperrpfosten.

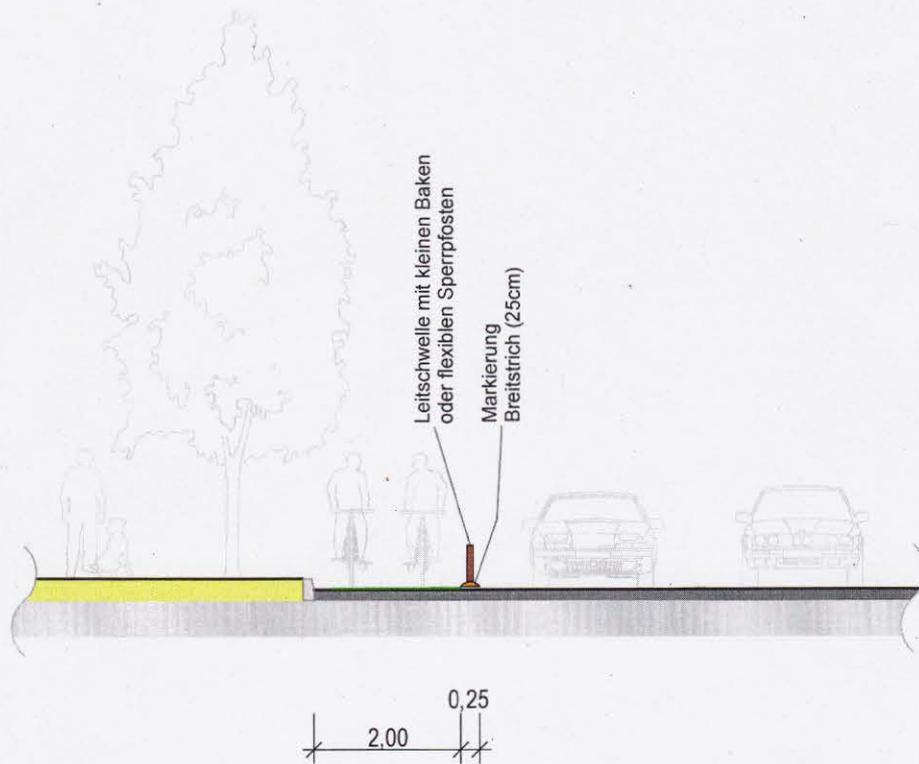
Um sich bezüglich der Wartung der Kanalisation sowie der Anpassung der Reinigungstechnik auf die durch den Einbau der unterschiedlichen Protektionsformen entstehenden Auswirkungen einstellen zu können, sollen die Berliner Wasserbetriebe und die Berliner Stadtreinigung möglichst bald nach der Anordnung der Geschützten Radfahrstreifen und mindestens einen Monat vor der Errichtung der Protektionselemente über den genauen Umfang der vorgesehenen Maßnahme informiert werden. Werden seitens der Berliner Wasserbetriebe oder der Berliner Stadtreinigung längere Anpassungszeiten gefordert und begründet, ist die Ausführung der Anordnung mindestens einen weiteren Monat lang aufzuschieben. Diese Fristen entfallen, wenn die Berliner Wasserbetriebe bzw. die Berliner Stadtreinigung mindestens zwei Monate vor der Anordnung durch Übersendung der Pläne informiert wurden und danach an diesen Plänen bis zu ihrer Anordnung keine für die Wartungs- und Reinigungstätigkeiten relevanten Änderungen mehr erfolgt sind.

SenUVK wird auch nach Errichtung der o.g. Radverkehrsanlagen die Bezirksämter bei der Weiterentwicklung und Unterhaltung der Protektionseinrichtungen unterstützen. Vorbehaltlich der Verfügbarkeit der entsprechenden Haushaltsmittel wird die Finanzierung notwendiger Unterhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten durch die Straßenbausträger für wenigstens fünf Jahre über die auftragsweise Bewirtschaftung durch SenUVK erfolgen.





Der Protektionsstreifen soll nur in Ausnahmefällen weniger breit als 1,00 m angelegt werden. Dadurch bleibt bei späterem Bedarf die Möglichkeit erhalten, ohne Ummarkierung oder Unterschreitung der Abstandsmaße von 25 cm zum Radverkehr und 50 cm zum Kfz-Verkehr auch 25 cm breite Sperrpfosten einzubauen.

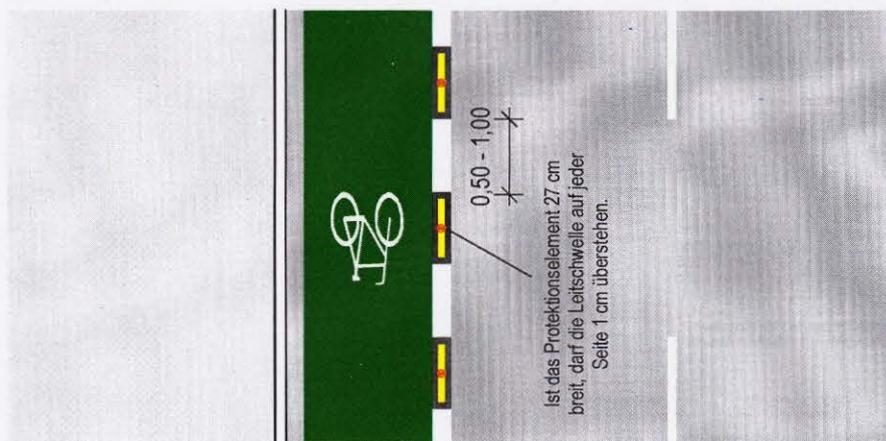


Gehweg

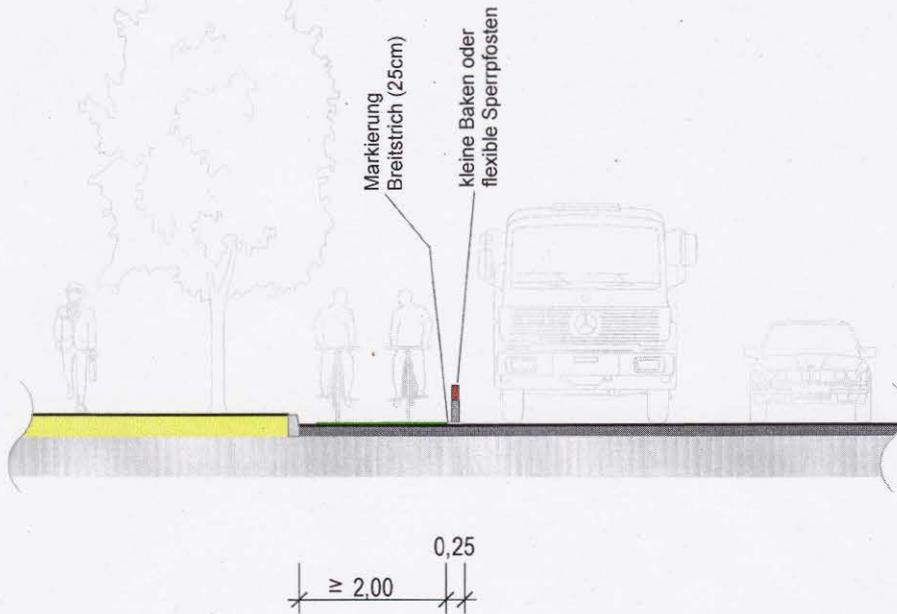
Radfahrstreifen
mit
Grünmarkierung

Fahrspur

Fahrspur



Ausführungsplan kleine Baken oder flexible Sperrpfosten mit Leitschwelle (ohne ruhenden Verkehr)



Gehweg

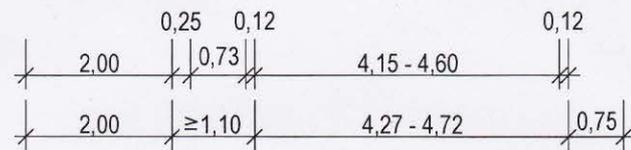
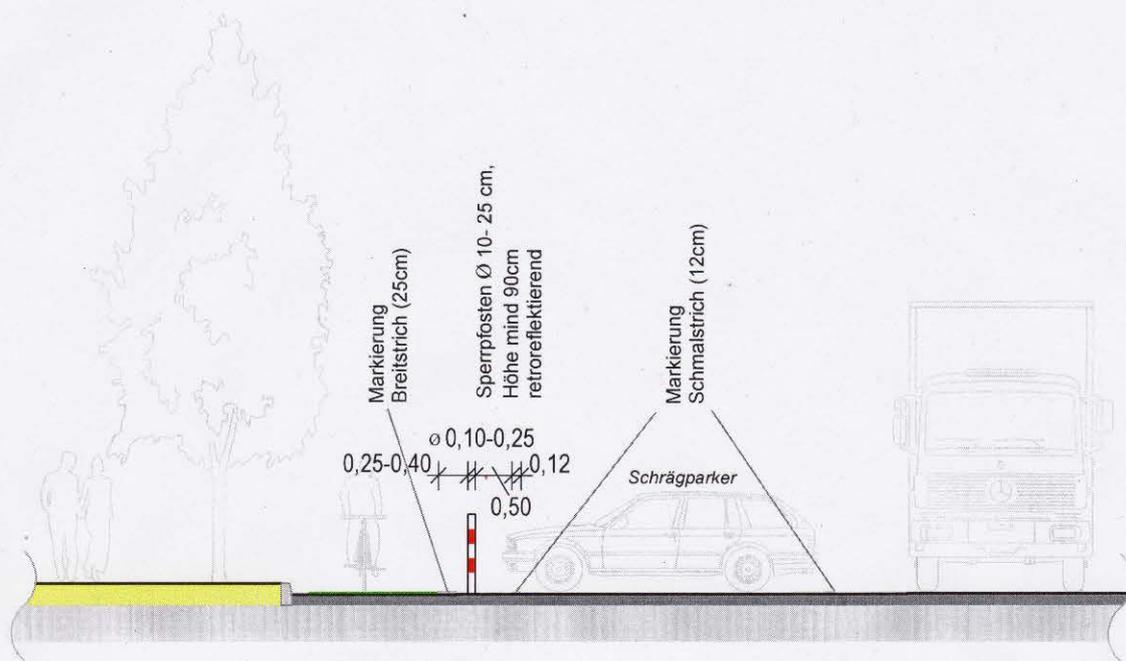
Radfahrstreifen
mit
Grünmarkierung

Fahrspur

Fahrspur



Ausführungsplan kleine Baken oder flexible Sperrpfosten ohne Leitschwelle (ohne ruhenden Verkehr)



Gehweg

Radfahrstreifen
mit
Grünmarkierung

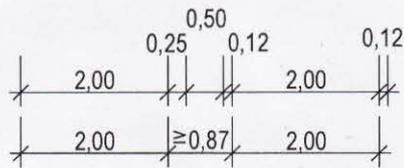
Sicherheits-
trennstreifen

Parkstreifen

Fahrspur



Ausführungsplan Sperrpfosten im Sicherheitstrennstreifen - Schräg- oder Queraufstellung (mit ruhendem Verkehr)



Gehweg

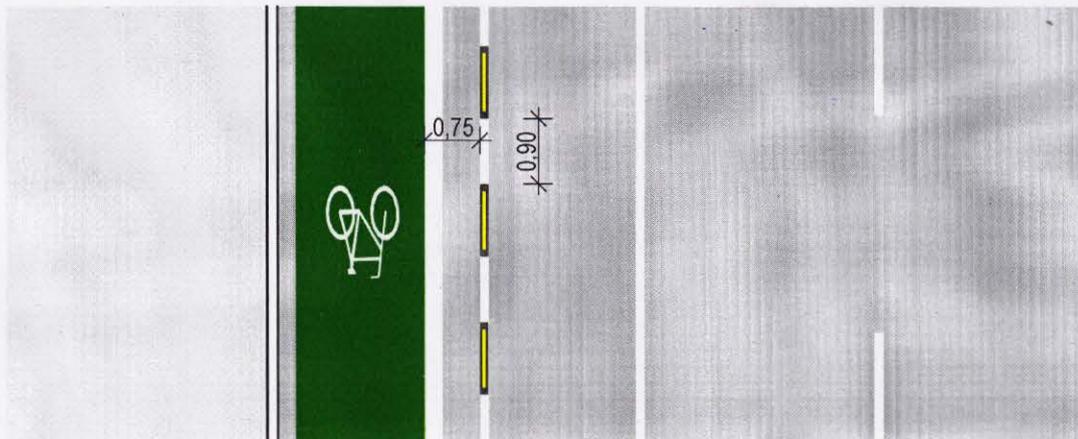
Radfahrstreifen
mit
Grünmarkierung

Sicherheits-
trennstreifen

Parkstreifen

Fahrspur

Fahrspur



Ausführungsplan Anfahrswellen im Sicherheitstrennstreifen - Längsaufstellung (mit ruhendem Verkehr)