

BVV-Beschluss vom 18.01.2018 „Die Fahrradstraße Linienstraße sicherer machen und dem Fahrradverkehr Vorfahrt einräumen“ (Drucksachen-Nº 0926/V)

Mit o.g. Beschluss wird das Bezirksamt Mitte ersucht, folgende Verkehrsmaßnahmen umzusetzen:

1. Die Linienstraße soll durchgängig, auch über Knoten hinweg, als Fahrradstraße ausgewiesen werden.
2. Die Linienstraße soll über Knoten hinweg einheitlich markiert werden.
3. Die Linienstraße soll als Vorfahrtstraße beschildert werden.
4. Es sollen einzelne Einbahnstraßenabschnitte für Kfz ausgewiesen werden.
5. Es sollen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markiert werden.

Außerdem soll laut BVV-Beschluss eine Markierung mit RAL „Verkehrs-Grün“ aufgetragen werden. Da es sich hierbei nicht um ein Verkehrszeichen im Sinne des § 39 StVO oder eine Verkehrseinrichtung i.S.d. § 43 StVO handelt, ist hierfür keine Anordnung der Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Dieser Teil des Ersuchens richtet sich an das Straßen- und Grünflächenamt und ist dort in eigener Zuständigkeit zu entscheiden.

Im Land Berlin sind mit Rundschreiben vom 03.12.2007 die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als verbindliche Richtlinien eingeführt worden.

Von der BVV Mitte wurde mit Drucksache Nº 0966/V am 22.02.2018 beschlossen, dass sich bei den in Planung befindlichen Radverkehrsprojekten, die sich aus den aktuell im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Mobilitätsgesetzes des Landes Berlin ergebenden Änderungen bereits jetzt berücksichtigt werden sollen.

Deshalb berücksichtigt dieser Vermerk neben den Regelungen der **StVO** und der **VwV-StVO** auch die Regelungen des **Mobilitätsgesetzes des Landes Berlin** und der **RASt 06**.

Ebenso werden der **Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020**, der 2012 beschlossen wurde, und die **neue Radverkehrsstrategie für Berlin** aus dem Jahr 2004, die im Jahr 2013 aktualisiert und fortgeschrieben wurde, berücksichtigt.

1. Fahrradstraße durchgängig (Entfernen von Z 244.2 StVO)

An Kreuzungen und Einmündungen der Linienstraße wird aktuell die Fahrradstraße und die Tempo-10-Zone durch Verkehrszeichen aufgehoben. Deshalb gilt an diesen Knoten für Kraftfahrzeuge eigentlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, für andere Fahrzeuge (Fahrräder) gilt dort keine Geschwindigkeitsbegrenzung (§ 3 Abs. 3 Nº 1 StVO). Dieser Umstand ist nicht beabsichtigt und lässt die Anordnung von Verkehrsmaßnahmen notwendig erscheinen.

An den Einmündungen Große Hamburger Straße, Ackerstraße, Koppenplatz, Kleine Auguststraße, Joachimstraße, Kleine Rosenthaler Straße, Rückerstraße, Max-Beer-Straße

und Zolastraße ist die durchgängige Ausweisung als Fahrradstraße verkehrsrechtlich unproblematisch, da dort keine Überquerung der Fahrradstraße durch Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeuge erfolgen kann. Das Aufstellen von Z 244.2 StVO ist dort offensichtlich nicht notwendig und gemäß § 45 Abs. 9 StVO nicht anzuordnen. Die Fahrradstraße ist in diesen einmündenden Straßen lediglich rechtzeitig anzukündigen. An den Kreuzungen Kleine Hamburger Straße und Weydingerstraße wird die Linienstraße ebenfalls nicht von Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeugen überquert, da dies jeweils Sackgassen sind. An der Kreuzung Gormannstraße ist die Querung durch Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeuge nicht möglich, da der südliche Abschnitt eine Einbahnstraße ist.

Nur an den Kreuzungen Tucholskystraße, Rosenthaler Straße, Alte Schönhauser Straße und Rosa-Luxemburg-Straße finden Überquerungen durch Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeuge statt. Hier ist nicht vorgesehen, die Fahrradstraße durchgängig auszuweisen.

Grundsätzlich ist das Z 244.1 StVO als Streckenbeschilderung hinter jeder Kreuzung und Einmündung aufzustellen und gilt bis zum nächsten Knoten, also nicht zwingend auch im unmittelbaren Kreuzungsbereich. Das Überqueren einer so ausgewiesenen Fahrradstraße ist folglich auch Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeugen an Kreuzungen ordnungsgemäß möglich. Durch Streckenbeschilderung ausgewiesene Verkehrsbeschränkungen sind nach dem Abbiegen nicht mehr gültig, denn es handelt sich nicht mehr um dieselbe Strecke. Demnach ist das Aufstellen von Z 244.2 StVO auch in den von der Fahrradstraße abgehenden Nebenstraßen nicht notwendig und gemäß § 45 Abs. 9 StVO nicht anzuordnen. Deshalb müssen Z 244.2 StVO bzw. Z 244.1-40 StVO nicht an jedem Knoten von Fahrradstraßen aufgestellt werden.

2. Fahrradstraße über Knoten hinweg einheitlich markieren (Z 340 StVO)

Eine einheitliche Markierung mit Z 340 StVO (Leitlinie) bzw. Z 341 StVO (Wartelinie) erscheint insbesondere in Verbindung mit den Punkten 3 und 5 sinnvoll. Als Wartelinie unterstützt eine solche Markierung die an den abzweigenden Straßen aufgestellten Z 205 StVO. Als Fortführung der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr ergibt die Markierung ein einheitliches Bild und betont den Status der Fahrradstraße.

3. Vorfahrtstraße (Z 301 und Z 306 StVO)

Da in der Linienstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, die abgehenden Straßen jedoch als Tempo-10-Zone ausgewiesen sind, wäre die Ausweisung der Linienstraße als Vorfahrtstraße bei konsequenter Umsetzung des Verkehrskonzepts folgerichtig. Eine Gleichstellung des Kfz-Durchgangsverkehrs in den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit dem Radverkehr in der Fahrradstraße erscheint dagegen nicht sinnvoll.

Gemäß § 43 Abs. 3 Berliner Mobilitätsgesetz ist in Fahrradstraßen eine Vorfahrtberechtigung durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu prüfen. Laut Abschnitt 6.1.7.7 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollen Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten.

Bauliche Maßnahmen, wie die Anlage von Gehwegüberfahrten an jeder Kreuzung und Einmündung der Linienstraße, erscheinen unter anderem aus Denkmalschutzgründen nicht geboten. Außerdem sollten Radfahrende, die die Linienstraße verlassen oder befahren wollen, im Interesse der Leichtigkeit des Verkehrs nicht zum Überfahren von gepflasterten Straßenabschnitten gezwungen sein. Folglich kommt in erster Linie eine Vorfahrtregelung durch straßenverkehrsbehördliche Anordnung in Frage.

Eine Fahrradstraße soll sicherstellen, dass Radfahrende zügig und sicher vorankommen. Bei der Anordnung einer Fahrradstraße handelt es sich nicht um eine verkehrsberuhigende Maßnahme, sondern um eine Maßnahme zur Beschleunigung des Radverkehrs.

Radverkehrsanlagen teilen in der Regel die Vorrangregelungen der Straße, die sie begleiten. Die Torstraße, die die Linienstraße begleitet, ist mit Z 306 StVO als Vorfahrtstraße ausgewiesen, verfügt aber über keine eigenen Radverkehrsanlagen. Da die Benutzung der Torstraße für die Radfahrenden nicht sicher möglich ist, kommen sie bisher nicht in den Genuss einer Vorfahrtregelung zu ihren Gunsten. Aktuell wird die Vorfahrt in der Fahrradstraße Linienstraße nicht durch Verkehrszeichen geregelt, sie ergibt sich aus § 8 Abs. 1 S.1 StVO (rechts vor links). Dies stellt eine nicht gerechtfertigte und nicht gewollte Benachteiligung der dort in Ost-West-Richtung verkehrenden Radfahrenden gegenüber den in gleicher Richtung verkehrenden Kraftfahrzeugen dar.

Die Vorfahrtregel Rechts-vor-Links führt in Fahrradstraßen zu Problemen. Da dort mehrere Radfahrende nebeneinander fahren und dabei die gesamte Fahrbahnbreite für sich beanspruchen dürfen, kommt es regelmäßig zu Konflikten mit von rechts kommenden Linksabbiegern. Um diesen vorfahrtberechtigten Fahrzeugen nicht im Weg zu stehen, müssen sich ordnungsgemäß am linken Rand fahrende Radfahrende theoretisch vor jeder Kreuzung und Einmündung zum rechten Fahrbahnrand bewegen, wo sich jedoch bereits andere Radfahrende befinden. Hinter dem Knoten bewegen sich diese dann wieder nach links. Da die Radfahrenden, unter anderem abhängig von ihrer körperlichen Fitness und der technischen Ausstattung ihres Fahrzeugs, sich mit individuell sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewegen und dabei auch unterschiedlich viel Platz beanspruchen (Lastenräder, Anhänger), kommt es bei solchen, sich an jeder Kreuzung wiederholenden Fahrmanövern mitunter zu Missverständnissen und Zusammenstößen. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erscheint die Ausweisung der Linienstraße als Vorfahrtstraße daher sinnvoll.

Die Beschilderung soll auf Wunsch der VLB (Hr. Seyfarth, VLB-Sitzung am 18.01.2018) mit Z 301 StVO erfolgen. Wo dies nicht möglich ist, weil das Z 301 StVO innerorts nicht an mehr als drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen verwendet werden kann (VwV-StVO zu § 42), ist stattdessen Z 306 StVO anzuordnen.

Die Änderung der Vorfahrtsituation zugunsten der Linienstraße hat kaum negative Auswirkungen auf den querenden Verkehr, da in allen zur Gewährung der Vorfahrt verpflichteten Straßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h gilt.

4. Einbahnstraßenabschnitte (Z 220 und 267 StVO)

Gemäß § 43 Abs. 2 Berliner Mobilitätsgesetz sollen Fahrradstraßen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt. Laut Abschnitt 6.1.1.6 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Tabelle 11, sollen Einbahnstraßen und einstreifige Richtungsfahrbahnen mit Radfahrern auf der Fahrbahn über eine Fahrspurbreite zwischen 4,25 m bis 3,00 m verfügen, was in der Linienstraße gegeben ist. Laut Abschnitt 6.1.1.2 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Tabelle 7, sollen zweistreifige Erschließungsstraßen über eine Fahrspurbreite zwischen 4,50 m bis 5,50 m verfügen, was in der Linienstraße nicht gegeben ist.

Die Fahrspur ist in der Linienstraße zwischen Koppenplatz und Joachimstraße sowie zwischen Tucholskystraße und Kleine Hamburger Straße 3,90 m bis 4,05 m breit. Damit ist die Ausweisung dieser Abschnitte als Einbahnstraße laut RAST 06 schon deswegen geboten, weil sonst die Begegnung von Kraftfahrzeugen nur unter wesentlicher Behinderung des Fließverkehrs möglich ist.

Die Maßnahme dient außerdem der Verhinderung des Durchgangsverkehrs, der Beobachtungen zufolge insbesondere aus Richtung Westen von der Tucholskystraße und

aus Richtung Norden von der Gartenstraße und der Ackerstraße durch die Linienstraße zur Rosenthaler Straße fließt. Diese ordnungswidrige Nutzung der Fahrradstraße durch Nicht-Anlieger-Kraftfahrzeuge soll durch das Aufstellen von Z 267 StVO an den Knoten Linienstraße/Tucholskystraße und Linienstraße/Koppenplatz unterbunden werden.

5. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Z 340 und 295 StVO)

Im Jahr 2017 wurden in Berlin drei tödliche Unfälle durch die plötzlich geöffnete Tür eines am Fahrbahnrand abgestellten Kraftfahrzeugs verursacht: am 30. November 2017 in der Karl-Liebnecht-Straße in Mitte, am 13. Juni 2017 in der Hermannstraße in Neukölln und am 25. August 2017 in der Goerzallee in Steglitz-Zehlendorf. Auch im Jahr 2018 wurde ein Radfahrer (Stand Februar 2018) durch eine unachtsam geöffnete Kfz-Tür getötet, und zwar am 23. Januar 2018 in der Delbrückstraße in Charlottenburg-Wilmersdorf. Es handelt sich hierbei um eine der häufigsten Ursachen von Fahrradunfällen. Diese sogenannten „Dooring“-Unfälle führen auch besonders häufig zu schweren Verletzungen. Eine anerkannt wirksame Maßnahme, solche Unfälle zu verhindern, ist das an vielen Radverkehrsanlagen in Berlin bereits erfolgreich angewandte Auftragen eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr.

Da die Linienstraße außergewöhnlich schmal ist, kommt es dort häufig zu Konflikten zwischen dem dort vorherrschenden Radverkehr und dem Kfz-Verkehr. Radfahrende werden dadurch dazu verleitet, dauerhaft zu weit am rechten Fahrbahnrand zu fahren und den notwendigen Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen nicht einzuhalten. Das Auftragen von Parkstandsmarkierungen und eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr analog Regelplan 312 der Verkehrslenkung Berlin vom 20.11.2007 würde hier Abhilfe schaffen. Die damals von der VLB vorgeschlagene Breite von 50 Zentimetern für den Sicherheitstrennstreifen wird mittlerweile nicht mehr als ausreichend angesehen. Stattdessen ist in der Linienstraße hierfür eine Breite von 75 Zentimetern vorgesehen. Der Sicherheitstrennstreifen dient auch als Kommunikationsmittel und soll den Rad fahrenden Verkehrsteilnehmern Diskussionen mit von hinten drängelnden Kfz-Führern über das Thema Rechtsfahrgebot ersparen.

Durch die hiermit verbundene Notwendigkeit, auch Parkstandsmarkierungen aufzutragen, wird zusätzlich erreicht, dass künftig - mit Ausnahme der Ladezonen - keine LKW mehr in der Linienstraße parken dürfen. Hierdurch wird ebenfalls die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs verbessert.

Im Auftrag
Arnold