

Fahrradstraße Oderberger Straße



Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung

1. Einleitung

Die Oderberger Straße ist eine wichtige Radroute im Bezirk Pankow, Ortsteil Prenzlauer Berg. Die Oderberger Straße ist Teil des übergeordneten Radroutennetzes von Berlin und weist eine hohe Verbindungsfunktion zwischen Mauerpark und Kastanienallee bzw. Schönhauser Allee auf.

2. Rechtsgrundlagen

Die straßenverkehrsrechtliche Grundlage für die Einrichtung von Fahrradstraßen bilden die **Straßenverkehrs-Ordnung** (StVO) sowie die **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO** (VwV-StVO).

Für Fahrradstraßen, die mit Zeichen 244.1 (Beginn) und Zeichen 244.2 (Ende) gekennzeichnet werden, gelten nach Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO die folgenden Ge- und Verbote:

- 1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.*
- 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
- 3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.*
- 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.*

Gemäß VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf lt. VwV-StVO nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Die Stärkung des sog. Umweltverbundes, bestehend aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, ist eines der elementaren Ziele des **Stadtentwicklungsplans Verkehr** (StEP Verkehr). Dieser sieht in der *Teilstrategie Innere Stadt* die Ausweisung von Fahrradstraßen als Teil der Weiterentwicklung des Radwegenetzes in der gesamten Innenstadt vor.

Bei der Weiterentwicklung des Berliner Verkehrsnetzes und der Mobilität im Allgemeinen sind die mit dem **Berliner Mobilitätsgesetz** (MobG BE) gesetzten Ziele und Anforderungen zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Fahrradstraßen sowie deren Ausgestaltung konkretisiert § 44 MobG BE wie folgt:

- (1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu Grunde zu legen.*

(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.

Hinweise zur Einrichtung von Fahrradstraßen finden sich außerdem in den **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** (RASt 06) und den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (ERA 2010) des FGSV-Verlages.

3. Begründung der Maßnahme

Im Entwurf des überarbeiteten Radroutennetzes für Berlin ist die Oderberger Straße als Teil des Basisnetzes vorgesehen. Die Oderberger Straße besitzt somit eine übergeordnete, stadtweite Bedeutung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs. Eine Ausweisung als Fahrradstraße steht somit im Einklang mit den Zielen des STEP Verkehr und des MobG BE.



Quelle: SenUVK, Entwurf des übergeordneten Radroutennetzes

Die **obere Straßenverkehrsbehörde** des Landes Berlin hat mit Schreiben an die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke vom 21.02.2019 klargestellt, dass im Zusammenhang mit der zu prüfenden vorherrschenden Verkehrsart bereits die **örtliche Verkehrsplanung** Berücksichtigung finden kann, soweit sie dort das **Fahrrad als Hauptverkehrsart festlegt** und eine Anpassung des Radverkehrsvolumens erwarten lässt. Die Anordnung einer Fahrradstraße ist in diesem Fall nach deren Umsetzung regelmäßig darauf zu überprüfen, ob sich dies dann auch in der Praxis darstellt.

Mit der Einrichtung der Fahrradstraße soll die Zufahrt mit Kraftfahrzeugen nur noch Anliegerinnen und Anliegern erlaubt sein. Durchgangsverkehr ist nicht mehr zulässig. Aufgrund des bereits heute schon vorhandenen hohen Radverkehrsanteils, ist anzunehmen, dass nach Rückgang des Durchgangsverkehrs die Oderberger Straße auch für den Radverkehr an Attraktivität gewinnen wird. Es ist also davon auszugehen, dass der Radverkehr zukünftig die vorherrschende Verkehrsart in der Oderberger Straße sein wird. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße nach VwV-StVO sind somit erfüllt.

4. Ausgangssituation

Die Oderberger Straße liegt im Ortsteil Prenzlauer Berg. Sie ist Teil des untergeordneten Straßennetzes und erstreckt sich zwischen den übergeordneten Straßen Eberswalder Straße (Stufe II), Kastanienallee (Stufe IV) und Schönhauser Allee/B96a (Stufe II). Die Knotenpunkte Eberswalder Straße/Oderberger Straße/Schwedter Straße und Oderberger Straße/Kastanienallee sind unsignalisiert. Der Knotenpunkt Schönhauser Allee/Choriner Straße/Srzedzkistraße ist signalisiert und wird im Rahmen der Fahrardstraßenplanung der Oderberger Straße nicht tangiert. Die Einmündung Oderberger Straße/Choriner Straße ist für die Durchfahrt gesperrt (Einsatzfahrzeuge und Radverkehr frei).

Die Oderberger Straße hat eine Länge von rd. 550 m. Die Breite der Fahrbahn beträgt im Mittel 14,50 m und setzt sich zusammen aus beidseitig angelegten Senkrechtparkständen mit einer Tiefe von je 4,30 m und einer ca. 5,50 m breiten Fahrgasse. Die Oderberger Straße ist Teil einer Tempo-30-Zone. Der gesamte Straßenzug unterliegt einer Parkraumbewirtschaftung.

5. Maßnahmenbeschreibung

Bisher gibt es, bis auf die in der StVO vorgesehenen Zeichen 244.1 (Beginn) und Zeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße), keine bundeseinheitlichen Gestaltungsvorgaben für Fahrradstraßen.

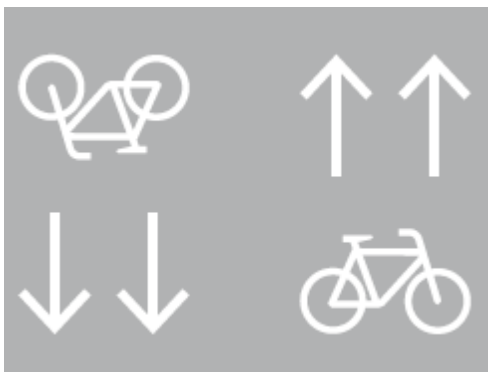
Befragungen durch die *Unfallforschung der Versicherer* haben ergeben, dass die Kenntnisse von der rechtlichen Bedeutung der in Fahrradstraßen geltenden Regelungen bei Auto- und bei Radfahrenden sehr unpräzise sind (vgl. Forschungsbericht Nr. 41 der UDV „Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen“ vom Sept. 2016). Die Planung sieht daher vor, durch eine entsprechende Gestaltung die Funktion der Fahrradstraße selbsterklärend zu machen. Konkret sind die folgenden Maßnahmen geplant:

- Markierung von mehreren 3x5 m großen Fahrradstraßen-Zeichen auf der Fahrbahn



Fahrradstraße München © Green City Experience

- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit doppelten Richtungspfeilen zur Verdeutlichung der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens



- Herstellung sog. Eingangstore durch bauliche Inseln an den Einfahrten in die Fahrradstraße zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Reduzierung der Geschwindigkeit
 - Hinweis: Aufpflasterungen sind im Bestand schon vorhanden und werden nicht weiter ausgebaut.

Mit der Umwandlung von einigen Kfz-Stellplätzen in Abstellflächen für Fahrräder soll dem wachsenden Bedarf an sicheren Fahrradabstellanlagen Rechnung getragen werden. Die Bügel sollen vorwiegend neben Querungsstellen, Gehwegvorstreckungen und Fußgängerüberwegen angeordnet werden und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr beitragen. Ebenfalls vorgesehen sind acht Stellplätze für Lastenräder. Die Einrichtung von Fahrradbügeln auf der Fahrbahn kann die Anzahl der auf Baumscheiben und Gehwegen abgestellten Fahrräder verringern, Gehwegradeln reduzieren und somit die Sicherheit für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität auf Gehwegen erhöhen. Des Weiteren sind drei Abstellanlagen für Elektrokleinstfahrzeuge vorgesehen, die auch von Fahrrädern genutzt werden dürfen. Damit sollen Bereiche geschaffen werden um vor allem Leihroller und Leihrädern Platz zu schaffen, damit diese nicht mehr im Gehwegbereich abgestellt werden.

Die Bügel auf der Fahrbahn sollen auch Lastenfahrrädern, Rollatoren, Fahrradanhängern, Kleinkrafträdern oder Elektrokleinstfahrzeugen zur Verfügung gestellt werden. Daher sollen die Bügel auf der Fahrbahn, abweichend vom VLB-Regelplan 371, nicht mit den Zeichen Z 314 (Parken) und Z 1010-52 (Radverkehr) gekennzeichnet werden. Die Freigabe der Fahrradbügel für die o.g. Fahrzeuge ist erforderlich, um die Anzahl der auf Gehwegen abgestellten Fahrzeuge zu verringern. Die Flächen auf der Fahrbahn werden mit Z 605 (Leitbake) in zylindrischer Form gekennzeichnet.

6. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über das Radverkehrsinfrastrukturprogramm des Landes Berlins.

Aufgestellt im Juni 2021

