



**Leonhardt**

RECHTSANWALTSKANZLEI

RA Antonio Leonhardt, Alfred-Kowalke-Str. 39, 10315 Berlin  
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima-  
schutz und Umwelt  
Abteilung VI – Verkehrsmanagement  
Columbiadamm 10  
12101 Berlin

- per beA -

**Antrag auf verkehrsrechtliches Einschreiten:  
Geschützter Radweg in der Hermannstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass mich

[REDACTED]  
[REDACTED]

in der o.g. Angelegenheit mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen be-  
traut haben. Eine auf mich lautende Vollmacht ist beigelegt.

Namens und in Vollmacht meiner Mandanten beantrage ich,

**Antonio Leonhardt**  
**Rechtsanwalt, Mag. rer. publ.**

Alfred-Kowalke-Str. 39  
10315 Berlin  
In Bürogemeinschaft mit  
RAin Birgit Stenzel  
RA Mirko Walther  
Tel.: 030-512 90 79  
Fax: 030-512 90 92  
a.leonhardt@leonhardt-kanzlei.de  
www.leonhardt-kanzlei.de

Berlin, den 1. Februar 2024

Mein Zeichen: [REDACTED]

Rechtsanwalt Antonio Leonhardt

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

1. eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in beide Fahrrichtungen der Hermannstraße in 12049, 12051, 12053 Berlin im Abschnitt zwischen Hermannplatz und Jonasstraße zu treffen;
2. hilfsweise eine vergleichbare verkehrsrechtliche Anordnung für den genannten Straßenabschnitt zu treffen, um den Radverkehr an dieser Stelle ausreichend zu schützen.

**Begründung:**

I.

█ nutzt die Hermannstraße nahezu täglich mit dem Fahrrad, sowohl für den Weg zur Arbeit █. Fast alle anderen Wege im Alltag führen auch über die Hermannstraße, da die meisten Termine, Verabredungen und Beschäftigungen stadteinwärts liegen.

Dabei geraten █ häufig in Situationen, die sie gefährden. Zu schnelles Überholen, das Unterschreiten des Mindestabstandes beim Überholen sowie zu dichtes Auffahren finden bei fast jeder Fahrt auf der Hermannstraße statt. Vor allem im Bereich zwischen Jonasstraße und Thomasstraße stellt der Autoverkehr für Radfahrende eine erhebliche Gefährdung dar, da hier zu dichtes Überholen und Auffahren auf den 1,50 m breiten Fahrradschutzstreifen vorprogrammiert sind. Dies wird durch die derzeitige Baustellensituation zusätzlich verstärkt.

█ nutzt die Hermannstraße nahezu täglich mit dem Fahrrad. Wochentags █ fährt █ auf dem Abschnitt von der Jonasstraße bis zur Flughafenstraße. Außerdem nutzt █ die Hermannstraße im Bereich bis zum Hermannplatz zum Einkaufen (█

und für weitere Freizeitaktivitäten (

Dabei geraten häufig in Situationen, die sie gefährden. Häufig wird auf der Hermannstraße zu schnell überholt, vor allem in den Bereichen mit Tempolimit 30, an das sich viele Autofahrende nicht halten. Auch wird dadurch, dass die Hermannstraße zweispurig befahren wird, sehr oft mit weniger als dem vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 m überholt. Besonders an der Kreuzung Thomasstraße in Richtung Hermannplatz muss sich in den fließenden Verkehr einordnen, da dort der Radweg endet. Da kurz hinter der Kreuzung immer wieder Autos und auch Lieferwagen verkehrswidrig parken, ist dies an dieser Stelle besonders gefährlich. Wenn selbst den Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos einhält, gibt es regelmäßig Autofahrende, die drängeln oder zu dicht auffahren. Durch die fehlende Fahrbahnmarkierung kommt auch bei nach rechts abbiegenden Autofahrenden in gefährliche Situationen, bei der durch die Autos nicht (rechtzeitig) wahrgenommen wird. Auf dem Abschnitt von der Flughafenstraße bis zum Hermannplatz fährt zu 2) meist auf der Straße, da der Radweg dort in einem sehr schlechten Zustand ist. Dabei reagieren Autofahrende regelmäßig mit Unverständnis. Es ist dabei schon wiederholt vorgekommen, dass dort angehupt oder bedrängt wurde. Besonders unübersichtlich ist die Situation im Bereich des U-Bahnhofs Boddinstraße, da dort noch der Busverkehr hinzukommt. Eine eindeutige Fahrbahnmarkierung würde hier helfen, nicht zwischen die Busse und den KfZ-Verkehr zu geraten. Da meist ein oder sind die beschriebenen Probleme für ihn von besonderer Bedeutung,

Die Hermannstraße ist eine übergeordnete Straße (Kategorie II). Die Fahrbahn weist eine Breite von 15 - 18 m auf, Fahrstreifen sind zwischen den Kreuzungsbereichen oft nicht markiert. Lediglich eine mittige Leitlinie trennt beide Fahrrichtungen. Das hat zur Folge, dass neben am Fahrbahnrand parkenden Autos zwei Autos nebeneinander auf ihrem Fahrbahnteil in einer Fahrtrichtung fahren können. Im Abschnitt zwischen Hermannplatz und Flughafenstraße ist Tempo 50 angeordnet, im Abschnitt zwischen Flughafenstraße und Jonasstraße Tempo 30.

Auf dem antragsgegenständlichen Straßenabschnitt zwischen Hermannplatz und Jonasstraße ist überwiegend keine Radverkehrsanlage in Form eines Radweges, Radfahrstreifens oder Schutzstreifens angeordnet. In den Kreuzungsbereichen existieren in einzelnen Fällen Schutzstreifen (Zeichen 340 StVO) mit einer Länge zwischen 5m und 20m vor und hinter der Kreuzung. Im Bereich zwischen Hermannplatz und Flughafenstraße besteht ein nicht benutzungspflichtiger Hochbordradweg von ca. 80cm Breite. Dieser ist in weiten Teilen durch starke Unebenheiten geprägt. Ein weiterer Mangel ist, dass an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückseinfahrten sehr schlechte Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Autos und Radfahrenden bestehen, welche den Hochbordradweg benutzen. Das liegt an den parkenden Autos, welche die Sicht versperren.

Die Verkehrsbelastung der Hermannstraße ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Hermannstraße liegt nach Daten des FIS-Brokers aus 2014 bei 20.000 im Bereich Hermannplatz und 30.000 im Bereich Jonasstraße. In Spitzenstunden kommt es zu einer Belastung von 1.400-2.000 KfZ (vgl. Zählstellen TE329/TE330) pro Stunde.

Die hohen Verkehrsmengen stellen für die Antragsteller eine hohe Belastung dar. Dies gilt vor allem für die eigene Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad.

Radfahrende wie die Antragsteller sind bei Befahren der Straße dem Risiko ausgesetzt, von Kraftfahrzeugfahrenden übersehen und erfasst zu werden. Es ist weitestgehend keine getrennte Verkehrsführung gegeben. Radfahrende müssen daher gemeinsame Spuren mit dem Kraftfahrzeugverkehr nutzen.

Der betreffende Straßenabschnitt stellt zudem einen erheblichen Unfallschwerpunkt auf seinen nur ca. 1,65 km Länge dar. Dies ergibt sich aus statistischen Erhebungen. Im Unfallatlas Deutschlands (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) wurden auf dem betreffenden Straßenabschnitt im Jahr 2020 23 Unfälle mit Fahrradbeteiligung registriert, davon wurden in zwei Fällen schwerverletzte Radfahrende verzeichnet. Im Jahr 2021 waren es 24 Unfälle mit Fahrradbeteiligung, davon in zwei Fällen mit schwerverletzten Radfahrenden. Im Jahr 2022 wurden 25 Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung gemeldet, davon in fünf Fällen mit schwerverletzten Radfahrenden. Dabei bildet der Unfallatlas Deutschlands nur die Unfälle ab, bei denen die Polizei hinzugerufen wurde. Dementsprechend kann von einer deutlich höheren Dunkelziffer ausgegangen werden.

Die Gefahrenlage für Radfahrende, welche sich bereits in den Unfallzahlen eindeutig zeigt, ergibt sich aus der Kombination von hohen KfZ-Dichten und meist völlig unklarer Verkehrsführung und mangelnder baulicher Trennung von KfZ- und

Radverkehr. Regelmäßig kommt es dadurch zu Überholmanövern von Autofahrenden, bei denen ein ausreichender Mindestabstand nicht eingehalten wird. Darüber hinaus sorgt die fehlende räumliche Trennung von KfZ- und Radverkehr an Kreuzungen dafür, dass rechts abbiegend KfZ regelmäßig geradeausfahrende Radfahrende übersehen und regelwidrig die Vorfahrt abschneiden, was eine erhebliche Unfallgefahr darstellt.

Laut der Informationen von Infravelo (<https://www.infravelo.de/karte/>) sind auf dem antragsgegenständlichen Straßenabschnitt bereits Straßenverkehrsanlagen in Planung. Eine Umsetzung soll jedoch erst im 2. Quartal 2024 (mittlerer Bauabschnitt) und im 2.-4. Quartal 2025 (nördlicher Bauabschnitt) stattfinden. Auf Grund der extremen Gefahrenlage ist ein Abwarten insbesondere bis 2025 nicht hinnehmbar. Es wird darauf hingewiesen, dass bis zu diesem Zeitpunkt auch temporäre Maßnahmen umgesetzt werden können.

## II.

Die Antragsteller haben einen Anspruch auf verkehrsrechtliches Einschreiten nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO.

Die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist für die verkehrsrechtliche Anordnung zuständig, da es sich bei der Hermannstraße um eine Hauptverkehrsstraße im übergeordneten Straßennetz handelt.

Die Anspruchsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO liegen hier vor. Verkehrszeichen dürfen gem. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dies ist dann der Fall, wenn die abstrakten Verhaltensregeln der StVO für einen sicheren und geordneten Verkehrslauf nicht ausreichen.

So liegt der Fall hier. Die abstrakten Regeln der StVO reichen vorliegend nicht aus, um die Sicherheit des Radverkehrs und der Antragstellenden sicherzustellen. Kraftfahrzeugfahrende sind nach § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO im Stadtverkehr verpflichtet, einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Überholen einzuhalten. Dieser Sicherheitsabstand wird nach Erfahrung der Antragsteller regelmäßig nicht eingehalten.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der fehlenden Radinfrastruktur besteht vorliegend eine konkrete Gefahr für die Individualrechtsgüter der Antragsteller, nämlich sein Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie sein Eigentumsrecht an dem Fahrrad (Art. 14 GG). Es ist den

Antragsteller nicht zumutbar, eine konkrete Beeinträchtigung seiner körperlichen Unversehrtheit durch einen Unfall hinzunehmen.

In Ihrer Entscheidung ist die „Vision Zero“ als höchstes Ziel aller verkehrsrechtlichen Maßnahmen maßgeblich zu berücksichtigen. Danach soll durch verkehrsrechtliche Anordnungen erreicht werden, dass es zu keinen, insbesondere keinen tödlichen Unfällen im Straßenverkehr mehr kommt. Diese ist auch in § 36 Abs. 5 S. 2 MobG für die Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur ausdrücklich festgeschrieben.

Dieses Ziel lässt sich an dem betreffenden Straßenabschnitt nur erreichen, wenn dem Radverkehr ein gesonderter Teil der Fahrbahnfläche vorbehalten ist, etwa durch Anordnung eines baulich getrennten Radweges, eines Radfahrstreifens oder eines Schutzstreifens.

Weiterhin genießt der Radverkehr bei verkehrsrechtlichen Entscheidungen sowohl nach der Wertung der StVO als auch nach dem auf Grund des § 40 Mobilitätsgesetz Berlin aufgestellten Radverkehrsplans Vorrang. Zudem überschreitet die Verkehrsbelastung auf der Hermannstraße die Grenzwerte für die Belastungsbereiche III der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für eine vierspurige Straße. Vor diesem Hintergrund ist die Anordnung eines geschützten Radweges in der Hermannstraße rechtlich geboten.

Mit freundlichen Grüßen



Antonio Leonhardt, Mag. rer. publ.

- Rechtsanwalt -