



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 Kaiser-Friedrich-Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass mich

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

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

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]

Namens und in Vollmacht meiner Mandanten beantrage ich,

- 1. eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in den Straßenabschnitten
Brandenburgische Straße zwischen Konstanzer Straße und Kurfürstendamm,
Lewishamstraße zwischen Kurfürstendamm und Stuttgarter Platz
und Kaiser-Friedrich Straße zwischen Stuttgarter Platz und Otto-Suhr-Allee jeweils in beide Richtungen der Kaiser-Friedrich-Straße 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 den oben genannten Straßenzug mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad, um aus südlicher Richtung zum Regionalbahnhof Charlottenburg zu fahren.

█ zu der █ täglich über den genannten Straßenzug mit dem Rad fährt.

█ nutzt den oben genannten Straßenzug mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad, um aus nördlicher Richtung █

█ in der Nähe des Regionalbahnhofs Charlottenburg zu fahren. █

█ zu der █ mehrmals in der Woche über den genannten Straßenzug mit dem Rad fährt. █

█ den Weg zwischen Bismarckstraße und Otto-Suhr-Allee für den Hin- oder Rückweg █

█ ist schon mehrfach angesprochen worden, den Weg auf Grund seiner Gefährlichkeit zu vermeiden oder auf den Fußweg

auszuweichen. Dies stellt aber einen größeren Umweg dar bzw. einen Verkehrsverstoß, den [REDACTED] nicht ausführen möchte.

[REDACTED]

Dabei geraten die Antragstellenden häufig in Situationen, die sie gefährden. Es kommt zu schnellem Überholen, Nichteinhalten des Mindestabstandes und dichtem Auffahren von hinten. [REDACTED] langsamer fährt, wird sie auch häufiger von Autofahrern beschimpft und beleidigt. [REDACTED]

[REDACTED]

Der Straßenabschnitt ist eine übergeordnete Straße (Kategorie II). Sie ist durchgehend in beide Fahrtrichtungen dreispurig ausgebaut. Tagsüber ist Tempo 50 angeordnet, mit Ausnahme des Bereichs vor der Evangelischen Schule, im Bereich Brandenburgischen Straße 51.

In der Lewishamstraße gibt es zwar einen für den Radverkehr freigegebenen Bussonderstreifen, dieser ist aber größtenteils nur für den Nachmittag ausgewiesen, und auch nur in Richtung Norden.

In der Kaiser-Friedrich-Straße ist zwar Tempo 30 ganztags angeordnet. Durch das starke Verkehrsaufkommen und in zweiter Reihe Parkende gibt es aber ein sehr hohes Sicherheitsrisiko. Auf dem antragsgegenständlichen Straßenabschnitt ist keine Radverkehrsanlage in Form eines Radweges, Radfahrstreifens oder Schutzstreifens angeordnet. Auch sonstige straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Sicherung des Radverkehrs existieren nicht.

Die Verkehrsbelastung des Straßenabschnittes ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf den Abschnitten liegt nach Daten des FIS-Brokers aus 2019 für den Abschnitt Lewishamstraße / Brandenburgische Straße vom Fehrbelliner Platz bis Adenauerplatz bei 13 - 19.000, für den Abschnitt Lewishamstraße / Kaiser-Friedrich-Straße vom Adenauerplatz bis Bismarckstraße bei ca. 27.000 und für den Abschnitt Kaiser-Friedrich-Straße von der Bismarckstraße bis zur Otto-

Suhr-Allee bei 23.000 Kfz. Das LKW-Aufkommen liegt zwischen 1.300 und 4.200 pro Werktag

Der betreffende Straßenabschnitt stellt zudem einen Unfallschwerpunkt dar. Dies ergibt sich aus statistischen Erhebungen. Im Unfallatlas Deutschlands (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) wurden auf dem betreffenden Straßenabschnitt im Jahr 2022 12 Unfälle mit Radfahrenden, davon eine schwerverletzte Person gezählt. Im Jahr 2021 kam es zu 17 Unfällen mit Radfahrenden, davon wurden 2 schwerverletzt. Im Jahr 2020 gab es 12 Unfälle mit Radfahrenden, davon wurden ebenfalls 2 schwerverletzt.

Die hohen Verkehrsmengen und die Gegebenheiten der Straße stellen für die An-
tragstellenden eine hohe Belastung dar. Dies gilt vor allem für die eigene Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad. Da es weder eine Radverkehrsanlage noch eine durchgängige Ausweichmöglichkeit auf einen Bussonderstreifen gibt, befinden sich die Radfahrenden mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Straße. Auf der rechten Seite ist die Fahrbahn durch parkende Autos begrenzt, die teils zusätzliche Ausweichmanöver erfordern (Zweite-Reihe-Parken). Auf der linken Seite bedeutet der fließende Verkehr insbesondere zu Stoßzeiten ein Sicherheitsrisiko für Radfahrende. Ein ausreichender Mindestabstand beim Überholen Radfahrender durch Kraftfahrzeugführende ist dann bereits aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Viele Kraftfahrzeugführende nutzen für den Überholvorgang zudem nicht den linken der beiden Fahrstreifen, sondern ohne entsprechenden Abstand den rechten. 





Weder von Seiten des Bezirks noch von der SenMVKU sind Maßnahmen ersichtlich, um die erforderlichen ca. 4000 Meter Straßenabschnitt eine Radverkehrsanlage zu schaffen.

II.

Die Antragstellenden 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 Kaiser-Friedrich-Straße 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 1,5 m beim Überholen einzuhalten. Dieser Sicherheitsabstand wird nach Erfahrung der Antragstellenden regelmäßig nicht eingehalten.

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

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 dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt die Grenzwerte für die Belastungsbereiche der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bei vierstreifigen Stadtstraßen. Auch vor diesem Hintergrund ist die Anordnung eines geschützten Radweges auf dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt rechtlich geboten.

Mit freundlichen Grüßen



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