



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 Leipziger 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]

Auf dem antragsgegenständlichen Straßenabschnitt zwischen Spittelmarkt und Potsdamer Platz ist keine Radverkehrsanlage in Form eines Radweges, Radfahrstreifens oder Schutzstreifens angeordnet. Auch sonstige straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Sicherung des Radverkehrs existieren nicht.

Die werktägliche Verkehrsbelastung der Leipziger Straße ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (werktags) auf der Leipziger Straße im nördlichen Abschnitt liegt nach Daten des FIS-Brokers aus 2019 bei 47.000 bis 42.200 Kfz, davon 1.200 bis 1.130 LKW und Linienbusse.

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

Im August 2020 wurde eine Baustelle im gegenständlichen Abschnitt eingerichtet. Der Straßenabschnitt wurde auf eine Spur verengt. Dies hat die Verkehrszahlen zwar temporär verringert. Die Gefahren für Radfahrende wie die Antragsteller sind jedoch unverändert geblieben. Der Straßenabschnitt ist durch die Baustelle nochmals unübersichtlicher geworden. Radfahrende wie die Antragsteller sind beim Befahren der Straße dem Risiko ausgesetzt, von Kraftfahrzeugfahrenden übersehen und erfasst zu werden. Zudem ist keine getrennte Verkehrsführung gegeben. Radfahrende müssen weiterhin gemeinsame Spuren mit dem Kraftfahrzeugverkehr nutzen.

Obwohl die Leipziger Straße im beobachteten Bereich keine Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende die Straße.

Der betreffende Straßenabschnitt stellt zudem einen Unfallschwerpunkt dar. Dies ergibt sich aus statistischen Erhebungen. Im Unfallatlas Deutschlands (<https://unfallatlas.statistik-portal.de/>) wurden auf dem betreffenden Straßenabschnitt in den Jahren 2018 bis 2022 77 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden (davon 14 mit Schwerverletzungen) aufgeführt. Dabei bildet der Unfallatlas Deutschlands nur die Unfälle ab, bei denen die Polizei hinzugerufen wurde. Dementsprechend kann von einer deutlich höheren Dunkelziffer ausgegangen werden.

Ein ausreichender Mindestabstand beim Überholen Radfahrender durch Kraftfahrzeugfahrende ist bereits aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Rad- und Kraftfahrzeugverkehr sind, sowohl allgemein als auch aktuell wegen der Bauarbeiten, nicht klar voneinander getrennt.

Weder von Seiten des Bezirks noch der SenMVKU sind Maßnahmen ersichtlich, um auf den erforderlichen 1.700 Metern Straßenabschnitt eine Radverkehrsanlage zu schaffen. Auch nach den aktuell laufenden Baumaßnahmen ist nicht geplant, Radinfrastruktur einzurichten.

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 Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist für die verkehrsrechtliche Anordnung zuständig, da es sich bei der Leipziger Straße um eine Hauptverkehrsstraße im übergeordneten Straßenverkehrsnetz handelt.

Die Anspruchsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO liegen hier vor. Auf der Leipziger Straße im benannten Abschnitt ist die Einrichtung einer Radverkehrsanlage gem. § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich. Die abstrakten Verhaltensregeln der StVO reichen im gegenständlichen Straßenabschnitt für einen sicheren und geordneten Verkehrsfluss nicht aus. Die Sicherheit des Radverkehrs und somit auch der Antragsteller ist somit nicht gewährleistet.

Kraftfahrzeugfahrende sind nach § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO beim Überholen im Stadtverkehr verpflichtet, zu Radfahrenden einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 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 für ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie für ihr Eigentumsrecht an ihren Fahrrädern (Art. 14 GG). Es ist den Antragstellern nicht zumutbar, eine konkrete Beeinträchtigung ihrer körperlichen Unversehrtheit oder ihres Eigentums durch einen Unfall hinzunehmen.

Weiterhin 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. Dies ist auch in § 36 Abs. 5 S. 2 MobG Bln 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 MobG Bln aufgestellten Radverkehrsplans Vorrang. Zudem überschreitet die Verkehrsbelastung auf der Leipziger Straße die Grenzwerte für die Belastungsbereiche III bzw. IV der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für eine vierspurige Straße. Auch vor diesem Hintergrund ist die Anordnung eines geschützten Radweges in der Leipziger Straße rechtlich geboten.

Mit freundlichen Grüßen



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