



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 Schönhauser Allee**

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.

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 von geschützten Radfahrstreifen in der Schönhauser Allee in 10439 Berlin in den Abschnitten zwischen Bornholmer Str. bis Schivelbeiner Str. (Westfahrbahn stadteinwärts) und Wichertstr. bis Wisbyer Str. (Ostfahrbahn stadtauswärts) 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.

██████████
██████████e nutzt diesen Abschnitt der Schönhauser Allee nahezu täglich mit dem Fahrrad - werktags auf dem Weg zur Arbeit bei einem mittelständischen Unternehmen, ██████████. Und darüber hinaus immer, wenn Ziele in den Ortsteilen Prenzlauer Berg, Mitte sowie Kreuzberg angesteuert werden (Einkäufe, Theater, Veranstaltungen, Arztbesuche). ██████████
██████████ besitzt kein Auto, so dass ██████████ für diese Wege außer dem ÖPNV nur das Fahrrad zur Verfügung steht.

██████████
██████████
██████████
██████████, sowie darüber hinaus immer, wenn Ziele in den Ortsteilen Prenzlauer Berg, Mitte sowie Kreuzberg angesteuert werden. ██████████
██████████

Dabei geraten die Antragstellenden häufig in Situationen, die sie gefährden. Da Radfahrende mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten (verschiedene Gruppen wie z.B. Radfahrende mit Kinderanhängern oder begleitete Kinder auf dem Rad, Radfahrende im Freizeitverkehr, Berufspendler*innen) fast immer einander überholen, kommt es wegen der geringen Radwegbreite sehr häufig zu

gefährlichen Situationen, die regelmäßig auch zu Stürzen führen. Außerdem treten regelmäßig zu Fuß Gehende plötzlich auf den Radweg, da auch die Gehbahn angesichts hoher Einzelhandels- und Gewerbedichte für den starken Fußverkehr unterdimensioniert und die Trennung vom Fußweg schwer erkennbar ist. Häufig ragen auch Werbetafeln und Möbel der Außengastronomie oder Paletten mit Warenlieferungen in den Verkehrsbereich hinein, ein Sicherheitsabstand zum Radweg wird fast nie eingehalten. Zudem liegen in regelmäßigen Abständen umgestürzte E-Scooter und Fahrräder auf dem Radweg. Parkende Fahrzeuge behindern vor allem an den kleineren Einmündungen die Sichtverhältnisse für abbiegende Kfz. In der Summe lassen sich bei nahezu jeder Passage des antragsgegenständlichen Straßenabschnitts gefährliche Situationen beobachten.

Die Schönhauser Allee ist Bestandteil der Bundesfernstraße 96a sowie eine Straße der übergeordneten Kategorie II. Sie ist im Teilabschnitt von Bornholmer Str./ Wisbyer Str. bis Eberswalder Str./ Danziger Str. in beiden Fahrtrichtungen dreistreifig ausgebaut. Der rechte Fahrstreifen wird für den ruhenden Verkehr genutzt, im linken Fahrstreifen verläuft ein Straßenbahngleis, auf dem die Linie M1 verkehrt. Tagsüber ist Tempo 50 angeordnet.

Auf dem antragsgegenständlichen Straßenabschnitt zwischen Bornholmer Str. und Schivelbeiner Str. (Westfahrbahn stadteinwärts) und Wichertstr. bis Wisbyer Str. (Ostfahrbahn stadtauswärts) existiert zwar ein baulich angelegter Radweg, bei dem aber wegen Unterschreitung der Mindestbreite Benutzungspflichtigkeit wieder abgeordnet wurde. In den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010" ist ein Mindestmaß von 2 m vorgegeben, lediglich für "schwachen Radverkehr", der hier nicht vorliegt (s.u.), wäre auch ein Mindestmaß von 1,60 m möglich. Der Radweg ist im antragsgegenständlichen Abschnitt 1,50 m - 1,60 m breit. Ein ausreichender Mindestabstand beim Überholen Radfahrender untereinander ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten daher nicht möglich.

Lediglich in den Zufahrten zu den Knotenpunkten mit der Schivelbeiner Str. (Westfahrbahn) und Wisbyer Str. (Ostfahrbahn) wurde die Benutzungspflicht wegen der Gefährdung von Radfahrenden infolge der drei separaten Links-/ Rechts- und Geradeausfahrstreifen 2011 aufrechterhalten.

Die Verkehrsbelastung der Schönhauser Allee ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Schönhauser Allee im nördlichen Abschnitt liegt nach Daten des Geoportal Berlin für 2019 bei durchschnittlich 19.000 - 22.000 Kfz werktäglich, darunter 3.900 - 5.600 LKW werktäglich insgesamt für beide

Fahrrichtungen. Nach der ERA 2010 ist der Straßenabschnitt Bestandteil des Belastungsbereichs III (Diagramm vierstreifige Stadtstraßen).

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

Obwohl die Schönhauser Allee im antragsgegenständlichen Straßenabschnitt keine regelkonforme Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende die Straße. Ausweislich der weiter nördlich an dieser Verkehrsachse gelegenen Radzählstelle Berliner Straße (<https://data.eco-counter.com/public2/?id=100032155#>) nutzen werktäglich ca. 5.000 - 10.000 Radfahrende den antragsgegenständlichen Straßenabschnitt. In Bezug auf die werktäglichen 19.000 - 22.000 Kfz macht der Anteil des Radverkehrs in den Wintermonaten ca. ein Fünftel und ansonsten ein Drittel des gesamten Fahrzeugverkehrs im antragsgegenständlichen Straßenabschnitt aus.

Der betreffende Straßenabschnitt stellt zudem einen Unfallschwerpunkt dar, wie der Unfallatlas Deutschland (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) ausweist. Auf dem betreffenden Straßenabschnitt wurden von 2018 bis 2022 Unfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung wie folgt erfasst: 17 (davon 1 schwer) verletzte Radfahrende an der Westfahrbahn im Teilabschnitt Bornholmer Str. bis Schivelbeiner Str., sowie 20 (davon 1 schwer) verletzte Radfahrende an der Ostfahrbahn im Teilabschnitt Wichertstr. bis Wisbyer Str. Für den ca. 2 km langen Abschnitt dieser radialen Verkehrsachse mit besonders hoher Unfalldichte (Schönhauser Allee - Berliner Straße zwischen Danziger/Eberswalder Str. und Westerlandstr./Esplanade) entstanden nachweislich einer Schriftlichen Abgeordneten-Anfrage (<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citativt/VT/19/SchrAnfr/S19-16015.pdf>) in den Jahren 2020-2022 Unfallkosten von jährlich 1,4 bis 2,1 Mio EUR. Der antragsgegenständliche Abschnitt macht ca. 1/4 des gesamten Abschnitts aus, so dass hier mit jährlichen Unfallkosten von 350.000- 500.000 EUR gerechnet werden muss. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass die Unfallstatistiken in Deutschland nur die Unfälle dokumentieren, bei denen die Polizei hinzugerufen wurde (was bei Fahrradstürzen mit Verletzungen oft nicht passiert). Dementsprechend muss von einer deutlich höheren Dunkelziffer und entsprechend höheren Unfallkosten ausgegangen werden.

Von Seiten des Bezirks gibt es klare politische Aufträge seit 2012. Die Drucksachen der BVV Pankow VII-0084, VIII-0577 und VIII-1088 forderten wiederholt die Nutzung des rechten der drei Richtungsfahstreifen für die Anlage sicherer

Radverkehrsanlagen, mit einer dem starken Radverkehr angemessenen Dimensionierung.

In Umsetzung der o.g. Drucksachen wurden in einem Teilabschnitt weiter südlich nach sorgfältiger planerischer Abwägung ein Kompromiss zwischen den Ansprüchen durch eine Tramlinie, starken Kfz-, Fuß- und Radverkehr gefunden und die nach StVO notwendige Radverkehrsanlage steht dort kurz vor der Fertigstellung. Alle Fragestellungen durch konfligierende Ansprüche wurden somit geklärt, denn sowohl bei der Straßenraumbreite als auch bei der Verkehrsbelastung durch alle Verkehrsträger sind der aktuell in Fertigstellung befindlichen 700-m-Abschnitts sowie der antragsgegenständliche 500-m-Straßenabschnitt gleich bzw. vergleichbar. Trotzdem ist eine zeitnahe Fortführung der Planungen für den antragsgegenständlichen Abschnitt nach Aussagen der SenMKVU nicht wahrscheinlich. In einem Interview mit dem Tagesspiegel erklärte die zuständige Senatorin Frau Dr. Schreiner: "Wenn die Maßgabe ist, schnell zu sein, ist es natürlich am einfachsten, neue Radwege über Flächen zu führen, die vorher dem ruhenden Verkehr zur Verfügung standen. Stattdessen werden wir jetzt prüfen, ob es auch Sicherheit für Radfahrer gibt, ohne sich rigoros gegen Parkplätze zu entscheiden."¹ Folglich ist nicht damit zu rechnen, dass zeitnah eine regelkonforme Radverkehrsanlage auf dem antragsgegenständlichen Abschnitt gebaut wird, was den vorliegenden Antrag notwendig macht.

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 Schönhauser Allee 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 Verkehrsablauf nicht ausreichen.

¹ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/manja-schreiner-verteidigt-berlins-verkehrspolitik-jetzt-rucken-auch-die-interessen-der-anderen-in-den-fokus-10068946.html>, zuletzt abgerufen am 31.01.2024.

So liegt der Fall hier. Die abstrakten Regeln der StVO reichen vorliegend nicht aus, um die Sicherheit des Radverkehrs und der Antragsstellenden sicherzustellen. Trotz seit vielen Jahren starken Radverkehrs wurde in der Schönhauser Allee der Radweg mit dem Mindestmaß von 1,60 m lediglich für "schwachen Radverkehr" ausgelegt. Die häufigen Überholvorgänge erfordern für das sichere Überholen von Radfahrenden untereinander eine Mindestbreite von 2m. Im Übrigen ergeben sich Gefahren für den Radverkehr und den Fußverkehr durch die ungenügende Trennung der beiden Verkehrsarten trotz eines starken Fußverkehrsaufkommens. Der antragsgegenständliche Straßenabschnitt ist Bestandteil des sog. Radvorrangnetzes gemäß Radverkehrsplan Berlin von 2021. Aufgrund der hier zu erwartenden Anteile sowie Überholvorgänge auch mehrspuriger Lastenräder untereinander ist hier 2,50 m als Regelmaß anzuwenden.

Aufgrund der hohen Radverkehrsbelastung und einer regelwidrig dimensionierten Radinfrastruktur besteht vorliegend eine konkrete Gefahr für die Individualrechte *der Antragsstellenden*, nämlich ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie ihr Eigentumsrecht an dem Fahrrad (Art. 14 GG). Es ist den Antragsstellenden 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 starken Radverkehr ein gesonderter Teil der Fahrbahnfläche vorbehalten ist, etwa durch Anordnung eines baulich getrennten Radweges oder eines Radfahrstreifens in regelkonformer Dimensionierung.

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 Schönhauser Allee 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 Schönhauser Allee rechtlich geboten.

Mit freundlichen Grüßen



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