

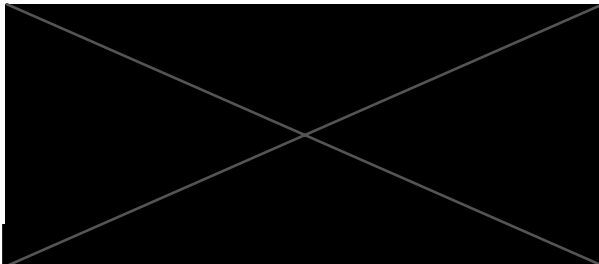
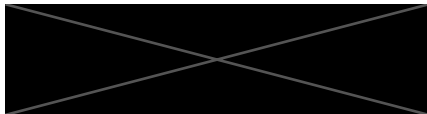


Leonhardt
RECHTSANWALTSKANZLEI

RA Antonio Leonhardt, Alfred-Kowalke-Str. 39, 10315 Berlin
Verwaltungsgericht Berlin
Kirchstraße 7
10557 Berlin

per beA

Klage



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 24. Juli 2024
Mein Zeichen: Cc 108/24

Rechtsanwalt Antonio Leonhardt
Ust-ID Nr.: DE349787564

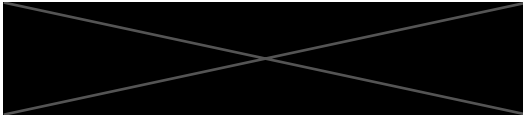
Geschäftskonto:
Berliner Sparkasse
IBAN: DE 35100500000191095826
BIC: BELADEVXXX

Fremdgeldkonto:
IBAN: DE 461005000001912946381
BIC: BELADEVXXX

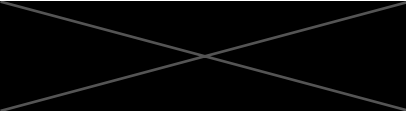
Klägers zu 1),

Klägerin zu 2),

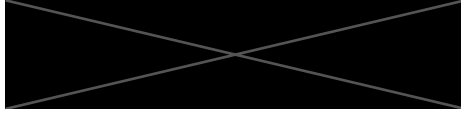
Klägers zu 3),



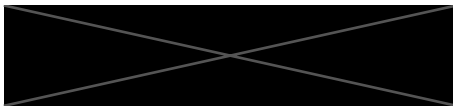
Klägers zu 4),



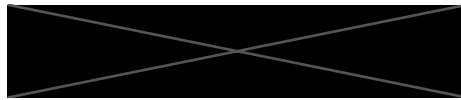
Klägers zu 5),



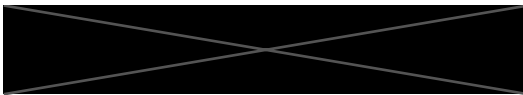
Klägers zu 6),



Klägers zu 7),



Klägers zu 8),



Klägerin zu 9),



Klägers zu 10),



Klägerin zu 11),



Klägers zu 12),

Prozessbevollmächtigter der Kläger zu 1) – 12):

Rechtsanwalt Antonio Leonhardt,
Alfred-Kowalke-Str. 39, 10315 Berlin,

gegen

das Land Berlin,

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt,

Columbiadamm 10, 12101 Berlin,

Beklagten,

wegen: Untätigkeit; Antrag auf verkehrsrechtliches Einschreiten in der Kaiser-Friedrich-Straße, der Hermannstraße, der Leipziger Straße, der Schönhauser Allee und der Treskowallee

Im Namen und mit Vollmacht der Kläger zu 1) – 12) erhebe ich Klage mit den Anträgen:

- 1. Der Beklagte wird verpflichtet, 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. Der Beklagte wird verpflichtet, 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;**
- 3. Der Beklagte wird verpflichtet, eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in der Leipziger Straße in 10117 Berlin im Abschnitt zwischen Spittelmarkt und Potsdamer Platz jeweils in beide Richtungen zu treffen;**
- 4. Der Beklagte wird verpflichtet, 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;**

5. Der Beklagte wird verpflichtet, eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in der Treskowallee in 10318 Berlin im Abschnitt zwischen Rheinsteinstraße und Waldowallee jeweils in beide Richtungen zu treffen;

- hilfsweise -

6. Der Beklagte wird verpflichtet, jeweils eine vergleichbare verkehrsrechtliche Anordnung für die Straßenabschnitte zu Ziff. 1) – 5) zu treffen, um den Radverkehr an dieser Stelle ausreichend zu schützen.

Begründung:

I.

Die Kläger zu 1) bis 12) begehren eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in näher bezeichneten Straßenabschnitten der Kaiser-Friedrich-Straße, der Hermannstraße, der Leipziger Straße, der Schönhauser Allee und der Treskowallee, hilfsweise jeweils eine vergleichbare verkehrsrechtliche Anordnung, um den Radverkehr in den streitbefangenen Straßenabschnitten ausreichend zu schützen.

1.

Der streitbefangene Straßenabschnitt der **Kaiser-Friedrich-Straße** 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 der 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.

Durch das starke Verkehrsaufkommen und durch in zweiter Reihe Parkende besteht aber ein sehr hohes Sicherheitsrisiko. Auf dem klagegegenständlichen 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 Straßenabschnitts 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 13.000 - 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 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.

Der [REDACTED] nutzt den streitgegenständlichen Straßenabschnitt mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Die [REDACTED] nutzt den oben genannten Straßenzug mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Die [REDACTED] ist schon mehrfach angesprochen worden, den Straßenabschnitt auf Grund seiner Gefährlichkeit zu vermeiden oder auf den Fußweg auszuweichen. Dies würde für die [REDACTED] allerdings einen größeren Umweg bedeuten, bzw. im Fall der Nutzung des Fußwegs einen Verkehrsverstoß darstellen.

[REDACTED]

Auf dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt geraten die Kläger häufig in Situationen, die sie gefährden. Es kommt durch Autofahrende zu schnellem Überholen, Nichteinhalten des Mindestabstandes und dichtem Auffahren von hinten.

Die [REDACTED] fährt regelmäßig langsamer und wird in der Folge häufiger von Autofahrern beschimpft und beleidigt. [REDACTED]


[REDACTED]

Die hohen Verkehrsmengen und die Gegebenheiten der Straße stellen für die Kläger zu 1) -3) 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 den Autos 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.

Beweis: Inaugenscheinnahme

Ein ausreichender Mindestabstand beim Überholen Radfahrender durch Autos ist dann bereits aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Viele Autofahrende nutzen für den Überholvorgang zudem nicht den linken der beiden Fahrstreifen, sondern ohne entsprechenden Abstand den rechten. [REDACTED]

[REDACTED]

 besteht im Umfeld der Brandenburgischen Straße ein hohes Radverkehrsaufkommen. Weder von Seiten des Bezirks noch von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind Maßnahmen ersichtlich, um für die erforderlichen ca. 4000 Meter Straßenabschnitt eine Radverkehrsanlage zu schaffen.

2.

Die **Hermannstraße** ist eine übergeordnete Straße (Kategorie II).

Die Fahrbahn weist eine Breite von 15 - 18 m auf.

Die 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 weitere 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 streitgegenständlichen 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.

Weiterhin bestehen an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückseinfahrten sehr schlechte Sichtbeziehungen zwischen ab- und einbiegenden Autos und Radfahrenden, welche den Hochbordradweg benutzen.

Die Ursache hierfür bilden parkende 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 Autos (vgl. Zählstellen TE329/TE330) pro Stunde.

Der [REDACTED] nutzt die Hermannstraße nahezu täglich mit dem Fahrrad, [REDACTED]

Dabei geraten der [REDACTED] 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, weil hier zu dichtes Überholen und Auffahren auf den 1,50 m breiten Fahrradstreifen vorprogrammiert sind. Dies wird durch die derzeitige Baustellensituation zusätzlich verstärkt.

Der [REDACTED] nutzt die Hermannstraße nahezu täglich mit dem Fahrrad.

Dabei werden der [REDACTED] regelmäßig 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 [REDACTED] 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 der [REDACTED] selbst den Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos einhält, gibt es regelmäßig Autofahrende, die drängeln oder zu dicht auffahren.

Durch die fehlende Fahrbahnmarkierung werden die [REDACTED] zudem durch rechts abbiegenden Autofahrenden häufig nicht (rechtzeitig) wahrgenommen. Auf dem Abschnitt von der Flughafenstraße bis zum Hermannplatz fahren die Kläger daher meist auf der Straße, da der dortige Hochbordradweg in einem sehr schlechten Zustand ist und seinerseits Sturzpotezial aufweist.

Darauf reagieren Autofahrende regelmäßig mit Unverständnis. Es kam dabei wiederholt vor, dass der [REDACTED] dort angehupt oder bedrängt wurde. Besonders unübersichtlich ist die Situation im Bereich des U-Bahnhofs Boddinstraße, da dort noch der Busverkehr hinzukommt. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

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

Radfahrende wie die Kläger sind bei Befahren der Straße dem Risiko ausgesetzt, von Autofahrenden 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. 1,65km 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 Auto-Dichten und meist völlig unklarer Verkehrsführung und mangelnder baulicher Trennung von Auto- 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 Auto- und Radverkehr an Kreuzungen dafür, dass rechts abbiegende Autos regelmäßig geradeausfahrende Radfahrende übersehen und regelwidrig die Vorfahrt abschneiden, was eine erhebliche Unfallgefahr darstellt.

3.

Die **Leipziger Straße** ist eine übergeordnete Straße (Kategorie I). Sie ist durchgehend in beide Fahrtrichtungen mindestens zweispurig ausgebaut. Tagsüber ist überwiegend Tempo 30 angeordnet.

Auf dem streitgegenständlichen 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 Autos, davon 1.200 bis 1.130 LKW und Linienbusse.

Der [REDACTED] nutzen die Leipziger Straße wochentags mit dem Fahrrad,

[REDACTED]

Die Kläger geraten durch das Verkehrsverhalten motorisierter Verkehrsteilnehmender regelmäßig in Situationen, die sie gefährden, insbesondere durch zu schnelles Überholen sowie die Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands durch Autos. Auch beim Fahren am rechten Rand der Busspur, insofern es eine gibt, kommen sie häufig in bedrängende Situationen durch rasante Überholmanöver von diversen Autos. Sie sind dazu gezwungen, am Straßenrand anzuhalten und ihre Fahrt zu unterbrechen, um den Linienverkehr nicht zu behindern und ein Vorbeikommen der Busse zu ermöglichen, welche zu Verkehrsspitzen i.d.R. nicht ausreichend Platz zum Überholen haben.

Die hohen Verkehrsmengen stellen für die [REDACTED] eine hohe Belastung dar.

Dies gilt vor allem für ihre eigene Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad.

Im August 2020 wurde eine Baustelle im streitgegenständlichen Abschnitt eingerichtet. Der Straßenabschnitt wurde auf eine Spur verengt. Dies hat die Verkehrszahlen zwar temporär verringert. Der Straßenabschnitt ist durch die Baustelle jedoch nochmals unübersichtlicher geworden. Radfahrende sind beim Befahren der Straße dem Risiko ausgesetzt, von Autofahrenden 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 (s.o.).

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 Bezirkssamts Mitte von Berlin noch von der Senatsverwaltung Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 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.

4.

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 streitgegenständlichen 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" (ERA 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 streitgegenständlichen 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 390 - 560 LKW werktäglich insgesamt für beide Fahrrichtungen.

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ (ERA 2010) ist der Straßenabschnitt Bestandteil des Belastungsbereichs III (Diagramm vierstreifige Stadtstraßen).

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

Obwohl die Schönhauser Allee im streitgegenständlichen Straßenabschnitt keine regelkonforme Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende die Straße.

Ausweislich der weiter nördlich an dieser Verkehrsachse gelegenen Rad-zählstelle Berliner Straße (<https://data.eco-counter.com/public2/?id=100032155#>) nutzen werktäglich ca. 5.000 - 10.000 Radfahrende den streitgegenständlichen 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 streitgegenständlichen Straßenabschnitt aus.

Der streitgegenständliche 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 Anfrage der Abgeordneten Oda Hassepaß vom 28. Juni 2023 in den Jahren 2020-2022 Unfallkosten von jährlich 1,4 bis 2,1 Mio EUR.

Der streitgegenständliche Abschnitt macht ca. ein Viertel 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 hinzuge-rufen wurde (was bei Fahrradstürzen mit Verletzungen oft nicht passiert). Dem-entsprechend muss von einer deutlich höheren Dunkelziffer und entsprechend höheren Unfallkosten ausgegangen werden (s.o.).

Von Seiten des Bezirks Pankow von Berlin besteht spätestens seit dem Jahr 2012 der politische Wille, den streitgegenständlichen Straßenabschnitt fahrrad-freundlicher zu gestalten. Die Drucksachen der Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin, VII-0084, VIII-0577 und VIII-1088 forderten wiederholt, den rechten der drei Richtungsfahstreifen für die Anlage sicherer Radverkehrs-anlagen zu nutzen, mit einer dem starken Radverkehr angemessenen Dimensionie-rung.


In Umsetzung dieser Drucksachen wurden in einem Teilabschnitt weiter südlich nach sorgfältiger planerischer Abwägung ein Kompromiss zwischen den Ansprü-chen durch eine Tramlinie, starken Kfz-, Fuß- und Radverkehr gefunden und die Radverkehrsanlage steht dort kurz vor der Fertigstellung. Dieser Straßenab-schnitt ist mit dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt vergleichbar. Trotzdem ist eine zeitnahe Fortführung der Planungen für den streitgegenständli-chen Abschnitt bisher nicht erfolgt.


Die [REDACTED] nutzt den streitgegenständlichen Abschnitt der Schönhauser Allee nahezu täglich mit dem Fahrrad - [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Der [REDACTED] benutzt den streitgegenständlichen Abschnitt der Schönhauser Allee nahezu täglich mit dem Fahrrad - [REDACTED]

[REDACTED]



Dabei geraten die  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, Berufspendelnde) 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 streitgegenständlichen Straßenabschnitts gefährliche Situationen beobachten.

5.

Die **Treskowallee** ist eine übergeordnete Straße (Kategorie II). Sie ist durchgehend in beide Fahrrichtungen zweispurig ausgebaut. Tagsüber ist Tempo 50 angeordnet.

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

Die Verkehrsbelastung der Treskowallee ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Treskowallee im nördlichen Abschnitt liegt nach Daten des FIS-Brokers aus 2014 bei 24.300 Kfz, davon 1.356 Lkw und 150 Linienbusse.

Nach einer Zählung des Vereins Changing Cities e.V. lag 2022 eine Verkehrsbelastung von täglich ca. 25.000 Kfz vor.

Im September 2022 wurde eine Baustelle im gegenständlichen Abschnitt eingerichtet. Der Straßenabschnitt wurde auf eine Spur verengt. Dies hat die Verkehrszahlen zwar temporär klar verringert. Die Gefahren für Radfahrende wie die Antragsstellenden bestehen jedoch fort. Der Straßenabschnitt ist durch die Baustelle sogar nochmals unübersichtlicher geworden.

Obwohl die Treskowallee im beobachteten Bereich keine Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende die Straße. Der Anteil an der gesamten Verkehrsnutzung des Bereiches liegt bei 9%, die Straße wird täglich von ca. 2.500 Radfahrenden genutzt (Telraam Messgerät). [REDACTED]

Im Unfallatlas Deutschland (Portal der statistischen Ämter des Bundes und der Länder <https://unfallatlas.statistikportal.de/>) ist für die Jahre ab 2018 die Treskowallee als Unfallschwerpunkt für alle Verkehrsarten dokumentiert. Im Jahr 2018 sind im Karlshorster Abschnitt der Treskowallee 27 Unfälle mit Personenschäden, darunter ein Getöteter, zu verzeichnen. Für das Jahr 2019 sind 32 Unfälle mit Personenschäden dokumentiert.

Aufgrund der Pandemie- bzw. Baustellensituation sind die nachfolgenden Jahre als atypisch anzusehen.

Aufgrund des starken Schwerlastverkehrs, dem Tempolimit von 50 km/h und der fehlenden Ausweisung von getrennter Radinfrastruktur im Bereich zwischen Rheinsteinstraße und Waldowallee ist die Benutzung für Radfahrenden sehr gefährlich. Die Problematik wird am Wochenende und abends durch parkende Kfz verschlimmert. Dieser Gefährdung entspricht auch die Wertung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ (ERA 2010) die für vierspurige Straßen daher das Trennen des Radverkehrs und somit eine besonders sichere Radverkehrsinfrastruktur, vorsieht.

Weder von Seiten des Bezirks Lichtenberg von Berlin noch von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind Maßnahmen ersichtlich, um für die erforderlichen 800 Meter Straßenabschnitt eine Radverkehrsanlage zu schaffen. Auch nach den aktuell laufenden Baumaßnahmen ist nicht geplant, eine Radinfrastruktur einzurichten.

Die [REDACTED] nutzt die Treskowallee nahezu täglich mit dem Fahrrad [REDACTED]

[REDACTED]

Der [REDACTED] nutzt die Treskowallee nahezu täglich mit dem Fahrrad [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

Nahezu täglich geraten die Kläger in Situationen, die sie konkret in ihrer körperlichen Unversehrtheit gefährden.

6.

Auf Grund der verkehrlichen Situation in den streitbefangenen Straßenabschnitten stellten die Kläger zu 1) - 12) mit Datum vom 1. Februar 2024 einen Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges, hilfsweise eine vergleichbare verkehrsrechtliche Anordnung, um den Radverkehr ausreichend zu schützen.

Beweis: Antrag der Kläger zu 1) - 12) vom 1. Februar 2024 (**Anlagenkonvolut K1**)

Der Beklagte bestätigte den Eingang des Antrags, blieb aber danach untätig. Mit Anschreiben vom 7. Mai 2024 wandten sich die Kläger zu 1) - 12) daher erneut an den Beklagten und forderten diesen auf, binnen zwei Wochen nach Zugang des Anschreibens Auskunft über den Sachstand zu geben und über die weiteren Verfahrensschritte zu informieren.

Beweis: Anschreiben der Kläger zu 1) - 12) vom 7. Mai 2024 (**Anlage K2**)

Mit Schreiben vom 22. Mai 2024 teilte der Beklagte sodann den Zwischenstand mit. Hinsichtlich der Leipziger Straße und der Kaiser-Friedrich-Straße seien die Prüfungen noch nicht abgeschlossen. Hinsichtlich der Hermannstraße, der Treskowallee und der Schönhauser Allee seien die Prüfungen abgeschlossen. Der Beklagte stellte für diese Straßen eine zeitnahe Antwort in Aussicht.

Beweis: Zwischenauskunft des Beklagten vom 22. Mai 2024 (**Anlage K3**)

Nachdem in den nächsten Wochen keine weitere Rückmeldung des Beklagten erfolgte, setzten die Kläger mit Anschreiben vom 28. Juni 2024 unter Klageandrohung Zwei-Wochen-Frist zu Bescheidung des Antrags.

Beweis: Anschreiben der Kläger zu 1) - 12) vom 28. Juni 2024 (**Anlage K4**)

Mit Schreiben vom 25. Juni 2024, zugegangen am 2. Juli 2024, teilte der Beklagte mit, dass die Errichtung eines geschützten Radwegs auf der Hermannstraße geplant sei. Der Bauabschnitt I sei bereits errichtet, für den Bauabschnitt II liege bereits die verkehrsrechtliche Anordnung vor. Der Bauabschnitt III befinde sich noch in der Abstimmungsphase. Eine Rechtsbehelfsbelehrung enthielt das Schreiben nicht.

Beweis: Schreiben des Beklagten vom 25. Juni 2025 (**Anlage K5**)

Mit Schreiben vom 9. Juli 2024 wurde der Beklagte sodann aufgefordert, binnen zwei Wochen nach Zugang des Schreibens einen begründeten und rechtsmittel-fähigen Bescheid zu erstellen.

Beweis: Schreiben der Kläger zu 1) – 12) vom 9. Juli 2024 (**Anlage K6**)

Eine weitere Reaktion des Beklagten erfolgte nicht. Die gesetzte Frist im Schreiben vom 28. Juni 2024 und 9. Juli 2024 verstrich fruchtlos.

Daher ist nunmehr Klage geboten.

II.

Die Unterlassung der verkehrsrechtlichen Anordnungen ist rechtswidrig und verletzt die Kläger zu 1) - 12) in ihren Rechten, § 113 Abs. 5 S. 1 VwGO. Denn die Kläger haben einen Anspruch auf die begehrten verkehrsrechtlichen Anordnungen.

1.

Die Klage ist als sog. Untätigkeitsklage nach § 75 VwGO zulässig, da über einen Antrag auf Vornahme eines Verwaltungsakts nicht entschieden wurde, § 75 S. 1 VwGO, und seit Einlegung des Antrags auf Vornahme des Verwaltungsakts bereits mehr als drei Monate vergangen sind, § 75 S. 2 VwGO.

Daran ändert auch das Schreiben des Beklagten vom 25. Juni 2024 zur Hermannstraße (Antrag zu Ziff. 2) nichts. Das Schreiben hat keinen Regelungscharakter, sondern erschöpft sich in einer bloßen Mitteilung, verbunden mit der Bitte um Geduld. Auch spricht die äußere Form, insbesondere das Fehlen einer Begründung und einer Rechtsbehelfsbelehrung, gegen die Absicht des Beklagten, mit dem Schreiben einen Verwaltungsakt iSv § 1 Abs. 1 VwVfGBIn. iVm § 35 S. 1 VwVfG zu erlassen. Jedenfalls wurde dem Beklagten eine neuerliche Frist zur Klarstellung und Bescheidung gesetzt, die fruchtlos verstrich.

Auch die übrigen Sachentscheidungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere sind die Kläger zu 1) - 12) klagebefugt, § 42 Abs. 2 VwGO.

Zwar sind nach § 45 StVO grundsätzlich nur solche verkehrsregelnden Anordnungen zu treffen, die auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen einzelner zielen. Allerdings kann dem Einzelnen ein Anspruch auf verkehrsregelndes Eingreifen zu seinen Gunsten erwachsen, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich geschützten Individualinteressen wenigstens in Betracht kommt.

Vgl. nur Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, StVO, 28. Aufl. 2024, § 45 Rn. 3; OVG Münster, NZV 1996, 87,

88.

So liegt der Fall hier.

Die Kläger zu 1) - 12) befahren die streitgegenständlichen Straßenabschnitte regelmäßig.

Aufgrund der dargelegten hohen Verkehrsbelastung und der fehlenden Radinfrastruktur ist eine konkrete Gefahr für die Individualrechtsgüter der Kläger, nämlich

ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie ihr Eigentumsrecht am jeweiligen Fahrrad (Art. 14 GG) nicht von vornherein ausgeschlossen.

Ein Anspruch der Kläger zu 1) -12) auf die begehrten verkehrsrechtlichen Anordnungen bzw. hilfsweise eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ihre Anträge ist wenigstens möglich.

2.

Die Klage ist auch nicht offensichtlich unbegründet.

Die Kläger zu 1) - 12) haben einen Anspruch auf verkehrsrechtliches Einschreiten nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO. Das Ermessen des Beklagten ist auf ein verkehrsrechtliches Einschreiten verdichtet.

Der Beklagte, vertreten durch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehrsmanagement, ist auch 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 Kläger 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 Kläger regelmäßig nicht eingehalten.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der fehlenden Radinfrastruktur besteht vorliegend eine konkrete Gefahr für die Individualrechtsgüter der Kläger, nämlich ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie ihr Eigentumsrecht am jeweiligen Fahrrad (Art. 14 GG). Es ist den Klägern nicht zumutbar, eine konkrete Beeinträchtigung ihrer körperlichen Unversehrtheit durch einen Unfall hinzunehmen.

In der 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 den streitgegenständlichen Straßenabschnitten 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.

Auch vor diesem Hintergrund ist die Anordnung eines geschützten Radweges auf dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt rechtlich geboten.

3.

Zudem kann der Beklagte keinen zureichenden Grund für die Nichtentscheidung der Anträge geltend machen.

Bei der Bewertung, ob ein zureichender Nichtentscheidungsgrund vorliegt, ist eine einzelfallbezogene Abwägung vorzunehmen, bei der neben den Umständen, die eine verzögerte Entscheidung dem Grunde nach zu rechtfertigen im Stande sind, auch die Interessen der Kläger zu berücksichtigen sind.

Porsch, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 44. EL März 2023, § 75 VwGO Rn. 8.

Als zureichender Grund auf Seiten des Beklagten kommen hierbei grundsätzlich besondere Schwierigkeiten der Sachaufklärung in Betracht.

Vgl. nur Peters, in: BeckOK VwGO, Posser/Wolff, 69. Ed. 01.04.2024, § 75 Rn. 12.; Buchheister, in: Wysk, VwGO, 3. Aufl. 2020, § 74 VwGO Rn. 6.

Diese hat der Beklagte zwar in Form behaupteter umfangreicher Prüfungen hinsichtlich der Kaiser-Friedrich-Straße und der Leipziger Straße geltend gemacht, aber nicht hinreichend plausibilisiert. Es verbleibt unklar, was der Beklagte genau prüfen möchte und ob dies die überlange Verfahrensdauer zu rechtfertigen vermag.

Jedenfalls kann es sich bei den umfangreichen Prüfungen allenfalls um solche verkehrsrechtlichen Prüfungen handeln, die regelmäßig vom Beklagten im Rahmen seines durch § 45 StVO eröffneten Ermessens durchzuführen sind. Diese vermögen die fortgesetzte Untätigkeit des Beklagten nicht zu rechtfertigen. Denn je allgemeiner und je typischer für alle Verfahren die Ursachen für ein länger als drei Monate andauerndes Verfahren sind, umso weniger handelt es sich dabei grundsätzlich um zureichende Gründe im Sinne von § 75 S. 3 VwGO und desto mehr stellen sie die tatsächlichen Grundlagen für die in § 75 S. 2 VwGO getroffene Regelung in Frage.

BVerfG, Kammerbeschluss vom 6. Februar 1995 – 1 BvR 54/94 –, Rn. 6, juris; OVG Hamburg, Beschluss vom 1.9.1989 - Bs I 44/89 = NJW 1990, 1379.

Hinsichtlich der Hermannstraße, Schönhauser Allee und der Treskowallee sind nach Auskunft des Beklagten vom 22. Mai 2024 die Prüfungen bereits abgeschlossen. Warum die Erstellung und Versendung der Bescheide nunmehr über zwei Monate in Anspruch nehmen soll, erschließt sich nicht.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass der gesetzlich vorgesehene Entscheidungszeitraum hier bereits um mehr als das Doppelte überschritten ist.

Bei einer Wartezeit von über 6 Monaten ist zu vermuten, dass die Behörde die Verzögerung zu vertreten hat.

Vgl. zur Vermutungswirkung VG Bremen, Beschluss vom 25.07.1997 - 4 KK 611/97 = NVwZ-RR 1997, 768; Vgl. auch Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 14. Februar 2023 – 3 E 2/23 –, Rn. 12, juris.

Da zuletzt auch keine Mitteilung des Beklagten zum Verfahrensstand mehr erfolgte, ist auch nicht ohne Weiteres absehbar, wie lange die Kläger weiterhin auf eine Bescheidung zu warten hätten. Vielmehr wurde durch die Zwischennachricht des Beklagten vom 22. Mai 2024 der Eindruck einer baldigen Entscheidung erweckt, der sich nunmehr nicht realisiert hat. Dies zieht die Zuverlässigkeit der Verfahrenszusagen des Beklagten insgesamt in Zweifel.

Die Kläger zu 1) – 12) haben auch ein besonderes Interesse an der Bescheidung des Antrags. Die Kläger zu 1) - 12) befahren die streitgegenständlichen Straßenabschnitte regelmäßig.

Die konkrete Gefahr für die Individualrechtsgüter der Kläger, nämlich ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie ihr Eigentumsrecht am jeweiligen Fahrrad (Art. 14 GG) kann sich daher ohne die jeweils begehrte Anordnung jederzeit realisieren.

4.

Weiterhin wird Namens und in Vollmacht der Kläger zu 1) - 12)

Akteneinsicht

in alle dem Gericht zu übersendenden Verwaltungsvorgänge beantragt.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Akteneinsicht wird weiterer Vortrag insbesondere zur Klagebefugnis und Begründetheit der Klage erfolgen.

Sollte das Gericht darüber hinaus weiteren Vortrag für notwendig halten, wird um entsprechenden Hinweis gebeten.

5.

Der Kläger zu 1) – 12) sind einfache Streitgenossen, § 64 VwGO iVm § 60 ZPO. Sie sind aus einem im Wesentlichen gleichartigen Grund berechtigt, da die Anordnungsverpflichtung des Beklagten auf vergleichbaren verkehrlichen Gegebenheiten und derselben Anspruchsnorm fußt.

Die Verpflichtung des Beklagten kann daher gegenüber den Klägern zu 1) – 12) nur einheitlich beurteilt werden.

Hinsichtlich der streitgegenständlichen Anträge ist auch ein Fall objektiver Klagehäufung gemäß § 44 VwGO gegeben.

Es ist eine gemeinsame Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts Berlins begründet. Es liegt auch der erforderliche Zusammenhang zwischen den Klagebegehren vor (s.o.)

Hilfsweise wird angeregt,

die Verfahren zu verbinden.

Alle Verfahren beruhen im Wesentlichen auf gleichartigen rechtlichen und tatsächlichen Gründen (s.o.).

Eine Verfahrensverbindung würde sich als prozessökonomisch erweisen. Durch die Klärung gemeinsamer rechtlicher Vorfragen kann der Prozess nach Überzeugung der Kläger übersichtlicher und effektiver gestaltet werden.



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