

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)

vom 25. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2018)

zum Thema:

Ordnung im Straßenverkehr: § 2 Absatz 4 StVO

und **Antwort** vom 07. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Aug. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthé (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15729

vom 25. Juli 2018

über Ordnung im Straßenverkehr: § 2 Absatz 4 StVO

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Verkehrszeichen 237, 240 und 241 sind auf Berliner Straßen aufgestellt? Für wie viele Kilometer des insgesamt wie langen Radwegenetzes entfalten diese Bindungswirkung?

Antwort zu 1:

Im Land Berlin sind aktuell zirka 1.500 Verkehrszeichen (Z) 237 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) -Radweg- straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Vom Verkehrszeichen Z 240 StVO -gemeinsamer Geh- und Radweg- gibt es zirka 670 und vom Z 241-30/-31 StVO -getrennter Rad- und Gehweg- knapp 200 Stück. Für wie viele Kilometer des Radwegenetzes eine Benutzungspflicht besteht ist statistisch nicht erfasst. Die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen unterliegt darüber hinaus durch Straßen- und Knotenpunktumbauten sowie dem Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen einem fortwährenden Veränderungsprozess.

Frage 2:

Besteht eine generelle Benutzungspflicht für sogenannte "geschützte Radwege", die baulich von der für den allgemeinen Verkehr nutzbaren Straße getrennt sind? Falls ja, auf welcher Grundlage?

Antwort zu 2:

Für baulich durch einen Bordstein auf dem Gehweg von der Straße und dem übrigen Verkehr getrennte geschützte Radwege besteht nur dann eine Radwegebenutzungspflicht, wenn auf diesen Radwegen Verkehrszeichen Z 237 StVO -Radweg-, Z 240 StVO – gemeinsamer Geh- und Radweg oder Z 241-30/-31 StVO –getrennter Rad- und Gehweg durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet ist.

Bei den künftigen vom übrigen Fahrverkehr geschützte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, welche in Gestalt von Sperrflächenmarkierungen und Pollern gegenüber dem

übrigen Fahrverkehr abgegrenzt werden sollen (sogenannte „Protected bike lanes“) besteht eine generelle Benutzungspflicht durch das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) und durch eine linksseitig von ihnen befindliche Sperrflächenmarkierung (Z 298 StVO), die von Fahrzeugen, worunter auch die Fahrräder durch den Ordnungsgeber subsumiert werden, nicht überfahren werden darf. Für eine bauliche Ausgestaltung in Form von „Protected bike lanes“ kommen darüber hinaus nur solche Radverkehrsanlagen in Betracht, für welche aus Gründen der Verkehrssicherheit und -ordnung unter Berücksichtigung der bestehenden Voraussetzungen (Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu § 2, Randnummer 15 ff) eine Radwegebenutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen ist.

Frage 3:

Falls nicht, wird der Senat diese Radwege mit entsprechenden Verkehrszeichen ausstatten, so dass diese verpflichtend zu benutzen sind?

Antwort zu 3:

Für baulich durch einen Bordstein auf dem Gehweg von der Straße und dem übrigen Verkehr getrennte geschützte Radwege kann nur unter den Voraussetzungen der VwV-StVO zu § 2, Randnummer 15 ff StVO eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden. Deswegen sind bauliche Bordsteinradwege auch weiterhin nicht sämtlich benutzungspflichtig.

Zur vom übrigen Fahrverkehr geschützten Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, welche künftig in Gestalt von Sperrflächenmarkierungen und Pollern gegenüber dem übrigen Fahrverkehr abgegrenzt werden sollen (sogenannte „Protected bike lanes“) wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 4:

Plant der Senat den Rückbau von nicht der Benutzungspflicht unterliegenden Radwegen in Berlin oder deren Instandsetzung? Aus welchen Erwägungen wird in einem Ballungsraum wertvolle Verkehrsfläche einer Benutzergruppe gewidmet, dann aber nicht in Stand gehalten, so dass diese Fläche faktisch niemandem zur Verfügung steht?

Antwort zu 4:

Für die Planung, die konkrete bauliche Umsetzung oder den Rückbau sowie die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht von Radverkehrsanlagen in Berlin sind die einzelnen Berliner Bezirke als verantwortliche Baulastträger zuständig. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt die Bezirke lediglich bei der Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen, insbesondere auch bei der Sanierung von Radverkehrsanlagen, zum Beispiel mithilfe der Mittel aus dem Kapitel 0730, Titel 52108 (Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs).

Frage 5:

Bestehen vor dem Hintergrund der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich Ansprüche von geschädigten Fahrradfahrern, die einen nicht mangelfreien Radweg nutzen, gegen den Senat oder die Bezirke, wenn diese sich bei der frei-willigen Nutzung eines solchen Weges verletzen?

Antwort zu 5:

Gemäß § 7 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) hat der Straßenbaulastträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit dafür zu sorgen, dass die öffentlichen Straßen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Im Falle eines nicht verkehrssicheren Zustandes der öffentlichen Straße hat der Straßenbaulastträger durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu veranlassen, dass bis zur Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustandes eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen ist. Der verkehrssichere Zustand ist alsbald wieder herzustellen. Kommt der Straßenbaulastträger seiner Verpflichtung nicht nach und es kommt zu Schäden an Fahrzeugen oder Personen aufgrund des nicht verkehrssicheren Zustandes, hat die geschädigte Person Anspruch auf Schadensersatz.

Berlin, den 07.08.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz