

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Förster (FDP)**

vom 27. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2020)

zum Thema:

**Fuß- und Radweg in der Schöneicher Straße bzw. Schöneicher Landstraße in
12587 Berlin**

und **Antwort** vom 11. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Februar 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22416
vom 27. Januar 2020
über Fuß- und Radweg in der Schöneicher Straße bzw. Schöneicher Landstraße in
12587 Berlin

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

Frage 1:

Wer veranlasste wann und aus welchem Grund die zusätzlichen Beschilderungen und Überfahr-Hinweise mit zum Teil abstrusen Beschilderungen zum Fußweg bzw. kombinierten Fußweg- und Radweg bzw. Fußweg mit Freigabe für Radfahrer an der Schöneicher Straße ff. Schöneicher Landstraße seit dem Jahre 2014?

Antwort zu 1:

Im Jahr 2011 wurde Widerspruch gegen die Benutzungspflicht nach Z 240 StVO in der Schöneicher Straße und Schöneicher Landstraße in Berlin Treptow–Köpenick eingelegt. Die Kriterien für eine Radwegebenutzungspflicht haben sich aus mehreren Verwaltungsstreitverfahren ergeben, Grundlage ist, dass für Radfahrende eine besondere Gefahrenlage vorhanden sein muss, um das Fahren auf der Fahrbahn zu verbieten. In der Schöneicher Straße bestand zwischen der Dahlwitzer Landstraße und der Hausnummer 2 eine Radwegebenutzungspflicht, die nicht mehr erforderlich war. Im weiteren Verlauf der Schöneicher Straße ist aufgrund der vorhandenen Querung von Straßenbahnschienen sowie in der Schöneicher Landstraße wegen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h die Benutzungspflicht weiterhin notwendig. Wegen des nur einseitigen Wegs wurde dort ein gegenläufiger Radweg angeordnet. Im Anschluss an das Widerspruchsverfahren kam es zu einem Verwaltungsstreitverfahren. In der Verwaltungsstreitsache VG 11 K 413.1 wurde die Benutzungspflicht auf 150 m Länge wegen einer Gleisquerung und für etwa 3 km wegen höherer Geschwindigkeit (60 km/h, Waldstück) als notwendig betrachtet (in beiden Richtungen). Mit Urteil vom 14.01.2015 des Verwaltungsgerichts Berlin (VG 11 K 116.13) wurde die Anordnung der VLB vom 17.07.2014 bestätigt und die Klage abgewiesen. Die Bereiche der notwendigen Radwegebenutzungspflicht wurden somit gerichtlich geprüft und bestätigt.

Mit Beschluss des Oberverwaltungsgerichts 1 N 23.15 vom 28.03.2017 wurde der Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 14.01.2015 abgelehnt. In seiner Begründung hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) das Urteil des Verwaltungsgerichts (VG) bestätigt.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, ob dies zur Verbesserung der Verkehrssituation geführt hat? Wenn nein, warum nicht und haben Untersuchungen dazu stattgefunden?

Antwort zu 2:

Die Anordnung des Fuß- und Radweges entspricht den gesetzlichen Grundlagen. Dies bestätigt auch ein Beschluss des Oberverwaltungsgerichts, der die getroffene Regelung bestätigte. Da die Unfalllage seit Jahren unauffällig ist, ist davon auszugehen, dass eine umfassende Verkehrsregelung besteht. Es gab daher keinen Anlass, Untersuchungen durchzuführen

Frage 3:

Welches sind die Gründe, dass der nördlich der Schöneicher Straße gelegene Fußweg in Höhe der Tramhaltestelle der Linie 88 (Einstieg am S-Bf. Friedrichshagen)

- a. in östlicher Richtung an der Einmündung zur Dahlwitzer Landstraße keine Beschilderung aufweist?
- b. in westlicher Gegenrichtung von der Einmündung zwischen P+R-Parkplatz und Tramgleisen jedoch als Fußweg (Zeichen 239) mit Freigabe für Radfahrer ausgewiesen wird?
- c. am Übergang der Straßenbahn 88 als kombinierter Fuß- und Radweg (Zeichen 240) ausgewiesen wird?
- d. um dann wieder bis zum Wegfall der Bebauung auf der südlichen Straßenseite als Fußweg mit Freigabe für Radfahrer gekennzeichnet wird ? um hernach
- e. wieder bis zur Landesgrenze nach Schöneiche als kombinierter Fuß- und Radweg in beiden Richtungen ausgewiesen zu werden?

Antwort zu 3:

zu a: Es ist kein geeigneter Weg vorhanden, der von den Radfahrenden mit genutzt werden kann. Da keine Benutzungspflicht erforderlich ist, gibt es auch keine Kennzeichnung.

zu b: Aus Schöneiche kommend werden Radfahrende mit einer Benutzungspflicht in Richtung Dahlwitzer Landstraße geführt. Ab Beginn der innerorts üblichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ist keine Benutzungspflicht mehr notwendig. Die durchgehende Freigabe des Gehwegs bietet hier den Radfahrenden die Möglichkeit, weiterhin außerhalb der Fahrbahn zu fahren.

zu c: Im Bereich der kreuzenden Straßenbahngleise ist eine Radwegebenutzungspflicht auf Grund der Gleislage erforderlich. Radfahrende auf der Fahrbahn wären hier einer erhöhten Gefahr ausgesetzt.

zu d: In dem Bereich ist wiederum keine Gefahrenlage vorhanden, die eine Radwegebenutzungspflicht erfordert.

zu e: Die Radfahrenden werden hier auf den weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg überführt. Grund für die Benutzungspflicht ist u. a. eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von über 60 km/h. Die Straße hat im weiteren Verlauf den Charakter einer Landstraße.

Frage 4:

Wäre nicht eine eindeutige Regelung im Einmündungsbereich Dahlwitzer Landstraße / Schöneicher Straße sinnvoll und wünschenswerter gewesen, als Radfahrer erst 150 Meter später im Verlauf der Schöneicher Straße zum Wechsel der Straßenseite aufzufordern? Wenn nein, warum?

Frage 5:

Bräuchte eine klare durchgängige Regelung als kombinierter Fuß- und Radweg in beiden Richtungen nicht eine größere Verlässlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer?

Antwort zu den Fragen 4 und 5:

Da entsprechend der Charakteristik der Straßen nicht auf ganzer Strecke eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich war, konnte auch keine einheitliche Führung getroffen werden. Die Verkehrsstärke beträgt nur 6.038 Kfz durchschnittlicher täglicher Verkehr.

Gründe der Anordnung:

Die VwV II Nr. 2 zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO (RdNr. 34) führt aus, dass nach sorgfältiger Prüfung auf baulichen Radwegen die Benutzungspflicht für den Radverkehr auch in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder auch ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) ausnahmsweise angeordnet werden kann. Hierbei sind die besonderen Gefahren zu berücksichtigen, die mit der Benutzung links angelegter Radwege innerorts einhergehen (VwV II Nr. 1 zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO (RdNr. 33)). Diese ergeben sich insbesondere aus VwV II Nr. 5 zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO (RdNr. 37). Dort wird als Voraussetzung genannt, dass nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind.

Dies ist hier der Fall, da die bewohnten Gebiete auf der südlichen Straßenseite jenseits des Gleisbetts der Bahn liegen. Auf der nördlichen Seite liegen Waldgebiete mit einigen wenigen kaum befahrenen Forstwegen. Weitere Voraussetzung ist, dass gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr bestehen. Das ist der Fall.

An den vorgesehenen Querungsstellen für den Radverkehr zu Beginn/Ende der Benutzungspflichten werden zudem Radfahrende mit Z 205 StVO (Vorschriftzeichen „Vorfahrt gewähren“) sowie Lenkungsstafel als Querende und die motorisierten Kraftfahrer mit Z 138-10 (Gefahrzeichen „Radverkehr“) auf die Querungssituation und Querungsverkehr hingewiesen. Am Ortseingang mündet der Radweg in einen die Gegenläufigkeit berücksichtigenden Weg der Nachbargemeinde und dieser in eine wenig befahrene Seitenstraße.

VwV II Nr. 4 zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO (RdNr. 36), die die Forderung nach sicheren Querungsmöglichkeiten zu Beginn und Ende erhebt, wurde somit entsprochen. Etwaige verbleibende Gefahren kann der Radverkehr zusätzlich minimieren, indem er auf dem baulichen Radweg bleibt und die Querungen somit vermeidet.

Nach VwV II Nr. 3 zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO (RdNr. 35) kommt eine Benutzungspflicht in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, innerorts ausnahmsweise das Benutzungsrecht, mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) in Betracht.

Aufgrund der besonderen örtlichen Situation, dass die Nebenfahrbahn mit ihren Zufahrten zur Hauptfahrbahn auf der südlichen Seite hinter der Gleisanlage der Bahn und einem mit Büschen und einigen Bäumen bewachsenen Grünstreifen verläuft, entfällt eine Führung des Radverkehrs auf dieser Seite mangels Sichtbeziehungen und aufgrund des

schlechten Ausbauzustandes dieser Fahrbahn. Demgegenüber steht der breite Gehweg mit seinen soeben geschilderten Vorteilen.

Waldbereich:

Hintergrund ist zunächst die qualifizierte Gefahrenlage im außerörtlichen Bereich durch die zugelassene Geschwindigkeit von 60 km/h. Rein rechtlich liegt der Bereich innerorts, also hinter dem Ortseingangsschild bzw. Ortstafel (Z 310/311 StVO), das sich direkt an der Landesgrenze hinter der Bebauung Schöneiche befindet. Diese Tafel weist nur auf die Ortschaft Berlin hin, das Tempolimit von 50 km/h ergibt sich aus § 3 Abs. 3 StVO. Faktisch wirkt die Strecke aber weiterhin, als befände man sich außerorts. Kreuzungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten sind nicht vorhanden. Wegen dieses Charakters wurde hier ausnahmsweise Tempo 60 bis zum bebauten Bereich zugelassen.

Querungsbereich der Rüdersdorfer-Schöneicher Bahn:

Des Weiteren wird auf die qualifizierte Gefahrenlage hinsichtlich des spitzwinkligen Querens der Bahngleise durch die Radfahrenden verwiesen, wenn sie mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn benutzen. Die entscheidenden Gründe für eine Benutzungspflicht in diesem Querungsabschnitt der Bahn von Nord nach Süd und umgekehrt liegen im Gefahrenpotential beim Überfahren der zwei Schienenpaare im Winkel deutlich unter 30° für die auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrenden. Obwohl in diesem Bereich 30 km/h angeordnet sind, dürften Unfallfolgen für die Radfahrenden, die mit nachfolgendem Kfz-Verkehr in Folge eines etwaigen Sturzes kollidieren, gravierender sein als auf dem Radweg, wo zum einen die Winkel etwas größer sind als auf der Fahrbahn und die Kollision mit Kfz entfällt. Zudem entsteht durch die zum Queren der Bahn (sechs bis acht Mal pro Stunde) angeordnete Lichtzeichenanlage ein Rückstau, der bei Aufhebung der Sperrung dann eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmenden starten lässt und so die besondere Lage der Gleise für die Radfahrenden in den Hintergrund treten lässt. Ohne Benutzungspflicht des Geh- und Radweges müssten die Radfahrenden auf der Fahrbahn die Gleise der Rüdersdorfer-Schöneicher Bahn im spitzen Winkel, der ein Gefahrenpotential für Radfahrende im Schienenbereich darstellt, queren. Dieses Gefahrenpotential wird von Verkehrsexperten anerkannt, die Winkel von kleiner als 30° werden als problematisch und die Gefahrenlage als qualifizierend angesehen.

Frage 6:

Wie viele Unfälle mit Verletzungen und Verletzungen mit Todesfolge hat es seit 1990 am Straßenbahnübergang der Schöneicher Straßenbahn mit Radfahrern

- a. auf dem Radweg,
- b. auf dem Fußweg und
- c. auf der Straße gegeben?

Antwort zu 6:

Valide Daten der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle am Straßenbahnübergang der Schöneicher Straßenbahn mit Beteiligung vom Radfahrenden liegen erst seit 1995 vor.

- a) Ein Allein-Verkehrsunfall (Schwächeanfall) mit schwerverletzter Person (2014)
- b) Kein polizeilich registrierter Verkehrsunfall
- c) Ein Allein-Verkehrsunfall (Fahrrad in Gleise) mit schwerverletzter Person (2011)

Frage 7:

Was ist seitdem unternommen worden?

Antwort zu 7:

Da die Regelung als problemlos bewertet wird, bestand kein Bedarf für weitere Maßnahmen.

Frage 8:

Warum gibt es trotz Benutzungspflicht für Fußgänger - durch Verkehrszeichen Nr. 239 angeordnet - nebst Freigabe für Radfahrer an den Einmündungen Brösener Straße, Müllroser Straße und Am Damm, keine gepflasterten Überfahrten oder Querungshilfen über den ehemaligen Straßengraben bzw. Grünstreifen, von der Süd- auf die Nordseite, was zumindest bei Nässe und Schnee für ältere oder mobilitäts- bzw. schwerbehinderte Verkehrsteilnehmer wünschenswert wäre (z. B. Kinderwagen oder Rollstühle)?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Ein gesicherter Übergang für zu Fuß Gehende und Radfahrende kann aufgrund der Straßenbahntrasse von Friedrichshagen nach Schöneiche nicht gewährleistet werden. Dies ist nur mit einer Fußgänger-Lichtzeichenanlage (Bedarfsampel) gesichert möglich. Die derzeitige „Überplattung“ der Straßenbahngleise dient u.a. als Zufahrt der Anliegergrundstücke und Straßeneinmündungen aus dem Wohngebiet. Im Bereich der „Überplattungen“ gibt es keine gesonderten Fußgängerfurten. Aus den genannten Gründen können keine Übergänge zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg hergestellt werden.“

Frage 9:

Hält es der Senat als Träger des übergeordneten Straßennetzes in diesem Zusammenhang für sinnvoll,
a. eine leitende Straßenquerung der Dahlwitzer Landstraße am Bahnhof Friedrichshagen nördlich der Einmündung der Schöneicher Straße in Form eines Zebrastreifens einzurichten?
b. Hilfsmarkierungen für den Fahrradverkehr einzurichten?
c. Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9:

Fußgängerüberwege sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängerverkehrs beim Überqueren der Fahrbahn (vgl. VwV zu § 25 StVO), die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt. Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist jedoch an bestimmte Voraussetzungen gebunden. So ist es unter anderem nur dort möglich, wo sich keine Lichtzeichenanlage (LZA) in der Nähe befindet, die zum Überqueren der Fahrbahn genutzt werden kann. Hier trifft das Ausschlusskriterium jedoch zu, dass der Abstand zur nächsten lichtzeichengeregelten Kreuzung 200 m unterschreitet und somit die LZA Fürstenwalder Damm/Bölschestraße unweit zu erreichen ist. Der Fußgängerüberweg würde im Stau bzw. Abflussraum der LZA liegen, was zur Gefährdung der zu Fuß Gehenden führen würde, wenn deren Vorrang nicht beachtet wird. Die Errichtung eines Fußgängerüberwegs ist daher nicht möglich.

Eine leitende Straßenquerung in Form eines Zebrastreifens wäre auch für den Radfahrenden kein Gewinn, da Radfahrende an diesen keinen Vorrang haben. Darüber hinaus sind umfangreiche Umbaumaßnahmen in dem Bereich der Dahlwitzer Landstraße und Schöneicher Straße geplant, die präzise Abstimmungen zur Radweg- und Fußgängerführung sowie der Parkmöglichkeiten in der Schöneicher Straße erfordern. Dabei ist auch eine Erneuerung der Gleisschleife der Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH beabsichtigt, so dass sich die Ein- und Ausstiegshaltestelle auf der Seite der Seite der S-Bahn befinden soll. Damit zusammenhängend soll die Dahlwitzer Landstraße auch signaltechnisch ausgestattet werden. Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung für eine Lichtzeichenanlage ist bereits erfolgt.

Berlin, den 11.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz