

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Marcel Luthe und Henner Schmidt (FDP)

vom 30. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. April 2020)

zum Thema:

Das Rechtsinstitut des „Pop-Up“

und **Antwort** vom 13. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe (FDP) und
Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23336
vom 30. April 2020
über Das Rechtsinstitut des „Pop-Up“

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

Frage 1:

Auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage wurden bzw. werden in Berlin am März 2020 sogenannte „Pop-Up“-Radwege eingerichtet?

Antwort zu 1:

Die „Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen (TEER)“ erfolgt im Wege einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung gemäß § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wobei für Radfahrstreifen dabei reduzierte Anforderungen an die Erforderlichkeit gestellt werden (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO). Gemäß I. 2. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 2 Absatz 4 Satz 2 kommen Radfahrstreifen als benutzungspflichtige Radwege insbesondere innerorts an Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.

Frage 2:

Inwieweit unterscheidet sich die Einrichtung dieser Radwege hinsichtlich Fragen der Bürgerbeteiligung von der „regulären“ Umwidmung von Verkehrsflächen?

Antwort zu 2:

Maßnahmen im Rahmen der Gefahrenabwehr - hier die Anordnung gem. § 45 StVO - sind einer breiten Bürgerbeteiligung regelmäßig nicht zugänglich, weil die Behörde vor allem die pflichtgemäße Ausübung ihres Ermessens nicht auf Dritte übertragen kann; dies gilt für temporäre und dauerhafte Maßnahmen in identischer Weise.

Frage 3:

Wie und wo ist definiert, was „temporär“ im Zusammenhang mit den Maßnahmen zu 1) bedeutet?

Frage 4:

Worin bestehen die konkreten Unterschiede beim genutzten Verfahren zur Einrichtung von pop-up-Radwegen im Vergleich zum üblichen Verfahren bei der Einrichtung von Radwegen?

Antwort zu 3 und 4:

Eine temporäre Anordnung erfolgt hier im Interesse einer besonders schnellen Umsetzung im Vorgriff auf eine spätere und gegebenenfalls angepasste Realisierung zunächst mit Hilfe von mobilen Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und gelben Markierungen, die nur für vorübergehende und somit zeitlich begrenzte Maßnahmen zulässig sind. Insofern ist es nötig, für eine dauerhafte Etablierung von Radverkehrsanlagen später eine dauerhafte Anordnung zu treffen. Die Begründung zur Einrichtung der Radverkehrsanlage ändert sich dabei nicht (siehe Antwort zu 1.).

Frage 5:

Worauf ist die deutlich erhöhte Geschwindigkeit der Umsetzung zurückzuführen?

Antwort zu 5:

Durch die Option von einfachen und schnellen Nachbesserungen kann der planerische Vorlauf verkürzt werden. Durch den vorläufigen Verzicht auf sonst übliche Schritte bei der baulichen Herrichtung (z. B. Sanierung der Asphaltdecke) ist eine kurzfristige Realisierung möglich.

Frage 6:

Sind Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste an der Planung betreffend die Errichtung der Maßnahmen zu 1) beteiligt worden? Falls nein, weshalb nicht?

Antwort zu 6:

Die Polizei wird - wie der Straßenbaulastträger - gemäß den Vorgaben der VwV-StVO (III. zu § 2 Absatz 4 Satz 2) zu den Maßnahmen angehört. Weitere behördliche Anhörungspartner sind nicht vorgesehen.

Frage 7:

Soweit die Kraftfahrzeugen zur Verfügung stehende Fläche durch die Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen verengt worden ist: Wie ist sichergestellt, dass ausreichend Platz besteht, um Fahrzeugen mit Sonder- und Wegerechten ein Durchkommen zu ermöglichen, wenn die – ggf. einzige – Fahrbahn belegt ist? Wie soll eine Rettungsgasse gebildet werden?

Antwort zu 7:

Der Verpflichtung aus § 38 Abs. 1 StVO haben alle Verkehrsteilnehmenden an allen Stellen zu entsprechen. Dies galt und gilt auch auf Fahrbahnen mit nur einem Fahrstreifen pro Richtung, wie diese von je her und unabhängig von der Existenz von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet zu finden sind. Die vorsorgliche Bildung einer Rettungsgasse gemäß § 11 Abs. 2 StVO ist innerhalb geschlossener Ortschaften abseits von Autobahnen nicht vorgesehen. Ausreichend breite Radfahrstreifen eröffnen die Möglichkeit, dass diese bei Fahrten mit Sonderrechten gem. § 35 (insbesondere Abs. 1 und 5a) StVO genutzt werden können.

Frage 8:

Auf welchen Strecken in Berlin sind bisher Maßnahmen zu 1) in welcher Länge zu welchen Kosten eingerichtet worden? Wie lange hat die jeweilige Umbaumaßnahme gedauert?

Antwort zu 8:

Folgende Abschnitte wurden bisher umgesetzt:

Straße	von	bis	Bezirk	Länge (m)*
Kottbusser Brücke			Friedrichshain-Kreuzberg	90
Schöneberger Ufer	Potsdamer Brücke	Köthener Str.	Mitte	580
Lichtenberger Straße	Holzmarktstr.	Strausberger Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	960
Hallesches Ufer	Hallesches Tor	Köthener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	1.300
Tempelhofer Ufer	Schöneberger Str.	Hallesche-Tor-Brücke	Friedrichshain-Kreuzberg	1.300
Petersburger Straße	Bersarinplatz	Landsberger Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	1.740
Danziger Straße	Landsberger Allee	Danziger Straße 144	Pankow	1.800
Kottbusser Damm / Kottbusser Straße	Kottbusser Tor	Hermannplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	1.800
Gitschiner Straße / Skalitzer Straße	Hallesches Tor	Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg	3.500
Kantstraße / Neue Kantstraße	Messedamm	Budapester Str.	Charlottenburg-Wilmersdorf	7.200

Da die Maßnahmen noch nicht abgerechnet sind, sind genaue Angaben zu den Kosten derzeit nicht möglich. Die Maßnahmen sind keine Baumaßnahmen, sondern reine Markierungsarbeiten. Diese dauerten für die meisten Abschnitte nicht länger als zwei Tage.

Frage 9:

Aus welchem Haushaltstitel werden diese finanziert?

Antwort zu 9:

Die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter finanzieren die temporären Radfahrstreifen im Rahmen ihrer Zuständigkeit aus den Straßenunterhaltungsmitteln des Bezirkshaushaltes.

Sollten die bezirklichen Mittel nicht ausreichen, sichert die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Einzelfall den Ausgleich aus dem Einzelplan 07 zu.

Frage 10:

Welche weiteren „Pop-Up“-Konstrukte bestehen bereits oder sind durch den Senat geplant? (e.g. Pop-Up-Parkplätze, Pop-Up-Bürgerämter, Pop-Up-Baugenehmigungen etc.)

Antwort zu 10:

Zu den erfragten Begrifflichkeiten sind keine Planungen bekannt.

Berlin, den 13.05.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz