

Maßnahmenpaket Mobilität (nicht nur) für die Zeit unter SARS-CoV-2: Teil 1

Vorgezogene Realisierung von Radverkehrsnetz-Elementen #PopUpInfrastruktur

In Berlin werden derzeit durch ein beschleunigtes Verwaltungsverfahren innerhalb von 10 Tagen vorgesehene Radfahrstreifen angeordnet und umgesetzt. Es handelt sich bei diesen Radfahrstreifen um Bestandteile eines Netzes, das die Stadt bereits vorgesehen hat. Sie werden angeordnet, die Ausführung der Markierungen und des Schutzes wird dann vorerst in einer stark vereinfachten Form temporär umgesetzt. Eine auf der Berliner Erfahrung basierenden Handlungsanleitung für Kommunen zur Anordnung und Umsetzung in 10 Tagen hat Mobycon aufgeschrieben.

Die Voraussetzungen für eine vorgezogene Anordnung und schnelle Realisierung sind nicht Berlin spezifisch, es sind bundesweite Regelungen der Straßenverkehrsordnung, die in allen Städten sofort angewandt werden können. Die obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder können die Städte durch eigene Regelpläne oder die Übernahme der Berliner Pläne unterstützen (siehe Appendix).

Die schnelle Realisierung von hochwertigen Radverkehrsnetzen ist der wichtigste Teil der Radverkehrsmaßnahmen im Klimapaket der Bundesregierung. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass hochwertige Radverkehrsnetze, die in den kommenden Monaten/Jahren benötigte pandemieresiliente Infrastruktur sind. Die folgenden Maßnahmen dienen also sowohl der schnellen Errichtung einer pandemieresiliente Infrastruktur als auch von der Bundesregierung beabsichtigten Förderung des Radverkehrs.

- Der ADFC fordert die Städte auf, jetzt unmittelbar und sehr schnell dem Berliner Beispiel zu folgen und ihr Radverkehrsnetz schnell anzuordnen und unmittelbar temporär auszuführen.
- Der ADFC fordert die Landesverkehrsministerien in Ihrer Funktion als oberste Straßenverkehrsbehörde auf, die Städte durch eigene Regelpläne oder die Übernahmen der Berliner Pläne umgehend zu unterstützen.
- Der ADFC erwartet von Bund und Ländern, schnellstmöglich die notwendige Verwaltungsvereinbarung zur Umsetzung des Klimapaketes abzuschließen und in Kraft zu setzen.

Der ADFC erwartet von der Bundesregierung, dass sowohl die kurzfristige temporäre Umsetzung als auch die nachfolgende dauerhafte bauliche Umsetzung aus den Mitteln des Klimapaktes finanziert werden können. Der ADFC erwartet, dass Städte auch Radverkehrskonzepte, insbesondere die Netzentwicklung, aus diesen Mitteln finanzieren können.

Vier Maßnahmen, mit denen Kommunen nun die Mobilitätsherausforderungen auf der Straße meistern können

1. Anordnung von geschützten Radfahrstreifen, temporär ausgeführt.

Temporäre Radfahrstreifen sind umgewandelte Autofahrstreifen. Sie lassen sich schnell und einfach an allen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen anordnen – besonders dort, wo Radverkehrskonzepte Radverkehrsinfrastruktur vorsehen. Diese Anordnung kann gemäß § 45, Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung erfolgen. Dort wird festgelegt, dass Radfahrstreifen ohne das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage angeordnet werden könnten. Dies gilt auch für die Verbreiterung bestehender Anlagen. Das Verfahren zur Anordnung kann aufgrund der aktuellen Dringlichkeit durch die SARS-CoV-2 [stark beschleunigt](#) werden.



2. (Temporäre) Umwidmung von Straßen in Fahrradstraßen

In Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang. Viele Städte richten Fahrradstraßen in kleineren Straßen des Nebennetzes ein, oft parallel zu Hauptachsen. Bauliche Änderungen sind in der Regel nicht nötig. Wichtig ist, dass Fahrradstraßen klar und eindeutig erkennbar sind, kein durchgehender Autoverkehr ermöglicht wird und gegenüber einmündenden Straßen und an Kreuzungen Vorrang besteht. Anliegerverkehr sollte nur im Ausnahmefall zugelassen werden. Natürlich können in der jetzigen Situation Fahrradstraßen auch temporär, also zeitlich begrenzt, eingerichtet werden. Insbesondere wenn es sich um Straßen mit niedrigem Verkehrsaufkommen handelt, ist die Ausweisung als Fahrradstraße ein einfacher Schritt mit großer Wirkung. Die sonst erforderliche Verkehrsmengenabschätzung kann entfallen, da das Gesamtverkehrsaufkommen derzeit signifikant gemindert ist.



3. Straßenberuhigung durch (temporäre) modale Filter

Auf engen Gehwegen in Wohnquartieren in denen sehr viele Menschen wohnen, ist das Abstandhalten von mindestens 1,5 m in unseren Städten kaum einzuhalten. Diese Siedlungsstruktur gibt es in großen und kleinen Städten gleichermaßen! Menschen gehen derzeit mehr und weiter zu Fuß, und das sollte ihnen ermöglicht werden, ohne dass sie sich selbst oder andere gefährden. Deswegen ist es jetzt kurzfristig sehr wichtig manche Straßen vom Durchgangsverkehr zu entlasten, damit sich dort Familien mit Kindern, ältere Menschen sowie alle anderen zu Fuß und auf dem Rad sicher bewegen können, auch auf der Fahrbahn. Temporäre modale Filter sind eine einfache schnell einzusetzende Lenkungsmaßnahme um dies zu erreichen. Sie verhindern den Durchgangsverkehr in kleinen Straßen und senken dadurch effektiv das Kfz-Aufkommen, ohne dass die Erreichbarkeit des Quartiers mit dem Auto dadurch beeinträchtigt wird.



4. (Temporäres) sicheres Fahrrad-Parken ermöglichen

Wenn es in Ihrer Stadt eine Radstation gibt, prüfen Sie, ob diese mit mehr Geld unmittelbar für zusätzliche Fahrradparkplätze und längere Öffnungszeiten sorgen kann. Sicher gibt es eine oder mehrere zentrale ÖPNV-Haltstellen oder Knotenpunkte mit besonderem Bedarf. Lassen Sie dort als erstes neue Abstellanlagen projektieren und umsetzen. Stellen Sie sofort an Ihrer wichtigsten Station wie Hauptbahnhof, Busbahnhof oder Marktplatz mobile und bewachte Abstellanlagen auf. Begleiten Sie die Aufstellung intensiv mit den lokalen Medien. Für eine Umsetzung, die über die Pandemie hinaus Wirkung tragen soll, ist die Zusammenarbeit mit dem zuständigen ÖV-Unternehmen dringend empfohlen. Mit dem [Bike & Ride Programm](#) fördert das Bundesumweltministerium bis 2022 bundesweit 100.000 Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.



Appendix

Übertragbarkeit des „Berliner Modells“ auf andere Bundesländer

Unterschiede Stadtstaat - Flächenland

Berlin ist zugleich Bundesland und Kommune. In Berlin teilen sich daher die Behörden des Landes und die Bezirke die Zuständigkeit für den Straßenverkehr. In der Senatsabteilung „Verkehrsmanagement“ sind für das Land alle Stellen und Aktivitäten, die den fließenden Verkehr auf dem Berliner Hauptstraßennetz regeln, zentral gebündelt. Die [Straßenverkehrsbehörden der Bezirke](#) sind unter anderem zuständig für den ruhenden Verkehr und für den Verkehr auf Nebenstraßen, einschließlich Schutz- und Radfahrstreifen auf Nebenstraßen.

In den Flächenländern werden die Regelungen vor Ort nicht von den Straßenverkehrsbehörden der Länder angeordnet, sondern nur fachlich beaufsichtigt. Für die Anordnung von Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig. In allen Bundesländern gibt es oberste Straßenverkehrsbehörden, die die einheitliche Ausführung der StVO überwachen. In den Flächenstaaten nehmen die Verkehrsministerien diese Aufgabe wahr, in den Stadtstaaten die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Stadtentwicklung (Berlin) oder die Behörde für Inneres (Hamburg). Die unteren örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind Kreisverwaltungen, Landratsämter oder Ordnungsämter (je nach kommunaler Organisation).

Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht

Maßgebliche Rechtsgrundlage für die Berliner Umsetzung der PopUpBikeLanes ist das Bundesrecht mit dem StVG und der StVO. Auch andere Städte müssen daher nicht darauf warten, dass ihre Landesverkehrsministerien ihnen die Einrichtung von temporärer Infrastruktur für den Radverkehr erlauben. § 45 Abs. 1 StVO bestimmt: *„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ...*

5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Gemeint sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden.

Speziell für Radwege und Radfahrstreifen gilt die VwV zu § 2 StVO: Über die Kennzeichnung von Radwegen mit den Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. Hier ist die Straßenbaubehörde zu beteiligen. Welche das ist, richtet sich nach der Einstufung der Straße (Bundes-, Landes/Staats-, Kreis- oder Gemeindestraße).

Rolle der Bundesländer: Rechtssicherheit bieten

In Stadtstaaten ist die Zusammenarbeit zwischen Senatsverwaltung und Bezirken sehr eng. In Flächenländern können die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zwar – wie oben geschildert - auch ohne weitere Erlaubnis temporäre Radfahrstreifen anordnen, sie können allerdings nicht sicher sein, ob ihre Anordnungen unbeanstandet bleiben, wenn sie zu sehr vom üblichen Schema abweichen. Sicherheit haben sie, wenn sie den Vorgaben folgen und z. B. Regelpläne des Landes verwenden und sich an Ländererlasse halten.

Die Landesverwaltungen sollten daher für Rechtssicherheit bei den Kommunen sorgen und beispielsweise Regelpläne, wie sie die Berliner Senatsverwaltung herausgegeben hat, als Orientierung erlassen. Als Fachaufsichtsbehörde kann auch eine rein textliche Rechtsauffassung zur temporären Einrichtung von geschützten Fahrradstreifen ausreichen, um Kommunen die Rechtssicherheit zu geben.

Rolle des Mobilitätsgesetzes Berlins

Das Mobilitätsgesetz spielt keine so wichtige Rolle für das Straßenverkehrsrecht, weil es wegen der Bundeskompetenz für den Straßenverkehr (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) keine Regelungen zur Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs enthalten darf. Seine politischen Vorgaben sind aber eindeutig. Andere Bundesländer, ob Stadtstaaten oder Flächenländer, könnten auch ohne neue gesetzliche Grundlage durch Erlasse oder Regelpläne den örtlichen Straßenverkehrsbehörden Wohlwollen signalisieren, die jetzt Maßnahmen wie in Berlin ergreifen wollen.

Dieses Papier versteht sich als lebendiges Dokument, das der aktuellen Entwicklung angepasst wird (Stand siehe Fußzeile).

Kontakt:

ADFC-Bundesgeschäftsstelle

Mohrenstr. 69, 10117 Berlin

Interessenvertretung@adfc.de