



Querung der Ziekowstraße

Stellungnahme des ADFC Reinickendorf

1 Zusammenfassung

- An der Ziekowstraße sollte vor der Querung des Geh- und Radwegs entlang des Nordgrabens das Zeichen 138 „Radverkehr“ der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnet und aufgestellt werden; es würde sich damit an den Verkehr auf der Ziekowstraße richten.
- Für den Radverkehr entlang des Nordgrabens sollte vor der Ziekowstraße das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ der StVO angeordnet und aufgestellt werden.
- Die Querung der Ziekowstraße ist nach dem Stand der Technik zu gestalten; dies bedeutet das Freihalten eines Sichtfeldes mit einer Schenkellänge von 35 m senkrecht zur Fahrtrichtung des Radverkehrs (bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) bzw. 15 m (bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h).

2 Bezug

Im 3. und 4. Quartal 2023 hat das Bezirksamt einen vier Meter breiten, gemeinsamen Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) entlang des Nordgrabens zwischen der Gorkistraße und der Ziekowstraße angelegt. Die 1.101 m lange Verbindung ist nicht Teil des für Berlin geplanten Radverkehrsnetzes. Das Vorhaben wurde durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ gefördert (siehe [1]).

Am westlichen Ende des neu angelegten Weges ist der Geh- und Radweg an die Ziekowstraße angebunden. Zwischen der Ziekowstraße und der Wilhelm-Blume-Allee wird der Geh- und Radweg fortgesetzt, allerdings als unsanierter Weg. Die Querung der Ziekowstraße wird durch Sichthindernisse doppelt erschwert: Einmal durch eine hohe Hecke, ein anderes Mal durch auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge. Dies haben wir bereits öffentlich kritisiert (siehe [2]).

In der 34. öffentlichen Sitzung der Bezirksverordnetenversammlung am 11. September 2024 hat diese den Antrag auf Drucksache 1807/XXI angenommen und beschlossen:

„Das Bezirksamt wird ersucht, die Querung der Ziekowstr. für Radfahrende, die den sanierten Fuß- und Radweg entlang des Nordgrabens zwischen Gorkistr. und Ziekowstr. nutzen, sicherer zu machen, indem insbesondere ein Schild angebracht wird, das auf das

Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden

Alle sollen ihr Ziel **sicher** erreichen * durchgängiges **Netz** für Radverkehr
Mehr **Raum** für Radelnde * radfahren ist gesund und schont das **Klima**

Ende des Fuß- und Radweges sowie auf den querenden Radverkehr auf dem Hochbordradweg hinweist, ein Warnschild für den Hochbordradweg nutzende Radfahrende aufgestellt wird, das auf möglichen Querverkehr hinweist, und die Sichtverhältnisse in die Ziekowstr. z. B. durch ein Parkverbot auf der Ziekowstr. direkt vor der Querung verbessert werden.“ (siehe [3]).

Das Bezirksamt berichtet nun in Erledigung des genannten Beschlusses:

„Ein Verkehrszeichen, dass das Ende eines gemeinsamen Geh- und Radweges anzeigt, existiert nicht und kann daher nicht angeordnet werden. Das Zeichen 138 nach StVO „Fahrradverkehr“ ist nur an Stellen anzuordnen, an denen der Radverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrbahn quert. Eine Aufstellung dieses „Warnzeichens“ auf dem Gehweg ist daher nicht möglich.

Radfahrende sind zum eigenen Schutz verpflichtet von ihren Rädern am Ende des Weges entlang des Nordgrabens abzustiegen, da sie heranfahrend auf einen Gehweg treffen. Das Rad schiebend wird die Ziekowstraße zu Fuß überquert. Daher bedarf es keiner Anordnung eines Haltverbots zur besseren Einsicht in die Ziekowstraße.

Wir bitten, die Drucksache Nr. 1807/XXI damit als erledigt zu betrachten.“ (siehe [4]).

Zu dem Vorgang nehmen wir wie folgt Stellung:

3 Beschilderung

Nach wie vor begrüßen wir die Sanierung des Radwegs am Nordgraben und die Anlage einer breiten Asphaltbahn. Radfahrende können auf ihr flott vorankommen ohne Spaziergänger oder den radfahrenden Gegenverkehr zu gefährden. Die neugestaltete Verbindung ist ein Gewinn sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr.

In Bezug auf den ersten Absatz der oben genannten Vorlage zur Kenntnisnahme können wir nachvollziehen, dass das Zeichen 138 „Radverkehr“ der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO; siehe [5]) nicht angeordnet wird. Allerdings wird in dem Beschluss gar nicht gefordert ein konkretes Gefahrzeichen nach Anlage 1 der StVO (Gefahrzeichen) aufzustellen, welches sich an den Radverkehr richtet, der den Weg am Nordgraben nutzt. Dieses Schild sollte nach unserer Ansicht als *„Warnschild für den Hochbordradweg nutzende Radfahrende“* (siehe oben) angeordnet werden und sich möglichst an den gesamten Verkehr auf der Ziekowstraße richten. Schließlich quert der Radverkehr außerhalb einer Kreuzung oder Einmündung die Fahrbahn und dies ist (aufgrund der mangelnden Sichtbeziehungen) für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ohne Weiteres erkennbar (Vergleiche hierzu die Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 138 der StVO in [6]). Die weiteren Ausführungen des Bezirksamts nehmen wir als Beleg für den Umstand, dass auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer, der die Ziekowstraße befährt, die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Präzedenzfälle existieren in Reinickendorf (nicht abschließend)

- An der Treuenbrietzener Straße vor der Einmündung des Gandenitzer Weges,
- an der Kopenhagener Straße vor der Einmündung des Freiheitswegs; auch hier trifft ein Geh- und Radweg auf eine Hauptverkehrsstraße.

Als Schild, „*das auf das Ende des Fuß- und Radweges sowie auf den querenden Radverkehr auf dem Hochbordradweg hinweist,*“ (siehe oben) wäre eher ein Vorschriftszeichen geeignet. Hier kommt das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ in Frage. Dies ist nach § 10 Satz 3 der StVO (siehe [5]) auch zulässig.

Präzedenzfälle existieren in Reinickendorf (nicht abschließend)

- An der Einmündung des Radwegs an der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde für den Radverkehr in Richtung Westen unmittelbar an der Ziekowstraße (etwa 50 m nördlich des hier diskutierten Weges am Nordgraben),
- am Berliner Mauerweg vor der Querung der Straße Am Nordgraben / Heinz-Brandt-Straße unmittelbar an der Grenze des Bezirks; an dieser Stelle ist Radverkehr auf dem Gehweg entlang der Straße Am Nordgraben zugelassen und die Querungsstelle ist schlecht einsehbar.

Die oben zitierte Vorlage zur Kenntnisnahme ist für uns bereits an dieser Stelle ein Zeugnis für einen Fehlgebrauch des dem Bezirksamt zugestandenen Ermessens.

4 Querung

Der neu gestaltete Radweg am Nordgraben wird westlich der Ziekowstraße fortgesetzt. Dieser nicht sanierte Teil des Radwegs ist für die weitere Führung des Radverkehrs zum Ortskern Tegel unverzichtbar. Insofern ist die Querung der Ziekowstraße Teil der Radverkehrsverbindung.

Nach Ansicht des Bezirksamts sind *„Radfahrende (sind) zum eigenen Schutz verpflichtet von ihren Rädern am Ende des Weges entlang des Nordgrabens abzustiegen, da sie heranfahrend auf einen Gehweg treffen. Das Rad schiebend wird die Ziekowstraße zu Fuß überquert.“*

Dieser Ansicht liegen gleich zwei Fehlannahmen zu Grunde:

1. Einerseits hört der gemeinsame Geh- und Radweg nicht an der Ziekowstraße auf sondern wird an der gegenüberliegenden Straßenseite fortgesetzt. Wäre dem nicht so, dürften auch keine Gehwegüberfahrten mit abgesenkten Bordsteinen an der Querungsstelle existieren.
2. Andererseits sind Radfahrende nicht etwa als „qualifizierte Fußgänger“ anzusehen, denen unabhängig von etwaigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach Belieben angesonnen werden könnte oder müsste, vom Fahrrad abzustiegen und fortan als Fußgänger am Verkehr teilzunehmen. Dies hat zuletzt der 5. Senat für Bußgeldsachen des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg für Recht erkannt (siehe [9], Rn. 7 Satz 5).

Darüber hinaus bleibt festzuhalten:

Selbst wenn die Querung der Ziekowstraße nur für den Fußverkehr vorgesehen und möglich sein sollte, müsste nach Teil A Abschnitt IV Nummer 5 Absatz 1 der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 31. März 2023 (siehe [10]) diese Querung *„aus einer Entfernung erkennbar sein, die es den Kraftfahrenden gestattet, vor zu Fuß gehenden und ggf. vor Radfahrenden anzuhalten.“* Zudem müssten die nach Anlage 12 der AV Geh- und Radwege erforderlichen Sichtfelder von bautechnischen Sichthindernissen und sichtbehinderndem

Bewuchs freigehalten werden. Lediglich Lichtmaste, Lichtsignalgeber oder ähnliches sind innerhalb der Sichtfelder möglich.

Auch nach dem Stand der Technik sind an der Querungsstelle die für das gefahrlose Queren erforderlichen Sichtfelder freizuhalten. Der Stand der Technik wird in diesem Fall durch die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V (FGSV) (siehe [7]), Abschnitt 6.3.9.3, beschrieben. Demnach muss an der Querungsstelle ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von 35 m senkrecht zur Fahrtrichtung des Radverkehrs (bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) bzw. 15 m (bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen (Anmerkung: bei den Kraftfahrzeugen auf der Ziekowstraße am Ende des Weges entlang des Nordgrabens handelt es sich insbesondere um dauerparkende Lastkraftwagen) und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden.

Das Bezirksamt verschweigt, dass bereits ein Parkverbot auf der Ziekowstraße existiert. Es gilt für Fahrzeuge über 7,5 t zul. Gesamtgewicht und ist beidseitig angeordnet. In Richtung Norden beginnt es etwa 30 m vor der Querungsstelle und endet etwa 50 m nördlich der Querungsstelle. Wenn nun das Bezirksamt zu dem Schluss kommt, dass es der Anordnung eines **Haltverbots** zur besseren Einsicht in die Ziekowstraße nicht bedarf, stellt sich die Frage, ob die Voraussetzungen für die Anordnung des bestehenden **Parkverbots** überhaupt noch gegeben sind. Es hätte zumindest prüfen müssen, ob das bestehende Parkverbot noch seinen Zweck erfüllt oder ob es räumlich und/oder inhaltlich anzupassen wäre.

Die Vorlage zur Kenntnisnahme des Bezirksamts verkennt sowohl die aktuelle Rechtsprechung als auch den Stand der Technik. Angesichts der Sach- und Rechtslage gehen wir von einem Fehlgebrauch des dem Bezirksamt zugestandenen Ermessens aus.

5 Kontakt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin | ADFC Berlin e.V.
Stadtteilgruppe Reinickendorf
<https://berlin.adfc.de/reinickendorf>
E-Mail: reinickendorf@adfc-berlin.de

ADFC Landesgeschäftsstelle (Büro)
Yorckstraße 25
10965 Berlin

ADFC Velokiez (Bibliothek, Werkstatt, Veranstaltungen)
Möckernstraße 47
10963 Berlin
Tel: +49 (0)30 44 84 724
Fax: +49 (0)30 44 34 05 20

berlin.adfc.de
twitter.com/ADFC_Berlin
instagram.com/adfc_berlin

6 Verweise

- [1] GB Infravelo GmbH: Nordgraben, Mit dem Rad bequem durchs Grüne.
<https://www.infravelo.de/projekt/nordgraben/>
- [2] ADFC Reinickendorf: Gefahr am Ende des Nordgrabens, Artikel vom 02.05.2024.
<https://berlin.adfc.de/artikel/gefahr-am-ende-des-nordgrabens>
- [3] BVV Reinickendorf, Drucksache 1807/XXI: Querung der Ziekowstr. für Radfahrende sicherer machen – Antrag der Fraktion Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,
<https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=12257>
- [4] BVV Reinickendorf, Drucksache 1807/XXI-01: Querung der Ziekowstr. für Radfahrende sicherer machen – Vorlage zur Kenntnisnahme,
<https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=12817>
- [5] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299). Konsolidierte Fassung unter https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html
- [6] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); konsolidierte Fassung unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S32364_20014.htm
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, <https://www.fgsv-verlag.de/rast>
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, <https://www.fgsv-verlag.de/era>
- [9] Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, 5. Senat für Bußgeldsachen, Beschluss vom 11.09.2023, Aktenzeichen 5 ORbs 25/23, <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/NJRE001550919>
- [10] Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 31. März 2023. Amtsblatt für Berlin, Nr.: 17/2023 S. 1780 ff. Lesefassung abrufbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/service/rechtsvorschriften/verkehr/>