



Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Columbiadamm 10, 12101 Berlin

Per Zustellungsurkunde

Anwöhner:inneninitiative Verkehrswende-Britz

Geschäftszeichen (bitte angeben)

SenUMVK VI D 2 - Blaschkoallee 2/2

Die Adresse ist nicht für den Empfang von E-
Mails mit qualifizierter elektronischer Signa-
tur geeignet.

Columbiadamm 10, 12101 Berlin

20. September 2022

Widerspruch gegen die Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in der Blaschko- allee in Berlin-Neukölln

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren Widerspruch vom 18.01.2022 gegen den Bescheid von SenUVK VI B 5 Nk-Blasch-
koallee vom 21.12.2021 ergeht folgender

WIDERSPRUCHSBESCHEID

1. Der Widerspruch wird zurückgewiesen.
2. Sie haben die Kosten des Widerspruchsverfahrens zu tragen.
3. Es werden Gebühren in Höhe von 25,60 € erhoben.

Gründe:

I.

Sie wenden sich gegen die Ablehnung der Einrichtung einer Lichtzeichenanlage (1.) oder hilfsweise eines Fußgängerüberweges (2.) in der Blaschkoallee/Onkel-Bräsig-Straße – Riesestraße in Berlin-Neukölln.

Per E-Mail vom 11.09.2021 baten Sie um Prüfung bezüglich der Einrichtung einer Lichtzeichenanlage („Fußgängerampel“) an der Blaschkoallee im Kreuzungsbereich mit der Onkel-Bräsig-Straße – Riesestraße zur „Schaffung einer verkehrssicheren Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen“. Begründet wurde der Antrag insbesondere damit, dass entweder die 5-Meter-Bereiche zur Kreuzung sichtbehindernd zugeparkt seien oder die Geschwindigkeitsbegrenzung von den Autofahrenden „gnadenlos ignoriert“ werde.

Nachdem Ihr Anliegen gründlich geprüft wurde, erhielten Sie mit Bescheid vom 21.12.2021 die Ablehnung der Anordnung straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen zur Unterstützung beim leichteren Queren an der von Ihnen genannten Kreuzung mit der Begründung, für deren Beurteilung seien Verkehrsbeobachtungen zu verschiedenen Verkehrsspitzenzeiten außerhalb der Ferienzeiten durchgeführt worden. Dabei habe sich gezeigt, dass ein Queren der Blaschkoallee ohne Weiteres unter Beachtung der notwendigen Sorgfaltspflicht mit nur kurzen Wartezeiten möglich sei. Zudem seien aufgrund der benachbarten Lichtzeichenanlagen auch ausreichend Lücken im Verkehrsfluss der jeweiligen Fahrtrichtung vorhanden. Weiter seien die örtlichen Voraussetzungen für das Einrichten eines Fußgängerüberweges nicht gegeben. Auch die polizeiliche Unfallstatistik sei unauffällig.

Dagegen haben Sie am 18.01.2022, zugegangen am 24.01.2022, Widerspruch eingelegt.

Darin bitten Sie zunächst um die Darlegung der konkreten Daten (Datum und Uhrzeit) der Verkehrsbeobachtungen, da Sie von einer Beeinflussung der Zählungen durch die Corona-Pandemie ausgehen.

Als Begründung für den Widerspruch führen Sie insbesondere an, es könne nicht von „notwendiger Sorgfalt“ gesprochen werden, wenn ein Grundschulkind zur Querung auf die stark

befahrende Fahrbahn treten müsse, da es den Verkehr aufgrund des durch Autos zugeparkten 8-Meterbereiches nicht einsehen könne und aufgrund seiner Hirnreife noch unzureichend in der Lage sei, Geschwindigkeiten und Distanzen von Fahrzeugen einzuschätzen. Weiter geben Sie an, dass ein Ausweichen zu Fuß Gehender auf die beiden benachbarten Lichtsignalanlagen, um die Blaschkoallee zu queren, Ihrer Ansicht nach einen unzumutbaren Umweg bedeute. Zudem verweisen Sie wiederholt auf das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG), insbesondere auf die §§ 50 Abs. 4 und Abs. 7 und 55 MobG. Bezüglich der Einrichtung eines Fußgängerüberweges räumen Sie ein, Ihnen sei von Anfang an bewusst gewesen, dass die entsprechenden Voraussetzungen dafür bei jeweils zwei Fahrstreifen nicht vorliegen würden. Zudem bemängeln Sie die mit dem Verweis auf § 43 Abs. 1 MobG Ihrer Ansicht nach nicht vorgabenkonforme Umsetzung der dauerhaften Radverkehrsanlage in der Blaschkoallee, da für den motorisierten Individualverkehr seit der Verstetigung der Radverkehrsanlage nur ungefähr 1,7 Fahrstreifen verblieben und ein sicheres Überholen daher „in keinsten Weise“ möglich sei. Sie erachten daher eine Verengung der Fahrbahn von zwei auf nur noch einen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr als zielführender. Zuletzt bestätigen Sie erneut, dass nach Ihrer Auffassung, eine zur Handlung verpflichtende Gefahrenlage ganz klar gegeben sei.

Die zuständige Ausgangsdienststelle hat dem Widerspruch nicht abgeholfen.

II.

Ihr Widerspruch, über den ich gemäß § 73 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) i.V.m. § 67 Abs. 2 Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln) zu entscheiden habe, ist zulässig, aber unbegründet.

Die Ablehnung der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist rechtmäßig und verletzt Sie als Widerspruchsführende nicht in Ihren Rechten.

1. Sie haben keinen Anspruch auf die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zur Abgabe von Lichtzeichen im Sinne des § 37 StVO (Lichtzeichenanlage) nebst Verkehrszeichen 131 StVO.

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dies geschieht gemäß § 45 Abs. 4 S. 1 StVO durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, zu denen auch eine Lichtzeichenanlage i.S.v. § 37 StVO gehört.

Die Anordnung von Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen setzt nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO tatbestandlich voraus, dass dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Vorschrift zielt darauf ab, den Verkehrsteilnehmenden die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr und daraus folgend die Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung zu verdeutlichen (vgl. OVG Schleswig, Urt. v. 26.2.2015 – 3 LB 4/15, BeckRS 015, 46733, Rn. 33 sowie die Begründung des Bundesrates zur Einführung des § 45 Abs. 9 StVO, VkB. 1997, 687, 689 Nr. 9 und 690 Nr. 22).

Hierbei gewährt § 45 Abs. 1 StVO dem einzelnen Verkehrsteilnehmenden einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung sowie auf verkehrsregelndes Einschreiten in bestimmten Fällen, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich geschützten Individualinteressen in Betracht kommt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 3. Juli 1989 – 7 B 141/85, zitiert nach Juris Rn. 3).

Die in diesem Fall erforderliche Einzelfallprüfung ist ermessensfehlerfrei erfolgt. Im Rahmen der Prüfung der Verhältnismäßigkeit hat die Straßenverkehrsbehörde eine Einschätzungsprärogative. Ihr ist es aufgrund ihres Sachverstandes und ihres Erfahrungswissens vorbehalten, festzulegen, ob und welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg versprechen. Zudem sind bei der Prüfung der Notwendigkeit von Lichtzeichenanlagen grundsätzlich sehr strenge Kriterien anzulegen, das heißt, dass es für zu Fuß Gehende ohne entsprechende signaltechnische Unterstützung nicht möglich wäre, die Fahrbahn sicher zu überqueren. Demzufolge war im vorliegenden Fall zu prüfen, ob eine Querung grundsätzlich ohne unterstützende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen möglich ist. Sofern sich aus dieser Prüfung ergibt, dass begleitende straßenverkehrsbehördliche

Maßnahmen erforderlich sind, ist bei diesen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, das bedeutet, es ist die Maßnahme zu ergreifen, welche bei gleichem Erfolg den geringsten Eingriff in die Rechte Dritter darstellt.

Um die konkrete Lage vor Ort besser einschätzen zu können, erfolgte am 04.05.2021 zwischen 7 und 19 Uhr eine Verkehrsbeobachtung. Dementsprechend mag Ihr Einwand, dass die Zählung unter verkehrlichen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie stattgefunden habe, zwar zutreffend sein, jedoch erfolgte bereits im Jahr 2014 eine entsprechende Zählung, bei welcher die Anzahl der Querungen von Jugendlichen und Kindern über die Blaschkoallee ebenfalls unter 100 lag. Diese Anzahl wurde durch die aktuelle Verkehrszählung erneut bestätigt. Insofern ist hier von keiner wesentlichen pandemiebedingten Beeinflussung der Daten auszugehen.

Es liegen auch sonst keine Anhaltspunkte für eine besondere Gefahrenlage vor. Wie bereits im Ausgangsbescheid beschrieben, wurde zur Überprüfung, ob eine solche vorläge, insbesondere auch die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik ausgewertet. Die seit dem Jahr 2016 vorliegenden Verkehrsunfalluntersuchungen der Polizei Berlin haben keine registrierten Verkehrsunfälle ergeben. Zudem entstehen aufgrund der benachbarten Lichtzeichenanlagen Britzer Damm/Blaschkoallee - Gradestraße und Blaschkoallee (Fritz-Reuter-Allee) bzw. Buschkrugallee/Blaschkoallee - Späthstraße regelmäßig ausreichend große Lücken im Verkehrsfluss der jeweiligen Fahrtrichtung.

Um die Verkehrssicherheit an dieser Stelle dennoch zu verbessern, wurde bereits in der Vergangenheit eine tagsüber geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 („Mo-Fr 7-19 h“) zusammen mit dem Zeichen 136 StVO („Achtung, Kinder!“) angeordnet.

Auch Ihr Einwand, das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) wäre bei der Abwägung außer Acht gelassen worden, vermag hier nicht zu überzeugen. Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht verschiedene Maßnahmen für den Fußverkehr vor. Dazu gehört beispielsweise eine erleichterte Überquerung von Fahrbahnen durch die Nutzung von Mittelinseln (vgl. § 55 Abs. 5 S. 2 MobG). Diese sind im vorliegenden Fall bereits vorhanden.

Mehrfach wird von Ihnen angeführt, dass an der fraglichen Stelle die Sichtbeziehungen aufgrund von Falschparkern im Bereich der Kreuzung behindert seien. Hieran würde jedoch

auch keine Anordnung von verkehrlichen Einrichtungen etwas ändern. Hier bedarf es vielmehr einer vermehrten Kontrolle der Ordnungsämter. Dies fällt jedoch in die Zuständigkeit des Bezirks.

2. Auch die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs sind nicht gegeben. Wie Sie bereits in Ihrer Widerspruchsbegründung feststellen, ist örtliche Voraussetzung für dessen Einrichtung unter anderem, dass nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss (vgl. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 26). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Durch die jeweils zweispurige Fahrbahnaufteilung, ist weder für zu Fuß Gehende eine freie Sicht auf beide Fahrstreifen einer Richtung gegeben, noch wäre die Sicht für Kraftfahrzeugführende auf den Fußgängerüberweg frei einzusehen. Ein Fußgängerüberweg würde dadurch ein verfälschtes Sicherheitsempfinden für die zu Fuß Gehenden vermitteln.

Weiterhin ist die vom Bezirksamt Neukölln von Berlin durchgeführte Umsetzung der dauerhaften Radverkehrsanlage in der Blaschkoallee nicht zu beanstanden. Sie zitieren zunächst den § 43 Abs. 1 S. 2 MobG, worin es heißt: „Diese [die Radverkehrsanlagen] sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können.“ Sie verkennen hierbei, dass sich der Gesetzestext auf ein Überholen der Radfahrenden untereinander bezieht. Die Breite der am 21.09.2021 angeordneten Radverkehrsanlage beträgt 2,5 Meter und entspricht der im Regelfall angewandten Handhabung. Ein sicheres Überholen der Radfahrenden ist mithin gewährleistet. Dass die Fahrbahn zu Lasten der Radverkehrsanlage teilweise verengt wurde, ist hierfür unerheblich. Unabhängig davon wurden zum Schutz der Radfahrenden vor den Autofahrenden zusätzlich sog. „Bischofsmützen“ aufgestellt.

Zudem ist die Blaschkoallee nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) Teil des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Berlin und der StEP-Stufe II zugeordnet. Der StEP Verkehr hat den Zweck, für den innerstädtischen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr ein leistungsfähiges Straßennetz bereitzustellen. Dieser Funktion kann das übergeordnete Straßennetz nur nachkommen, wenn so wenig Beschränkungen wie möglich vorliegen. Der Wegfall eines kompletten Fahrstreifens kann jedoch zu einer erheblichen Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße führen und bedarf daher einer ausgiebigen Planung. Hier kam es zunächst darauf an, die

Radverkehrsanlage möglichst schnell zur Umsetzung zu bringen, um die temporäre Maßnahme ablösen zu können. In einem zweiten Schritt soll nun auch die Realisierbarkeit einer Querungsmöglichkeit vertieft geprüft werden. Dies wird jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Es sind somit keine begründenden Tatsachen ersichtlich, die eine andere Beurteilung der Sach- und Rechtslage ermöglichen würden. Der Widerspruch hat keinen Erfolg.

Kostenentscheidung

Die Gebührenforderung für diesen Widerspruchsbescheid folgt aus § 6a Abs. 1 Nr. 1a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in Verbindung mit Gebühren-Nr. 400 des Gebührentarifs zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebTSt) als Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen Straßenverkehr (GebOST). Danach ist bei Zurückweisung eines Widerspruchs gegen eine Amtshandlung, die gebührenfrei ist, eine Gebühr in Höhe von

25,60 €

zu erheben.

Ihre Daten werden, soweit sie zur Überwachung des Zahlungseingangs benötigt werden, in meiner Dienststelle gespeichert. Die Datei wurde gemäß §§ 19 und 19a Abs. 1 Berliner Datenschutzgesetz – BlnDSG - mit der Dateibeschreibung dem behördlichen Datenschutzbeauftragten gemeldet. Die Dateibeschreibungen und Verzeichnisse können von jeder Person beim behördlichen Datenschutzbeauftragten eingesehen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist die Klage vor dem Verwaltungsgericht statthaft. Sie ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheides beim Verwaltungsgericht Berlin, Kirchstraße 7, 10557 Berlin, einzureichen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
