



Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

über Skater-Hauptstadt Berlin

- Drs Nr. 14/1136 -

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 5. April 2001 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, ein Konzept für ein Pilotprojekt ‚Skater in Berlin‘ vorzulegen, mit dem geeignete Bereiche von Mai bis Oktober an den Wochenenden für Roller-Skater freigegeben werden. Dabei ist der Beschilderungs- und Markierungsaufwand zu minimieren.“

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 1. Mai 2001 zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort vom 14. März 2001 auf eine Große Anfrage der Fraktion der CDU/CSU über „Verkehrssicherheitslage 2000 für eine nationale Verkehrssicherheitskampagne“ – Bundestagsdrucksache Nr. 14/5583 – zum Inline-Skating auf öffentlichen Verkehrsflächen Folgendes ausgeführt:

„Nach der geltenden Rechtslage sind Inline-Skates keine Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Inline-Skates gehören zu den besonderen Fortbewegungsmitteln im Sinne des § 24 Abs. 1 StVO. Ihre Benutzung auf Fahrbahnen, die gemäß § 2 Abs. 1 StVO Fahrzeugen vorbehalten sind, wird daher grundsätzlich ausgeschlossen. Auch die Zulassung auf Radwegen ist danach nicht möglich. Inline-Skater unterliegen den Vorschriften, die die StVO für Fußgänger im Verkehrsraum trifft. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen sie (vorhandene) Gehwege benutzen.“

Die in den vergangenen Jahren ständig gestiegene Zahl von Inline-Skatern (ca. 12 Mio. Besitzer von Inline-Skates) hat zu einer anhaltenden, zum Teil kontrovers geführten Diskussion zum Thema ‚Verkehrsteilnahme von Inline-Skatern‘ geführt. Eine Öffnung der Radwege oder sogar der Fahrbahnen (z. B. in Tempo-30-Zonen) für Inline-Skater, wie vielfach vor allem von den Inline-Skatern gefordert, kommt nach der geltenden Rechtslage nicht in Betracht.

Von Seiten der Fußgänger und ihrer Organisationen wird auf die Gefährdung der Fußgänger hingewiesen und die Tendenz beklagt, dass der Gehweg mehr und mehr zum Mehrzweckweg zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer werde.

Im Jahre 1998 hat sich der 36. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar mit der Problematik des Inline-Skatens im öffentlichen Verkehrsraum befasst und hierbei die von der Bundesregierung bisher vertretene Rechtsauffassung bestätigt.

Darüber hinaus haben sich sowohl die Innenministerkonferenz wie auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder mit der Angelegenheit befasst. Nachdem Letztere im April 1999 beschlossen hatte, von Neuregelungen in der StVO mit dem Ziel der möglichst konfliktfreien Verkehrsteilnahme von Inline-Skatern abzusehen, bis hinreichend gesicherte Erkenntnisse über einen möglichen Regelungsbedarf vorliegen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bundesanstalt für Straßenwesen mit der Durchführung eines Forschungsvorhabens zum Inline-Skaten im Straßenverkehr beauftragt. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt bei empirischen Erhebungen in ausgewählten Städten (Bremen, Hannover, Köln, München, Münster). Aufbauend auf dem derzeitigen Erkenntnisstand werden Unfallanalysen (Auswertung von Unfallstatistiken/-meldungen bei Polizeidienststellen und Versicherungsunternehmen), Zählungen, Verkehrsverhaltensbeobachtungen und Befragungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Altersgruppen zur Ermittlung von Art und Ausmaß der Nutzung von Inline-Skates und insbesondere zur Bestimmung der gegenseitigen Gefährdungsmerkmale von Skatern und anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt. Angestrebtes Ziel ist es, zu gesicherten Erkenntnissen darüber zu gelangen, ob eine Änderung der geltenden Bestimmungen vorgenommen werden sollte und wie gegebenenfalls solche neuen Regelungen unter Beachtung rechtlicher, verkehrstechnischer und entwurfstechnischer Aspekte aussehen sollen.

Von einer weiteren Auseinandersetzung mit der Frage eventueller Rechtsänderungen ist das Ergebnis des Forschungsvorhabens abzuwarten; hiermit ist frühestens im Herbst 2001 zu rechnen.“

Der Senat teilt die von der Bundesregierung vertretene Rechtsauffassung.

Danach ist eine Zulassung der Inline-Skater auf Fahrbahnen gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr mit dem geltenden Recht nicht vereinbar. Dies gilt auch für eine Versuchsmaßnahme, denn diese darf nach herrschender Rechtsauffassung den durch das Straßenverkehrsrecht gesetzten Rahmen nicht überschreiten. Der Senat sieht sich daher aus Rechtsgründen daran gehindert, dem Antrag in der vorgesehenen Form zu entsprechen. Eine rechtswidrige Zulassung der Fahrbahnbenutzung durch Inline-Skater verbietet sich schon aus Gründen der zivil- und strafrechtlichen Haftungslage.

Eine Änderung des geltenden Straßenverkehrsrechts wäre nur auf Bundesebene möglich. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in der vorstehend zitierten Antwort der Bundesregierung verdeutlicht, dass eine erneute Befassung mit dieser Frage das Vorliegen des Ergebnisses des bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegebenen Forschungsvorhabens voraussetzt, mit dem frühestens im Herbst dieses Jahres zu rechnen ist. Die überwiegende Mehrzahl der Bundesländer vertritt die gleiche Auffassung. Eine Rechtsänderungsinitiative des Landes Berlin wäre daher derzeit ohne jede Erfolgsaussicht.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat in einer Besprechung am 12. April 2001 mit Interessenvertretern der Inline Skater, der Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer, mit der Industrie- und Handelskammer, der BVG und den zu beteiligenden Behörden die Möglichkeiten der Verbesserung der Situation der

Inline-Skater in Berlin im Rahmen des geltenden Rechts erörtert. In der Diskussion ergab sich die Notwendigkeit einer Differenzierung nach dem Verwendungszweck der Inline-Skates entweder als Fortbewegungsmittel oder als Spiel- und Sportgerät.

Hinsichtlich der Benutzung der Inline-Skates als Fortbewegungsmittel wurde überwiegend die Auffassung vertreten, dass vor einer Rechtsänderung eine großflächige Maßnahme, durch die den Inline-Skatern die Benutzung der Fahrbahn, z. B. in Tempo-30-Zonen, gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr gestattet wird, nicht in Betracht kommen könne. Das Institut für Straßen- und Schienenverkehr der Technischen Universität Berlin wird jedoch eine auf das Verhalten der Inline-Skater bezogene Untersuchung durchführen, die auch die Frage der Verträglichkeit der Inline-Skater mit dem Fahrzeugverkehr und die rechtlichen Rahmenbedingungen eines Modellversuchs einschließen soll. Mit dem Vorliegen der Ergebnisse ist im Spätsommer 2001 zu rechnen. Diese Ergebnisse können sowohl in die auf Bundesebene fortzusetzende Diskussion über eine Rechtsänderung einfließen als auch gegebenenfalls der Vorbereitung eines Modellversuchs im Jahr 2002 dienen.

Zur Spiel- und Sportausübung mit Inline-Skates bestand weitgehende Übereinstimmung, dass insoweit auf geeigneten Straßen und Wegen verstärkt dezentrale Bewegungsmöglichkeiten für Inline-Skater unter weitgehendem Ausschluss des Fahrzeugverkehrs geschaffen werden sollen, wie sie derzeit schon im Kronprinzessinnenweg oder in den vergangenen Jahren an Sommerwochenenden in einem Teil der John-Foster-Dulles-Allee möglich ist.

Als erstes werden die folgenden Straßen oder Wege überprüft:

- Uferweg am Teltowkanal zwischen Sachtlebenstraße und Teltower Damm
- Badeweg zwischen Kronprinzessinnenweg und Wannseebadweg
- Hüttenweg westlich der AVUS (BAB A 115)
- Königsweg zwischen Benschallee und AVUS
- Fischerhüttenweg zwischen AVUS und Elvirasteig

alle in Zehlendorf

- Königsweg zwischen Hüttenweg und Eichkampstraße sowie asphaltierte Wege im Volkspark in Wilmersdorf

und

- Eduard-Spranger-Promenade zwischen Bäkestraße und Königsberger Straße in Steglitz.

Außerdem sind weitere Vorschläge von den Teilnehmern an der Besprechung zu erwarten. Ferner sind die Bezirksämter um Benennung geeigneter Straßen oder Wege aus ihrem Bereich gebeten worden. Es ist daher damit zu rechnen, dass den Inline-Skatern noch in diesem Sommer ein wesentlich besseres Angebot für Spiel und Sport vermittelt werden kann.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 10. Mai 2001

Peter Strieder
Senator für Stadtentwicklung