

# **Berliner Straßennetz**

## **Erläuterung zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin**

**Dezember 2017**

# Inhaltsverzeichnis

0. Allgemeines und Grundlagen .....	1
1. Fachliche Basis .....	1
2. Aktualisierung und Fortschreibung .....	1
3. Vorgehensweise zur Einteilung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin nach RIN 2008 .....	2
4. Auswirkungen der Einteilung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin .....	4
Regelwerk .....	4
Ansprechpartner und Zuständigkeiten .....	4
Zusammenhänge mit anderen Planwerken wie FNP und Landesstraßenplan und dem Berliner Straßengesetz .....	5

## **0. Allgemeines und Grundlagen**

Die (strategische) Entwicklung von Verkehrsnetzen ist seit dem Altertum Bestandteil der Raumplanung. Bereits in dieser Zeit und später sind planmäßige und funktionsgerecht gestaltete Straßenverkehrsanlagen, die stets in enger Beziehung zum Städtebau gestanden haben, nachweisbar. Die Gliederung der Straßennetze entsprach auch einer gewissen funktionalen Ordnung in der Stadt.

Allgemein und seit historisch langer Zeit werden Straßennetze daher klassifiziert bzw. eingeteilt. Das ist sinnvoll, weil das unterschiedliche „Erscheinungsbild“ von Straßen mit unterschiedlichen Funktionen verbunden ist (vom befahrbaren Weg bis zur Autobahn). Diese Unterschiede von Straßen äußern sich in

- der Lage der Straße (innerhalb/außerhalb bebauter Gebiete) und dem Straßenumfeld (anbaufrei/angebaut bzw. anbaufähig)
- verschiedener Nutzung/maßgebenden Funktion (Verbindung / Erreichbarkeit herstellen, Erschließung und Aufenthalt gewährleisten)
- unterschiedlichen Entwurfs- und Betriebsmerkmalen (z.B. Geschwindigkeit, Querschnitt, Steigungen, Kurvenradien),
- unterschiedlichen finanziellen Aufwendungen für die Instandsetzung, Instandhaltung und den Ausbau als auch
- unterschiedlichen Zuständigkeiten.

Das gesamte Straßennetz von Berlin umfasst insgesamt rd. 5.350 km, davon ist das übergeordnete Straßennetz rd. 1.530 km lang.

## **1. Fachliche Basis**

Das Straßennetz wird anhand der Verbindungsfunktionsstufen (Synonym für die Nutzung) und der zu verknüpften Raumeinheiten klassifiziert. Es gibt neben dem übergeordneten Straßennetz auch das sog. Nebennetz mit den jeweiligen Verbindungsfunktionsstufen. In Berlin liegt dieses Straßennebennetz in der Zuständigkeit der Bezirke.

Das „übergeordnete Straßennetz“ wird auch als „StEP-Netz“ bezeichnet, da es in Verbindung mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) veröffentlicht wird. Die Einstufung des übergeordneten Stadtstraßennetzes orientierte sich in der Vergangenheit an den „Richtlinien zu Anlage von Straßen“ (RAS-N) der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen und Verkehr (FGSV). Aktuell gilt die „Richtlinie für Netzgestaltung“ (RIN 2008 der FGSV), die auf das Straßennetz des Landes Berlin angewandt wurde und wird.

Die Einstufungen des übergeordneten Straßennetzes von Berlin erfolgt für zwei Zeithorizonte: Bestand und Planung, die in Karten dargestellt sind.

## **2. Aktualisierung und Fortschreibung**

Das übergeordnete Straßennetz unterliegt einem ständigen Fortschreibungs- und Aktualisierungsprozess. Es werden neue Straßen für den Verkehr freigegeben (z.B. demnächst der erste Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung mit der neuen Spreebrücke bei

Schöneweide), andere zurück- oder umgebaut. Auch können Bezirksämter beantragen, dass durch Veränderung der Straßennutzung Straßen anderes bewertet werden. So wurden einige Straßen aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin „entlassen“ und in die bezirkliche Zuständigkeit übergeben. In der Regel wird einmal im Jahr eine Aktualisierung für mehrere Straßen/Straßenabschnitte durchgeführt.

Auf der Webseite der SenUVK wird unter folgendem Link über die Fortschreibung mit den jeweiligen Veränderungen und den aktuellen Stand berichtet:

[http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/strassennetz/index.shtml](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/index.shtml)

Die beiden dort enthaltenen Karten Bestand und Planung zeigen den aktuellen Stand. Die Veränderungen sind aufgeführt bzw. frühere Veränderungen in einem Archiv abgelegt, damit sind die Veränderungen nachvollziehbar.

Mit einer neuen Veröffentlichung auf dieser Webseite werden alle Referate der Abt. Verkehr, die Abteilung V und die VLB, von SenSW GR sowie alle Stadtplanungs- und für die Straßenplanung zuständigen Ämter der Bezirke informiert. Gleichzeitig erfolgt die Übernahme des neuen aktuellen Standes in den FIS-Broker.

### **3. Vorgehensweise zur Einteilung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin nach RIN 2008**

Die Differenzierung des Straßennetzes richtet sich nach der Zentren-einteilung des Landes Berlin. Hierfür bedient sich die Fachabteilung Verkehr des „Stadtentwicklungsplan Zentren“ (StEP Zentren) des Landes Berlin. Die Zentren sind nach verschiedenen Typen bzw. hierarchisch geordnet (Zentrumsbereichs mit Zentrumsbereichskern, Hauptzentrum, Stadtteilzentrum, Ortsteilzentrum).

Grundsätzlich ist eine Kategorisierung des Berliner Straßennetzes unter Zuhilfenahme der RIN (Richtlinie der FGSV) nicht unproblematisch, da diese für die Kategorisierung regionaler Netze von Flächenländern konzipiert wurde. Dementsprechend müssen für Berlin Übersetzungen / Anpassungen vorgenommen werden.

Prinzipiell werden als erstes Zentren gleichen Typs durch Luftlinien verbunden. Die daraus entstehenden Luftliniennetze bilden die Grundlage für die Ermittlung der Verbindungsfunktionsstufe auf den jeweiligen Streckenabschnitten. Mit gleicher Verbindungsfunktionsstufe sind gleiche Erreichbarkeitsqualitäten verbunden (innerhalb einer bestimmten Zeit werden die gleichwertigen Zentren erreicht). Die Luftliniennetze für die einzelnen Zentrentypen werden nun mit adäquaten Verbindungsfunktionsstufen verknüpft und der bestehenden bzw. geplanten Verkehrsinfrastruktur / Straßen zugewiesen. Dadurch entstehen mehrere verschiedene „Klassen“ (Ebenen) von Straßennetzen, die zu einem zusammengefügt werden. Für jeden Straßenabschnitt wird die höchste Verbindungsfunktion, die diesem Straßenabschnitt zugewiesen wurde, maßgebend.

Nachfolgend ist die geltende Systematik der Verbindungsfunktionsstufen mit den Berlin üblichen Bezeichnungen (bzw. in Klammern die Bezeichnungen nach RAS-N/RIN) aufgeführt. Da die Bezeichnung nach dem Bundesregelwerk innerhalb von Berlin zu Missverständnissen geführt hat, wurden für die Verbindungsfunktionsstufen II und III abweichende Bezeichnungen gewählt. Für jede Verbindungsfunktion ist eine Farbe festgelegt.

Tabelle 1: Verbindungsfunktionsstufen und Einstufungskriterien




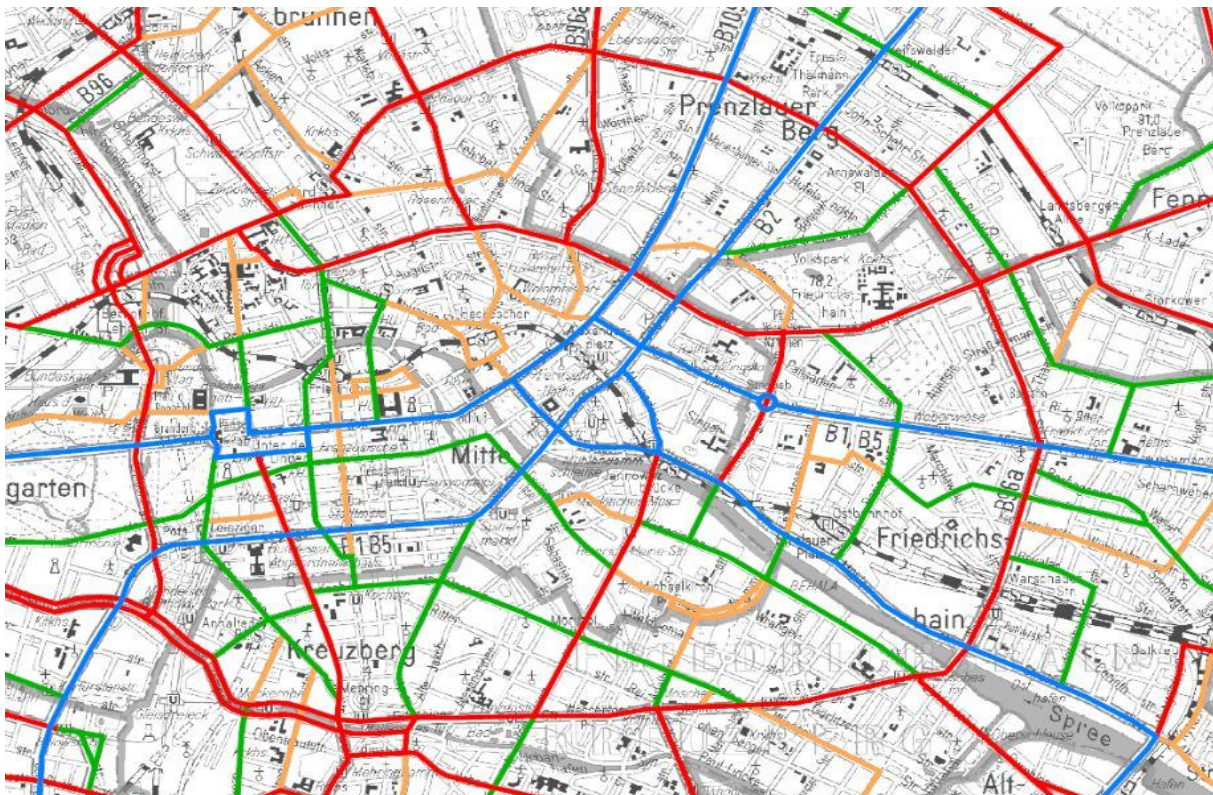
Verbindungs- funktionsstufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
0 	kontinentale Straßenverbindung	Verbindung zwischen Metropolregionen
I 	großräumige Straßenverbindung	Verbindung zwischen Oberzentren in der Region und den Zentrenbereichen historische Mitte und City West
II 	übergeordnete Straßenverbindung (überregionale/ regionale Straßenverbindung nach RAS-N/ RIN)	Verbindung von bezirklichen Hauptzentren und besonderen Mittelzentren, Anbindung dieser Zentren an die Straßen der Verbindungsstufe I, Anbindung von Verknüpfungspunkten des großräumigen Verkehrssystems (Flughäfen, Fernbahnhöfe, Häfen)
III 	örtliche Straßenverbindung (zwischen- gemeindliche Straßenverbindung nach RAS-N/ RIN)	Verbindung von sonstigen Mittelzentren und Unterzentren bzw. Ortsteilen mit den Haupt- und besonderen Mittelzentren, Verbindung zwischen den sonstigen Mittel- und Unterzentren bzw. Ortsteilen, Anbindung von Verknüpfungspunkten des regionalen Verkehrssystems (Regionalbahnhöfe, P+R-Anlagen)
IV 	Ergänzungsstraßen (flächenerschließende Straßenverbindungen nach RAS-N bzw. nahräumige Straßenverbindungen nach RIN)	Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Industriegebieten, Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahn, Bus)

Abbildung 1: Kartenausschnitt Übergeordnetes Straßennetz [Bestand aus 12/2017]



Beispiele:

- Verbindungsfunktionsstufe 0 gibt es in Berlin nur wenige Kilometer im Zuge der A 10 (Autobahnring um Berlin) im Bereich Karow-Buch im Bezirk Pankow von Berlin
- Verbindungsfunktionsstufe I sind alle Stadtautobahnen in Berlin
- Verbindungsfunktionsstufe II sind die großen städtischen Straßen wie die Landsberger Allee oder der Tempelhofer Damm
- Verbindungsfunktionsstufe III sind Straßen, die Ortsteilzentren verbinden wie die Lichtenrader Chaussee (Lichtenrade mit Groß Ziethen) oder Königsheide Weg (Späthsfelde mit Johannisthal)
- Verbindungsfunktionsstufe IV sind Straßen, die wichtige ÖPNV-Trassen aufweisen oder zu großen Gewerbestandorten führen wie die Wilhelminenhofstraße in Schöneeweide (Straßenbahn) oder die Montardstraße in der Siemensstadt

Die o.g. Verbindungsfunktionsstufen 0 bis IV charakterisieren das übergeordnete Straßennetz von Berlin. Die Einstufung der einzelnen Straßen ist im Einzelfall problematisch. So können sich die verschiedenen Nutzungen widersprechen bzw. befinden nicht im Einklang mit der formalen Einstufung, z.B.:

- Verkehrlich hoch belegte Straßen sind mit normaler städtischer Nutzung (Wohnen, Einkauf, Schulen, ...) in Randlage versehen.
- Insbesondere in Geschäftsstraße wie die Karl-Marx-Straße oder die Schönhauser Allee treten Konflikte durch die Nutzungsüberlagerungen der Verkehrsfunktionen auf (Verbindung, Erschließung und Aufenthalt).
- Alte historische Dorfkerne wie Malchow, Heinersdorf werden in Ermanglung von Alternativrouten von Straßen mit hoher Verbindungsfunktion durchquert.
- Siedlungsgebiete mit Ein/Zweifamilienhäusern wie Biesdorf-Süd werden von Straßen mit hoher Verbindungsfunktion gequert.

#### **4. Auswirkungen der Einteilung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin**

##### Regelwerk

Für den Fachbereich Straße bildet die funktionale Gliederung nach der RIN die Grundlage für den Entwurf und Betrieb von Straßen. Die RIN ist konzeptionelle Grundlage und damit Basis für das weitere entwurfstechnische Regelwerk [vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 BMVBS] (bspw. RAA, RAL, RASt 06). Das heißt, die Einstufung der einzelnen Straßen gibt im gesamten Regelwerk für die Straße maßgebend, wenn auch nicht allein, die Ableitung von Gestaltungsmerkmalen (Querschnitt, Längsneigung, Querneigung, Radien, ...), Geschwindigkeit, Verkehrsrechtlichen Anordnungen, ... vor.

##### Ansprechpartner und Zuständigkeiten

Für die Einteilung des übergeordneten Straßennetzes ist in der Abt. Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Gruppe IV A 3 zuständig.

Mit Veröffentlichung der Einstufungen des Straßennetzes im Internet wird es zudem für Außenstehende ermöglicht, die zuständigen Ansprechpartner in der Verwaltung für bestimmte Anliegen schnell zu finden.

- Die Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist der Ansprechpartner für die Planungen im übergeordneten Straßennetz von Berlin.
- Den jeweiligen Bezirken ist die Zuständigkeit für alle Straßen zugeordnet, die nicht zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehören und sich in deren Territorien befinden.
- In der Verkehrslenkung Berlin, SenUVK, sind die Ansprechpartner für Verkehrsmaßnahmen im übergeordneten Straßennetz (Stufe I bis IV) mit Auswirkungen auf den fließenden Verkehr zu finden. (Ausnahmen: Bei Baustellen ist die VLB nur bei Straßen der Stufe I bis III, bei Filmdreharbeiten für alle Straßen Berlins zuständig.)

Die Zuständigkeiten im Hinblick auf Bestand und Planung im übergeordneten Straßennetz von Berlin werden im Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz (Teil Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln -, Anlage Zuständigkeitskatalog Ord. 4.1, Nr. 22 b Verkehr und Nr. 35 VLB) geregelt.

#### Zusammenhänge mit anderen Planwerken wie FNP und Landesstraßenplan und dem Berliner Straßengesetz

##### *Flächennutzungsplan*

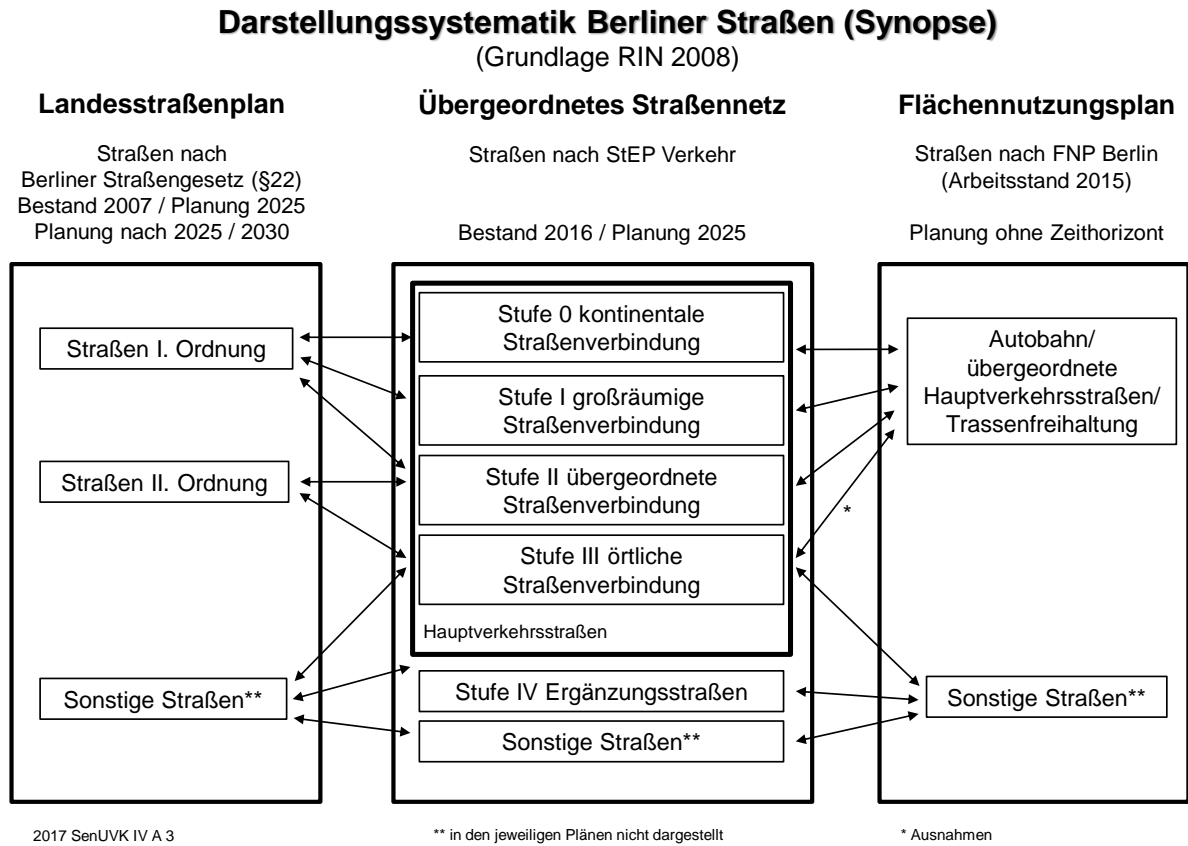
Im FNP werden alle Straßen des übergeordneten Straßennetzes mit der Verbindungsfunktionsstufe 0, I und II dargestellt. Diese hohen Verbindungsfunktionsstufen entsprechen in der Systematik der Flächenplanung den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen. Es gibt einige wenige Ausnahmen, wo Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III im FNP dargestellt sind (in Außenbereiche mit „dünnem“ Straßennetz).

##### *Landesstraßenplan*

Auf der Basis von § 20 wird im § 27 BerlStrG die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung ermächtigt, in Abstimmung mit den Straßenbaubehörden und unter Beteiligung der für die vorbereitende Bauleitplanung zuständigen Senatsverwaltung, durch Rechtsverordnung einen Landesstraßenplan zu erlassen, der die Straßen I. und II. Ordnung festlegt. Grundlage der Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Landesstraßenplan soll das sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende übergeordnete Straßennetz sein. Bei der notwendigen Präzisierung und Fortentwicklung dieses Netzes sind auch der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP HR) und der Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin zu berücksichtigen.

Die Rechtsverordnung Landesstraßenplan (Darstellung in einer Karte) über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin ist am 15. August 2007 erlassen worden und wurde im GVBl. 24/07 vom 6.10.2007 veröffentlicht. Sie ist die Grundlage für die Entscheidung, ob die auszubauende oder neu zu bauende Straße der Planfeststellungspflicht unterliegt.

Abbildung 2: Darstellungssystematik Berlin Straßen



#### Berliner Straßengesetz (BerlinStrG)

Im Berliner Straßengesetz vom 13.07.1999, geändert am 4.12.2008, werden rechtliche Belange der öffentlichen Straßen in Berlin geregelt.

Das Berliner Straßengesetz wurde gegenüber dem bis dahin geltenden Straßengesetz u.a. um Regelungen über die Fachplanung von Straßen erweitert (Planfeststellungspflicht) eingeführt. Die öffentlichen Straßen wurden je nach ihrer Verkehrsbedeutung nach planungsrechtlichen Erfordernissen in verschiedene Straßengruppen eingeteilt. So wurden Straßen in Berlin planungsrechtlich in Straßen I. und II. Ordnung und sonstige Straßen unterteilt, die in § 20 BerlStrG charakterisiert werden. Diese Unterscheidung in planungsrechtliche Straßengruppen war notwendig geworden, um zwischen solchen Straßen unterscheiden zu können, die der Planfeststellung nach § 22 BerlStrG unterliegen bzw. unterliegen können und solchen, bei denen vor dem Bau oder der wesentlichen Änderung keine Feststellung eines Plans notwendig ist. Diese Kategorisierung der Berliner Straßen ist zum einen mit dem Flächennutzungsplan, zum anderen mit der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg kompatibel.



Im § 20 werden in Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung Straßenkategorien beschrieben:

Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung wie folgt eingeteilt:

1. Straßen I. Ordnung sind Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen überwiegend dem großräumigen Verkehr, das heißt dem Fernverkehr oder Regionalverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind,
2. Straßen II. Ordnung sind Straßen, die dem überbezirklichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind,
3. sonstige öffentliche Straßen sind alle weiteren, dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen.