

Antrag zur Kreuzung Berliner Allee / Nüßlerstr. – Feldtmannstr.

1. Bestandsaufnahme



Berliner Allee (B2):

Außerhalb des Kreuzungs- bzw. Aufstellbereichs wurden neben den einstreifigen Richtungsfahrbahnen Radfahrstreifen markiert. Es gilt Tempo 50.

Im Kreuzungsbereich gibt es keine Radfahrstreifen, sondern zusätzlich in beiden Fahrtrichtungen Linksabbiegespuren. Lediglich unmittelbar vor den Haltlinien sind in beiden Fahrtrichtungen kurze (ca. 3 m), sehr schmale (ca. 1 m) Schutzstreifen markiert.

(Diese Situation ist übrigens sehr ähnlich auch an der südlich gelegenen Kreuzung Berliner Allee / Liebermannstr. vorhanden.)

Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 10,70 m.

Auf der Berliner Allee geradeaus verkehrt die Buslinie 259. Die Buslinie 255 biegt stadtauswärts links ab in die Nüßlerstraße bzw. stadteinwärts von der Nüßlerstraße rechts ab in die Berliner Allee.

Es darf von allen Zufahrten in alle Richtungen abgelenkt werden.

In der Berliner Allee verkehren lt. Verkehrsmengenkarte 2019 12.500 Kfz/24 h, davon 7.500 Lkw/24 h (60%!). Dabei wurden alle Kfz über 3,5 t zul. Gesamtgewicht als Lkw gewertet, jedoch keine Busse. Es gibt wenig Fußverkehr.

Die Signalisierung erfolgt grundsätzlich in zwei Phasen: Es hat entweder die Hauptrichtung (Berliner Allee) grün oder die Nebenrichtung (Nüßlerstr. – Feldtmannstr.). An allen vier Ecken sind Diagonalfleile angebracht, die Linksabbiegern das Räumen der Kreuzung ermöglichen, aber auch Nachlaufphasen ermöglichen.

Einrichtungen zur individual-verkehrsabhängigen Steuerung (Detektoren) gibt es nicht. Die Festzeitsteuerung erfolgt tages- und uhrzeitabhängig und erlaubt den BVG-Bussen berlinüblich geringfügige Beeinflussungen.

An dieser Kreuzung wurde 2020 eine Radfahrerin von einem rechtsabbiegenden Lkw tödlich verletzt.

2. Abgleiche mit dem Regelwerk

2.1 Abgleich mit dem Berliner Radverkehrsplan, Dezember 2021

„3.3.2.1 Basis-Standard

Für die Netzelemente, die nicht zum Radvorrangnetz gehören, sowie für alle anderen Maßnahmen in der Planung ist für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen der Basis-Standard Berlin anzuwenden. [...] Sofern keine Fahrstreifen zugunsten des Radverkehrs umgestaltet werden können, ist die Anlage von Radwegen oder gegebenenfalls Radfahrstreifen vorzusehen. [...]

3.3.3.5 Hauptverkehrsstraßen

[...] Sollte der Regelfall nicht umzusetzen sein, sind andere geeignete Maßnahmen anzuwenden, zum Beispiel Radfahrstreifen ohne bauliche Trennelemente, falls aus Platzmangel oder anderen Gründen baulich

abgetrennte oder geschützte Radverkehrsanlagen nicht realisierbar sind. In diesen Situationen sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, den motorisierten Individualverkehr zusätzlich zu verringern oder die Reduzierung der Geschwindigkeit anzuordnen.

3.4 Maßnahmen

[...] **Durchgängige Führungen:** Bei der Einrichtung oder Veränderung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke, direkte Mitplanung oder entsprechende **Anpassung der sich anschließenden Knotenpunkte; Ausnahmen müssen begründet werden** und sind nur dann möglich, wenn sich die Umsetzung der Radverkehrsanlage auf der Strecke sonst relevant verzögern würde.“

2.2 Abgleich mit Berliner Radverkehrsregelwerk: „Vorgaben für die Radverkehrsplanung“, Drucksache 18/3435, 22.02.2021

„Vorrangige Ziele sind ein Anstieg der klimafreundlich mit dem Rad zurückgelegten Wege und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mit der Festlegung auf die „Vision Zero“, erklärt sich Berlin dazu bereit alle möglichen Maßnahmen zu unternehmen, damit es in Berlin in Zukunft keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr gibt.“

Entlang aller Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit einem erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag in sicherem Abstand zu Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite errichtet werden (§ 43 MobG BE).

„Die Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

[...]

Lassen sich in beengten Straßenräumen oder aufgrund anderer maßgeblich entgegenstehender Randbedingungen baulich abgetrennte oder geschützte Radverkehrsanlagen nicht realisieren, sollten andere geeignete Maßnahmen, z.B. **Radfahrstreifen ohne bauliche Trennelemente**, realisiert werden. In diesen Situationen sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, den motorisierten Individualverkehr zusätzlich zu verringern oder die **Reduzierung der Geschwindigkeit** anzuordnen. Da die Anlage von Radfahrstreifen seit der StVO-Änderung vom 14.12.2016 aufgrund der entfallenen Voraussetzung einer „qualifizierten Gefahrenlage“ erleichtert ist, soll die Prüfung einer Anordnung von Radfahrstreifen gegenüber einer Markierung von Schutzstreifen Vorrang haben, es sei denn, aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse ist eine andere Lösung notwendig.“

[...]

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden stehen die Knotenpunkte im Mittelpunkt der Suche nach neuen Lösungen. Daher sollen diese mit hoher Priorität, vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmende, verkehrssicher gestaltet werden; [...] Da es Ziel ist, die Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds zu erhöhen, sollte auch bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit und der Gestaltung von Knotenpunkten der Vorrang des Umweltverbunds berücksichtigt werden. **Bei der Flächenaufteilung an Knotenpunkten soll der Sicherheit, insbesondere der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, Vorrang eingeräumt werden.**“

[...]

Nachdem die punktuell ermöglichten Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen zu im Straßenverlauf ständig wechselnden Höchstgeschwindigkeiten führen, empfiehlt die VwV-StVO vom Sommer 21 daher eine Absenkung über längere Strecken: „Liegt [...] zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt **zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit** auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses **fördert nicht nur die Verkehrssicherheit**, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.“

3. Antrag:

Wir bitten Sie

1. um Anordnung von Tempo 30 auf der Berliner Allee durchgehend zwischen dem Fahrbahnteiler vor dem Rathauscenter und der Kreuzung mit der Nüßlerstr. – Feldtmannstr.,
2. um Herstellung regelwerkskonformer sicherer Radverkehrsanlagen im Verlauf der Berliner Allee über ihre Kreuzung mit der Nüßlerstr. – Feldtmannstr. mit Anschluss an die bestehenden Radfahrstreifen.

Als Vorschlag zu Punkt 2 haben wir das nachfolgend beschriebene mehrteilige Lösungskonzept erstellt. Wir empfehlen Ihnen die Prüfung dieses Vorschlags.


4. Vorschlag zur Prüfung:

Signalisierung und Markierung gehören zusammen und müssen gleichzeitig angepasst werden.

- Die Radfahrstreifen auf der Berliner Allee werden in voller Breite auch im Kreuzungsbereich durchgezogen.
- Im Kreuzungsbereich verbleibt je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den MIV.
- Es werden Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen von Radfahrenden ergänzt.
- Es wird geprüft, ob das Linksabbiegen in die Feldtmannstraße aufgehoben werden kann. Alternativroute könnte Darßer Str. – Piesporter Str. sein.
- Sollte das nicht der Fall sein, wird die Signalisierung wie folgt geändert:
 - Die Signalisierung erfolgt in drei Phasen: Berliner Allee stadtauswärts, Berliner Allee stadteinwärts, Nüßlerstr. – Feldtmannstr.
 - Um die im Fall einer wechselweisen Freigabe der Hauptrichtung verbundenen Nachteile für ÖPNV und MIV zu kompensieren, wird die Kreuzung in zweiter Priorität nach dem ÖPNV MIV-abhängig gesteuert. Das erschließt Leistungsreserven, hier aufgrund der tageszeitabhängigen Lastrichtungen (morgens stadteinwärts, Nachmittag stadtauswärts) auch in den Hauptverkehrszeiten.
 - Durch die beiden Phasen in Hauptrichtung werden für den Fußverkehr auf der Berliner Allee zwei Freigaben pro Umlauf möglich. Diese werden auf Anforderung geschaltet, wenn nicht gerade ein linksabbiegender Bus dort queren will. Es ist zu prüfen, ob bei Fußverkehrsfreigabe auch der parallele Radverkehr entgegen der Kfz-Freigaberichtung eine Freigabe und einen Warnblinker erhalten kann.
- Ist die Aufhebung des Linksabbiegens in die Feldtmannstraße möglich, bleibt die bisherige Signalisierung prinzipiell erhalten, es wird lediglich eine Nachlaufphase für den Linksabbieger in die Nüßlerstraße ergänzt. Diese kann zugunsten des ÖPNV –analog zur Kreuzung Rennbahnstraße / Parkstraße – auch als Vorlauf erfolgen.
- Der Busverkehr erhält gem. MobG BE § 26, 5 absoluten Vorrang vor dem MIV, also auch gegenüber einer Koordinierung („grüne Welle“). Damit entstehen dem ÖPNV hier keine Nachteile gegenüber dem Bestand.

Sollten Sie dieses Konzept oder einzelne Elemente darin für nicht zweckmäßig oder gar für nicht zulässig halten, bitten wir Sie, dies zu begründen. Ein Grund für eine Ablehnung des Antrags wäre eine solche Einschätzung nicht: Die beantragten Radverkehrsanlagen sind dann auf andere Weise zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen aus Weißensee


für die Aktion Berliner Allee
<https://aktionberlinerallee.de/>