

Mehr Mut zur Verkehrswende in der Straßenplanung

Stellungnahme der Stadtteilgruppe Pankow des ADFC Berlin e.V. zu den vorgestellten Planunterlagen für den 3. Bauabschnitt der Friedrich-Engels-Straße

Allgemeine Anmerkungen

Der ADFC Pankow begrüßt, dass die Planungen für den 3. Bauabschnitt jetzt entscheidend voranschreiten. Die Friedrich-Engels-Straße zeigt im Bereich des 3. Bauabschnitts einen desolaten Zustand. Nach dem Ausbau wird sich die Verkehrssituation auch für den Rad- und Fußverkehr verbessern und die Lärmbelastung verringern. Wir unterstützen den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnverbindung und den Erhalt des alten Platanenbestandes.

Wir kritisieren aber, dass anscheinend weiterhin Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs im Vordergrund der Planung stehen.

Nach § 42 MobG BE sollen Radverkehrsanlagen mit einer ausreichenden Breite eingerichtet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Damit wird dem Wachstum des Radverkehrs mit zunehmend mehr Lasten- oder Familienrädern, Elektrofahrrädern (Pedelec 25) und der zunehmenden Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das gemeinsame Radfahren von eher unsicheren und erfahrenen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.

Die vorliegende Planung sieht aber stellenweise nur eine unzureichende Breite der Radverkehrsanlage von 1,85 m vor. Demgegenüber wird für die Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine Breite von mindestens 3,25 m angesetzt, wohl um den Empfehlungen der RAS 06 für mit Tempo 50 ausgelegte Stadtstraßen zu genügen. Ist der Platz wie hier begrenzt, müssen aber Anforderungen des Umweltverbundes zuerst berücksichtigt werden.

Falls die planerische Umsetzung unserer Forderungen bedeutet, dass zur Aufrechterhaltung einer sicheren Verkehrsführung nur eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder 40 km/h angeordnet werden kann, hätte dieses nur einen sehr untergeordneten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Straße, aber einen positiven Einfluss auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität an der Friedrich-Engels-Straße. Eine solche Planung würde zudem mit dem bereits im Verkehrsausschuss der BVV Pankow befürworteten Antrag VIII-1292 „Tempo 30 in ganz Pankow“ synchron laufen.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.

Landesverband:

Yorckstraße 25
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20

kontakt@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Pankow:

pankow@adfc-berlin.de

Sprecher: Susanne Jäger, Micha Herda

Unsere grundsätzlichen Forderungen für die Planung sind:

- Die Planungsvorgaben müssen primär die Bedürfnisse des Umweltverbundes erfüllen. Die Planung muss von außen nach innen erfolgen, angefangen mit den Anforderungen des Fuß- und des Radverkehrs.
- Um entsprechend § 42 MobG BE ein sicheres Überholen von Radfahrenden untereinander zu ermöglichen sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich mit einer Breite von 2,50 m zuzüglich Sicherheitsabstände zu planen.
- Wenn notwendig müssen zur Erfüllung der vorstehenden Forderungen die Vorgaben der RAS 06 für beengte Straßenverhältnisse angewendet werden und die Fahrstreifenbreite mit nur 2,95 m angesetzt werden. Nur wenn das noch nicht reicht, darf der Raum für Rad- und Fußverkehr reduziert werden.
- Bei beengten Verhältnissen auf STEP-II-Straßen, wie in der Friedrich-Engels-Straße, sollte die Gewährleistung von Tempo 50 keine Planungsprämisse sein.

Anmerkungen zu den Planunterlagen

zu Blatt 7

- Tram-Gleis 2 kann – beginnend in der Kurve bis zur geplanten Fußverkehrsquerung auf Höhe Haus 114 – etwas nach Westen verschoben werden und der Grünstreifen auf beiden Seiten etwas schmaler werden. Das gewinnt für diesen kurzen Abschnitt jeweils etwas mehr Breite für den Radstreifen und glättet die Kurve.

zu Blatt 8

- In Richtung Norden sollte der Radstreifen vor der Kreuzung Kastanienallee breiter werden; der Platz ist vorhanden.
- Wir bezweifeln, dass in Richtung Norden ein separater Fahrstreifen für rechtsabbiegende Kfz an der Kreuzung zur Kastanienallee notwendig ist. Gibt es entsprechende Verkehrszählungen? Wenn der separate Fahrstreifen wegen der Zahl der rechtsabbiegenden Kfz notwendig ist, dann ist eine getrennte Signalisierung mit dem Radverkehr unabdingbar; andernfalls sollte auf den Abbiegestreifen verzichtet und der Platz dem Radverkehr zugeordnet werden.
- An der Haltestelle Angerweg Richtung Norden muss ein Überfahren des Radstreifen durch den MIV (rechts vorbei an der haltenden Straßenbahn) verhindert werden. Es ist zu überlegen, ob am

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.

Landesverband:

Yorckstraße 25
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20

kontakt@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Pankow:

pankow@adfc-berlin.de

Sprecher: Susanne Jäger, Micha Herda

südlichen Beginn des Haltestellenbereichs ein physischer Schutz (wie Poller) zur Einengung des Radfahrstreifens angebracht werden sollte.

- Wir bezweifeln, dass in Richtung Süden vor dem Knoten mit der Kastanienallee ein separater Fahrstreifen für linksabbiegende Kfz notwendig ist. Die Tram muss wegen des gemeinsamen Fahrstreifens mit dem MIV hinter der Kreuzung sowieso eine getrennte Vorrangsignalisierung vor dem geradeaus fahrenden MIV erhalten.
- In Richtung Süden muss der Radstreifen vor der Kreuzung Kastanienallee breiter werden; 1,85 m sind vor einer Lichtsignalanlage (LSA) definitiv zu wenig Platz für den Radverkehr! Der Platz sollte durch den Wegfall des Linksabbiegestreifens gewonnen werden.
- Für steigenden Bedarf sollten weitere Fahrradbügel geplant werden: (a) an der nordwestlichen Ecke durch eine andere Aufstellung und unter Nutzung der Fläche zwischen den Bäumen (b) am nördlichen Ende der Haltestelle im Bereich der Fußverkehrsquerung auch auf der Mittelinsel.

zu Blatt 10

- Uns gefällt, dass gegenüber der Einmündung Wiesenwinkel eine Wartebucht für linksabbiegende Radfahrende geplant wird.
- Fahrradbügel sind an der Haltestelle Wiesenwinkel bisher nur auf der östlichen Seite geplant. Auch auf der westlichen Seite sollten Fahrradbügel aufgestellt werden, damit Anwohner*innen aus dem Bereich Wiesenwinkel / Wurstmacherweg nicht zweimal die Friedrich-Engels-Straße queren müssen. Bei Aufstellung in Längsrichtung sollte der Platz zwischen den Bäumen ausreichen.
- Nördlich der Haltestelle Wiesenwinkel sollte der Mittelstreifen möglichst etwas schmaler gestaltet werden, damit für Fahrbahn und Radstreifen mehr Platz zur Verfügung steht.

zu Blatt 11

- Siehe letzter Vorschlag zu Blatt 10 (bis etwa Höhe Hausnummer 186).
- Beginnend ab Einmündung Nesselweg bis zum Kreuzungsbereich Hauptstraße sollte der östliche Grünstreifen aus dem gleichen Grund schmaler sein, damit für Fahrbahn und Radstreifen mehr Platz zur Verfügung steht.
- Am südlichen Ende der Haltestelle Hauptstraße muss ein direkter Zugang für Fahrgäste aus dem Bereich Straße 60 hergestellt werden. Mit der jetzigen Planung fehlt auch der direkte Übergang von den Fahrradbügeln in diesem Bereich zur Haltestelle.
- An der Haltestelle stadteinwärts besteht mit der jetzigen Planung eine Gefährdung der Radfahrenden, weil der MIV veranlasst sein könnte, rechts an der haltenden Straßenbahn

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.

Landesverband:

Yorckstraße 25
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20

kontakt@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Pankow:

pankow@adfc-berlin.de

Sprecher: Susanne Jäger, Micha Herda

vorbeizufahren und dabei den Radstreifen zu überfahren. (Vergleiche zu Blatt 8 die Haltestelle Angerweg stadtauswärts.) Auch hier werden Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs benötigt; neben einer ausreichenden Trennung von Tram und MIV durch intelligente LSA-Schaltung (auch für den abbiegenden MIV aus der Hauptstraße heraus) kommt physischer Schutz infrage.

zu Blatt 12

- Auch an der Haltestelle Hauptstraße fehlen Fahrradbügel auf der westlichen Seite. I Südöstlich des Knotens Friedrich-Engels-Straße und Hauptstraße (direkt hinter der Planfeststellungsgrenze) wäre Platz dafür.
- Der Stummel eines Linksabbiegestreifens am Ende des Wilhelmsruher Damms vor der Hauptstraße ist fragwürdig. Bisher steht und fährt die Straßenbahn auf einer Sperrfläche und hat dadurch bis zur LSA freie Fahrt. Künftig sollen Tram und gerade fahrender MIV einen gemeinsamen Fahrstreifen nutzen und der MIV erhält durch den Linksabbiegerstummel noch einen weiteren Fahrstreifen. In der Folge befürchten wir, dass die Straßenbahn mit dem MIV vor der LSA im Stau steht. Wir schlagen statt des Linkabbiegerstummels einen Mittelstreifen mit Fußgängeraufstellbereich vor.

zu Blatt 12/13

- Der Radstreifen in der Quickborner Straße ist mit 1,60 m Breite deutlich zu schmal. Für die beiden Fahrstreifen sind 3,25 m und 3,50 m vorgesehen, in der Summe 6,75 m. In der RAST 06 ist für sich begegnende Straßenbahnen ein notwendiger Verkehrsraum von 6,30 m vorgesehen. Die gewonnene Breite von 0,45 m kann dem Radstreifen zugeschlagen werden.
- Der sehr beengte Raum in diesem Abschnitt der Quickborner Straße lässt aus Sicherheitsgründen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sinnvoll erscheinen.
- Für eine Endhaltestelle sind mehr Fahrradbügel angemessen; die (nicht attraktive) Grünfläche innerhalb der Wendeschleife bietet genug Platz.
- Wir schlagen vor zu prüfen, ob die Einbahnstraße für den Radverkehr Richtung Süden freigegeben werden kann. Die Führung des gegenläufigen Radverkehrs könnte auf der Fahrbahn zwischen den Gleisen erfolgen.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.

Landesverband:

Yorckstraße 25
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20

kontakt@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Pankow:

pankow@adfc-berlin.de

Sprecher: Susanne Jäger, Micha Herda