

Anlage 9

Radverkehrskonzept Innenstadt - Radfahrstreifen Riehler Straße Vorlage Nr. 3111/2020

Stellungnahme der Verwaltung zum Beschluss der BV Innenstadt vom 11.03.2021 gemäß AN/0518/2021

Beschluss:

„Generell soll im Verlauf der Strecke des Radfahrstreifens eine möglichst weitgehende bauliche Trennung zwischen Auto- und Radspur hergestellt werden. Im Detail sollen die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

1. In den Abschnitten, in denen kein motorisierter Verkehr kreuzt, ist eine durchgängige bauliche Trennung zu installieren.
2. Bei Kreuzungen und Einmündungen ist darauf zu achten, dass die Trennung möglichst weit an den Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich gezogen wird, um eine niedrige Abbiegegeschwindigkeit beim motorisierten Verkehr zu erreichen. Insbesondere der Kreuzungsverkehr zur und von der Tankstelle sowie an den Sperrflächen auf dem Ebertplatz ist auf diese Art zu entschleunigen.
3. Um den Radverkehr vor kreuzenden Autos zu schützen, entfallen nicht baulich angelegten Stellplätze (z.B. Riehler Straße 73, Riehler Platz) bzw. werden die baulichen Stellplätze in Radparken umgewandelt oder entsiegelt, um die bauliche Trennung über möglichst lange Strecken führen zu können.
4. Das Querparken soll grundsätzlich aufgehoben werden.
5. Dem Verkehrsausschuss und der Bezirksvertretung sind die Planung der baulichen Trennung vor Umsetzung mitzuteilen.
6. Der doppelte Linksabbieger von der Turiner Straße auf den Ebertplatz soll eine vorgezogene Fahrrad-Aufstellfläche bekommen.
7. Die Planungen sind auf die geplanten Maßnahmen an der Kreuzung Riehler Straße / Amsterdamer Straße sowie am Ebertplatz abzustimmen.
8. Der freilaufende Rechtsabbieger bis zum Ebertplatz soll mittelfristig, d.h. nach der Einrichtung der Radfahrstreifen, gemäß des Programms zum Abbau freilaufender Rechtsabbieger, zurückgebaut werden. Die Verwaltung wird gebeten, hierfür eine separate Planung mit den ggf. notwendigen, weitergehenden Umbauten im Kreuzungsbereich zu erstellen.

Wir beauftragen die Verwaltung zu prüfen, ob im Bereich der Planung Tempo 30 angeordnet werden kann. Hierbei sind sowohl die Aspekte Lärmschutz für Anwohnende als auch die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.“

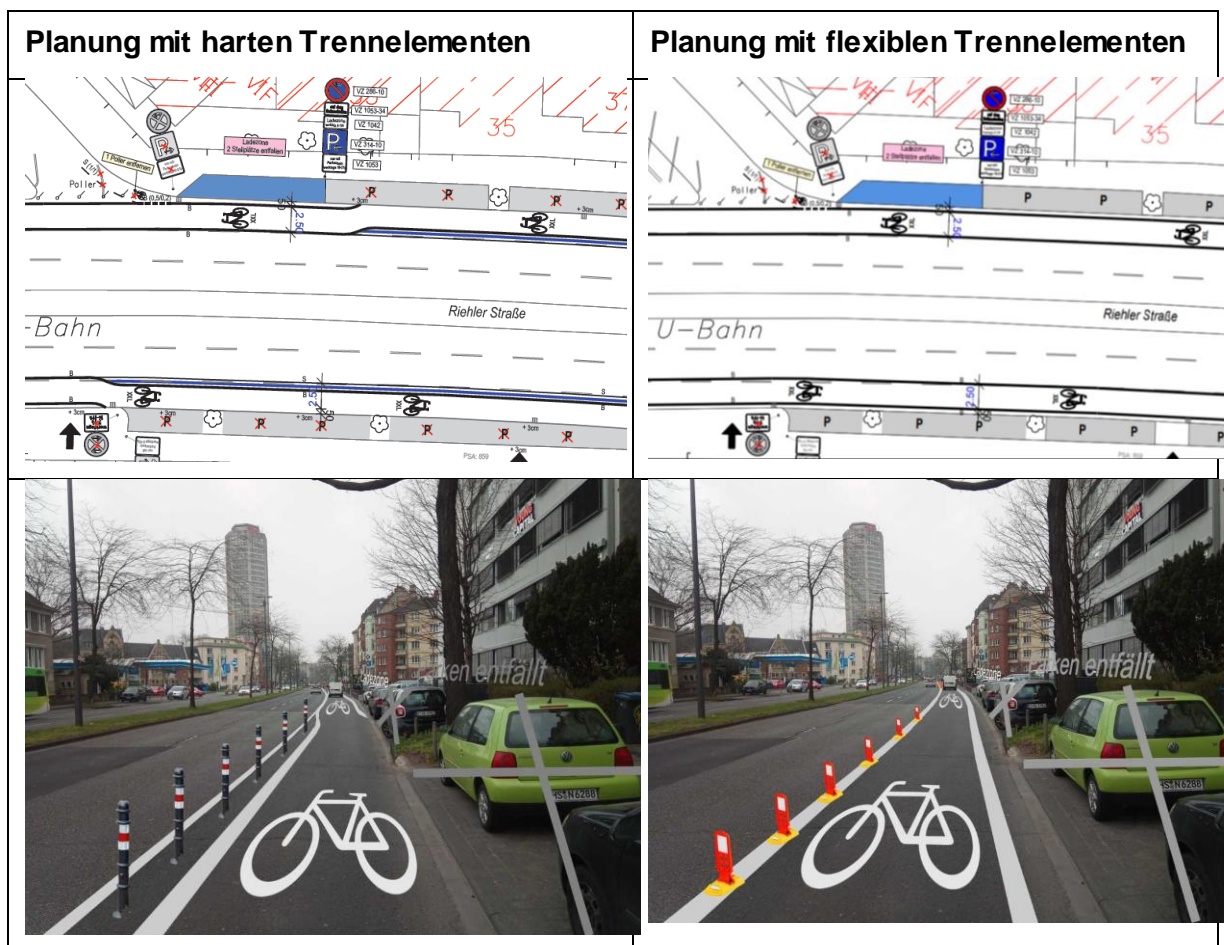
Stellungnahme der Verwaltung zu den Beschlusspunkten 1 und 2:

Der Einsatz (baulicher) Trennelemente wird in Deutschland erst seit ca. 3 Jahren verstärkt als Instrument eingesetzt. Systematische, vergleichende Untersuchungen der Sicherheitswirkung von baulichen Trennelementen liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor (v. a. nicht im Vergleich mit breiten Radfahrstreifen).

In Abhängigkeit von Zweck, Flächenangebot und straßenräumlicher Situation können unterschiedliche Elemente zweckmäßig sein. **Für die Berücksichtigung im Rahmen der Planung ist vorrangig entscheidend, ob für den Einbau/die Montage/den Aufbau der Trennelemente zusätzliche Fläche im Straßenquerschnitt erforderlich ist:**

- Harte Trennelemente** mit Anprallwiderstand (Poller, Betonkästen, Klebeborde, Frankfurter Hüte, Zebras etc.) erfordern einen zusätzlichen Sicherheitsraum im Straßenquerschnitt. Die Stadt Berlin sowie der ADFC-Bundesverband (in seiner Broschüre zum Thema) geben einheitlich 0,85 m für den Sicherheitsraum an, wobei die fahrbahnseitige Markierung des Radfahrstreifens hierin enthalten ist (d. h. netto werden zusätzlich mindestens 0,6 m je Richtungsfahrbahn benötigt).
- Flexible Elemente** mit sehr geringem Anprallwiderstand können (ggf. in Kombination mit Schwellen/Beispiel Cäcilienstraße) direkt auf die Markierung geklebt oder verschraubt werden. Flexible Trennelemente werden bislang typischerweise bei temporären Führungen (i. d. R. Baustellen) eingesetzt. Die Optik ist am verkehrstechnischen Zweck ausgerichtet (reflektierend, typische Farben sind orange, rot, gelb). Zurzeit stehen keine Produkte mit BASt-Zulassung für den dauerhaften Betrieb zur Verfügung.

Der Unterschied zwischen den beiden Elementen wird an folgendem Beispiel verdeutlicht:



Planung mit harten Trennelementen	Planung mit flexiblen Trennelementen
<p>3 Hauptvorteile gegenüber Markierungslösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktion des Radfahrstreifens gegenüber falscher Benutzung durch den Kfz-Verkehr wird gesichert (Parken, Laden/Liefern; Befahren). • Steigerung der subjektiven Verkehrssicherheit • Vrsl. im Mittel etwas geringere Abbiegegeschwindigkeit bei Einmündungen und Zufahrten; der im Antrag der BV 1 formulierte Ansatz ist plausibel, da durch die baulichen Trennelemente ein maximaler Abbiegeradius vorgegeben wird. Allerdings muss die Befahrbarkeit durch Lkw gewährleistet bleiben, sodass zwangsläufig für Pkw größere Bewegungsräume erhalten bleiben. <p>3 Hauptnachteile gegenüber einfacher Markierungslösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es entsteht ein unruhiges Gesamtbild, weil (a) auch bei vollständigem Entfall der öffentlichen Parkstände und maximaler Heranführung der Trennung an Einmündungen lediglich ca. 50 % der Strecke mit einer „protection“ ausgestattet werden kann (ca. 50 % sind Einmündungen, Bushaltestellen mit Schutzstreifen in der An-/Abfahrt, private Zufahrten, Ladezonen) und (b) der Sicherheitsraum zwischen fahrbahnseitigem und park-/ladezonen-seitigem Sicherheitsraum wechselt. • Der Radverkehr wird im Bereich der Randzone der Fahrbahn geführt (Rinne, punktuell schadhaft im Bereich der Baumwurzeln), die komfortabel befahrbare Nettobreite des geschützten Radfahrstreifens reduziert sich somit um ca. 0,5 m und liegt somit bei ca. 1,75 m. • Die Sicherheitsrisiken mit Blick auf die geforderte bauliche Trennung im Anfahrtsbereich der Einmündungen und stark frequentierten Zufahrten sind unklar (weitere Absetzung von der Fahrbahn, Einfluss auf gegenseitige Wahrnehmung unklar; je nach ausgewähltem baulichen Element Einschränkungen der Sicht insbesondere für einbiegende Kfz). 	<p>3 Hauptvorteile gegenüber Markierungslösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktion des Radfahrstreifens gegenüber falscher Benutzung durch den Kfz-Verkehr wird <u>überwiegend</u> gesichert (Parken, Laden/Liefern; Befahren). • Steigerung der subjektiven Verkehrssicherheit • Vrsl. im Mittel etwas geringere Abbiegegeschwindigkeit bei Einmündungen und Zufahrten; der im Antrag der BV 1 formulierte Ansatz ist plausibel, da durch die baulichen Trennelemente ein maximaler Abbiegeradius vorgegeben wird, allerdings muss die Befahrbarkeit durch Lkw gewährleistet bleiben, sodass zwangsläufig für Pkw größere Bewegungsräume erhalten. <p>3 Hauptnachteile gegenüber einfacher Markierungslösung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es entsteht ein <u>etwas</u> unruhigeres Gesamtbild, weil (a) auch bei vollständigem Entfall der öffentlichen Parkstände und maximaler Heranführung der Trennung an Einmündungen lediglich ca. 50 % der Strecke mit einer protection ausgestattet werden kann (ca. 50 % sind Einmündungen, Bushaltestellen mit Schutzstreifen in der An-/Abfahrt, private Zufahrten, Ladezonen). • Es ist aufgrund der Erfahrungen mit vorhandenen Lösungen dieser Art von einem hohen Unterhaltungsaufwand auszugehen. • Die städtebauliche Qualität der Lösungen ist bereits bei Installation gering und verschlechtert sich mit Verwitterung der Trennelemente. <p>Die Rahmenbedingungen für den dauerhaften Einsatz sind noch zu klären (keine BASt-Zulassung).</p>

Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass Funktion und straßenräumliches Erscheinungsbild der Riehler Straße den Einsatz von baulichen Trennelementen dem Grunde nach rechtfertigen. Gleichzeitig bestehen jedoch Bedenken, ob der gewünschte Zweck der baulichen Trennelemente an der Riehler Straße u. a. aufgrund der dichten Folge von Zufahrten und Einmündungen sowie des insgesamt unruhigen Gesamtbildes erreicht werden kann. Im Fall der Variante mit harten Trennelemente kommt hinzu, dass der fahrbahnseitig markierte Sicherheitsraum in Gänze zulasten der verfügbaren Verkehrsfläche für den Radverkehr geht; Dies vor allem, da die Randzone der Fahrbahn mit Rinne und punktuellen schadhafte Stellen durch Baumwurzeln nicht – wie in der Markierungslösung - innerhalb des Sicherheitsraums liegt sondern Teil des Radfahrstreifens ist.

Es wird daher weiterhin die Markierungslösung ohne bauliche Trennelemente empfohlen. Sollte dennoch weiterhin eine Lösung mit baulicher Trennung gewünscht werden, wird eine Lösung mit flexiblen Trennelementen auf der Markierung empfohlen. Die Verwaltung prüft, ob hierfür die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung oder die Durchführung im Rahmen einer Erprobungsmaßnahme nach § 45 StVO erforderlich ist.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Beschlusspunkten 3 bis 8:

Seitens der Verwaltung bestehen keine grundlegenden Bedenken. Vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung auf Grundlage der zu überarbeitenden Pläne können diese Beschlusspunkte ohne Einschränkungen umgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu Tempo 30:

- a) Prüfung der Anordnung **Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit** auf Grundlage von § 45 der Straßenverkehrsordnung

Die Riehler Straße befindet sich im Vorbehaltsnetz. Dieses beinhaltet Straßen, die aufgrund ihrer Merkmale, wie z. B. Verkehrsbedeutung und Funktion, Charakter und Ausbau, nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen sollen.

Nach der Straßenverkehrsordnung besteht jedoch die Möglichkeit, auch auf Hauptverkehrsstraßen eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vorzunehmen, wenn die Verkehrssicherheit vor schützenswerten Einrichtungen, wie z. B. Schulen, Kindergärten und Altenheime, verbessert werden muss. Die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen soll sich allerdings nach aktueller Rechtsauffassung in erster Linie auf die tatsächlich benutzten Eingänge beschränken. Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist dabei zudem in der Regel auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 Meter Länge zu begrenzen.

Die Voraussetzungen treffen auf die Riehler Straße nicht zu. Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) kann daher aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.

- b) Die Prüfung der Anordnung von **Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes**

Aufgrund der unter a) genannten straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben kann nach derzeitigem Stand die Einführung von Tempo 30 lediglich auf der Grundlage lärmschutzrechtlicher Vorgaben geprüft werden. Ein entsprechendes Gutachten würde bei Beschlussfassung durch die Verwaltung in Auftrag gegeben.