

B E S C H L U S S

Bezirksamt Pankow von Berlin

Beschlussgegenstand: Sicherer Radverkehr als Planungsziel für den Umbau der Friedrich-Engels-Straße

Beschluss-Nr.: VIII-1892/2021 Anzahl der Ausfertigungen: 8

Beschluss-T.: 13.04.2021 Verteiler:
- Bezirksbürgermeister
- Mitglieder des Bezirksamtes (4x)
- Leiter des Rechtsamtes
- Leiter des Steuerungsdienstes
- Büro des Bezirksbürgermeisters

Das Bezirksamt beschließt:

Die aus der Anlage ersichtliche Vorlage ist der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis zu geben.

Sören Benn
Bezirksbürgermeister

An die
Bezirksverordnetenversammlung

Drucksache-Nr.: VIII-1430

Vorlage zur Kenntnisnahme für die Bezirksverordnetenversammlung gemäß § 13 BezVG

1. Zwischenbericht

Sicherer Radverkehr als Planungsziel für den Umbau der Friedrich-Engels-Straße

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

In Erledigung des in der 39. Sitzung am 24.02.2021 angenommenen Ersuchens der Bezirksverordnetenversammlung – Drucksache Nr.: VIII-1430

„Das Bezirksamt wird ersucht, innerhalb des erneut erforderlichen Planfeststellungsverfahrens die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes und die Vorgaben des Radverkehrsplans bei der Umbauplanung der Friedrich-Engels-Straße umzusetzen.

Konkrete Ziele sind

- Die im Radverkehrsplan vorgesehenen Zielbreiten für Radverkehrsanlagen sind vollständig einzuhalten, wenn erforderlich durch Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen auf ein absolutes Minimum.
- Die Radverkehrsanlage ist vor Überfahren durch Kfz und vor haltenden Kfz bestmöglich zu schützen (z.B. durch Protektionselemente, Lieferzonen).
- Im Abschnitt mit getrenntem Bahnkörper ist der Rad- und Fußverkehr vollständig vom Kfz/LKW-Verkehr getrennt und somit bestmöglich geschützt zu führen.“

wird gemäß § 13 Bezirksverwaltungsgesetz berichtet:

Das Bezirksamt plant gemeinsam mit der BVG und, gemäß Nr. 10 der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes, auf der Grundlage der Planungsvorgaben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz den Umbau der Friedrich-Engels-Straße. Ein Planungsziel für den Umbau der Friedrich-Engels-Straße ist die Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen. Der gegenwärtig vorliegende Planungsstand ist das Ergebnis der Abstimmung zwischen den Planungsbeteiligten und dient als Grundlage der Aufstellung von Antragsunterlagen für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §22 des Berliner Straßengesetzes bzw. nach Personenbeförderungsgesetz. Die so abgestimmten Lagepläne und Querschnittsaufteilungen sind nur ein Bestandteil der Antragsunterlagen. Weitere Unterlagen, die für den Antrag auf Planfeststellung erforderlich sind, sind Gutachten hinsichtlich Lärm und Erschütterungen, Luftschadstoffgutachten, Verkehrsuntersuchungen, Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an signalisierten Knotenpunkten und deren Planung, sowie eine Untersuchung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht und der landschaftspflegerische Begleitplan mit der Eingriffsausgleichsbilanzierung. All diesen Gutachten und Untersuchungen liegt eine objektkonkrete Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 zugrunde, bei deren Aufstellung wiederum die abgestimmte Planung zu berücksichtigen war.

Diese Gutachten sowie die Planung der signalisierten Knotenpunkte sind gegenwärtig in Bearbeitung. Die umfassende Änderung des geplanten Straßenquerschnitts, wie im BVV-Beschluss angeregt, würde, neben der Umplanung, dazu führen, dass sämtliche Gutachten erneuert werden müssten. Die Fertigstellung der Antragsunterlagen würde sich erneut verzögern. Die Durchführung des Verfahrens würde in einen nicht übersehbaren Zeitraum verschoben und die Ausführung der Maßnahme weiter verhindert.

Im Rahmen der Durchführung des Verfahrens haben Betroffene und auch Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, Hinweise, Einwände und Vorschläge vorzutragen. Dann erfolgt eine Abwägung und es wird entschieden, welchen Hinweisen ggf. weiter gefolgt wird.

Nun zu den konkreten Zielen in der Drucksache:

- Die im Radverkehrsplan vorgesehenen Zielbreiten für Radverkehrsanlagen ...

Im Rahmen der Öffentlichkeitbeteiligung nach Verwaltungsverfahrensgesetz wurde dieser Wunsch vom ACFC bereits vorgetragen. Die Senatsverwaltung wurde diesbezüglich um Stellungnahme gebeten. Daraus wird nun zitiert: „Auch aus Verkehrssicherheitsgründen sollte grundsätzlich die Fahrstreifenbreite des Kfz-Verkehrs nicht auf ein Minimum reduziert werden. Die RASt berücksichtigt nur bedingt die Menge an Schwerverkehr und keinen Busverkehr auf der Fahrbahn, da der Querschnitt 11.10 auf den Betrieb von Straßenbahnen ausgelegt ist. Kombiquerschnitte Bus/ Straßenbahnen existieren nicht und können entsprechend nicht nach den Beispielquerschnitten dimensioniert werden. Die Verkehrssicherheit der Radfahrenden, insbesondere beim Überholen, leitet sich auch maßgeblich durch den Abstand zum Fahrverkehr ab. Busse und Fahrzeuge des Schwerverkehrs bewegen sich häufig an den Maximalmaßen der StVZO von 2,55 m. Einschließlich der Spiegel haben diese Fahrzeuge eine Breite von 3,05 m. Aus diesem Grund plädiert die BVG für Fahrstreifen mit Busverkehr auf 3,50 m mindestens jedoch 3,25 m. Die Ausgewiesene Fahrstreifenbreite bezieht neben Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn auch die Hälfte der Markierung mit ein und ist kein Nettomaß. Der Fahrstreifen hat bei einem ausgewiesenen 3,00 m breiten Fahrstreifen daher nur eine Nettobreite 2,875 m und damit nur einen sehr begrenzten Bewegungsspielraum von 0,225 m. Die Fahrzeugführer werden sich aus diesem Grund weniger in der Fahrstreifenmit-

te bewegen, sondern stärker an der Radverkehrsanlage fahren. Dem Radfahrenden wird dabei aber eine nicht gegebene Sicherheit beim Überholen anderer Radfahrender suggeriert und dem Fahrverkehr keine Option zur Reaktion auf Hindernisse gegeben. Derzeit ist zwar auf der Friedrich-Engels-Str. nur abschnittsweise ein Nachtbusverkehr vorgesehen. Es gibt jedoch trotz der derzeitigen Fahrbahnsituation einen auffälligen Anteil an Schwerverkehr. Die Fahrsituation für den Schwerverkehr verbessert sich, wenn die Fahrstreifenbreite des Kfz-Verkehrs nicht am Minimum operiert. Gleichermaßen muss der Querschnitt nicht ständig wechseln, da in den Knoten größere Fahrstreifenbreiten aufgrund der Schleppkurven erforderlich werden. Daher sollte ggf. durch Verbreiterung der Fahrbahn oder Parkbuchten die Querschnittsaufteilung beibehalten werden: Kfz: 3,25 m, RVA: 2,25 m, Sicherheitstrennstreifen: 0,75 m auf der Fahrbahn bzw. 0,50 m auf der Fahrbahn und 0,25 m markiert in der Parkbucht. Nur an Stellen, an denen keine andere Möglichkeit besteht, sollte der beengte Querschnitt von 3 m Fahrstreifenbreite geplant werden.“

- Die Radverkehrsanlagen vor Überfahren durch Kfz und vor haltenden Kfz schützen ...

Dem Hinweis wird nachgegangen, es werden geeignete Protektionselemente untersucht. Aufgrund der Vielzahl von Grundstückszufahrten und wegen den geplanten Pkw-Stellplätzen ist der Einsatz von Protektionselementen nur eingeschränkt möglich. Es wird überprüft, ob Stellplätze geeignet sind, als Lieferzone ausgewiesen zu werden.

- Im Abschnitt mit getrenntem Bahnkörper vollständig vom Kfz/Lkw-Verkehr getrennt und somit bestmöglich geschützt zu führen.

Der als Anlage 1 des BVV-Ersuchens dargestellte Straßenquerschnitt hat eine vollständige Umplanung zum Inhalt und würde daher die Ausführung der Maßnahme auf lange Sicht verhindern.

Die dafür benötigten Flächen sind nicht verfügbar.

Der vorhandene Baumbestand kann in diesem Querschnitt nicht erhalten werden.

Die einseitige Führung des MIV östlich der Straßenbahntrasse führt zur Verschiebung der geplanten Gleisanlage und hat die komplette Umtrassierung der Straßenbahngleise zur Folge.

Diese Führung des Kfz-Verkehrs erzeugt hohe Lärmemissionen insbesondere für die Anwohner auf der östlichen Straßenseite.

Die Führung des Radverkehrs ausschließlich westlich der Gleise berücksichtigt nicht den Fahrradverkehr mit Zielen auf der östlichen Straßenseite, diese Radfahrenden müssten die Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage benutzen oder würden vermutlich auf dem Gehweg fahren.

Der dargestellte Querschnitt bietet somit keineswegs den bestmöglichen Schutz für den Rad- und Fußverkehr.

Die Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten und die Anbindung der Verkehrsanlage an das übrige Straßennetz wurde hierbei noch nicht einmal betrachtet.

Gegenwärtig werden die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung erarbeitet. Die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz hat stattgefunden. Die dort geäußerten Hinweise werden geprüft und ggf. berücksichtigt. Sobald die Unterlagen vollständig vorliegen und mit allen Planungsbeteiligten abgestimmt wurden, kann der An-

trag auf Planfeststellung gestellt werden.

Im Verfahren können Änderungswünsche und Hinweise erneut vorgetragen und abgewogen werden, gegebenenfalls werden dann noch geringe Änderungen der Planungen erfolgen. Eine Umplanung auf der Grundlage der Drucksache VIII-1430 führt nicht zum gewünschten Ergebnis, den Fuß- und Radverkehr bestmöglich zu schützen und würde zu erheblichen weiteren Verzögerungen führen. Daher ist diese Forderung zum gegenwärtigen Zeitpunkt unverhältnismäßig.

Wir werden weiter berichten.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

keine

Gleichstellungs- und gleichbehandlungsrelevante Auswirkungen

keine

Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

keine

Kinder- und Familienverträglichkeit

entfällt

Sören Benn
Bezirksbürgermeister

Vollrad Kuhn
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und
Bürgerdienste