

## **B E S C H L U S S**

Bezirksamt Pankow von Berlin

Beschlussgegenstand: Einrichtung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen in Pankow: Kreuzung Grabbeallee

Beschluss-Nr.: VIII-1829/2021 Anzahl der Ausfertigungen: 8

Beschluss-T.: 23.02.2021 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-1291

## **Vorlage zur Kenntnisnahme für die Bezirksverordnetenversammlung gemäß § 13 BezVG**

### **Schlussbericht**

#### **Einrichtung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen in Pankow: Kreuzung Grabbeallee**

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

In Erledigung des in der 38. Sitzung am 20.01.2021 angenommenen Ersuchens der Bezirksverordnetenversammlung – Drucksache Nr.: VIII-1291

„Das Bezirksamt wird aufgefordert, für die Einrichtung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an allen Armen der Kreuzung Heinrich-Mann-Straße / Grabbeallee zu sorgen.“

wird gemäß § 13 Bezirksverwaltungsgesetz berichtet:

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) kommen lt. Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung in Betracht, wenn dem Radverkehr an durch Lichtzeichen gesteuerten Knotenpunkten direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird ergänzend ausgeführt, dass ARAS nur in Knotenpunktzufahrten mit einem größeren Rotzeit- als Grünzeitanteil vorgesehen werden sollen. Dies soll gewährleisten, dass der Radverkehr ausreichend Zeit hat, sich sicher vor der um mindestens 5 Meter zurückgesetzten Kfz-Haltlinie auf dem ARAS aufzustellen. Es handelt sich also um ein Instrument, bei dem die Vorsortierung während sehr langer Wartezeiten und sehr kurzem Grün in der Nebenrichtung vom Vorteil für die Radfahrenden sein kann. Ein typischer Anwendungsfall für ein ARAS ist dessen Anordnung im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs auf Straßen mit einem hohen Radverkehrsanteil und mit einer geringen Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Für den Radverkehr auf einem ARAS gelten die Lichtzeichen des Fahrverkehrs. Zur Vermeidung von Fehlinterpretationen sollen ARAS daher nicht ange-

ordnet werden, wenn am Knotenpunkt eigene Signalgeber mit Vorlaufgrün für den Radverkehr vorhanden sind.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Rahmenbedingungen bewertet das Bezirksamt in Abstimmung mit der für das übergeordnete Straßennetz zuständigen Abt. Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) die Anordnung von ARAS im Knotenpunkt Grabbeallee/Heinrich-Mann-Straße wie folgt (siehe auch Anlage „Eignungsprüfung“).

Grabbeallee stadteinwärts:

Direktes Linksabbiegen ist bereits möglich (abknickende Grabbeallee mit durchgängiger Radverkehrsanlage). Auch das direkte Rechtsabbiegen in die Heinrich-Mann-Straße ist möglich. Ein Bedarf für einen ARAS ist daher nicht erkennbar. Der Anteil der Rotzeit ist zwar größer als der der Grünzeit, jedoch handelt es sich um die einstreifige Hauptrichtung und keine Nebenrichtung. Ein ARAS wäre daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu empfehlen.

Schönholzer Straße stadtauswärts:

Der Radverkehr wird in der Knotenpunktzufahrt auf einem durch ein Verkehrsschutzgitter gesicherten benutzungspflichtigen Radweg geführt. Aus diesem Grund ist die Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr und damit auch das direkte Linksabbiegen in die Heinrich-Mann-Straße über den Linksabbiegefahrstreifen nicht möglich. Der Radverkehr biegt indirekt und sicher signalisiert in die Heinrich-Mann-Straße ab. Die Signalisierung erfolgt über einen eigenen Signalgeber für den Radverkehr am Ende des baulich hergestellten Radweges. Das direkte Linksabbiegen könnte theoretisch durch eine Aufhebung der Benutzungspflicht ermöglicht werden. Folgende Kriterien sprechen jedoch gegen die Anordnung eines ARAS. Es liegt an der LZA eine Eigensignalisierung der Fahrtrichtungen Links und Rechts vor. Dies widerspricht der Anwendung eines ARAS. Insbesondere durch die Kombination aus Linksabbiegefahrstreifen und rechtsabbiegender Straßenbahn wäre die Variante nur unvorteilhaft umsetzbar. Der Verzicht auf die Benutzungspflicht, die an dieser Stelle aus Sicherheitsgründen erforderlich ist und auch bleiben sollte, würde die Leistungsfähigkeit der LZA und die Sicherheit des Radverkehrs, hinsichtlich der Mitbenutzung der Gleise und der damit einhergehenden erhöhten Sturzgefahr, erheblich negativ beeinflussen.

Heinrich-Mann-Straße:

Von der Heinrich-Mann-Straße kann nur leicht rechts in die Schönholzer Straße abgebogen werden. Der Radverkehr wird vor und nach der LZA auf einem Radfahrstreifen geführt. Radfahrende können konfliktfrei zusammen mit den Kfz abbiegen. Das Linksabbiegen ist hier grundsätzlich für alle Fahrzeuge nicht zulässig und kann daher auch nicht durch einen ARAS ermöglicht werden. Es besteht daher kein Bedarf für einen ARAS.

Unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, sieht sich das Bezirksamt nicht in der Lage den Beschluss umzusetzen. SenUVK teilt die Auffassung des Bezirksamtes und stellt darüber hinaus klar, dass bei höherem Kfz-Aufkommen oder längeren Freigabezeiten das indirekte Abbiegen oder die Führung des Radverkehrs im

Fahrstreifen in der Regel einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen vorzuziehen ist.

Wir bitten, die Drucksache damit als erledigt zu betrachten.

**Haushaltmäßige 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


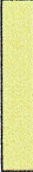

**Anlage**

# Eignungsprüfung aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten

KP Grabbeallee/Schönholzer Straße/Heinrich-Mann-Straße

Kriterien	Mindestanforderungen					Sonstige Anforderungen				Ergebnis
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>Knotenpunkt-zufahrt</b>	Hauptroute des Radverkehrs / Radvorrangnetz	ARAS ermöglicht direktes Linksabbiegen	ARAS ermöglicht Geradeaus-fahren im Mischverkehr	Knotenpunkt-zufahrt ist untergeordnet <u>und</u> LZA hat eine längere Rotphase	Radverkehr kann am Knotenpunkt rechts an wartenden Kfz vorbeigeführt werden	ARAS erstreckt sich über max. 1 Kfz-Fahstreifen (Querstreifen von 2 Fahstreifen nur im Ausnahmefall bei langen Rot-Phasen)	Kfz- und Radverkehr werden gemeinsam signalisiert (keine Signale für den Radverkehr mit Vorlauf-Grün vorhanden)	Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV ausgeschlossen	Bewertung der Sturzgefahr beim direkten Linksabbiegen durch kreuzende Schienen	
Grabbeallee stadteinwärts	nein	es kann bereits direkt links über einen Radfahstreifen abgebogen werden	es kann nicht geradeaus gefahren werden	KP-Zufahrt ist nicht untergeordnet (SIEP-Stufe II); kurze Sperrzeit	ja	ja	ja	ja	keine Gleisanlagen	ARAS ungeeignet
Schönholzer Straße stadtauswärts	nein	ja	nein, da benutzungspl. Radfahstreifen im weiteren Verlauf	KP-Zufahrt ist nicht untergeordnet (SIEP-Stufe II); kurze Sperrzeit	Radverkehr müsste durch bauliche Maßnahmen vom Radweg auf die Fahrbahn geführt werden	nein, ARAS müsste über 2 Fahstreifen angelegt werden (bei unterschiedlichen Signalisierungen!)	nein	nein, ARAS und Bevorrechtigung Straßenbahn sind nicht verträglich	Radverkehrsführung zwischen Tram-Schienen; erhöhte Sturzgefahr	ARAS ungeeignet
Heinrich-Mann-Straße	nein	nein, es kann generell nicht links abgebogen werden	nein, da benutzungspl. Radfahstreifen im weiteren Verlauf	KP-Zufahrt ist zwar Nebenrichtung, jedoch auch SIEP-Stufe II; kurze Sperrzeit	ja	ja	ja	ja	keine Gleisanlagen	ARAS ungeeignet

Legende:

-  Anforderung nicht erfüllt
-  Anforderung teilweise erfüllt
-  Anforderung erfüllt