

Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

### **Bausteine der Verkehrswende NordOst: Fahrradspuren im Zentrum Weißensee**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, auf der Berliner Allee im Zentrum des Ortsteils Weißensee Radfahrstreifen und Fahrradstellplätze auf der Fahrbahn anzulegen.

Die Radfahrstreifen sollen stadtauswärts von Gürtelstraße bis Smetanastraße und stadteinwärts von vor dem ehemaligen Kulturhaus Peter Edel (gegenüber der Lindenallee) bis zur Lehderstraße führen. Dafür sind vorzugsweise die rechten Kfz-Fahrstreifen zu verwenden. Ggf. ist ein Radfahrstreifen in Regelbreite mit einer überbreiten Kfz-Spur zu kombinieren.

Sollte dafür eine Anpassung von Lichtsignalanlagen erforderlich werden, darf diese nicht zu Lasten des ÖPNV und des querenden Fußgängerverkehrs gehen. In diesem Fall ist die ÖPNV-Beschleunigung vielmehr zu optimieren. Sollte der Radverkehr eigene Signale erhalten, ist er in derselben Phase wie der parallele Kfz-Verkehr freizugeben und erst mit Beginn der Zwischenzeit zur nachfolgenden Signalgruppe zu sperren.

Von den abschnittsweise angelegten Kfz-Stellplätzen in Längsrichtung zwischen Antonplatz und Smetanastraße ist jeweils der erste und letzte Kfz-Stellplatz in einen Fahrradstellplatz umzuwandeln und mit Bügeln zu versehen. Auch die Dreiecksflächen in den Verschwenkungsbereichen sind mit Fahrradbügeln zu versehen.

#### **Begründung:**

##### 1. Bestand

Die Berliner Allee zwischen Antonplatz und Smetanastraße - Pistoriusstraße bildet mit dem Antonplatz und Ihrer Einzelhandelskonzentration das Zentrum des Ortsteils Weißensee.

Darin, wie im ganzen Bereich der Berliner Allee zwischen Gürtelstraße - Lehderstraße und Rennbahnstraße gibt es derzeit keine Radverkehrsanlagen oder Fahrradstellplätze.

In den stadteinwärts und stadtauswärts angrenzenden Bereichen gibt es hingegen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.

Es gibt für den Radverkehr auch keine legale Umfahrung dieses Bereichs. Radfahrer meiden daher das Weißenseer Zentrum ganz oder weichen auf die Gehwege aus, was insbesondere zwischen Antonplatz und Smetanastraße - Pistoriusstraße aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens sehr konfliktreich ist.

Der Bereich zwischen Antonplatz und Smetanastraße - Pistoriusstraße wurde ca. 2004 neu gestaltet. Dabei wurden durchgängig zwei Kfz-Spuren pro Fahrtrichtung, Überquerungsstellen und abschnittsweise Kfz-Stellplätze angelegt. Dafür wurden die Fahrbahnen verschwenkt.

Die Kfz-Stellplätze sind bis heute gebührenfrei. Es ist lediglich zu den Ladenöffnungszeiten eine Parkscheibe gefordert. Eine Benutzung durch Einzelhandelsmitarbeiter anstatt Kunden ist damit nicht ausgeschlossen.

In den Verschwenkungsbereichen vor und hinter den markierten Stellplätzen bleiben dreieckige Restflächen. Diese werden häufig von Falschparkern genutzt. Diese Fahrzeuge ragen dann zum Teil in die rechte Fahrspur hinein und verengen sie soweit, dass der fließende Kfz-Verkehr auf die linke Fahrspur ausweichen muss. Dadurch ist die rechte Fahrspur für Kfz nur teilweise nutzbar. Ortskundige Kfz-Führer

fahren daher ab Beginn dieses Abschnitts links. Dadurch ist die Belegung der linken Fahrspur stets höher als der rechten und für Rechtsfahrer wird das Umfahren der Falschparker schwieriger. Dadurch steigt der Andrang auf der linken Spur nochmals.

Die Leistungsfähigkeit der Berliner Allee für den Kfz-Verkehr liegt daher zwischen Antonplatz und Smetanastraße - Pistoriusstraße ganz erheblich unter der von zweistreifigen Richtungsfahrbahnen.

## 2. Erschließung und Einzelhandel

Eine legale und sichere Erschließung der Berliner Allee zwischen Gürtelstraße - Lehderstraße und Rennbahnstraße ist mit Fahrrad derzeit praktisch nicht gegeben.

Das Zentrum Weißensees ist für Radfahrer nicht zum Einkaufen geeignet: Man kommt weder legal, sicher und komfortabel dort hin, noch kann man sein Fahrrad dort abstellen.

Da der der MIV-Anteil im Bezirk Pankow schon 2008 bei nur 26% lag, der Radverkehrsanteil jedoch bei 17% (lt. SrV und StEP Verkehr 2011), weiter gestiegen ist und steigt, geht dem Einzelhandel dort ein beträchtlicher Umsatz verloren. Das hat sich inzwischen auch auf die Struktur ausgewirkt: Den größte Standort - früher der Anker - teilen sich inzwischen zwei Läden im unteren Preissegment: Woolworth und TeDi.

Um die für ein Einkaufsgebiet zu schmalen Gehwege nicht durch Fahrradbügel einzuengen, sollen diese auf der Fahrbahn platziert werden. Dafür bieten sich die Dreiecksflächen sowie die jeweils ersten und letzten Kfz-Stellplätze in einem Parkplatzstreifen an. Durch die Platzierung von Fahrradbügeln wird dem Falschparken vorgebeugt.

## 3. Verbindungsfunktion der Radfahrstreifen

Der unsanierte und besonders unwirtliche Bereich zwischen Smetanastraße - Pistoriusstraße und Rennbahnstraße soll grundhaft saniert und umgestaltet werden - siehe schriftliche Anfrage 18 / 13 038. Damit wird auch er Radverkehrsanlagen erhalten.

Es verbleibt also eine Verbindungslücke für den Radverkehr zwischen Gürtelstraße - Lehderstraße und Smetanastraße - Pistoriusstraße. Diese soll mit den hiermit beantragten Radfahrstreifen weitgehend geschlossen werden.

## 4. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr: Beispiel temporäre Busspuren

Für 5 Wochen – vom 15.10. bis 19.11.18 – war zwischen Antonplatz und Pistoriusstraße – Smetanastraße die jeweils rechte Kfz-Spur als Busspur für Schienenersatzverkehr der Straßenbahnlinien 12 und M13 markiert. Dem Kfz-Verkehr stand also nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung, wobei stadteinwärts die Busspur vor der Lichtsignalanlage (LSA) endete. Dort war eine Haltestelle angeordnet.

3 der 5 Wochen lagen außerhalb von Schulferien.

Beobachtungen der Lastrichtungen während der morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenstunde am 06.11.18 - ein repräsentativer Donnerstag knapp eine Woche nach Ende der Schulferien - zeigten:

- Die Busspuren wurden vom fließenden Kfz-Verkehr respektiert.
- Es gab keine Rückstaus über Lichtsignalanlagen hinweg, z. B. Rossinistraße.

- Stadteinwärts blieb in der Morgenspitze in der Regel kein Kfz nach Grünende an der LSA Berliner Allee / Pistoriusstraße – Smetanastraße hängen.
- Stadteinwärts blieben in der Morgenspitze in der Regel nur wenige Kfz nach Grünende an der LSA Antonplatz hängen.
- Die rechte Fahrspur am Antonplatz stadteinwärts wurde vom fließenden Verkehr bei Grün so gut wie gar nicht genutzt. Nur vereinzelt bei Rot ankommende Kfz nutzten sie zum Warten. Die rechte Spur hatte daher auf die Leistungsfähigkeit der LSA Antonplatz nur sehr geringen Einfluss.
- Stadtauswärts blieb in der Spätspitze in der Regel kein Kfz nach Grünende an der LSA Antonplatz hängen, weder auf der Berliner Allee, noch in der Langhansstraße.

Fazit: Die Berliner Allee ist mit je einer Kfz-Spur zwischen Antonplatz und Pistoriusstraße – Smetanastraße ausreichend leistungsfähig. Die andere Spur kann daher in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden.

## 5. Begründung für Anfang der Radspuren/Kfz-Fahrstreifenreduktion

Der beantragte Radfahrstreifen stadtauswärts soll an der Gürtelstraße beginnen, da der vorhandene Radfahrstreifen dort endet.

Durch die temporären Busspuren (Punkt 4) wurde die Fahrbahn stadtauswärts auf dem Antonplatz von zwei auf eine Kfz-Fahrspur reduziert: Vor der Langhansstraße waren es noch zwei Spuren, danach nur noch eine. Der Verflechtungsbereich war also recht kurz. Die Spurreduzierung wurde per Verkehrszeichen angekündigt.

Ähnlich kann dies auch im Bereich vor der Gürtelstraße bis zur LSA Rossinistraße geschehen. Hier ist aufgrund der geringen Abstände eine grüne Welle geschaltet, wobei die Grünzeit der Berliner Allee an der LSA Rossinistraße länger ist als an der Gürtelstraße. Das erleichtert die Verflechtung.

Stadteinwärts sollen die Radfahrstreifen vor dem ehemaligen Kulturhaus Peter Edel gegenüber der Lindenallee beginnen. Damit können auch Radfahrer aus dem Park am Weißen See sie nutzen.

Während der temporären Busspuren (Punkt 4) hatten sich die meisten Kfz dort bereits links eingeordnet, obwohl die Busspur erst hinter der Pistoriusstraße begann. Die rechte Spur war nur schwach belegt. Ein so kurzer Verflechtungsbereich mitten auf einem Knotenpunkt mit Busverkehr ist dauerhaft nicht erforderlich, da der Straßenabschnitt zwischen Indira-Gandhi-Straße und Kulturhaus lang genug ist.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum xxxx zu berichten.

Dieser Antrag wird unterstützt von (Stand 16.07.19):

- Aktion Berliner Allee/Solar e. V.
- BUND Berlin e. V.
- ADFC Pankow (angefragt)
- Bürgerinitiative Pro-Malchower-Luch