

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Nina Lerch (SPD)

vom 09. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. August 2022)

zum Thema:

Querung der Blaschkoallee Höhe Riesestraße/Onkel-Bräsig-Straße II

und **Antwort** vom 30. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. September 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Nina Lerch (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12951
vom 09. August 2022
über Querung der Blaschkoallee Höhe Riesestraße/Onkel-Bräsig-Straße II

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Vorbemerkung:

Zu meiner Schriftlichen Anfrage Nr. 19/10849 antwortete der Senat bezüglich der Querung Blaschkoallee Höhe Riesestraße/Onkel-Bräsig-Straße, es lägen „keine Hinweise auf eine besondere Gefahrenlage vor“. Die Blaschkoallee wird kurz vor der hier genannten Querung von durch einen verstetigten Pop-Up Radweges auf der Blaschkoallee zwei auf eine Fahrbahn verengt. Um den Verkehr hinter den parkenden Autos einsehen zu können, muss der Fußgänger die Straße auf dem wegfallenden Fahrstreifen betreten und sich in Gefahr begeben, da das Fahrverhalten an Spürverengungenq schwerer einzuschätzen ist.

Frage 1 a) Hat der Senat in seine Bewertung der Sicherheitslage, die aus der Antwort auf die schriftliche Anfrage Nr. 19/10849 hervorgeht, die veränderte Spurführung an besagter Querung miteinbezogen?

Frage 1 b) Ist dem Senat die neue Gefahrenlage, die durch die Verengung der Fahrbahn entsteht, bekannt?

Antwort zu 1. a) und b):

Die Fahrbahnverengung ist bekannt und wird nicht als besondere Gefahrenlage bewertet. Insbesondere im Zusammenhang mit der vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h („Mo-Fr 7-19 h“) zusammen mit den Zeichen 136 StVO („Achtung Kinder“) wird die Örtlichkeit als sicher eingestuft.

Frage 2:

Vorbemerkung: Auch hinsichtlich des Autoverkehrs, stellt die Einfahrt von der Riesestraße auf die Blaschkoallee ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar, da die Einsicht in den Fließverkehr erschwert ist. Nun wurde an der Blaschkoallee/Ecke Riesestraße ein zeitlich begrenztes absolutes Halteverbot eingerichtet, das jedoch sehr häufig, vor allem durch Miles-Transporter, missachtet wird.

Frage 2 a) Wie schätzt er Senat die Situation an der Einmündung unter der Berücksichtigung der neuen Verkehrsführung ein?

Frage 2 b) Wie kann dafür gesorgt werden, dass das absolute Halteverbot, für mehr Verkehrssicherheit, in Zukunft eingehalten wird?

Frage 2 c) Hat es eine entsprechende Bewertung der veränderten Situation gegeben?

Antwort zu 2. a) bis c):

Die Verkehrssituation für den rechtsabbiegenden Verkehr aus der Riesestraße in die Blaschkoallee hat sich nicht verschlechtert, da die Regelung dem Alt-Bestand entspricht. Die seit dem Jahr 2016 vorliegenden Verkehrsunfalluntersuchungen der Polizei Berlin haben keine registrierten Verkehrsunfälle ergeben. Für die Beachtung des hier in Rede stehenden Haltverbotes gilt wie auch für alle anderen Verkehrsregelungen, dass neben einer geeigneten Sanktionsandrohung auch ein spürbarer Überwachungsdruck erzeugt werden muss.

Frage 3:

Vorbemerkung: Laut dem Radverkehrsplan Berlin gehören die Riesestraße sowie die weiterführende Onkel-Bräsig-Str. zum Radvorrangnetz. Die Radvorrangstrecke quert hier also die Blaschkoallee. Bezüglich des Radvorrang-Netzes, soll „dem Radverkehr an Knotenpunkten Vorrang gegenüber dem MIV gegeben werden.“ (RVP S. 11).

Frage 3 a) Wie soll zukünftig an der Querung Blaschkoallee Höhe Riesestr./Onkel-Bräsig-Str. der Vorrang des Radverkehrs gewährleistet werden?

Frage 3 b) Wird im Zuge des Ausbaus des Radvorrangnetz die Installation einer Lichtsignalanlage an der entsprechenden Querung in Betracht gezogen, um den Vorrang von Rad- und Fußverkehr sicher zu stellen?

Antwort zu 3. a) und b):

Der zitierte Satz entstammt dem Abschnitt „Das neue Radverkehrsnetz Berlin – Einführung“ im Kapitel „Lösungsansatz“ und steht somit ganz am Anfang der Ausführungen des Radverkehrsplans zum Radverkehrsnetz, wo die Zielrichtung der Schaffung von Vorrangrouten zunächst einmal mit allgemeinen „Soll“-Anforderungen skizziert wird. Die konkreten Kriterienkataloge für das Vorrangnetz auf S. 17 und S. 30 f des Radverkehrsplans machen deutlich, dass die Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber querendem Kfz-Verkehr insbesondere im Zuge der Fahrradstraßen, über die das Vorrangnetz zu großen Teilen geführt werden soll, erfolgen und dort durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen (Vorfahrtbeschilderung an Kreuzungen und Einmündungen) sichergestellt werden soll.

Darüber hinaus sollen „an ausgewählten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) Radfahrende auf der Vorrangroute geringe Wartezeiten haben“. Bei der Querung der Blaschkoallee an der genannten Stelle handelt es sich um die Querung einer Hauptverkehrsstraße ohne Lichtsignalanlage. An solchen Stellen sind die Gewährleistung von Aufstellmöglichkeiten zwischen den beiden zu querenden Kfz-Strömen und die dadurch erreichbaren geringen durchschnittlichen Wartezeiten letztendlich bedeutender als die verkehrsrechtliche Regelung, die zudem den bundesrechtlichen Vorgaben unterworfen ist (s. Vorbemerkung und Antwort zu Frage 4: Hauptkriterium sind geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten). Über die Vorfahrt ist demnach „unter Berücksichtigung des Straßencharakters, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und des optischen Eindrucks der Straßenbenutzer zu entscheiden (II Nr. 6 zu § 8 VwV-StVO).“ Die Blaschkoallee ist eine Vorfahrtstraße mit entsprechendem Erscheinungsbild. Daher „sollte die Straße solange Vorfahrtstraße bleiben, wie sich das Erscheinungsbild der Straße und ihre Verkehrsbedeutung nicht ändern (III Nr. 1 zu § 8 VwV-StVO).“

Grundsätzlich werden bei Ausbaumaßnahmen im Zuge des Radvorrangnetzes immer alle in Frage kommenden Formen von Querungshilfen in Betracht gezogen. Bisher waren allerdings auf anderen Teilstrecken des Vorrangnetzes größere Probleme für den Radverkehr festzustellen, so dass für diese bereits seit einiger Zeit mit einer Radverkehrs-Wegweisung versehene und gut nutzbare Strecke zumindest kurzfristig kein Bedarf für einen weiteren Ausbau gesehen wird.

Frage 4:

Vorbemerkung: Laut RVP ist ein Qualitätsstandard für das Radvorrangnetz der Zeitverlust: „Die Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen im Mittel 35 Sekunden pro Kilometer nicht überschreiten. Dies wird mittels pauschalisierter und vom Knotenpunkttyp abhängiger Annahmen zu Verlustzeiten überprüfen.“ (RVP S. 30).

Frage 4 a) Wie soll vermieden werden, dass Fahrradfahrende auf der Vorrangroute Riesestraße/ Onkel-Bräsig-Str. bei der Überquerung der Blaschkoallee übermäßig lange Wartezeit haben?

Antwort zu 4. a):

Die durchschnittliche Wartezeit von 35 Sekunden pro Kilometer wird sich voraussichtlich nur durch die Beibehaltung der bisherigen Situation ohne Lichtsignalregelung für den Radverkehr einhalten lassen, da sich bei Querungen von Kfz-Hauptverkehrsstraßen mit Mittelstreifen im Zuge von Kfz-Nebennetzstraßen die Wartezeiten erfahrungsgemäß deutlich verlängern: Der Radverkehrsplan setzt auf S. 30 (Anmerkung 18) die Verlustzeit für eine Regelung mit Wartepflicht durch Verkehrszeichen (wie heute in der Blaschkoallee vorhanden) mit 10 Sekunden an, die für die Nebenrichtung an Lichtsignalanlagen (wie bei Installation einer Lichtsignalanlage für den Verkehr aus Riese- und Onkel-Bräsig-Straße) mit 30 Sekunden. Da sich im Zuge der Vorrangroute nördlich und südlich weitere Verlustzeiten nicht völlig vermeiden lassen dürften, ist die durchschnittliche Wartezeit für den Radverkehr im Zuge der Vorrangroute ein Kriterium, was deutlich gegen die Signalisierung der Radverkehrsquerung spricht (35 Sekunden pro Kilometer wären mit Lichtsignalregelung an der Blaschkoallee vermutlich nicht mehr einzuhalten). Die

spezielle Situation an der Blaschkoallee, wo der Radverkehr im Bereich des für Kraftfahrzeuge gesperrten Mittelstreifendurchbruchs sehr gute Wartemöglichkeiten hat und daher ungestört von gleichzeitig querenden Kraftfahrzeugen etappenweise die beiden Richtungsfahrbahnen der Blaschkoallee queren kann, spricht ebenfalls für die Beibehaltung der bisherigen Gestaltung der Radverkehrs-Querungsstelle.

Frage 5:

Vorbemerkung: Qualitätsstandard H „Attraktivität“, aus der Liste der Standards für das Radvorrangnetz besagt: „Die Strecken des Radvorrangnetzes sollen als attraktiv wahrgenommen werden, zum Beispiel durch Begrünung, gute Materialwahl und ergänzende Ausstattungselemente.“ (RVP S. 31) Des Weiteren soll der RVP dazu beitragen „objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden“ herzustellen. (RVP S. 7).

Frage 5 a) Werden im Rahmen der Standards „Attraktivität“ und „Subjektive Sicherheit“ die Wünsche von Bürger:innen beachtet, beispielsweise durch das Einbeziehen konkreter Beschlüsse der BVV?

Antwort zu 5. a):

Grundsätzlich werden bei Ausbaumaßnahmen im Zuge des Radvorrangnetzes alle bekannten Wünsche von Verkehrsteilnehmenden und auch die Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlungen in die Entscheidungsfindung einbezogen. Letztlich müssen bei verkehrsplanerischen Entscheidungen allerdings fachliche, objektiv nachprüfbar Kriterien wie die realen Verlustzeiten oder die Auswertung der Unfallstatistik den Ausschlag geben.

Frage 6:

An wie vielen Tagen führte die Polizei Berlin Geschwindigkeitsmessungen in dem Bereich seit Anordnung der temporären Geschwindigkeitsbegrenzung im Jahr 2015 durch?

Antwort zu 6:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 30. Juni 2022 wurden durch die Polizei Berlin in der Blaschkoallee, zwischen Alt-Britz und der Blaschkoallee 32, insgesamt 26 Geschwindigkeitskontrollen während der Gültigkeit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h durchgeführt.

Frage 7:

Gibt es weitere relevante Informationen zu dem geschilderten Sachverhalt?

Antwort zu 7:

Nein.

Berlin, den 30.08.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz