

Gefährliche Fahrradrouten RR1 (Wannsee-Route)

Wolfram Däumel

Elbestr. 15, 12045 Berlin
daeumel@fhi-berlin.mpg.de

Mitarbeiter im

Fritz-Haber-Institut der
MPG in Berlin-Dahlem

Mai 2011

Bestandsaufnahme und Lösungsansatz

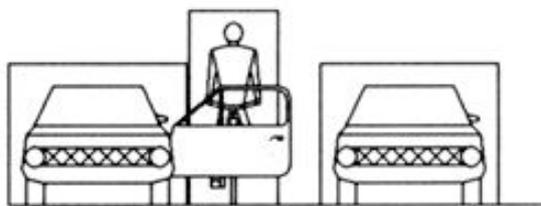
Die Fahrradrouten sollen das Hauptnetz für den Fahrradverkehr darstellen. In der Radverkehrsstrategie für Berlin heißt es: *"Die Realisierung des Radrouten Hauptnetzes, einschließlich der Wegweisung, hat eine wichtige faktische und symbolische Bedeutung für die Positionierung Berlins als fahrradfreundliche Metropole und für die Erleichterung des Radverkehrs in der Stadt. Das Radverkehrskonzept strebt deshalb die durchgängige Befahrbarkeit des Innenstadtnetzes bis 2006 und des Gesamtnetzes bis 2010 an; darüber hinaus erforderliche Maßnahmen für einen durchgängig den Anforderungen gerechten Ausbau des Netzes sollen bis 2015 umgesetzt sein."* Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 15/ 3360 vom 04.11.2004.

Das Ziel *"Direkte, bequeme und sichere Verbindungen für den Radverkehr sollen überall im Stadtgebiet verfügbar sein."* wurde auf der Wannsee-Route RR1 zwischen Breitenbachplatz und U-Bahnhof Thielplatz leider nicht erreicht.

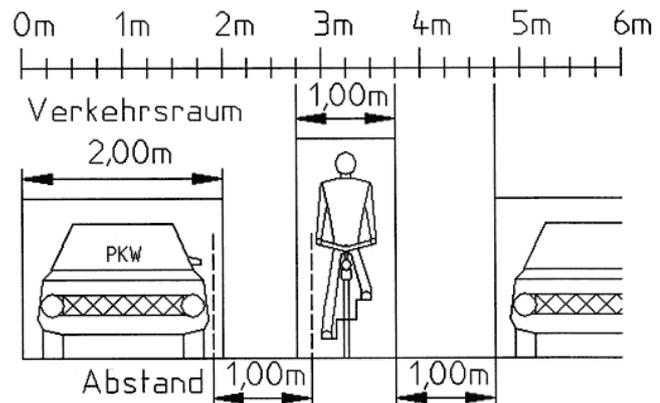
Die Straßen in diesem Bereich weisen Richtungsfahrbahnen mit einer Breite zwischen 5 und 6 Metern auf. Wird am rechten Fahrbahnrand geparkt, so ist das Überholen von Radfahrern durch Kfz bei Einhaltung aller Sicherheitsabstände nicht möglich.

Dennoch versuchen viele PKW-Fahrer, manchmal sogar LKW-Fahrer, Radfahrer zu überholen.

Die meisten Radfahrer beugen sich dem Druck und fahren zu dicht an den parkenden Autos entlang. Im Falle eines Unfalls durch eine plötzlich geöffnete Autotür können sie eine Teilschuld wegen Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes erhalten.



Hier ist diese Situation ohne Sicherheitsabstand für eine vollständig geöffnete Pkw-Tür mittlerer Breite dargestellt. Auch bei nur halb geöffneter Tür kommt es zum Aufprall und Sturz. Werden die rechts genannten Mindest-Sicherheitsabstände eingehalten, haben Radfahrer die Möglichkeit, einer ganz geöffneten Tür auszuweichen. Eine halb geöffnete Tür stellt keine Gefahr dar.



Sicherheitsabstände beim Überholen. Zugrunde gelegt sind der Verkehrsraum eines Radfahrers von 1,00m (nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS-E der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen), eine Parkraumbreite für Pkw von 2,00m und der notwendige Sicherheitsabstand von 1,00m zwischen parkenden Kfz und Lenkerende des Fahrrades.

<http://www.däumel.de/WD/Radverkehr/Radfahrstreifen/>

Diese Problematik zeigt sich je nach Fahrbahnbreite, Anzahl der parkenden Autos und Verkehrsstärke in den einzelnen Abschnitten dieser Strecke unterschiedlich stark ausgeprägt.

Nachdem sich durch die abrutschenden Hänge zum U-Bahn-Einschnitt hin in einigen Bereichen Veränderungsbedarf ergeben hat, wäre es sinnvoll, jetzt ein Gesamtkonzept für alle Streckenabschnitte als Hauptfahrradrouten zu erstellen. Man muss dabei vier unterschiedliche Abschnitte betrachten und berücksichtigen.

1. Schorlemerallee zwischen Englerallee und Podbielskiallee

Bestandsaufnahme

Hier kommen mehrere Faktoren zusammen, die eine problematische Situation ergeben:

- In dieser Straße ist Tempo 50 zulässig,
- es ist eine Steigung vorhanden,
- die Fahrbahnen sind etwas breiter als bei den anderen Abschnitten.

Bergauf fahren Radfahrer langsamer und brauchen etwas mehr Platz, bergab fahren sie schneller und brauchen etwas mehr Sicherheitsabstand. Die Breite der Fahrbahn suggeriert Kfz-Führern ein gefahrloses Überholen trotz parkender Autos, obwohl dies bei Einhalten der Sicherheitsabstände nicht zulässig wäre. So werden bergab mit 30 km/h fahrende Radfahrer mit über 50 km/h überholt. Die meisten Radfahrer halten den Sicherheitsabstand zu den parkenden Kfz nicht ein. Die, die es versuchen, werden oftmals mit wenigen Zentimetern Abstand überholt. Bergauf sind durch die nur stellenweise belegten Parkplätze Radfahrer zum Slalomfahren genötigt, wobei sie oftmals beim Ausscheren in Konflikt mit nachfolgenden Kfz kommen.



Schorlemerallee: Die Kamera am Fahrradlenker zeigt, dass Radfahrer mit wenigen Zentimetern Abstand überholt werden

Problemlösung: Radfahrstreifen anlegen

Der Fahrbahnquerschnitt entspricht etwa dem der Pacelliallee. Das dort umgesetzte Konzept eines Radfahrstreifens wäre hier nach dem selben Prinzip machbar.

Maßnahmen

Die Parkstände müssten etwas nach außen verschoben werden um Platz für den Radfahrstreifen zu erhalten. Entsprechend der Pacelliallee würden dann an den Standorten der Bäume Lücken im Parkstreifen entstehen. In Anbetracht der vielen freien Parkplätze dürfte die etwas geringere Anzahl von Stellplätzen keine Rolle spielen.



Pacelliallee: Nach Markierung der Radfahrstreifen deutliche Verbesserung

2. Franz-Grothe-Weg/Archivstraße-Brümmerstraße zwischen Podbielskiallee und Fabeckstraße

Bestandsaufnahme

Die unabhängige Führung des Radverkehrs auf der westlichen Seite der U-Bahn ist optimal.

Maßnahmen

Im Streckenverlauf sind keine Maßnahmen notwendig. Vor den U-Bahnhöfen Podbielskiallee und Dahlem Dorf wäre eine etwas klarere Führung des Radverkehrs hilfreich.

3. Löhleinstraße/Brümmerstraße zwischen Fabeckstraße und Thielallee

Bestandsaufnahme

Dieser Abschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone. Während die Brümmerstraße Teil eines Straßenzuges zum Breitenbachplatz ist und stärkeren Kfz-Durchfahrverkehr aufweist, hat die Löhleinstraße nur Erschließungsfunktion. Sie wird aber als Schleichweg zur Umfahrung der Ampel Königin-Luise-Str./Pacelliallee benutzt, so dass auch dort nicht unerheblicher Kfz-Durchfahrverkehr stattfindet.

Die Fahrbahnen sind etwas schmaler als in der Schorlemerallee, so dass Radfahrer, die den Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos einhalten, nicht überholt werden können. Da aber oftmals gedrängelt wird, geben viele Radfahrer dem Druck nach und fahren extrem dicht an den parkenden Autos entlang und werden ohne Sicherheitsabstand überholt.

Der Busverkehr (X11) wurde in Anbetracht des Absackens des linken Fahrbahnrandes bereits verlegt. Um die anderen Fahrzeuge vom Hang des U-Bahneinschnittes fern zu halten, wurden 2010 in der Brümmerstraße die Parkstände nach rechts verschoben. Der linke Teil der Fahrbahn wurde mit einer durchgezogenen Linie abgetrennt.

Durch diese Verschiebung der Fahrbahn nach rechts ist die Situation für Radfahrer gefährlicher geworden, ohne dass die gewünschte Entlastung des Hangs eingetreten wäre. Halten Radfahrer den Sicherheitsabstand zu parkenden Autos ein, war bisher ein Vorbeifahren nicht möglich. Jetzt ist links lediglich eine Linie, die überfahren werden kann. Damit ergibt sich die selbe Situation wie für die Schorlemerallee beschrieben. In Anbetracht der Fahrradroute herrscht zeitweise starker Radverkehr, so dass der Kfz-Verkehr die gesamte Strecke über der durchgezogenen Linie fährt.

2011 wurden zur Verhinderung des Überfahrens der durchgezogenen Linie in regelmäßigen Abständen Baken darauf aufgestellt. Dies führt dazu, dass Autofahrer nun stark beschleunigen, überholen und vor der nächsten Bake zwangsläufig wieder nach rechts ziehen. So werden Radfahrer regelmäßig geschnitten.

Hinzu kommt, dass die Markierung der Parkstände teilweise auch dort erfolgte, wo sich Bäume oder Laternen im Unterstreifen befinden. Die Fahrzeuge stehen dann zum einen mit den Rädern sehr dicht am Baum, zum anderen über die Parkmarkierung heraus. Bei Einhalten eines konstanten Sicherheitsabstandes sind Radfahrer dadurch zum Fahren in Schlangenlinien gezwungen.



Brümmerstraße: Nach Markierung des Sicherheitsstreifens und Aufstellung von Baken (links) als Abstandhalter zum Hang gefährliches Slalomfahren aller Verkehrsteilnehmer. Unten: Die selbe Situation aus der Lenkerperspektive

Problemlösung: Änderung der Verkehrsführung

Abhilfe schuf die Verlegung der Radroute von der Brümmerstraße in die Löhleinstraße. Die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen in der Löhleinstr. wäre eine konsequente Fortsetzung der Radverkehrsführung im 2. Abschnitt über Franz-Grothe-Weg. Die in Fahrtrichtung Nord-Ost notwendige Überquerung der U-Bahn-Trasse würde lediglich von der Fabeckstraße zur Thielallee verlegt.



Für den Ziel- und Quellverkehr muss die Brümmerstraße für den Radverkehr weiterhin befahrbar bleiben. Dass das kein Problem ist, zeigt der Abschnitt Archivstraße / Franz-Grothe-Weg: Nur wenige Radfahrer verbleiben in der Archivstraße. Die meisten nutzen trotz des kleinen Umweges die attraktivere Strecke auf der anderen Seite der U-Bahn-Trasse. Nur sehr schnelle Radfahrer nehmen den kürzeren Weg durch die Archivstraße. Diese können durch die Tempo-30-Regelung im Verkehr mitschwimmen.

Maßnahmen

In der Brümmerstraße sind keine Änderungen notwendig.

- Ausweisung der Löhleinstraße als Fahrradstraße mit "Kfz-Anlieger frei" bei Aufhebung der Einbahnregelung.
- Zur Unterstützung dieser Maßnahme wäre das Aufheben der Abbiegemöglichkeit aus der Königin-Luise-Straße in die Fabeckstraße in Fahrtrichtung Westen sinnvoll. Dies würde den Schleichverkehr unterbinden ohne die Zufahrt zur Endhaltestelle der Buslinie X11 zu beeinträchtigen. Außerdem sollte die Einfahrt der Löhleinstraße an der Fabeckstraße so umgestaltet werden, dass die Aufhebung der Durchfahrmöglichkeit deutlich wird. Dies kann z.B. mit einer Aufpflasterung erreicht werden. Außerdem sollte hier deutlich auf den entgegen kommenden Radverkehr hingewiesen werden. Dazu sollte eine Markierung mit Fahrradsymbol und Richtungspfeil im Kreuzungsbereich angebracht werden.
- Die neue Routenführung müsste in Fahrtrichtung Nord-Ost gut ausgeschildert werden. In der Thielallee müsste auf die Fahrmöglichkeit parallel zur Brümmerstraße verwiesen werden, in der südlichen Brümmerstraße müsste auf den Verschwenk über die U-Bahntrasse nicht nur verwiesen, sondern auch das Linksabbiegen erleichtert werden (siehe Abschnitt 4).



Trennung von Kfz- und Fahrradverkehr (alte Route blau, neue rot) im Abschnitt 3.

Karte: <http://www.openstreetmap.org>



Fotomontage: Elemente aus der Einfahrt Bergmannstraße in Kreuzberg als Beispiel wie die Löhleinstraße als Fahrradstraße gekennzeichnet werden kann.

4. Löhleinstraße/Brümmerstraße zwischen Thielallee und Im Schwarzen Grund/Landoltweg

Dieser Abschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone und es besteht LKW- und Busverkehr (M11 und 110). Auch hier können Radfahrer neben parkenden Autos eigentlich nicht überholt werden. Durch das höhere Verkehrsaufkommen werden Radfahrer in diesem Abschnitt öfter bedrängt. In der Brümmerstraße ist es jetzt auch zu Fahrbahnabsenkungen gekommen, so dass momentan die gesamte linke Hälfte der Fahrbahn gesperrt ist.



Problemlösung: Radfahrstreifen anlegen

In der Brümmerstraße ist momentan das Parken nicht möglich, da als Abstandshalter zum abrutschenden Hang Baken aufgestellt und noch keine Parkplätze auf den Gehweg verschoben wurden. Somit ist mehr Platz vorhanden und die Situation sicherer als im anschließenden Abschnitt 3. Würde am rechten Fahrbahnrand ein Radfahrstreifen angelegt, links daneben die Kfz-Fahrbahn, wäre noch ein Sicherheitsabstand zum Hang möglich.

Löhleinstraße: Die Kamera am Fahrradlenker zeigt, dass Radfahrer mit wenigen Zentimetern Abstand überholt werden.

In der Löhleinstraße gibt es (noch?) keine Schwierigkeiten mit den sich zum Hang hin absenkenden Fahrbahnrändern. Somit könnte die gesamte Fahrbahn genutzt werden. In Anbetracht der Enge müssten die Parkstände aber zu mehr als der Hälfte auf den Gehweg verschoben werden. Ein kompletter Wegfall dieser Parkplätze auf dem kurzen Abschnitt wäre auch hier sinnvoll, zumal die dortigen Grundstücke über Stellplätze verfügen. Im südlich anschließenden Bereich ist bereits ein Radfahrstreifen vorhanden, so dass sich eine konsistente Radverkehrsführung ergäbe.

Maßnahmen

- In beiden Straßen Markierung von Radfahrstreifen direkt am rechten Bordstein, dazu Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo-30-Zone auf Tempo-30-Einzelausweisung.
- In der Brümmerstraße vor der Kreuzung Thielallee Übergang des Radfahrstreifens in einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen als Aufstellfläche für links abbiegende Radfahrer, um die Überfahrt in die Löhleinstraße zu erleichtern. Dies würde auch den auf die Tangentialroute 5 wechselnden Radfahrern zugute kommen. Zwar hat sich dieser Radaufstellstreifen in den Niederlanden lange bewährt, ist in Berlin aber ein recht neues Instrument der Verkehrsführung. Um Radwie Autofahrern die Funktion deutlich zu machen, wäre daher eine Rotunterlegung der Aufstellfläche wie auch der Kreuzungsüberfahrt eine sinnvolle Ergänzung der Markierung.



Fotomontage: Elemente aus der Ausfahrt Böttgerstr. im Wedding als Beispiel wie Radfahrern das Linksabbiegen in der Brümmerstr. mit einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen erleichtert werden kann.