



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0290/2020		Datum: 13.08.2020	
<b>Dezernat 4</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/VP	
<b>Betreff:</b>			
<b>Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Simmerner Straße (oberer Abschnitt)</b>			
Gremienweg:			
08.09.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

## Unterrichtung:

Die Karthause bietet mit einem Anteil von einem Zehntel der Stadtbevölkerung und großen Bildungsstätten (Hochschule, Berufsschule, Schulzentrum) und dem überwiegend flachen Siedlungsbereich eigentlich ein beträchtliches Potential für den Fahrradverkehr, das bislang nur in geringem Umfang aktiviert ist. Selbst die Steilstrecken sind nun mit Pedelecs leicht zu überwinden. Ein Hemmnis bildet allerdings noch das Fehlen von Radverkehrsanlagen auf den Verbindungsstrecken zum sonstigen Stadtgebiet, vor allem auf der Simmerner Straße. Diese ist im Entwurf zum Radverkehrskonzept und im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als Rad-Haupttroute ausgewiesen und dementsprechend prioritär radverkehrsfreundlich zu entwickeln. Im unteren Drittel gibt es überwiegend bereits Radfahrstreifen<sup>1</sup> in beiden Fahrtrichtungen sowie oberhalb überwiegend einen vorm Radverkehr mitnutzbaren Mehrzweckstreifen.

Bislang bestehen insbesondere folgende Defizite in der Simmerner Straße für den Radverkehr:

- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf den unteren ca. 150 m stadtauswärts (Gehweg zu schmal);
- nicht regelwerkskonforme und diskontinuierliche Führung bei der Abzweigung Am Fort Konstantin stadtauswärts (Führung über zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg);
- fehlende Radverkehrsinfrastruktur sowie fehlende Fahrbeziehungen (auch für kreuzenden Radverkehr) an den Knotenpunkten Karthäuserhofweg und Zeisig-/Zeppelinstraße;
- fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf den oberen ca. 900 m stadteinwärts;
- gelegentliche Kfz-Überfahrten des stadteinwärtigen Radfahrstreifens in der Innenkurve beim Friedhof;
- unzureichende Anbindung an die anknüpfenden Straßen sowie an den Hbf am Talpunkt.

Zur Lösung von Problematik a) wurden 2019/20 eine verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie sowie ein Sicherheitsaudit erstellt und verschiedene Abstimmungen vorgenommen. Zur Ermittlung und Erörterung des notwendigen Umbaufwands wird noch 2020 eine bautechnische Machbarkeitsstudie beauftragt. Hierzu erfolgt zu gegebener Zeit eine gesonderte Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität unter Einbeziehung der Planungen zur Verlegung der Bushaltestelle „Hbf West“ (Herstellung Barrierefreiheit und Heranrückung an den Hbf). In diesem Zusammenhang werden derzeit auch Optimierungsmöglichkeiten am Knotenpunkt Simmerner / Römer-/Karthäuser-/Beatusstraße untersucht, also die Lösung der Problematik f).

<sup>1</sup> Radfahrstreifen sind mit einer durchgezogenen Markierungslinie abgegrenzte Radwege, die andere Fahrzeuge nur quer, aber nicht längs befahren dürfen.

Zur Lösung von Problematik e) werden noch in diesem Jahr kurzfristig im betreffenden Kurvenbereich Bordschwellen auf die Abgrenzung von Kfz-Fahrbahn und Radfahrstreifen aufgebracht; ferner wird ein zu tief sitzender Kanaldeckel in der Radspur nivelliert.

Die Mängel b) bis d) werden in zwei Umsetzungsstufen mit der Planung beseitigt, welche Hauptgegenstand dieser Unterrichtung und als Anlage beigefügt ist:

- Am Knotenpunkt Fort Konstantin wird die Lücke im bestehenden Radfahrstreifen geschlossen. Die erforderliche Fläche kann durch Aufgabe des gesonderten Linksabbiegestreifens gewonnen werden. Dies ist verkehrstechnisch und verkehrssicherheitsmäßig unkritisch und optimiert zudem die Situation für den Fußverkehr vor der Justizvollzugsanstalt.
- Oberhalb des Knotenpunkts Hüberlingsweg wird der bergseitige (i.d.R. fahrradfreundliche) Mehrzweckstreifen auf ca. 800 m Länge durch einen Radfahrstreifen ersetzt (Entfall von Pkw-Parkmöglichkeiten - siehe unten). Der Istzustand ist stadtauswärtiger Richtung zwar zumeist fahrradfreundlich, verhindert jedoch wegen des großen Flächenbedarfs die Herstellung der fehlenden Radverkehrsanlage in Gegenrichtung.
- In stadteinwärtiger Fahrtrichtung entsteht im betreffenden Abschnitt ebenfalls ein Radfahrstreifen (enorme Verbesserung, da bislang ohne jegliches Angebot für den Radverkehr).
- Auf oberen rund 100 m der Bergstrecke entstehen ebenfalls beidseitig Radfahrstreifen, wobei hierfür die Fläche durch Aufgabe des zweiten Fahrstreifens bergauf gewonnen wird.
- Neben den bestehenden Busbuchten wird ebenfalls eine Radverkehrsanlage hergestellt, und zwar jeweils als Schutzstreifen<sup>2</sup> (in Vorgriff auf die kommende Novellierung des technischen Regelwerks [ERA] und unter Nutzung eigener guter Erfahrungen an der Haltestelle Fort Konstantin stadteinwärts).
- An den Einmündungen und Kreuzungen im Übergangsbereich zum Berliner Ring, wo an die neu markierten Radverkehrsanlagen angebunden wird, werden mehrere neue Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen, so dass dieser künftig sehr freizügig und sicher abbiegen und kreuzen kann. So entsteht u.a. erstmals eine direkte Linksabbiegemöglichkeit aus der Innenstadt kommend zum Karthäuserhofweg und somit zur Hochschule (mit gesondertem Rad-Linksabbiegestreifen).
- In der östlichen Ecke des Knotenpunkts mit der Zeisig- und Zeppelinstraße wird auf ca. 15 m Länge in der Grünfläche eine zusätzliche Verkehrsfläche geschaffen, damit der Radverkehr legal und ohne Beeinträchtigung des Fußverkehrs die bestehende signalisierte Querungsanlage erreichen und – in umgekehrter Richtung – von dort zur Alt-Kartheuse gelangen kann.

Im Zuge eines integrierten Planungsansatzes im Sinne des VEP werden weitere Verbesserungen für den Fußverkehr integriert, die auch dem ÖPNV zugutekommen:

- Schaffung einer Gehwegvorstreckung („Nase“) gegenüber dem Hasenpfad;
- dito an einem der Treppenwege von / zu der Alexanderstraße (zwischen den Häusern Simmerner Straße 76 und 78);
- Herstellung einer Querungshilfe, voraussichtlich Mittelinsel, beim talseitigen Gehwegende an der Bushaltestelle „Simmerner Straße“ stadteinwärts.

Der Wegfall der Pkw-Parkstände durch Umwandlung bzw. Aufhebung des Mehrzweckstreifens ist im Allgemeinen unkritisch (freie Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung). Größtenteils bleibt sogar zusätzlich ein vorhandener Pkw-Parkstreifen erhalten (geringe Reduktion um ca. 3 Pkw-Parkmöglichkeiten, um die Sicherheit für den Fußverkehr und Busfahrgäste zu verbessern). Grundsätzlich verfügen alle Gebäude über Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück und oftmals über eine zweite Anbindung an die parallele Alexanderstraße. Lediglich die drei Häuser Simmerner Straße 32, 34 und

---

<sup>2</sup> Schutzstreifen sind ein mit gestrichelter Linie abgegrenzter Randbereich der Fahrbahn, den andere Kfz in Ausnahmefällen auch längs befahren dürfen, weshalb diese Infrastruktur bei engen Begebenheiten (und vermehrt neben Busbuchten) zum Einsatz kommt.

36, die über keine Kfz-Stellplätze auf dem Grundstück verfügen, sind unbedingt auf Park- und Haltemöglichkeiten auf der öffentlichen Verkehrsfläche angewiesen. Zwar besteht kein Rechtsanspruch auf Straßenraumparken, doch wäre bei diesen Häusern künftig noch nicht einmal das Be- und Entladen oder das Ein- und Aussteigen möglich, da mit der Markierung von Radfahrstreifen ein unbefristetes absolutes Halteverbot einhergeht. Um sowohl weiterhin die erforderliche Kfz-Erschließung der drei genannten Bestandsgebäude zu gewährleisten als auch die Fläche für die Anlage von Radfahrstreifen zu schaffen, müssen Pkw-Parktaschen in den Hang hinein gebaut werden (enger Straßenabschnitt). Die Parktaschen können auf dem bisherigen öffentlichen Grünstreifen, der zwischen dem Mehrzweckstreifen und dem erhöht gelegenen Gehweg liegt, errichtet werden. Aufgrund der Hanglage müssen Stützelemente, teils sogar Stützmauern eingebaut bzw. hergestellt werden. Da der planerische Vorlauf und auch die anschließende bauliche Realisierung noch einige Monate beanspruchen werden, kann die Schaffung von Radverkehrsanlagen im betreffenden Abschnitt erst 2021 erfolgen. Zwischenzeitlich bleibt auf ca. 100 m Länge der Istzustand erhalten (d.h.: weiterhin ein überbreiter Mehrzweckstreifen mit Pkw-Parkmöglichkeit und sicherer Benutzbarkeit zum Radfahren bergauf, jedoch Mischverkehr Rad + Kfz auf einem gemeinsamen Fahrstreifen bergab). Bäume werden nicht beeinträchtigt; Grunderwerb ist voraussichtlich nicht erforderlich. Der Kostenaufwand hierfür beträgt ca. 100.000 €.

Für ergänzende bauliche Teilmaßnahmen der 2. Umsetzungsstufe ist 2021 mit Kosten von rund 25.000 € zu rechnen (Geh-/Radwegoptimierung Ecke Zeisig-/Zeppelinstraße, Linksabbiegeaufweitung Karthäuserhofweg bergwärts, Querungsinsel am Gehwegende bei der Bus-Haltestelle Simmerner Straße stadteinwärts). Hinzu kommen Kosten von weiteren ca. 25.000 € für die Markierungen, die erst 2021 umgesetzt werden können.

Für die 1. Umsetzungsstufe, die möglichst noch 2020 realisiert werden soll, ist mit Ausgaben von ca. 50.000 € zu rechnen, die im Haushalt in Globalhaushaltstellen verfügbar sind.

Mit der Bereitstellung der durchgängigen Radfahrstreifen - nach aktuellem Planungsstand möglichst bis Oktober 2021 - wird auch die Verkehrswirksamkeit der im Sommer 2020 markierten Radverkehrsanlagen im Berliner Ring, die unmittelbar anschließen, erhöht.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die Maßnahme schafft die erstmalige Anbindung großer Wohnquartiere sowie der Hochschule an das Radverkehrsnetz, was auch die Nutzung dieses Verkehrsmittels für Fahrten innerhalb des Stadtteils fördern wird. Darüber hinaus werden Verbesserungen für den Fußverkehr und Linienbusfahrgäste vorgenommen, was ebenfalls zur Reduzierung von Kfz-Fahrten und Treibhausgasemissionen beitragen kann.