

BERLIN



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

GESCHÜTZTE KREUZUNGEN: (WIE) KANN RAD- UND FUßVERKEHR GEMEINSAM GEFÖRDERT WERDEN? BLICK AUS BERLIN

Merja Spott, Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr, SenUVK

BERLIN



Gliederung

1. Knotenpunktgestaltung in Berlin bisher
 - Knotenpunktgestaltung
 - Verkehrssicherheit
2. Vorgaben für die Planung: der Radverkehrsplan
 - Inhalte
 - Vorgaben
3. Knotenpunktgestaltung in Berlin – Beispiele
 - Knotenpunktgestaltung nach niederländischen Modell
 - Getrennte Signalisierung
 - Breitere Aufstellflächen/Reduktion von Spuren



Quelle: Ralf Rühmeier

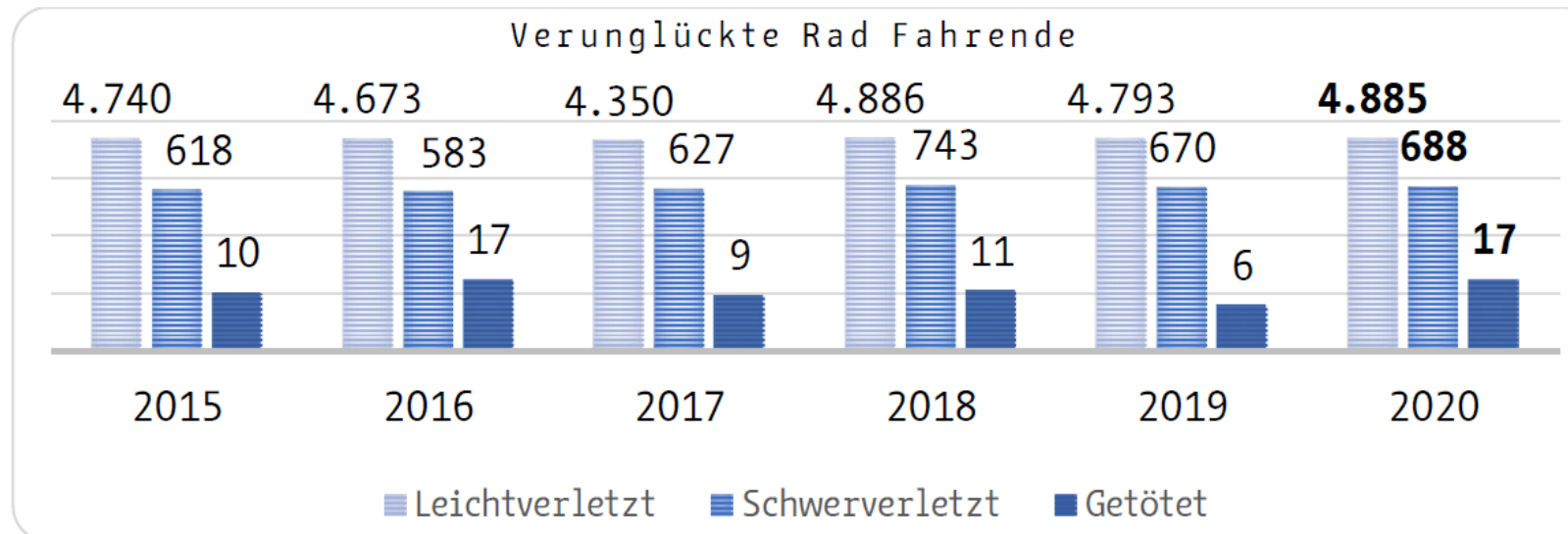
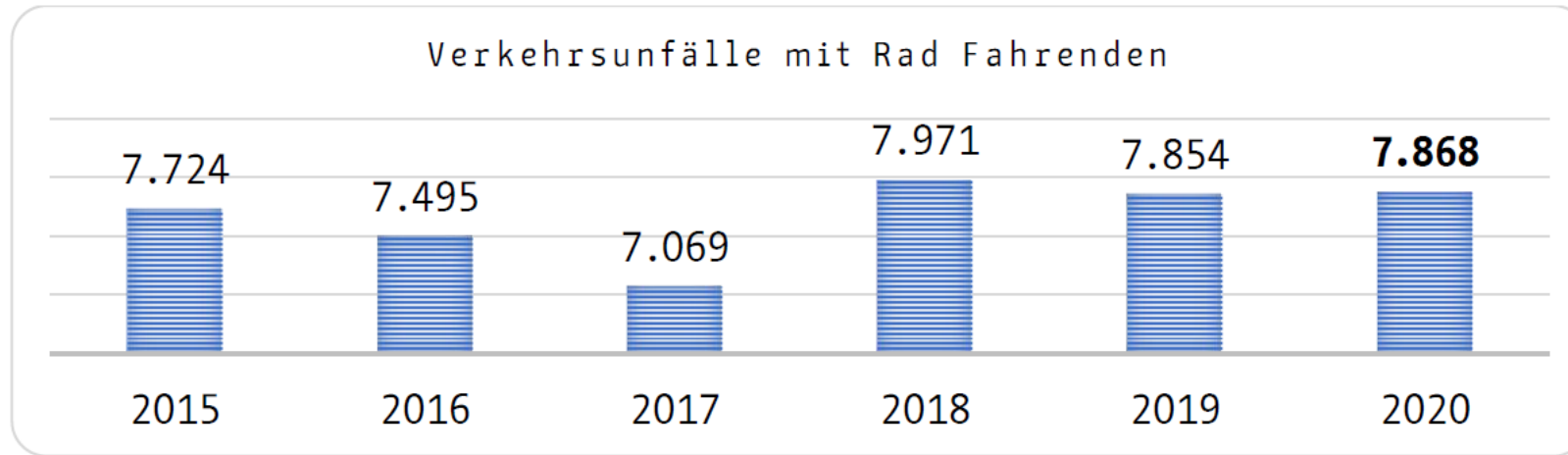
Knotenpunktgestaltung in Berlin - bisher

- Berliner Lösung:
 - Führung des Radweges auf Fahrbahnniveau
 - Eindeutige Trennung vom Fußverkehr
 - Vorgezogene Haltelinie
 - Möglichst Fahrradampel, wenn dann Vorlauf



Quelle: M. Spott

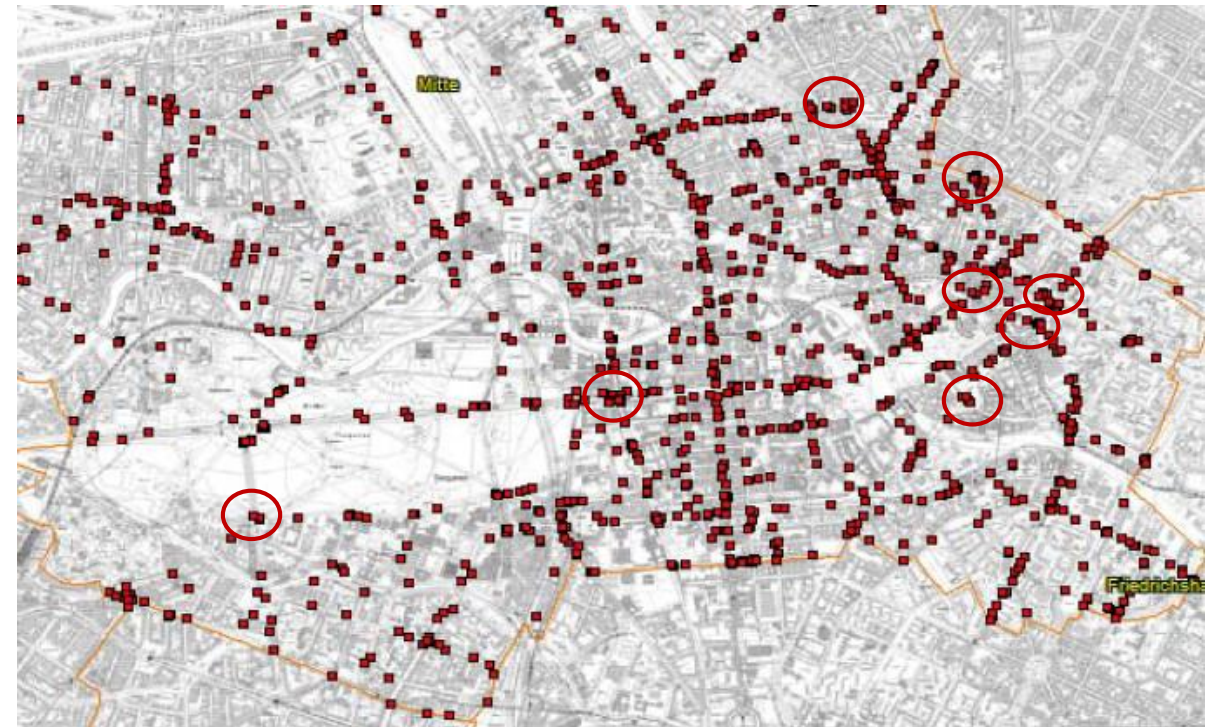
Verkehrssicherheit



Verkehrssicherheit

- Hauptunfallursache: Rechtsabbiege-Unfälle mit Kfz
- Unfallzahlen ganz leicht steigend, aber deutlich weniger als Radverkehr
 - Anteil des Radverkehrs (SrV):
2013: 13% -> 2018: 18%
 - Radverkehrsstärken an den 12 Pegelzählstellen von 2017 zu 2020 um 129% gestiegen
- Anzahl der Unfälle mit schweren Folgen schwankt
- Einige wenige auffällige Unfallschwerpunkte, aber ansonsten wenige Schwerpunkte herauslesbar

Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung 2019 in Berlin-Mitte



Quelle: Polizei Berlin

Knotenpunktgestaltung in Berlin - bisher

Probleme bei der derzeitigen Lösung

- Führung auf Fahrbahnniveau
 - > Wird teilweise als unsicher empfunden, da die Führung näher zu Kfz
 - > Bedeutet manchmal auch Verschwenkung
- vorgezogene Haltelinie
 - > Meist nicht die in ERA empfohlenen mind. 3m (bzw. 4-5m), sondern 1m
- Eindeutige Trennung vom Fußverkehr
 - > Querungsstrecke auf der Fahrbahn wird länger



Quelle: M. Spott

Knotenpunktgestaltung in Berlin - bisher

Wunsch:

die sichere, komfortable Kreuzung

Dilemma:

- Kreuzungen die nach bisheriger Datenlage sicher sind, werden von vielen nicht als sicher empfunden
- Gute Lösungsansätze für den Radverkehr, haben teilweise negative Auswirkungen für den Fußverkehr
- Mehr Sicherheit auf Kosten des Komforts, des Radverkehrsflusses



Quelle: Ralf Rühmeier

Radverkehrsplan (RVP)

- Planwerk, das als Rechtsverordnung erlassen werden wird
- Umsetzung der Ziele des MobGE Berlin in konkretere Grundlage für Verwaltungshandeln
- Inhalte:
 - Radnetz (Vorrang – und Ergänzungsnetz)
 - Standards zu RVA und Knoten
 - Abstellen
 - Öffentlichkeitarbeit
 - Evaluation und Monitoring
- Zurzeit in der Mitzeichnung/finalen Abstimmung



Quelle: Ralf Rühmeier

Knotenpunktgestaltung in Berlin – Vorgaben aus dem RVP

- Grundsätze für die Planung
 - Konfliktvermeidung
 - Sichtbeziehungen
 - Einheitlichkeit
 - Barrierefreiheit
 - Begreifbarkeit
 - Befahrbarkeit
 - Wartefläche
 - Umlaufzeiten
 - Baulicher Zustand
- Niedrige Geschwindigkeit der abbiegenden Kfz durch Planung erreichen



Quelle: SenUVK

Knotenpunktgestaltung in Berlin – Vorgaben aus dem RVP

- Farbliche Markierung der Furten



Quelle: M.Spott

- Abpollerung im Kreuzungsbereich



Quelle: Ralf Rühmeier

Knotenpunktgestaltung in Berlin – Vorgaben aus dem RVP

- Keine neuen RIM mehr,
Vorhandene mit Farbe

und Pollern absichern



Quelle: M. Spott



Quelle: M. Spott

Knotenpunktgestaltung in Berlin – Vorgaben aus dem RVP

- Prüfung von konfliktfreien Phasen



Quelle: M. Spott

- Vorziehen der Haltlinien



Quelle: M. Spott

Knotenpunktgestaltung in Berlin – Vorgaben aus dem RVP

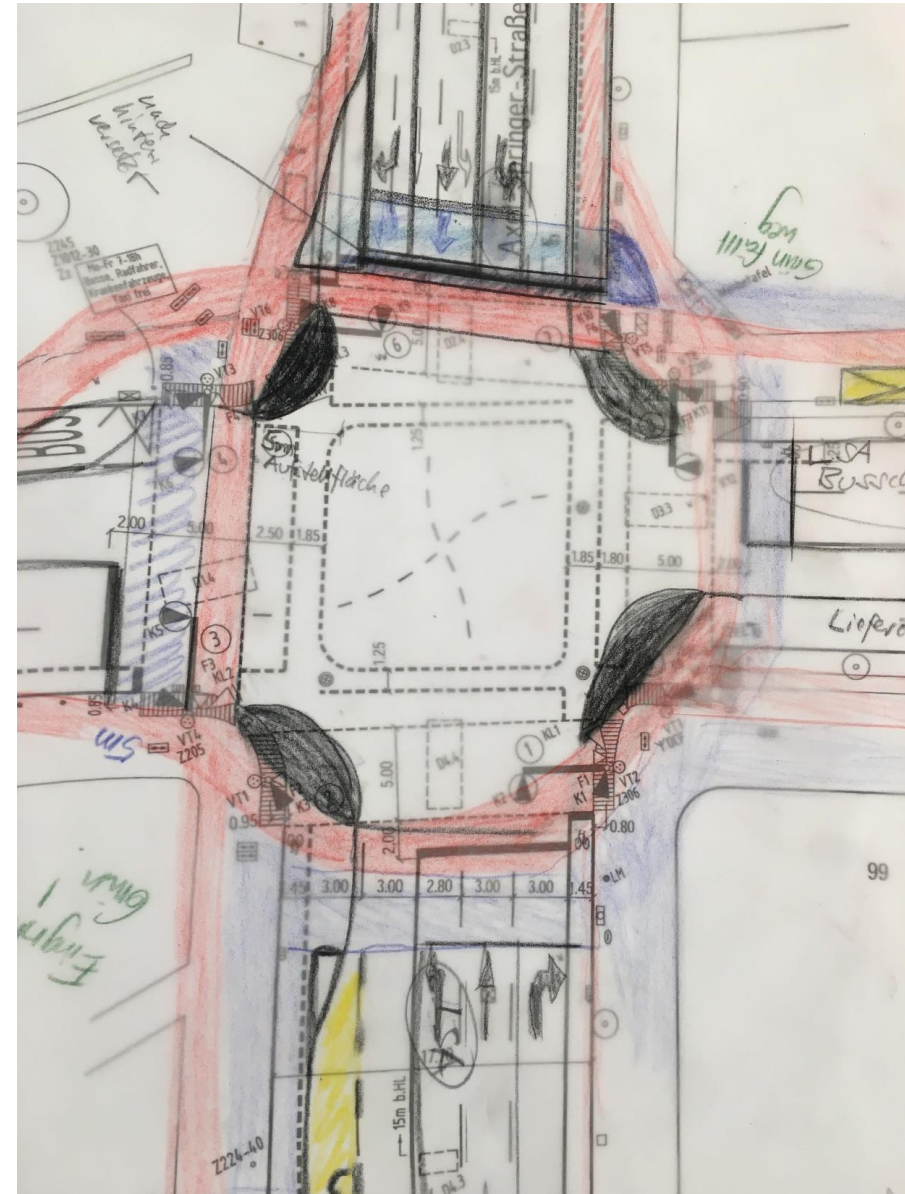
- Aufweitung der Aufstellflächen für Radfahrende
- ♥ - Sicht: Haltesichtweiten von mindestens 20m
- ♥ - Reduzierung von Abbiegebeziehungen (Reduktion von Konflikten, Platzgewinnung)
- Einführung von Einbahnstraßenregelungen
- ♥ - Intelligenterer/flexiblere LSA Steuerung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Koordinierung der LSA insbesondere im Vorrangnetz
- ⚡ - Prüfung von Kreuzungsdesign nach niederländischem Modell
- ⚡ - Möglichst mehr Kreisverkehre
- Subjektives Sicherheitsempfinden: Soll bei der Planung beachtet werden



Quelle: M. Spott

Knotenpunktgestaltung nach niederländischem Design

- Dort, wo sie sinnvoll erscheinen > nicht als Regellösung
- In Bereichen, mit geringem Fußverkehr bzw./und ausreichend Platz
- Nur mit getrennter Signalisierung
- Zwei „Modellprojekte“ in Friedrichshain-Kreuzberg und dort, wo es sinnvoll erscheint
- Vorteil: gesicherte Aufstellflächen für indirekt nach links abbiegende Radfahrende



Quelle: SenUVK

Platz der Vereinten Nationen

Option 1 – Geschützte Kreuzung mit eigenen Abbiegespuren

Anzahl der Fahrstreifen reduziert

Gesonderte Rechtsabbiegespur

Das Kreuzungsdesign ermöglicht eine konfliktfreie Signalphasensteuerung.

Das Design lässt zudem auch eine sicherere Nutzung bei partiellem Konflikt der Signalphasen zu, da Fußgänger und Radfahrer in der vorgezogenen Halteposition gut sichtbar sind und sich bereits in der Kreuzung befinden, bevor rechts abbiegende Autos dort ankommen. Dies kann in Betracht gezogen werden, wenn sich daraus ein Vorteil für Fußgänger und Radfahrer ergibt, z. B. wenn sich dadurch deren Wartezeit durch eine kürzere Umlaufzeit verringert.

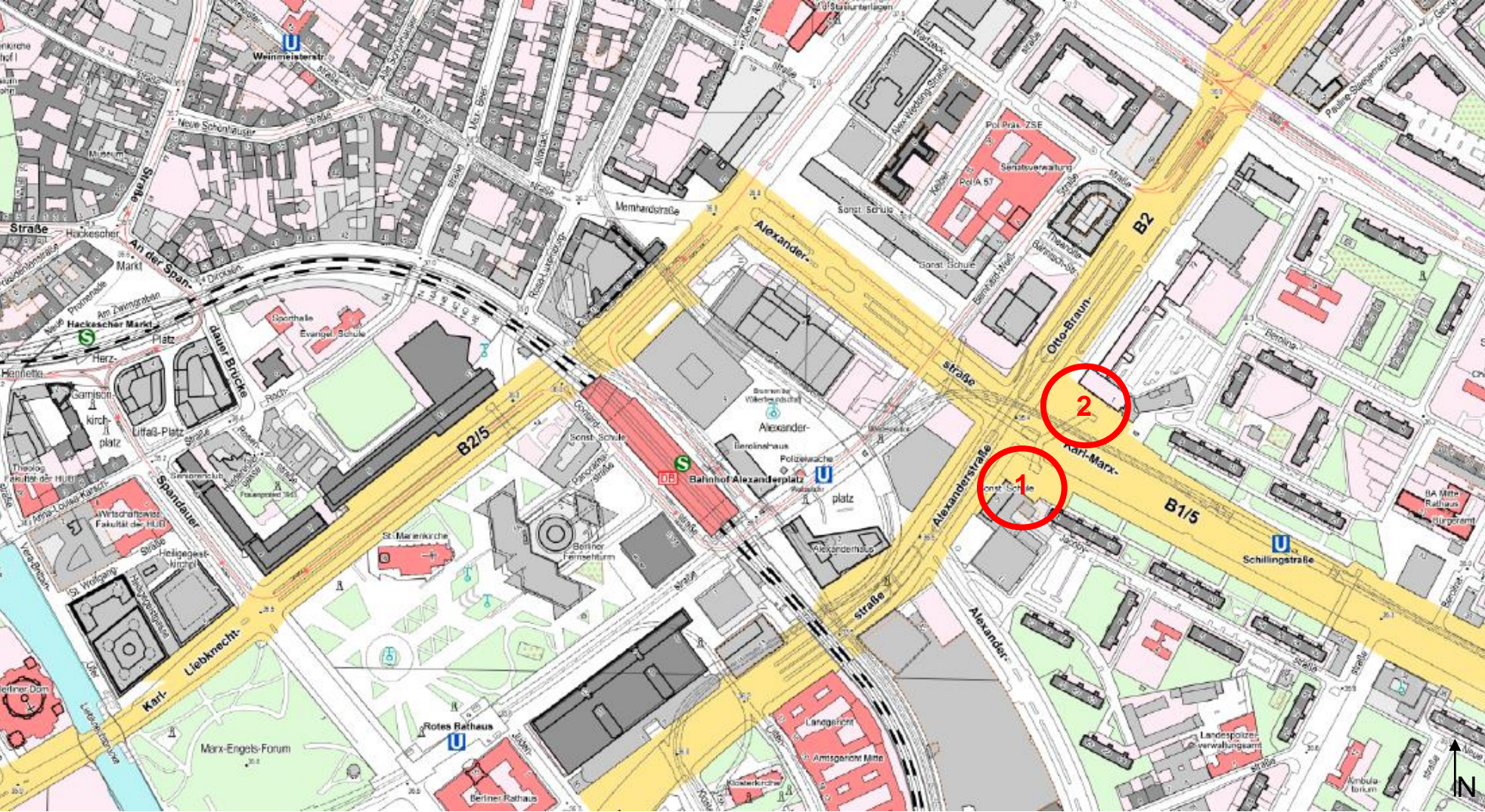
Linksabbiegen zulassen?

Kürzere Querungsdistanz für den Fuß- und Radverkehr

Signalfreies Rechtsabbiegen für den Radverkehr

RAMBOLL

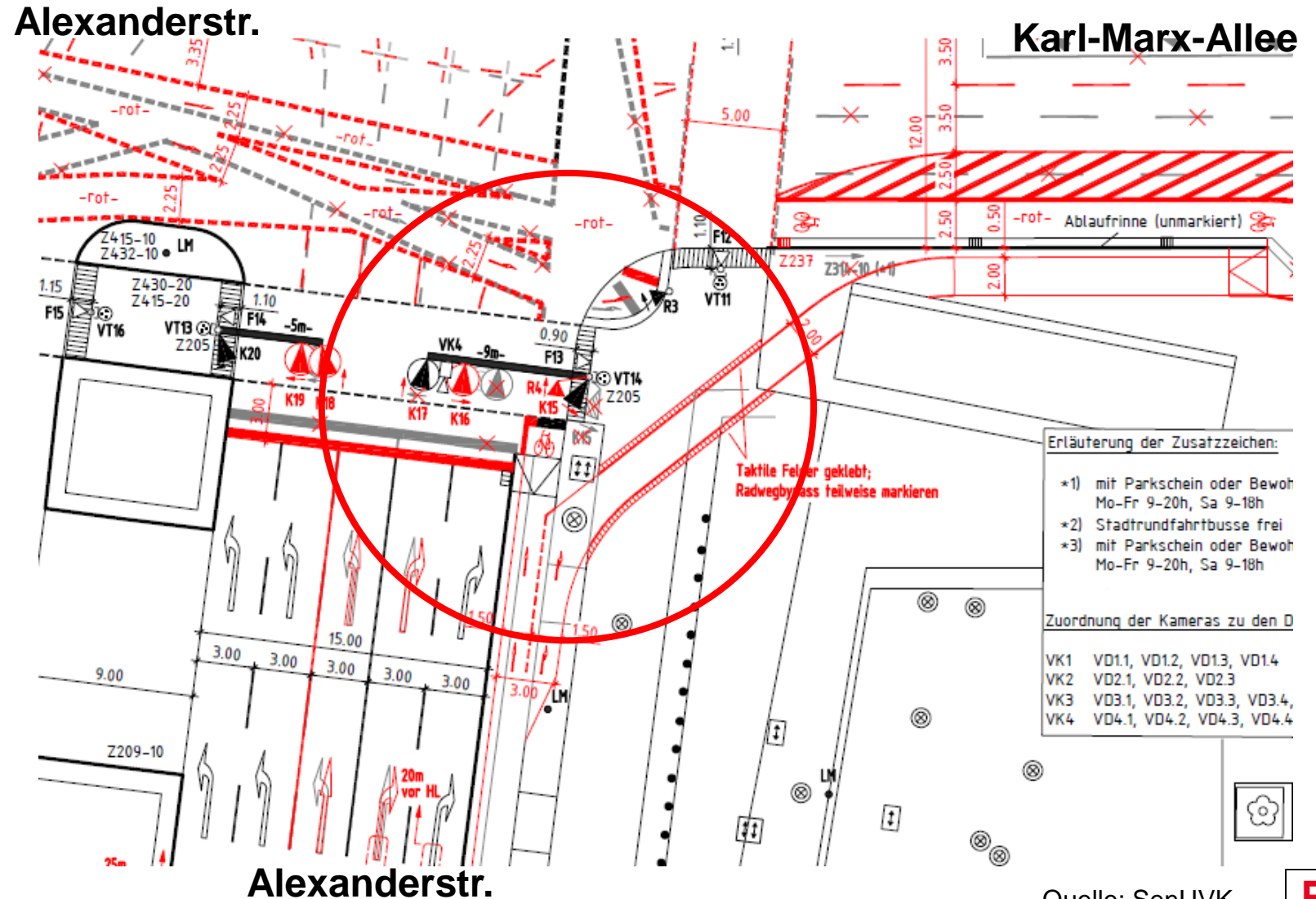
Knotenpunktgestaltung in Berlin - Beispiele



Getrennte Signalisierung

Zufahrt aus Süden: (Alexanderstraße/ Karl-Marx-Allee)

- Freie Rechtsabbiegemöglichkeit für Radfahrende, zktf. mit Zebrastreifen
- Trennung der Signalisierung, daher zwei Rechtsabbiegestreifen für Kfz möglich
- Aufstellfläche für Radfahrende zu gering



Getrennte Signalisierung



Quelle: M. Spott

Getrennte Signalisierung



Quelle: M. Spott

Getrennte Signalisierung

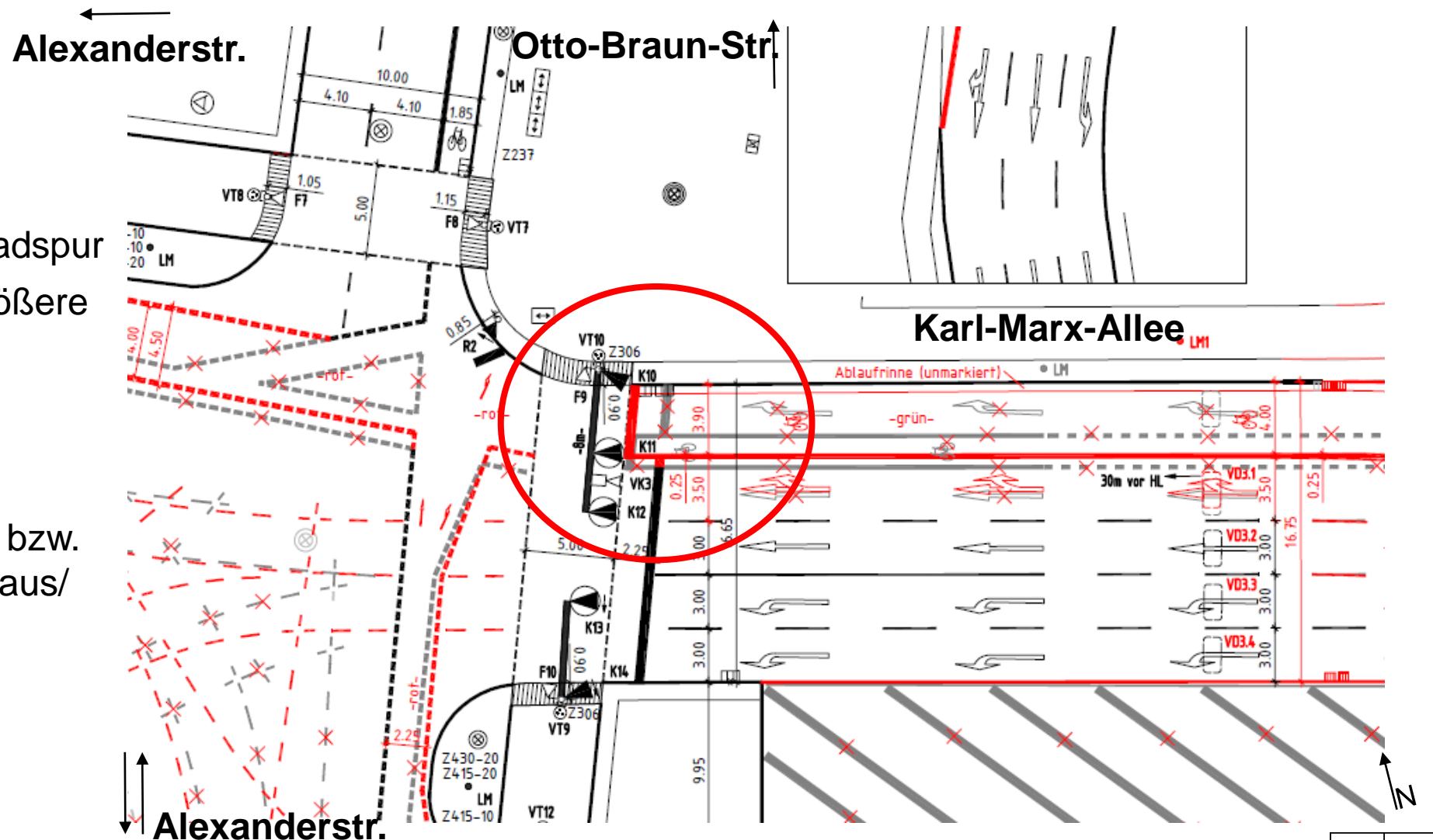


Quelle: M. Spott

Breitere Aufstellflächen/Reduktion von Spuren

Zufahrt aus Osten (Alexanderstraße/ Karl-Marx-Allee):

- Verbreiterung der Radspur
 > Dadurch auch größere
 Aufstellfläche f.
 linksabbiegende
 Radfahrende
- Wegnahme der
 Rechtsabbiegespur bzw.
 Kombinierte Geradeaus/
 Rechtsabbiegespur



Breitere Aufstellflächen/Reduktion von Spuren



Quelle: M. Spott

Breitere Aufstellflächen/Reduktion von Spuren



Quelle: M. Spott

Fazit

- Die eine sichere, komfortable Lösung für alle gibt es nicht
- Möglichkeiten ohne umfassenden Um- (bzw. Rück-) bau sind begrenzt
- Anpassungen an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und die Ressourcen notwendig
- Weitere Suche nach neuen Ansätzen und weitere Versuche sind notwendig, da wir noch weit vom ideal sind



Fragen zur Diskussion

- Erhöhung der Sicherheit z.B. durch getrennte Signalisierung
> auf Kosten des Komforts/Wartezeiten?
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch Verlagerung des Radverkehrs in den Seitenraum
> auf Kosten der Zufußgehenden?
- Kapitulieren wir mit der Diskussion um die subjektive Sicherheit vor dem Druck der der Kfz/ der Stärkeren?
- Inwieweit sind Lösungsmöglichkeiten vom jeweiligen Verkehrsklima abhängig?



Quelle: M. Spott

Vielen Dank.

Merja Spott
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Tel. 030/9025-1206
merja.spott@senuvk.berlin.de

