

# Einschätzung des Radwege-Baustopps an der Schöneberger Hauptstraße

*Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend<sup>1</sup>, Prof. Dr. Felix Creutzig<sup>2</sup>, David Friel<sup>1</sup>, Sven Hausigke<sup>1</sup>, Dr. phil. Maximilian Hoor<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> *Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung TU Berlin*

<sup>2</sup> *Fachgebiet Nachhaltige Stadtökonomie TU Berlin*

Die SenMVKU stoppt den Bau von fünf geplanten und angeordneten Radwegen in Berlin.

Grund dafür sind erneute, politisch motivierte Überprüfungen der Planungen:

“Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, ein guter Verkehrsfluss, keine Dopplung von Wegen und ein nicht zu hoher Verlust an Parkplätzen, der ÖPNV, schnelles Durchkommen von Polizei und Feuerwehr – unter diesen und weiteren Gesichtspunkten haben die zuständigen Fachabteilungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geplante Radwege ergebnisoffen geprüft.“<sup>1</sup>

Folgende vier Kriterien sollen gemäß SenMVKU für die Wiederholung der fachlichen Prüfung Schwerpunkte sein<sup>2</sup>:

- Aspekte der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fußverkehrs
- eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV
- Beeinträchtigungen des Wirtschafts- und Schwerlastverkehrs
- eine Neubewertung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten mit veränderter Spuranzahl für den Fließverkehr hinsichtlich umweltbelastender Effekte

Wir schätzen am Beispiel der Hauptstraße in Berlin-Schöneberg ein, inwieweit diese Vorbehalte begründet sind. Dabei berufen wir uns auf die im Detail publizierte Projektplanung<sup>3</sup>.

## **Aspekte der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fußverkehrs:**

Grundsätzlich sind aus Sicht aktueller Forschungsergebnisse keine Sicherheitsmängel zu erkennen. Die meisten in der Planung vorgesehenen Änderungen sind als positiv für die subjektive und objektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu bewerten. Die geringere Kfz-Verkehrsmenge aufgrund der Fahrspurreduzierung sowie die Einrichtung eines geschützten Radwegs auf der Fahrbahn und Trennung zum Busverkehr erzeugen sowohl für den Kfz-, Rad-, Bus- als auch Fußverkehr eine Reduzierung der Unfallgefahr<sup>4</sup>. Insbesondere für den Fußverkehr sind keine negativen sicherheitsrelevanten Auswirkungen auf die Sicherheit zu erkennen. Ein Großteil der Radfahrenden, die aufgrund der geringen subjektiven Sicherheit derzeit auf die Gehwege ausweichen, werden voraussichtlich den geschützten Radfahrstreifen nutzen. Dadurch wird das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich vermindert. Allgemein sind Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

---

<sup>1</sup> <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1342555.php>

<sup>2</sup> <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1342555.php>

<sup>3</sup> <https://www.infravelo.de/projekt/hauptstrasse-1/>

<sup>4</sup> <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9760-8>

weniger sicherheitskritisch als Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr<sup>5</sup>. Für Radfahrende gilt, dass eine geringere Kfz-Verkehrsmenge einen starken positiven Einfluss auf die subjektive wie objektive Sicherheit hat<sup>67</sup>. Eine Notwendigkeit für eine erneute fachliche Überprüfung in Bezug auf Sicherheit ist dementsprechend hier nicht zu erkennen.

Die im gesamten Bereich geplanten mit Pollern geschützten Radfahrstreifen wirken sich positiv auf die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden aus<sup>8</sup>. Studien zeigen, dass trotz erhöhtem Radverkehrsanteil keine Zunahme von Konflikten und Unfällen zu beobachten ist<sup>9</sup>. Die vorgesehenen Markierungen, vorgezogenen Haltelinien und Farbeinfärbungen der Radfahrstreifen an allen Knotenpunkten erhöhen sowohl die subjektive<sup>10</sup> als auch die objektive<sup>11</sup> Sicherheit für Radfahrende.

Eine geäußerte Befürchtung ist, dass wegen möglichen Rückstaus straßenaufwärts gelegene Kreuzungen für Zufußgehende unsicherer werden könnten. Allerdings ist die Situation an Kreuzungen von der Straßenverkehrsordnung eindeutig geregelt: Autofahrende dürfen nur dann in die Kreuzung fahren, wenn sie absehen können, dass diese auch komplett überquert werden kann<sup>12</sup>. Da von einer gesetzeskonformen Umsetzung im Straßenverkehr auszugehen ist und rechtswidriges Verhalten sanktioniert werden muss, sollten Gesetzesverstöße und damit Risikogefährdungen nach einer Verhaltensanpassungsphase minimal sein. Zusätzlich wird die Ampelschaltung am Richard-von-Weizsäcker-Platz umgeplant, um den Zufußgehenden den Übergang zu vereinfachen.

---

<sup>5</sup> Angenendt, W. & Wilken, M. (1997). Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. In: Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik. Heft 737. Bundesministerium für Verkehr, Bonn-Bad Godesberg.

<sup>6</sup> siehe dazu: Friel, D., Wachholz, S., Zimmermann, L., Werner, T., Schwedes, O. & Stark, R. (o. D.). Cyclists' Perceived Safety on Intersections and Roundabouts – a Qualitative Bicycle Simulator Study [manuscript submitted for publication].

Nazemi, M., van Eggermond, M. A., Erath, A., Schaffner, D., Joos, M. & Axhausen, K. W. (2019). *Studying bicyclists' perceived level of safety using a cycling simulator combined with immersive virtual reality*. <https://doi.org/10.3929/ETHZ-B-000356563>

Stülpnagel, R. von & Binnig, N. (2022). How safe do you feel? - A large-scale survey concerning the subjective safety associated with different kinds of cycling lanes. *Accident Analysis and Prevention*, 167, 106577. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106577>

<sup>7</sup> Aldred, R., Goodman, A., Gulliver, J. & Woodcock, J. (2018): Cycling injury risk in London: A case-control study exploring the impact of cycle volumes, motor vehicle volumes, and road characteristics including speed limits. *Accid Anal Prev.* (117), 75-84.

<sup>8</sup> Stülpnagel, R. von & Binnig, N. (2022). How safe do you feel? - A large-scale survey concerning the subjective safety associated with different kinds of cycling lanes. *Accident Analysis and Prevention*, 167, 106577. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106577>

<sup>9</sup> beispielsweise Chen, L., Chen, C., Srinivasan, R., McKnight, C. E., Ewing, R. & Roe, M. (2012). Evaluating the safety effects of bicycle lanes in New York City. *American Journal of Public Health*, 102(6), 1120–1127. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2011.300319>

Monsere, C., Dill, J., McNeil, N., Clifton, K. J., Foster, N., Goddard, T., Berkow, M., Gilpin, J., Voros, K. & van Hengel, D. (2014). *Lessons from the Green Lanes: Evaluating protected bike lanes in the US*. Final Report. National Institute for Transportation and Communities.

<sup>10</sup> Friel, D., Wachholz, S., Zimmermann, L., Werner, T., Schwedes, O. & Stark, R. (o. D.). Cyclists' Perceived Safety on Intersections and Roundabouts – a Qualitative Bicycle Simulator Study [manuscript submitted for publication].

<sup>11</sup> Schnüll, R., Alrutz, D., Lange, J., Fabian, I., Kölle, M., Schütte, F., Fechtel, H. W., Stellmacher-Hein, J., Bruckner, T. & Meyhöfer, H. (1992). *Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten: Bericht zum Forschungsprojekt 8925 der Bundesanstalt für Straßenwesen*. Bergisch Gladbach. Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover.

<sup>12</sup> <https://www.welt.de/motor/news/article148862356/Ratgeber-Rueckstau-in-Kreuzungen.html>

### Mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV:

Die Planung sieht weiterhin eine separate Busspur vor. Da diese a) nicht mehr mit dem Radverkehr geteilt wird, und b) seltener durch den Wirtschaftsverkehr mitbeansprucht wird, wird der ÖPNV von der angeordneten Planung der Hauptstraße profitieren.

### Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs:

Durch die Einrichtung von Lieferzonen für ruhenden Wirtschaftsverkehr wird eine Verbesserung eintreten, da regelwidriges Parken in zweiter Reihe, auf Gehwegen oder in Einfahrten präventiv verhindert wird und dadurch schnellere Lieferzeiten und geringe Verkehrsrisiken ermöglicht werden. Die lokalen Geschäfte profitieren von den Maßnahmen durch höhere Umsatzmöglichkeiten<sup>13</sup>.

### Leistungsfähigkeit und resultierende umweltbelastende Effekte an Knotenpunkten:

Die neue Anordnung trennt Rad, Bus und Autoverkehr. Damit werden Konflikte zwischen diesen Verkehrsteilnehmenden vermieden und der Verkehrsfluss gesichert. Die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs wird durch die Halbierung der Autospuren gemindert. Für den fließenden Schwerlastverkehr wird es zunächst voraussichtlich zu einer Verringerung der Fließgeschwindigkeit und damit Fahrzeiterhöhung auf der 1,3 km langen Teilstrecke kommen. Wie internationale Studien zeigen, könnte in Zukunft mit einer Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge zu rechnen sein, wodurch die Fließgeschwindigkeit für den verbliebenen Straßenverkehr wieder zunimmt<sup>14</sup>. Die Minderung der Korridorkapazität des Autoverkehrs wird auch dadurch abgemildert, dass kein Fahrspurwechsel mehr stattfindet, der derzeit durch Zweitreihener und Busverkehr ausgelöst wird. Die Gesamtleistungsfähigkeit der neu geplanten Hauptstraße wird durch die neu angelegte Radweegeanlage erhöht. Eine Radweegeanlage hat eine Kapazität von 14.000 Menschen pro Stunde, eine Busspur eine Kapazität von 9.000 Menschen pro Stunde, und eine Autospur von 2.000 Menschen pro Stunde (Abbildung 1).

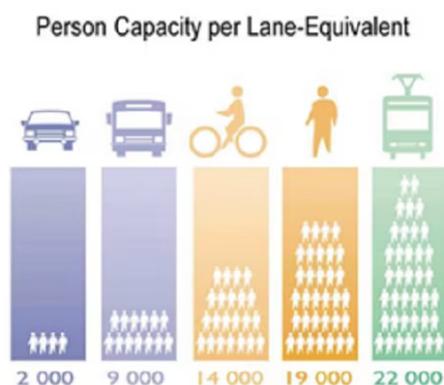


Abb. 1. Kapazität einer Verkehrsspur als maximaler Durchsatz pro Stunde je nach Verkehrsträger. Quelle: Botma, H., & Papendrecht, H. (1991). *Traffic operation of bicycle traffic*. *Transportation Research Record*, (1320).

### Gesamtbewertung:

<sup>13</sup> <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1912849>

<sup>14</sup> <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/epdf/10.1680/muen.2002.151.1.13>

Insgesamt verbessert die geplante Neuordnung des Straßenverkehrs die Situation auch nach den von der SenMVKU angeführten Parametern (Tabelle 1).

Kriterium	Bewertung der angeordneten Planung
(Fussgänger-)Sicherheit	+++
ÖPNV	++
Wirtschaftsverkehr	o
Leistungsfähigkeit Verkehrskapazität (Gesamtkapazität erhöht, PKW-Kapazität leicht reduziert)	+++/-

Darüber hinaus ist die angeordnete Verkehrsplanung an der Hauptstraße konsistent mit zu reduzierenden CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs, verringerter Luftverschmutzung (und damit geringeren Gesundheitsfolgekosten, etwa bei Kindern) sowie geringerer Lärm- und Stressbelastung. Es ist davon auszugehen, dass der Umweltverbund durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, der Verkehrssicherheit der Zufußgehenden sowie des ÖPNVs stark profitiert und damit zu den selbstgesetzten stadt- und verkehrspolitischen Zielen Berlins beiträgt<sup>15</sup><sup>16</sup><sup>17</sup>. Ein Planungs- und Baustopp, aus den oben genannten Prüfungskriterien, ist damit aus fachlicher verkehrswissenschaftlicher Perspektive nicht nachvollziehbar oder begründbar.

<sup>15</sup> Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (2021): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. Maßnahmenkatalog. SenUVK, Berlin.

<sup>16</sup> Abgeordnetenhaus Berlin 2023: Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030. msetzungszeitraum 2022 bis 2026.

<https://www.parlament-berlin.de/ados/19/IIIPlen/vorgang/d19-0778.pdf>

<sup>17</sup> MobG BE (2018): Berliner Mobilitätsgesetz. Land Berlin, Berlin. URL: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen> (letzter Zugriff: 01.09.2022).