

## **Beschlussvorschlag der Fraktionen**

### **Bündnis 90/DIEGRÜNEN, SPD und Die Linke (ENTWURF!)**

für den Beirat Schwachhausen am 23. November 2023, TOP 2

## **Stellungnahme im TÖB-Verfahren H.-H.-Meier-Allee**

### **„Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs**

### **Umgestaltung nach dem Bau der Fernwärmetrasse“**

Der Beirat Schwachhausen spricht sich für die ursprünglich im Beirat angeregte, in den letzten Jahren als "Baustellenführung" praktizierte Variante D2 mit Radverkehr im 2-Richtungsverkehr als Fahrradstraße auf der südlicher gelegenen (stadtauswärtigen) Fahrbahn als Dauerlösung aus. Diese will das ASV ausschließen. Der Beirat war in seiner alten Zusammensetzung im Januar dem zwar nicht mehrheitlich gefolgt, als ein vorläufiges Meinungsbild abgefragt war. Nach weiteren Monaten guter Praxis mit der provisorischen Regelung weist diese als Dauerlösung für den Beirat aber deutliche Vorteile auf und sollte deshalb umgesetzt werden.

Die Streckenführung der Variante D2 ist über die Kreuzung Wätjenstraße / Kulenkampffallee Richtung Universität weiterzuführen und incl. der Kreuzungsquerung auch hinter der Kreuzung mindestens bis zur Höhe Heinstraße durchgängig rot einzufärben. Die Hochpflasterung ist auf der Verlängerung des westlichen Teils der H.-H.-Meier-Allee zurückzubauen. Die Sträucher an der Kreuzung sind so weit zurückschneiden, dass insbesondere die aus der Wätjenstraße kommenden VerkehrsteilnehmerInnen stets gute Sicht auf die Kreuzung haben.

Zusätzlich fordert der Beirat, die Belange des Baumschutzes bei der Umsetzung der Maßnahme (egal in welcher Form) zu berücksichtigen und die Baumaßnahme zu nutzen, Nachpflanzungen von Bäumen in der H.-H.-Meier-Allee und weitere Begrünungsmaßnahmen vorzunehmen. So ist z.B. die Aufhebung des Radweges auf der westlichen Seite der H.-H.-Meier-Allee vor dem Schwachhauser Ring für Entsiegelungsmaßnahmen zu nutzen, damit hier kein illegales Parken stattfindet.

## **Begründungen, Erläuterungen:**

### **Die Vorteile bei dieser Lösung:**

- Vermeidung doppelter Kreuzung der Straßenbahnschienen für den Radverkehr
- Direkte gerade und einheitliche Führung des Radverkehrs zwischen Benqueplatz und Wätjenstraße (Teilabschnitt der Wachmannstraße analog)
- Überholmöglichkeiten Rad / Rad
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
- Hoher Komfort für Radfahrende
- Durch die Rotfärbung ergibt sich ein einheitliches Bild in Fortführung der Wachmannstraße
- Die Anforderungen einer Premiumroute werden erfüllt
- Hohes Radverkehrsaufkommen im Zweirichtungsbetrieb unterstreicht Charakter Fahrradstraße und begrenzt Überholvorgänge mit zu geringen Sicherheitsabständen oder überhöhten Geschwindigkeiten deutlich (höhere Regelakzeptanz)
- Die unter-mäßige Verkehrsführung für Radfahrende wird beseitigt
- Knotenpunkt Schwachhauser Ring wird übersichtlicher/direkter passierbar

- Der Radverkehr über längere Distanzen wird durch komfortable, geradlinige Führung deutlich attraktiver.

#### **Die (hinnehmbaren) Nachteile dieser Lösung:**

- Höhere Kosten für bedarfsgesteuerte Zusatz-Signalisierung beider Richtungen an den Knotenpunkten Wätjenstraße, Baumschulenweg, Schwachhauser Ring (Dieses wird vom ASV Abt. 31 zwar rigoros abgelehnt – "da es keine sinnvolle sichere signaltechnische Lösung zur Berücksichtigung der stadteinwärts fahrenden Radfahrer an den signalisierten Gleisquerungen des Baumschulenweges sowie der Wätjenstraße" gebe - das erscheint für den Beirat jedoch nicht nachvollziehbar, da vergleichbare Lösungen ähnlich z.B. mit Dunkelsignal an der Wachmannstraße/Carl-Schurz-Straße seit vielen Jahren laufen, ohne dass Verkehrsgefährdungen oder Unfallschwerpunkte dort bekannt sind. Ebenso wurde dies während der Baustellenphase behelfsmäßig signalisiert. Hier wird eine technisch machbare Lösung bislang einfach nicht dargestellt, und damit diese Alternative im Verfahren gar nicht erst zur Entscheidung angeboten, was der Beirat aber einfordert.
- Geringe Einbußen der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr bei zusätzlichen Signalisierungen (diese ist mit der neuesten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes allerdings nicht mehr prioritär),
- bei Verzicht auf markierte Linksabbiegeflächen: ggf. Wartezeit für andere Verkehrsteilnehmende hinter linksabbiegenden Kfz (Baumschulenweg, Kulenkampff-Allee)
- Um den ggf. unterstellten Nachteil einer schwierigen Begreifbarkeit der Variante D bei gleichzeitigem Schutzstreifen für den Radverkehr auf der westlichen (stadteinwärtigen) Fahrbahn aufzuheben, könnte dort auf den markierten Schutzstreifen verzichtet werden und Radverkehr dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei ohnehin gültiger Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 stattfinden.

#### **Ablehnung der Variante A:**

Die vom ASV als Vorzugsvariante angesehene beidseitige Fahrradstraße, jeweils im Ein-Richtungs-Betrieb, lehnt der Beirat ab, u.a. aus folgenden Gründen:

- Insbesondere ist damit zu rechnen, dass sehr häufiges Überholen von Radfahrenden durch Kfz mit zu geringen Sicherheitsabständen / zu hohen Geschwindigkeiten die Qualität und das Sicherheitsgefühl auf dieser Strecke mit anvisiertem Premiumroutenstandard erheblich beeinträchtigen wird.
- Die Regelakzeptanz auf Ein-Richtungs-Fahrradstraßen in dieser Länge ohne Einschränkungen für den Kfz-Verkehr wird allenfalls als mittelmäßig und nicht als gut eingeschätzt.
- Die doppelte Kreuzung der Straßenbahnschienen hemmt zudem die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs.
- Die Führung des Radverkehrs über den Schwachhauser Ring stadteinwärts in die Wachmannstraße erfolgt mit engen Kurvenradien