



Stellungnahme des BUND LV Berlin zum Vorhaben Straßenbahn-Nordsüdtangente, Linien M17, 27, 37

8. BAUABSCHNITT: TRESKOWALLEE von DorotheasträÙe bis Traberweg

Beide Fahrtrichtungen

1. Die gewählte Variante 3 enthält durch die umsteigefreundliche Haltestelle am S-Bahnhof in Seitenlage – anders als andere Varianten – jeweils vor und hinter der Haltestelle S-Bahnhof Karlshorst – „Feindlichkeiten“ zwischen Straßenbahn- und parallelem Kfz-Verkehr. Diese Situation würde nach der bisherigen VLB-Linie auch mit „verkehrsabhängiger“ Steuerung (kurze Straßenbahn-Sonderphasen) zu zweimaligen längeren Halten der Straßenbahn führen. Wie die VLB trotz Beschleunigungsprogramm solche Situationen bislang steuert, kann man z. B. an der Haltestelle Loeperplatz in Lichtenberg besichtigen.

Das erwartete Kfz-Verkehrsaufkommen von deutlich unter 20.000 Kfz/Tag in der Treskowallee erfordert allerdings keine zwei Fahrstreifen je Richtung. Da diese dennoch vorgesehen sind, fordert der BUND, der Straßenbahn unbedingten Vorrang an den LSA zu geben, um die Wartezeiten vor und zum Verlassen der Haltestelle am S-Bahnhof auf 0 zu reduzieren. Da im Haltestellenbereich kein eigener Gleiskörper geplant ist, muss die Einfahrt in die Haltestelle zunächst von Kfz-Verkehr geräumt und der Haltestellenbereich bis zum Passieren der Straßenbahn von Kfz-Verkehr frei gehalten werden.

Eine solche Steuerung erfordert u. E. eine IV-abhängige Nachbeeinflussung – ggf. auch für den Fußverkehr – und somit eine deutlich höhere Qualität der LSA-Steuerung, als sie bislang von der VLB zugelassen wurde. Ziele und Mittel der LSA-Steuerung sollten daher Bestandteil der Planfeststellung werden.

2. Der BUND fordert, die Radwege zu asphaltieren. Alle Rampen an Radwegen sollten kantenfrei auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden.
3. Fahrradbügel sollten so aufgestellt werden, dass ein- und ausparkende Radfahrer den fließenden Radverkehr nicht behindern, also nicht quer direkt neben dem Radweg. Ihre Anzahl erscheint sehr gering, obwohl im Rahmen dieses Bauvorhabens weitere Flächen verfügbar sind: Am Mast L-E86, neben und zwischen den Bäumen am Mast L-E89, zwischen Haltestelle und Mast L-E95 und südlich Mast L-E95.

Der BUND fordert, am S-Bahnhof Karlshorst mindestens doppelt so viele Fahrradstellplätze wie derzeit benötigt werden, zu schaffen. Sie sollten in den unterschiedlichen Anforderungen entsprechend verschiedene Qualitäten aufweisen: Vom einfachen Bügel bis zum (kostenpflichtigen) Parkhaus für Bike&Ride-Pendler.

Fahrtrichtung Süd

4. Damit Linksabbieger in die Stolzenfelsstraße nicht die Straßenbahn blockieren können, empfiehlt der BUND, die Abbiegespur deutlich erst hinter der Fußgängerfurt beginnen zu lassen, anstatt die Aufstellfläche für Fußgänger abzurunden.
5. Die verträglichen Radfahrer über die Dönhoff- und die Wandlitzstraße sollten sowohl mit dem Kfz-Verkehr als auch mit der Straßenbahn Grün erhalten.
6. Das erwartete Kfz-Verkehrsaufkommen in die Dönhoffstraße erfordert keine separate Rechtsabbiegespur. Durch die Verschwenkung des Radwegs in Seitenlage werden hier auch noch unnötige Konflikte zwischen Rechtsabbiegern und Radfahrern erzeugt. Zudem ist die geplante Radverkehrsführung mit Verschwenkung und zwei Rampen auf ca. 10 m sehr unkomfortabel. Der BUND empfiehlt aufgrund der unter 1. dargestellten Überdimensionierung der Kfz-Fahrbahn den Verzicht auf die Rechtsabbiegespur und eine Radspur in gerader Linie.
7. Die Fußgängerquerung südlich der Ehrlichstraße sowie alle Fahrbeziehungen für den Radverkehr an diesem Knoten müssen erhalten bleiben. Wenn Radfahrer Sonderphasen anfordern müssen, sind diese mindestens zweimal pro Umlauf zu ermöglichen.

Fahrtrichtung Nord

8. Die Radverkehrsführung vor der Straße Am Carlsgarten ist auf Grund der geringen Breite trotz Verschwenkung unkomfortabel und zwingt zur Reduzierung der Geschwindigkeit auch bei Grün und freier Fahrbahn. Fährt gerade eine Bahn ein oder steht eine abfahrbereite Bahn in der Haltestelle, verdeckt sie die Sicht aus den Kfz auf die Radfahrenden. Das kann zu den gefürchteten schweren Unfällen führen, bei denen Radfahrer von Rechtsabbiegern überfahren werden. Der BUND fordert daher, diese Situation per Signalisierung auszuschließen: Zwischen Am Carlsgarten und Stolzenfelsstraße dürfen sich Kfz und Bahn nicht gleichzeitig befinden (siehe Punkt 1). Die Breite des Radwegs ist zu erhöhen oder der Weg zu begradigen.
9. Die mit der Bahn verträglichen Radfahrer über „Am Carlsgarten“ und die Stolzenfelsstraße sollten sowohl mit dem Kfz-Verkehr als auch mit der Straßenbahn Grün erhalten.

Erarbeitet vom Arbeitskreis Mobilität des BUND LV Berlin, März 2016

Für Rückfragen:

Martin Schlegel (Verkehrsreferent)

BUND Berlin e.V. , Crellestr. 35 , 10827 Berlin

Fon: (0)30 - 78 79 00-17

mail: mschlegel@bund-berlin.de