

Umgestaltung des Berner Heerwegs - Variantenauswahl

Vorlage im MoWi am 11.11.2021

Zur Findung der Vorzugsvariante sind folgende Themen betrachtet und abgewogen worden. Hierbei wurden die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung genauso berücksichtigt, wie fachliche Gründe die eine Umsetzung erschweren oder verhindern (z.B. fehlende Anordnungsfähigkeit).

Anzahl der Fahrstreifen

Die vorherrschenden Platzverhältnisse lassen bei Beibehaltung der 4-Streifigkeit nur die Anlage von zwischen 1,85 m und 2,25 m breiten Radfahrstreifen zu. Alle anderen Optionen (Radweg, PBL, Kopenhagener Radweg) kommen hierbei nicht zum Tragen, da die Platzverhältnisse dies nicht zulassen, außer die vorhandenen Bäume entfallen und es wird komplett auf Parkstände verzichtet.

Die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges kann gewährleistet werden kann, wenn im Bereich des Knotens August-Krogmann-Straße/ Berner Heerweg ausreichende Aufstellflächen vorgehalten werden. Hierfür ist eine Aufstelllänge von rund 100 m ausreichend, welche in den vorgeschlagenen zweispurigen Varianten berücksichtigt werden können.

Eine 3-Streifigkeit mit lastabhängiger Verkehrsführung (ähnlich zur Sierichstraße oder An der Alster) mit einer wechselseitigen Nutzung des mittleren Fahrstreifens ist nicht anordnungsfähig. Aus Unterhaltungsgründen und somit unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist eine solche Variante auch nicht sinnvoll.

Führung des Radverkehrs

Ein wesentlicher Punkt in der Bürgerbeteiligung war der Wunsch nach einer „*Trennung der einzelnen Verkehrsarten*“ hier insbesondere die Trennung Rad & MIV. Auch im Radentscheid wird eine bauliche Trennung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gefordert.

Kopenhagener Radweg

Nach Aussage von VD 52 sind Kopenhagener Radwege zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht anordnungsfähig, da die gesetzliche Grundlage dazu fehlt. Die dazu erforderliche Verwaltungsvorschrift zur STVO liegt noch nicht vor. Auch ob eine Überführung des Kopenhagener Radwegs zum Erreichen eines angrenzenden Parkstreifens rechtlich möglich ist, ist derzeit noch unklar.

Protected Bike-Lane

Eine Protected Bike-Lane ist grundsätzlich anordnungsfähig, kann aber bei angrenzendem ruhenden Verkehr oder einer einspurigen Fahrbahn (Mittelinsel wie bei Variante D) nicht umgesetzt werden, da der Bord nicht überfahren werden kann. Dies ist zum Parken erforderlich genauso wie zum Ausweichen bei Rettungseinsätzen.

Auch die Reinigung von Protected Bike-Lanes ist derzeit noch nicht abschließend geregelt und kann zu Problemen führen.

Radanlage hinterm Parkstreifen

Die Anordnung von Radanlagen rechts vom Parkstreifen (wie bei Variante C) wird fachlich abgelehnt. Die Sichtbeziehungen sind eingeschränkt, die ausfahrenden Fahrzeuge stehen auf der Radanlage und behindern somit den Radverkehr. Eine Protected Bike-Lane rechts vom Parkstreifen ist aus Sicht von VD nicht anordnungsfähig, dort wäre grundsätzlich nur ein baulicher Radweg möglich.

Zusätzliches Grün, Rückhaltung von Starkregenereignissen, Vorreinigung des Straßenwassers

Ein weiteres wichtiges Thema der Öffentlichkeitsbeteiligung war die Schaffung zusätzlichen Straßengrüns. Vor dem Hintergrund des Klimawandels mit bedeutend mehr Hitzetagen und einer Zunahme von Starkregenereignissen sollte versucht werden, das anfallende Oberflächenwasser oberirdisch in angrenzende Grünstreifen zu leiten.

Bei einer 2-Streifigkeit können Grünstreifen hergestellt werden, die in vielen Bereichen ausreichend Platz zur Pflanzung großer Überhälter schaffen, die den gesamten Straßenkörper beschatten und dadurch für eine signifikante Verbesserung des dortigen Mikroklimas sorgen. Weiterhin können die Grünstreifen zur Vorreinigung des Straßenwassers (über die belebte Bodenzone) genutzt werden, sowie zur Speicherung (Schwammstadt, Baumrigolen) überschüssiger Wassermengen.

Hierfür muss das Quergefälle so gewählt werden, dass die versiegelten Flächen in Richtung Grünstreifen geleitet werden können. Hierbei sind außen liegende Grünstreifen bei einer baulich abgetrennten Radanlage schwer zu erreichen. Hier eignen sich besser Radfahrstreifen oder eine Anlage des Grünstreifens in Mittellage.

Bei der Anlage des Grünstreifens in Mittellage (wie in Variante D) wird es wahrscheinlich für die Grundstücksein- und ausfahrten nur die Möglichkeit „rechts rein, rechts raus“ geben; ein Linksabbiegen wird untersagt, da der Grünstreifen nicht genügend Aufstelllänge bietet. Die Notwendigkeit von Linksabbiegemöglichkeiten wird nur an den einmündenden Straßen (Stargarder Straße, Neusurenland, Busbrookshöhe und Bekassinenu) und einer Einmündung zur Siedlung Heuorts Land gesehen. Diese Einmündungen sollten alle signalisiert werden um auch sichere Quermöglichkeiten zu bieten.

Ein Grünstreifen in Mittellage bietet auch gute Möglichkeiten, weitere Querungsstellen an frequentierten Stellen einzurichten, z.B. bei den Sportplätzen und der Rad-Freizeitroute nördlich des Trogbauwerks.

Wahl der Vorzugsvariante

Demzufolge wird eine 2-Streifigkeit weiter verfolgt, da eine 4-Streifigkeit keine ausreichende Radverkehrsführung ermöglicht und durch die Aufweitung der Fahrstreifen vor den Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit gewährleistet ist. Eine bauliche Trennung der Verkehrsteilnehmer bei einer 4-Streifigkeit ist nicht ohne Baumverlust und kompletten Parkstandsverlust umzusetzen.

Eine 2-Streifigkeit mit Radfahrstreifen wäre fachlich die sinnvollste Variante (Anordnungsfähigkeit, Entwässerungsmöglichkeiten, Herstellung) widerspricht aber sowohl den Wünschen der Bürgerbeteiligung nach einer baulichen Trennung als auch dem Radentscheid.

Eine Protected Bike-Lane ist zwar anordnungsfähig, funktioniert aber bei angrenzenden Parkstreifen nicht und bietet Nachteile bei der oberflächigen Entwässerung und der Reinigung.

Ein baulicher Radweg wird beim Längsparken als unfallträchtig und durch ein- und abbiegende Fahrzeuge als gefährlich eingestuft, könnte aber außerhalb von Parkstreifen umgesetzt werden. Auch hier gibt es jedoch Nachteile für eine Entwässerung der Fahrbahn nach Außen über den Radweg hinweg.

Der Kopenhagener Radweg ist noch nicht anordnungsfähig und führt auch zu Nachteilen bei außen liegenden Grünstreifen für eine oberflächige Entwässerung, da der Höhenversatz nicht überwunden werden kann.

Unter Abwägung aller Güter favorisiert MR die Querschnittsvariante mit einem breiten Grünstreifen in Mittellage, ähnlich der Variante D aus der Bürgerbeteiligung. Daran angrenzend verläuft beidseitig je ein Fahrstreifen für den MIV in einer Breite von 3,50 m. Der Grünstreifen in Mittellage erhält als Abgrenzung zur Fahrbahn beidseitig einen 30 cm breiten Rasengitterstein, der im Falle von Rettungseinsätzen zum Ausweichen überfahren werden kann. Der Grünstreifen dient der Vorreinigung (über eine belebte Bodenzone) und Versickerung und/oder Rückhaltung des anfallenden Oberflächenwassers. Hier kann auch Wasser aufgenommen und gespeichert werden, so dass dem Baumbestand in längeren Hitzeperioden ausreichend Wasser zur Verfügung steht.

Angrenzend an den Fahrstreifen wird ein 2,65 m breiter Radfahrstreifen angeordnet. Auf eine bauliche Trennung kann aus Sicht von MR hier verzichtet werden, da es sich angrenzend um eine Einrichtungsfahrbahn handelt, aus der keine Gefahren des Überfahrens herführen. Der Radfahrstreifen kann gut unterhalten und gereinigt werden, bietet ausreichenden Platz zum Überholen andere Radfahrer*innen und gute Sichtbeziehungen zu den anderen Verkehrsteilnehmer*innen.

Sollte bis zum Umsetzungszeitpunkt der Maßnahme die Anordnungsfähigkeit des Kopenhagener Radwegs gegeben sein, würde diese Führungsform problemlos integriert und kurzfristig umgesetzt werden können. Ob dies auch im Bereich von angrenzenden Parkstreifen möglich ist, muss ebenfalls abgewartet werden.

Dort wo Bedarf ist, kann neben dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen oder auch eine Ladezone angeordnet werden, die jeweils durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen abgetrennt sind um eine ausreichend breite „Dooring-Zone“ zu schaffen.

Diese gewählte Variante bietet ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmer, gute Sichtbeziehungen, ermöglicht eine oberflächige Entwässerung, Reinigung und Rückhaltung, den Erhalt der vorhandenen Bäume, eine Vielzahl an neuen Baumstandorte und auch die Möglichkeit Parkstände, Querungsstellen und Abbiegebeziehungen herzustellen.

Diese Variante ist als Querschnitt nachfolgend für 5 beispielhafte Abschnitte skizziert worden.

Übersichtsplan für die Querschnitte der Vorzugsvariante



Der Schnitt 1 (Anlage 1) zeigt Parkstände auf der östlichen Seite im Bereich der Wohnbebauung. Im Schnitt 2 (Anlage 2) sind die bestehenden Bäume südlich der Stargarder Straße berücksichtigt. Der Schnitt 3 (Anlage 3) zeigt die Aufteilung zwischen Neusurenland und Busbrookhöhe, wo auf beiden Seiten Grünflächen anschließen. Im Schnitt 4 (Anlage 4) sind die bestehenden Bäume auf der östlichen Seite im Bereich Busbrookhöhe enthalten, während der Schnitt 5 (Anlage 5) den alten Baumbestand auf westlicher Seite kurz vorm Berner Bahnhof berücksichtigt.

gez. ██████