

Herrn Bezirksverordneten
Cornelius Bechtler
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

über

Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung
Pankow von Berlin
Herrn Kleinert

über

Bezirksbürgermeister
Herrn Köhne

KA-0408/VI
Informationen zur Kastanienallee

Sehr geehrter Herr Bechtler,

zu Ihren Fragen nahmen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII B, der Polizeipräsident - Direktion 1- und die Berliner Verkehrsbetriebe wie folgt Stellung:

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

1. *Wie hat sich der Fahrradverkehr zahlenmäßig im gesamten Bereich der Kastanienallee sowie im Bereich des Weinbergweges (Bezirk Mitte) in den letzten 10 Jahren entwickelt? Bitte, ggf. mit den unterschiedlichen Zählpunkten angeben.*

SenStadt VII B 15:

Regelmäßige spezielle Radzählungen erfolgten in der Kastanienallee ab 2002: Bezogen auf die Fahrrichtungen nahm die Zahl der Radfahrer von 2002 bis 2006 um 43% bzw. 51% zu. Die absoluten Zahlen entnehmen Sie bitte den beigefügten Zählungen (siehe Anlage 1).

2. *Welche DTV-Werte für den Kfz-Verkehr existieren für den Bereich der Kastanienallee (für die einzelnen Abschnitte sowie für die unterschiedlichen Fahrrichtungen)?*

SenStadt VII B 15:

In der letzten DTV-WT Verkehrsstärkenkarte von 2005 sind für die Kastanienallee keine Werte eingetragen.

3. *Wie häufig waren Fahrradfahrer in den letzten 5 Jahren im Bereich der Kastanienallee an Unfällen beteiligt? Bitte, entsprechend der Kategorien der polizeilichen Unfallstatistik darstellen.*

PolPräs, Dir 1:

In den letzten 5 Jahren ereigneten sich auf der gesamten Länge der Kastanienallee (Bezirk Pankow und Mitte) 109 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Für den Pankower Bereich der Kastanienallee gestaltet sich die Unfalllage (Anmerkung Tiefbauamt : mit 76 Verkehrsunfällen) wie folgt:

Jahr	Kategorie				Gesamtergebnis
	2	3	5	6	
2004	2	10	1	0	13
2005	2	9	4	1	16
2006	1	8	5	1	15
2007	0	12	1	1	14
2008	3	11	3	1	18
Gesamtergebnis	8	50	14	4	76

Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten

Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten

Kategorie 5: Sonst. Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung

Kategorie 6: Sonst. Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung

4. *Welche Rolle haben bei Unfällen mit Fahrradfahrern die Straßenbahnschienen gespielt? Wie häufig passieren Fahrradunfälle durch das unvorsichtige Öffnen von Autotüren? Wie sind diese beiden Unfallursachen jeweils für die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrern im Bereich der Kastanienallee zu bewerten?*

PolPräs Dir 1:

Lediglich im Jahr 2005 ereignete sich 1 Radfahrerunfall mit der Unfallursache 49 (Andere Fehler beim Fahrzeugführer). Es handelte sich hierbei um einen Alleinunfall. Der konkrete Fehler des Radfahrers wurde jedoch in der Statistik nicht ausgeworfen, so dass nicht festgestellt werden konnte, ob der Unfall durch das Befahren der Straßenbahnschienen verursacht wurde.

16 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung ereigneten sich auf Grund der Ursache 45 (Ein-/Aussteigen, Verlassen, Be- und Entladen).

Die hohe Anzahl der durch unachtsame Fahrzeugführer beim Öffnen der Fahrertür verursachten Verkehrsunfälle weist darauf hin, dass Radfahrer auf der Fahrbahn von den Fahrzeugführern aus den verschiedensten Gründen nicht wahrgenommen werden. Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer (z. B. eine sichtbare Trennung in Form eines Radfahrangebotstreifens, Radfahrstreifens oder Schutzstreifens) könnten dem entgegenwirken.

5. *Wie schätzt die Berliner Unfallkommission die Gefährdung von Fahrradfahrern bzw. das Unfallgeschehen in der Kastanienallee, bei denen Fahrradfahrer beteiligt sind, ein? Welche Schlussfolgerungen sind aus Sicht der Unfallkommission daraus zu ziehen?*

SenStadt VII B 15:

Die Unfallkommission (UK) hat den Straßenzug Kastanienallee – Weinbergsweg bereits in den Jahren 2007 und 2008, auch unter Beteiligung von Vertretern des Tiefbauamtes Pankow, behandelt. Am 25. Mai 2007 hat die Polizei eine entsprechende Unfallauswertung für die Kastanienallee vorgelegt, aus der hervorgeht, dass eine vergleichsweise hohe Zahl an beteiligten Radfahrern am allgemeinen Unfallaufkommen festzustellen ist (siehe Anlage 2 Unfallauswertung mit Radfahrerbeteiligung). Der Abstand zwischen ruhendem Verkehr und äußerer Straßenbahnschiene ist mit ca. 1,3 m für Radfahrer nicht ausreichend und gefährlich. Die Unfallkommission hat sich deshalb entschlossen, als Sofortmaßnahme bis zum Umbau der Kastanienallee Fahrrad-Piktogramme zwischen den Straßenbahnschienen versuchsweise aufbringen zu lassen. Die im März 2008 von der Fa. M+O Berlin GmbH vorgestellten Umbaupläne mit beidseitigen Fahrradstreifen werden im Prinzip unterstützt. Auch bei der Beratung am 13.2.2009 wurde von der UK eine für die Radfahrer verbesserte, zukünftige Nutzungsaufteilung der Straße gewünscht.

6. *Wie bewertet heute die Berliner Unfallkommission die Markierung mit Fahrrad-Piktogrammen zwischen den Straßenbahnschienen im Bereich der Kastanienallee? Hat hierzu bereits eine Auswertung stattgefunden bzw. ist eine Auswertung der Erfahrungen geplant?*

und

7. *Wie schätzt die BVG die Gefährdung von Fahrradfahrern ein, wenn sie sich im Bereich des Gleiskörpers bewegen? Welche Konsequenzen sind nach Auffassung der BVG daraus zu ziehen?*

SenStadt VII B 15:

Eine Auswertung des Unfallgeschehens nach Aufbringen der Markierung liegt noch nicht vor, da verlässliche Erkenntnisse erst nach 3 Jahren gezogen werden können. Bei kürzeren Fristen ist das Unfallgeschehen durch zufallsbedingte bzw. besondere Umstände (u. a. Baustelle, Umleitungsstrecke) stärker beeinflusst. Die Piktogramme wurden nach unseren Erkenntnissen im Mai 2008 im Bereich Kastanienallee markiert. Eine Auswertung zur tendenziellen Wirkung dieser Maßnahme wird die Polizei nach Ablauf von 12 Monaten vorlegen.

BVG:

Grundsätzlich gilt nach StVO gegenseitige Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit. Die Straßenbahn ist Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr und unterliegt im Straßenzug der Kastanienallee ebenso wie die Fahrradfahrer der StVO. Die Fahrradsymbole zwischen den Gleisen fordern Fahrradfahrer indirekt auf, den Bereich zwischen den Gleisen zu nutzen.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit von Fahrradfahrern liegt unter der der Straßenbahn, so dass es oft zu Behinderungen der Straßenbahn kommt, was der beabsichtigten Beschleunigung des ÖPNV entgegensteht.

Grundsätzlich befürwortet die BVG, auch besonders im Interesse der Fahrradfahrer, eine räumliche Trennung von Straßenbahn und Fahrrädern. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass Fahrradfahrer Gefahr laufen können, in die Rillenschiene der Straßenbahn zu geraten.

8. *Wie häufig waren Fußgänger in den letzten 5 Jahren an Unfällen beteiligt? Was gibt es hierbei an Auffälligkeiten, Häufungen? Welche Konsequenzen sind hieraus zu ziehen?*

PolPräs Dir 1:

In den letzten 5 Jahren ereigneten sich auf der gesamten Länge der Kastanienallee (Bezirk Pankow und Mitte) 10 Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Für den Pankower Bereich der Kastanienallee gestaltet sich die Unfalllage (Anmerkung Tiefbauamt: mit 8 Unfällen) wie folgt:

Jahr	Kategorie		
	2	3	Gesamtergebnis
2004		1	1
2005	1	2	3
2006		1	1
2007		1	1
2008	1	1	2
Gesamtergebnis	2	6	8

Alle Verkehrsunfälle wurden durch falsches Verhalten des Fußgängers verursacht bzw. mitverursacht. Unachtsamkeit, plötzliches Betreten der Fahrbahn sowie plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen wurden als Fehlverhalten notiert. Auffallend ist weiterhin die Tatsache, dass in 5 Fällen der Unfallgegner ein Radfahrer war.

Auf Grund der örtlichen Straßenverhältnisse wurden Fußgänger mit Querungsabsicht nicht rechtzeitig von Fahrzeugführern erkannt. Aber auch Radfahrer wurden nicht rechtzeitig von den querungswilligen Fußgängern gesehen.

Bauliche Maßnahmen (z. B. Gehwegvorstreckungen) könnten diesem Umstand entgegenwirken.

9. *Welche Auffälligkeiten gab es bei Geschwindigkeitsmessungen in den letzten Jahren im Bereich der Kastanienallee? Wie hoch ist die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs?*

PolPräs, Dir 1:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Pankower Bereich der Kastanienallee liegt bei 50 km/h. In den Streckenbereichen Kastanienallee 73 – 88 sowie Kastanienallee 20 – 25 wurde aus Gründen der Schulwegsicherung die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Montag – Freitag, 07.00 – 17.00 Uhr) reduziert.

In der Kastanienallee wurden im Jahr 2005 im 30er Bereich sowie im 50er Bereich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Dabei wurden keine ungewöhnlichen Abweichungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit festgestellt.

Eine durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wird von der Polizei nicht ermittelt.

10. *Mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit kann derzeit die Tram die Kastanienallee befahren?*

PolPräs, Dir 1 St 14 – 00222:

Die Straßenbahn in der Kastanienallee verfügt über kein eigenes Gleisbett. Daher gilt hier auch für die Straßenbahn die angegebene zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Zu Durchschnittsgeschwindigkeiten von Straßenbahnen kann die Polizei keine Auskunft erteilen.

BVG:

Durchschnittsgeschwindigkeiten werden bei der Straßenbahn nicht ermittelt. Diese wären auch je nach Fahrzeitprofil innerhalb eines Tages und an einzelnen Tagen sehr unterschiedlich.

Die Situation ist:

Grundsätzlich gilt eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h, die die Straßenbahn aber auf diesem Streckenabschnitt wegen ihrer geringen Anfahrtsbeschleunigung und den konkreten Gegebenheiten in der Kastanienallee faktisch nicht erreichen kann. Die Kastanienallee ist von Fehrbelliner Straße bis Schönhauser Allee etwa 900 Meter lang. 300 Meter davon sind nach StVO mit 30 km/h ausgeschildert. Der Bereich ab Zionskirchstraße bis Fehrbelliner Straße liegt im Beginn einer Gefällestrecke (innerbetriebliche Beschränkung). Durch die Bedienung der Haltestellen in der Kastanienallee treten Zeitverluste durch das Abbremsen, Haltestellenaufenthaltszeiten und Anfahren auf.

Jens-Holger Kirchner