

Bezirksamt Reinickendorf von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt
Eichborndamm 215
13437 Berlin
E-Mail: strassenneubau@reinickendorf.berlin.de

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club,
Landesverband Berlin
e.V.**

Yorckstraße 25,
10965 Berlin-Kreuzberg

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@adfc-berlin.de
berlin.adfc.de

27. November 2024

Neubau der Ollenhauerstraße von Tessenowstraße bis Scharnweberstraße; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 15. Oktober 2024 haben Sie die Pläne zum Neubau der Ollenhauerstraße der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf der Plattform „Mein Berlin“ haben Sie bis zum 30. November 2024 um Anregungen und Hinweise zu dem Vorhaben gebeten. Die aktuellen Pläne zum Neubau, auf die wir uns nachfolgend beziehen, haben Sie auf der Internetseite des Bezirksamts veröffentlicht. Hierfür danke ich Ihnen bereits jetzt.

Die Hauptverkehrsstraße Ollenhauerstraße führt vom Kurt-Schumacher-Platz aus in etwa in Richtung Norden. Für den Radverkehr wurde als Zwischenlösung bis zur geplanten, grundhaften Erneuerung zuletzt zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert (siehe <https://www.infravelo.de/projekt/ollenhauerstrasse-1/>). Dabei gehört die Ollenhauerstraße zum Vorrangnetz des für Berlin geplanten Radverkehrsnetzes, sie verbindet das Zentrum am Kurt-Schumacher-Platz mit den Zentren Wittenau / Märkisches Viertel bzw. Märkisches Zentrum. Der Verkehrszug Ollenhauerstraße – Oranienburger Straße unterquert die Kremmener Bahn (S-Bahn S25); eine Querung an anderer Stelle würde zu großen Umwegen für den Radverkehr über andere Hauptverkehrsstraßen führen.

Der ADFC Berlin hat sich eingehend mit den Plänen befasst. Die nachfolgend vorgebrachten Punkte wurden innerhalb des Vereins abgestimmt. Entsprechend nehme ich für den ADFC Berlin wie Folgt Stellung:

Allgemeines

Zu begrüßen ist, dass der Regelquerschnitt mit einem beidseitigen Radweg mit einer Breite von jeweils 2,5 m pro Richtung geplant ist. Allerdings wird diese Breite an Engstellen und hinter Bushaltestellen – und damit auf weiten Strecken – auf bis zu 1,3 m immer wieder reduziert und der Radweg häufig verschwenkt. Es handelt sich daher nicht um eine stetige und möglichst

Ansprechpartner

Harald Berninghaus
Sprecher der Stadtteilgruppe
Reinickendorf
Tel. (030) 41 20 29 51
Mobil (0160) 37 66 583
harald.berninghaus@adfc-berlin.de

Der ADFC Berlin e.V.

ist ein Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. . Getragen von mehr als 21.000 Mitgliedern in der Hauptstadt setzen wir uns seit 1983 für ein fahrradfreundliches Berlin ein.

Mit unserer Arbeit wirken wir in die Berliner Politik, Gesellschaft und Medien, um das Mobilitätsgesetz auf die Straße zu bekommen und den klimafreundlichen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr nach vorne zu bringen.

Als Umweltverband setzen wir uns dafür ein, die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern, um den Radverkehrsanteil in der Hauptstadt zu erhöhen. Ziel unserer Arbeit ist die lebenswerte Stadt für alle.

Der ADFC Berlin e.V. ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt, Spenden und Fördermitgliedsbeiträge sind steuerabzugsfähig.

Bankverbindung

Berliner Sparkasse
IBAN:
DE52 1005 0000 0190 3716 09
BIC:
BELADEBEXX

Steuernummer

27/660/50542
Finanzamt f. Körperschaften I
USt-ID: DE136784830

Vereinsregister

störungsfreie Führung des Radverkehrs. Die Planung auf dem Hochbord führt über viele Grundstückszufahrten und ist an entscheidenden Stellen weit abgesetzt von der Fahrbahn. Besonders im südlichen Planungsabschnitt liegen mehrere Zufahrten zu großen Parkplätzen von Einzelhandelsgeschäften, hier ist mit starkem Quell- und Zielverkehr zu den anliegenden Geschäften zu rechnen. Eine Führung des Radverkehrs weit abgesetzt von der Fahrbahn verschlechtert die Sichtbeziehungen und wird – sofern die Planung Bestand hat – zu unnötigen Konflikten und Unfällen führen. An allen Kreuzungen fehlen Aufstellflächen für den links abbiegenden Radverkehr. Hinzu kommen grundsätzliche Probleme der Führung des Radverkehrs auf dem Hochbord, denen die Planung nur unzureichend entgegenwirkt. Daher sollte der Radverkehr auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden, der möglichst durch Trennelemente geschützt wird.

Zur Auswahl des Planungsabschnitts

Die Planungen für die Neugestaltung der Ollenhauerstraße beginnen im Süden etwa bei den Häusern Nr. 18 und 19 und enden im Norden bei den Häusern Nr. 65b bzw. 77. Im Süden wird der Bereich durch die Vorplanungen für ein später zu realisierendes Ausziehgleis für die geplante Straßenbahn zum Kurt-Schumacher-Platz begrenzt. Im Norden sollen der S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik verlegt und die Brücke der Kremmener Bahn über die Ollenhauerstraße bzw. die anschließende Oranienburger Straße ersetzt werden. Entsprechend werden die Planungen im Norden durch dieses Vorhaben begrenzt. Dieses Vorgehen ist verständlich, im Zuge dessen sollte aber der Anschluss an die Bestandsinfrastruktur geeignet gestaltet werden.

Im Einzelnen

1. Am Anfang des Planungsabschnitts in Fahrtrichtung Norden sind auf der östlichen Seite eine Sperrfläche und eine Überleitung des Radverkehrs auf den Hochbord geplant. An der Überleitung vor dem Haus Nr. 20 ist ein Mosaikpflaster geplant (gekennzeichnet als „Anpassungsbereich“). An das Mosaikpflaster schließt die Einfahrt zum Kundenparkplatz des Geschäfts „Zeus Teppichland“ (Haus Nr. 21 – 22) an. Wir raten an, das Falschparken und -halten auf der Sperrfläche und dem Mosaikpflaster baulich, d.h. zum Beispiel durch Blumenkübel oder Fahrradbügel, zu verhindern. Abgesehen davon fehlt in Höhe des Hauses Nr. 20 und gegenüber dem Eingang zum Supermarkt in der Ollenhauerstraße 122 eine Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr (siehe weiter unten).
2. An der Ollenhauerstraße liegen mehrere verkehrsreiche Parkplätze, die zu verschiedenen Geschäften gehören. Nach den Planungen queren diese Zufahrten den Hochbordradweg. Hier ist mit vielen Konflikten zu rechnen: In der Regel fahren Fahrzeuge beim Einbiegen vom Parkplatz auf die Straße bis zum Fahrbahnrand, dabei missachten sie die Vorfahrt des Radverkehrs. Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben keine ausreichende Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr auf der Fahrbahn. Deshalb verträgt sich ein Hochbordradweg nicht mit den Zufahrten zu den Parkplätzen hinter Haus Nr. 122 (Kaufland und weitere Märkte), 107 – 110a (Einkaufszentrum), 105 – 106a (Fach-

und Lebensmittelmärkte), 103 (Tankstelle) und 100 (Autowaschanlage).

An den Zufahrten zu den Häusern 107 - 110a und 105 - 106a ist der Radweg weit von der Fahrbahn abgesetzt. Dies verschärft das Problem zusätzlich (siehe auch den nächsten Punkt zum Einbiegen auf die Parkplätze).

3. An manchen Zufahrten zu Parkplätzen ist geplant, den Radverkehr auf dem Hochbord weit abgesetzt von der Fahrbahn zu führen. Der Raum zwischen Radweg und Fahrbahn soll hier für Parkplätze genutzt werden. Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die von der Fahrbahn auf das Grundstück fahren wollen, können den bevorrechtigten Radverkehr dadurch kaum bis gar nicht sehen. Der Radverkehr wird hierdurch gefährdet. Haben die Planungen Bestand, wird es an den Grundstückszufahrten der Häuser 107 - 110a (Einkaufszentrum) und 105 - 106a (Fach- und Lebensmittelmärkte) vermehrt zu Unfällen kommen (Siehe auch den vorherigen Punkt zum Einbiegen auf die Fahrbahn). Wir verweisen auf die Verwaltungsvorschrift Nr. II. 2. c) Satz 2 ff. (Rn. 26) zu § 2 Straßenverkehrs-Ordnung. Sie bezieht sich ausdrücklich auch auf verkehrsreiche Grundstücke. Deshalb ist die Planung der Radverkehrsanlage an dem häufigen Querverkehr (Anzahl der Querungen und Stärke des querenden Verkehrs) auszurichten. Der Radverkehr sollte durchgehend im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden. Wir verweisen ebenso auf Teil A Abschnitt III Nummer 1 Absatz 3 der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 16. Mai 2013.
4. Weder dem Fuß- noch dem Radverkehr ist es möglich, von der östlichen Straßenhälfte aus ohne große Umwege den Supermarkt in der Ollenhauerstraße 122 zu erreichen; nach den vorliegenden Plänen soll die Quermöglichkeit für den Fußverkehr an der Kögelstraße entfallen. Hier ist Ersatz vorzusehen.
5. Vom Kurt-Schumacher-Platz bis zum Beginn des Planungsbereichs wird der Radverkehr in nördlicher Richtung auf einem etwa 1,0 m breiten Hochbordradweg geführt. Die Planungen sehen aktuell die Führung des Radverkehrs auf einem 1,3 m breiten Hochbordradweg im weiteren Verlauf bis zur Humboldtstraße vor. Damit hat der Radverkehr auf einer Länge von etwa 600 m keine Möglichkeit zu überholen. Dagegen soll in diesem Bereich der Grünstreifen in Mittellage beibehalten werden. Auch wenn wir den besonderen Wert des Grünstreifens anerkennen, besteht hier eine Flächenkonkurrenz. Wir gewichten die Verkehrssicherheit und eine angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsarten dabei höher als die Beibehaltung eines Grünstreifens in Mittellage. Daher verstehen wir nicht warum der Grünstreifen in Mittellage beibehalten werden soll, wenn und solange dort keine Straßenbahn geführt werden soll. Stattdessen könnten und sollten Flächen für den (fließenden) Radverkehr gewonnen werden.
6. An den Kreuzungen
 - Auguste-Viktoria-Allee / Humboldtstraße / Ollenhauerstraße,

- Kienhorststraße / Ollenhauerstraße und
 - Lindauer Allee / Ollenhauerstraße / Waldstraße
- fehlen Aufstellflächen für links abbiegenden Radverkehr. An der Kreuzung Lindauer Allee / Ollenhauerstraße / Waldstraße gehören alle Straßen des Knotenpunkts zum Vorrangnetz des geplanten Radverkehrsnetzes. Deshalb fallen die fehlenden Aufstellflächen hier besonders ins Gewicht. An allen Kreuzungen sind ausreichend bemessene Stellflächen für den links abbiegenden Radverkehr vorzusehen.
7. Vor dem Tauchsportgeschäft (Haus Nr. 114) fehlt eine Liefer- und Ladezone. Hier werden Fahrzeuge bereits heute zum Teil auf dem Hochbord abgestellt, um Ausrüstungsgegenstände ein- und auszuladen. Bei der aktuellen Planung besteht die Gefahr, dass künftig der Radweg auf dem Hochbord für Ladetätigkeiten missbraucht wird.
 8. An der Firmen- und Feuerwehrezufahrt zu den Grundstücken der Nummern 98 und 98a (staatliche Münze) können Fahrzeuge nur rechts auf das Grundstück einbiegen. Der Radverkehr wird hier weit abgesetzt von der Fahrbahn geführt und auf der Grundstückszufahrt verschwenkt. Der Radverkehr ist im rechten Außenspiegel der auf das Grundstück einbiegenden Fahrzeuge nicht zu sehen. Hierdurch kann es zu Unfällen kommen. Der Radverkehr sollte im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden.
 9. Das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Pfahlerstraße (Einbahnstraße) auf den Hochbordradweg der Ollenhauerstraße in Richtung Süden ist nach der aktuellen Planung nicht möglich. Dieser Knoten sollte ähnlich wie die Einmündung an der Schulenburgstraße gestaltet werden.
 10. An der Kienhorststraße wird der in Richtung Norden führende Radweg erst kurz vor der Kreuzung in Richtung Fahrbahn verschwenkt. Diese Planung gewährleistet keine ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr auf dem Hochbord und Fahrzeugen auf der Fahrbahn, die rechts in die Kienhorststraße einbiegen wollen. Soll an dem Hochbordradweg festgehalten werden, ist dieser spätestens ab etwa 10 m vor der querenden Fußgängerfurt fahrbahnnah zu führen. Ansonsten ist zu befürchten, dass aufgrund mangelhafter Sichtbeziehungen ein neuer Unfallschwerpunkt entsteht.
Wir verweisen auf Anlage 10 der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 16. Mai 2013.
 11. Die Ollenhauerstraße ist dem Vorrangnetz des geplanten Radverkehrsnetzes zugeordnet. Deshalb ist hier mit einer steigenden Stärke des Radverkehrs zu rechnen. Daher sollten an allen ampelgeregelten Kreuzungen die Haltlinien für den Radverkehr um 4,0 m bis 5,0 m gegenüber den Haltlinien des übrigen Fahrverkehrs vorgezogen werden. Zu ausreichend bemessenen Aufstellflächen für links abbiegenden Radverkehr, der den gradeaus fließenden Radverkehr nicht behindern darf, siehe oben.
 12. Die Planungen sehen das Pflanzen neuer Bäume vor. Deshalb ist auf einen ausreichenden Wurzelschutz für die zu pflanzenden Bäume zu achten. Wurzelschäden auf dem geplanten Hochbordradweg sind bereits baulich zu vermeiden.
 13. Der Radverkehr wird über viele Kreuzungen, Einmündungen

und Grundstückszufahrten geführt. Hier sind Roteinfärbungen der und Radverkehrssymbole auf den Radverkehrsführungen vorzusehen. Auf eine ebene Führung des Radverkehrs ist zu achten. Wird an den Planungen für den Hochbordradweg festgehalten, empfehlen wir den Einsatz von Rampenschwellensteinen (Sinussteinen) an Grundstückszufahrten. Hierdurch wird der auf die Grundstücke einbiegende Fahrverkehr bereits im Bereich der Schutzstreifen auf Gehwegniveau angehoben.

14. Der geplante Hochbordradweg begünstigt Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und das Fehlverhalten von Radfahrenden. Besonders vor Geschäften und Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen wird der Fußverkehr auf den Radweg ausweichen. An Stellen, an denen der geplante Radweg zu schmal zum Überholen ist, wird der Radverkehr regelwidrig den Gehweg zum Überholen nutzen. Außerdem wird auf Hochbordradwegen häufiger regelwidrig entgegen der Fahrtrichtung Rad gefahren, insbesondere um Ziele auf der linken Straßenseite zu erreichen. Haben die Planungen Bestand, muss dem Fehlverhalten mindestens mit einem deutlichen Farbunterschied zwischen Geh- und Radweg begegnet werden. Wir empfehlen die Grünfärbung des Asphaltbetons und regen an einen weißen, taktilen Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg zu verwenden.
15. Am Kienhorstpark ist eine weitere Route des Radvorrangnetzes über die Zufahrt zu den Grundstücken 65 – 65a und 64a – 64 e geplant. Entlang dieser Grundstückszufahrt wird bereits heute die bezirkliche Radroute 4 geführt. Diese Route ist den aktuellen Planungen zufolge nicht an den auf westlicher Seite liegenden Hochbordradweg angebunden; die Querung des mittleren Grünstreifens soll entfallen. Das Abbiegen von und zu der Zufahrt zu den Grundstücken 65 – 65a und 64a – 64e muss von und zu dem Radweg auf der westlichen Straßenseite möglich sein.
16. Bereits heute wird der Radverkehr in Richtung Norden gegenüber der Einmündung der Straße Reinickes Hof vom Hochbord auf einen Radfahrstreifen geführt. Die aktuellen Planungen sehen vor den Radverkehr auf den alten, etwa 0,75 m breiten Hochbordradweg zu führen. Wir gehen bei dieser Planung von einem Fehler aus, der auf veraltete Pläne zurückzuführen ist. Der Radverkehr sollte – wie bisher auch – gegenüber Reinickes Hof auf den heute bestehenden, durch Zeichen 237 der Straßenverkehrs-Ordnung angeordneten Radfahrstreifen geführt werden.
17. In Richtung Süden wird der Radverkehr bis zur Einmündung der Straße Reinickes Hof heute auf einem Radfahrstreifen geführt. Die aktuellen Planungen sehen vor den Radverkehr von dem alten, etwa 0,75 m breiten Hochbordradweg auf einen neuen, 2,5 m breiten Hochbordradweg zu führen. Wir gehen bei dieser Planung auch hier von einem Fehler aus, der auf veraltete Pläne zurückzuführen ist. Der Radverkehr sollte – wie bisher auch – von dem heute bestehenden, durch Zeichen 237 der Straßenverkehrs-Ordnung angeordneten Radfahrstreifen auf die neue Radverkehrsanlage geführt werden.
18. Sowohl der Winterdienst als auch die Straßenreinigung (insbesondere Laubbeseitigung) auf dem Hochbordradweg

sind sicherzustellen. Wir verweisen auf die detaillierten Anforderungen an die Qualitätsstandards für das Radvorrangnetz im Rahmen des Radverkehrsplans. Insofern ist die Berliner Stadtreinigung (BSR) als Träger öffentlicher Belange in die Planungen einzubeziehen, damit sie die Straßenreinigung und den Winterdienst sicherstellen kann.

19. An Bushaltestellen wird der Radverkehr hinter den Wartehallen geführt. Der Radweg wird an diesen Stellen auf eine Breite von 1,3 m verengt. Das aus Sicht Bus- und Radverkehrs hintere Ende der Wartehalle wird meist als Werbefläche genutzt und wirkt damit als Sichthindernis. Daher hat der Radverkehr kaum eine Möglichkeit eine Kollision zu vermeiden, wenn zu Fuß gehende mit engem Abstand hinter dem hinteren Ende der Wartehalle hervortreten. Daher sollte eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fuß- und Radverkehr auch hinter der Wartehalle sichergestellt werden. Dies ist zum Beispiel durch ein 1,0 m langes Geländer längs zur Fahrtrichtung möglich, das sich unmittelbar an die Wartehalle anschließt.

Ich bitte um freundliche Beachtung der oben vorgebrachten Punkte und verbleibe

Mit freundlichen Grüßen



Signiert von HARALD
BERNINGHAUS
am 27.11.2024

Harald Berninghaus
Sprecher der Stadtteilgruppe Reinickendorf

Kopie:
Bezirksamt Reinickendorf von Berlin, Frau Stadträtin Julia Schrod-
Thiel, E-Mail: julia.schrod-thiel@reinickendorf.berlin.de