

Drucksache Bezirksverordnetenversammlung

Pankow von Berlin

VIII-1105

AntragFraktion der CDU

Ursprung: Antrag, Fraktion der CDU Mitzeichnungen:

Beratungsfolge:

04.03.2020 BVV BVV/030/VIII

Betreff: Verkehrssicherheit auf und an der Sellheimbrücke

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt Pankow von Berlin wird empfohlen, sich bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dafür einzusetzen, dass die Verkehrssicherheit an und auf der Sellheimbrücke verbessert wird. Hierzu sollen unter anderem folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Anordnung des Zeichens 276 (Überholverbot) am Karower Damm an der Kreuzung mit der Straße 26
- Anordnung eines Überholverbotes von einspurigen Fahrzeugen (Änderung der StVO 2020)
- Aufbringen einer gut sichtbaren Fahrstreifenbegrenzung in der Mitte der Fahrbahn (Zeichen 295)
- Aufbringung von Verkehrszeichen "Gefahrenstelle" (Zeichen 101) auf der Fahrbahn jeweils an den Füßen der Brücke
- Ausweitung des Abschnittes mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von der Bushaltestelle Treseburger Straße bis zur Bushaltestelle Blankenburger Chaussee/Straße 45.

Berlin, den 26.02.2020

Einreicher: Fraktion der CDU

Johannes Kraft und die übrigen Mitglieder der CDU-Fraktion

Begründung siehe Rückseite

Abstimmungsergebnis:	Abstimmungsverhalten:	
beschlossen	einstimmig mehrheitlich	
beschlossen mit Änderung abgelehnt zurückgezogen	Ja-Stimmen Gegenstimmen Enthaltungen	
überwiesen in den Ausschuss für		federführend
mitberatend in den Ausschuss für		
sowie in den Ausschuss für		

Begründung:

Die unübersichtliche und gefährliche Situation auf der Sellheimbrücke und an den Kreuzungen des Karower Damms mit der Straße 26 bzw. der Treseburger Straße sowie der Blankenburger Chaussee mit der Straße 45 bzw. Straße 39 war bereits mehrfach Gegenstand von Beratungen der BVV Pankow und ihrer Gremien.

Sämtliche Vorschläge der BVV Pankow zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im hier geforderten Bereich (DrS. VIII-0439), einer Querungshilfe (DrS. VI-1156) oder eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Treseburger Straße/ Straße 26 (DrS. VIII-0076) wurden mit unterschiedlichen Begründungen seitens der Verkehrslenkung Berlin und/ oder der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bislang abgelehnt. Ziel dieser Anträge war insbesondere die Verbesserung der Querungssicherheit aber auch der Verkehrssicherheit auf der Brücke insgesamt.

Die Ablehnung der Anordnung von Tempo 30 im gesamten Bereich der Sellheimbrücke begründeten die Zuständigen bislang damit, dass dies zu einer Verlangsamung der Buslinien 150 und 158 und damit zu einer geringeren Attraktivität dieser Linien führen würde. Dieses Argument wurde mit Unverständnis zur Kenntnis genommen, beträgt die zusätzliche Fahrzeit durch Tempo 30 auf der gesamten Sellheimbrücke (gegeben a_{Bus}, Beschleunigung 3% Steigung = 0,9 ms⁻², a_{Bus}, Beschleunigung -3% Steigung</sub> = 1,1 ms⁻², a_{Bus}, Bremsen, 3% Steigung</sub> = 5,8 ms⁻²) doch lediglich 7,2 Sek. (Annäherung zweiter Ordnung für a(v)). Aktuell zieht die BVG die Busse der Linien 150 und 158 bereits in Heinersdorf bzw. Blankenburg zurück, um die insbesondere auf der Heinersdorfer Straße aufgestauten Verspätungen im Umlauf nicht weiter zu erhöhen. Insofern kann auch vor dem Hintergrund des Mobilitätsgesetzes eine wenige Sekunden dauernde Fahrzeitverlängerung kein Argument mehr sein.

Weiterhin wurde vorgetragen, dass das geringe Querungsaufkommen im Bereich des Karower Damms und der Blankenburger Chaussee zusätzliche Maßnahmen nicht rechtfertigen würde. Bei der Abwägung zwischen Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist bis dato allerdings die Sicherheit für Radfahrer auf der Sellheimbrücke nicht berücksichtigt worden.

Auf der Brücke existieren keine Radverkehrsanlagen. Auf der westlichen Seite der Brücke gibt es keinen Fußweg. Auf der östlichen Seite befindet sich zwar ein durch Leitplanken baulich getrennter Weg, der jedoch nicht Fahrradfahrern gewidmet ist. Dieser Weg wird von Radfahrern jedoch trotz auf dem Weg mittig installierten Lichtmasten für das Befahren in beide Richtungen genutzt. Dieses regelwidrige Verhalten ist (nachvollziehbar) auch auf die geringen Fahrbahnbreiten, die beidseitig der Fahrbahnen stehenden Leitplanken und insbesondere die schlechte Beschaffenheit des Fahrbahnbelages (Spurrillen in Längsrichtung) zurückzuführen.

Aufgrund dieser Situation ist es dringend geboten, auf die besondere Gefährdungslage für Radfahrer hinzuweisen und durch geeignete Maßnahmen das Gefährdungspotential zu reduzieren.