

STV-Beschluss vom 16.02.2021

„Sichere Zukunft Beusselstraße“

Die Stadtteilvertretung Turmstraße spricht sich für eine schnellstmögliche Umgestaltung der Beusselstraße aus, deren Hauptziel es ist, in beide Fahrtrichtungen zeitnah jeweils einen Radweg zu etablieren. Zwischen den Radwegen und den beiden Fahrspuren, die jeweils vom ÖPNV (auch Tram möglich) und motorisiertem Verkehr gemeinsam genutzt werden, liegt in jede Fahrtrichtung jeweils ein Nutzstreifen, der Platz für Fahrradstellflächen, Lieferverkehr und einzelne Parkplätze bietet (durch Blumenkübel, Poller, o.ä. unterbrochen, damit ein durchgehendes Befahren nicht möglich ist). Die beiden Radwege sind durch Poller zu den angrenzenden Nutzstreifen (bis auf die Grundstückszufahrten) gegen unerlaubtes Parken geschützt. An den Knotenpunkten werden die Radwege zur Verbesserung der Sichtbarkeit in Richtung Fahrbahn verzogen. Die beigefügte schematische Darstellung, Seite 2-4, gibt einen Überblick über Querschnitte und Maße.

Die vorgeschlagene Umgestaltung bezieht sich auf den Bereich der Beusselstraße zwischen Siemensstraße und Kaiserin-Augusta-Allee.

Die Verantwortlichkeit für die Beusselstraße liegt im Bereich der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und nicht im Verantwortungsbereich des Bezirksamtes Berlin Mitte. Demzufolge spricht sich die StV für einen zügigen gemeinsamen Starttermin mit zuständigen SenUVK-Verantwortlichen und Verantwortlichen des BA im Rahmen eines StV-Plenums aus, um den Umbauprozess schnellst möglich zu initiieren. Das BA wird hierbei um tatkräftige Unterstützung ersucht.

Erläuterung und Begründung:

Die Beusselstraße in Moabit gehört zu den meist befahrenen Straßen in Berlin, gleichzeitig verfügt sie in diesem Bereich über keinerlei Radwege, was sie zu einer gefährlichen Straße für Radfahrer*innen macht. Die Beusselstraße ist durchgehend vierspurig (in Kreuzungsbereichen auch fünf- und sechsspurig), wobei größtenteils nur eine Fahrspur pro Richtung für den motorisierten Verkehr verfügbar ist, da die Seitenbereiche der durchschnittlich 15,20 m breiten Fahrbahn größtenteils als Parkfläche genutzt werden (nur im Bereich nördlich der Wiciefstraße gibt es tagsüber eine ÖPNV Spur, die aus der Zeit der TXL-Buslinie stammt).

Um Radfahrer*innen zukünftig eine sichere Nutzung der Beusselstraße zu ermöglichen, ist die Einrichtung von Radwegen unbedingt erforderlich. Die Nutzungsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr wird mit diesem Umbau gegenüber dem heutigen Stand nicht verändert. Das vorgeschlagene Konzept beinhaltet auch die mögliche Realisierung einer mittig geführten Tramstrecke (siehe beigefügte schematische Darstellung, S. 3)

Anlagen:

- Schematische Darstellung (S. 2+3)
- Bemessungsübersicht (S. 4)

Schematischer Aufbau Beusselstraße

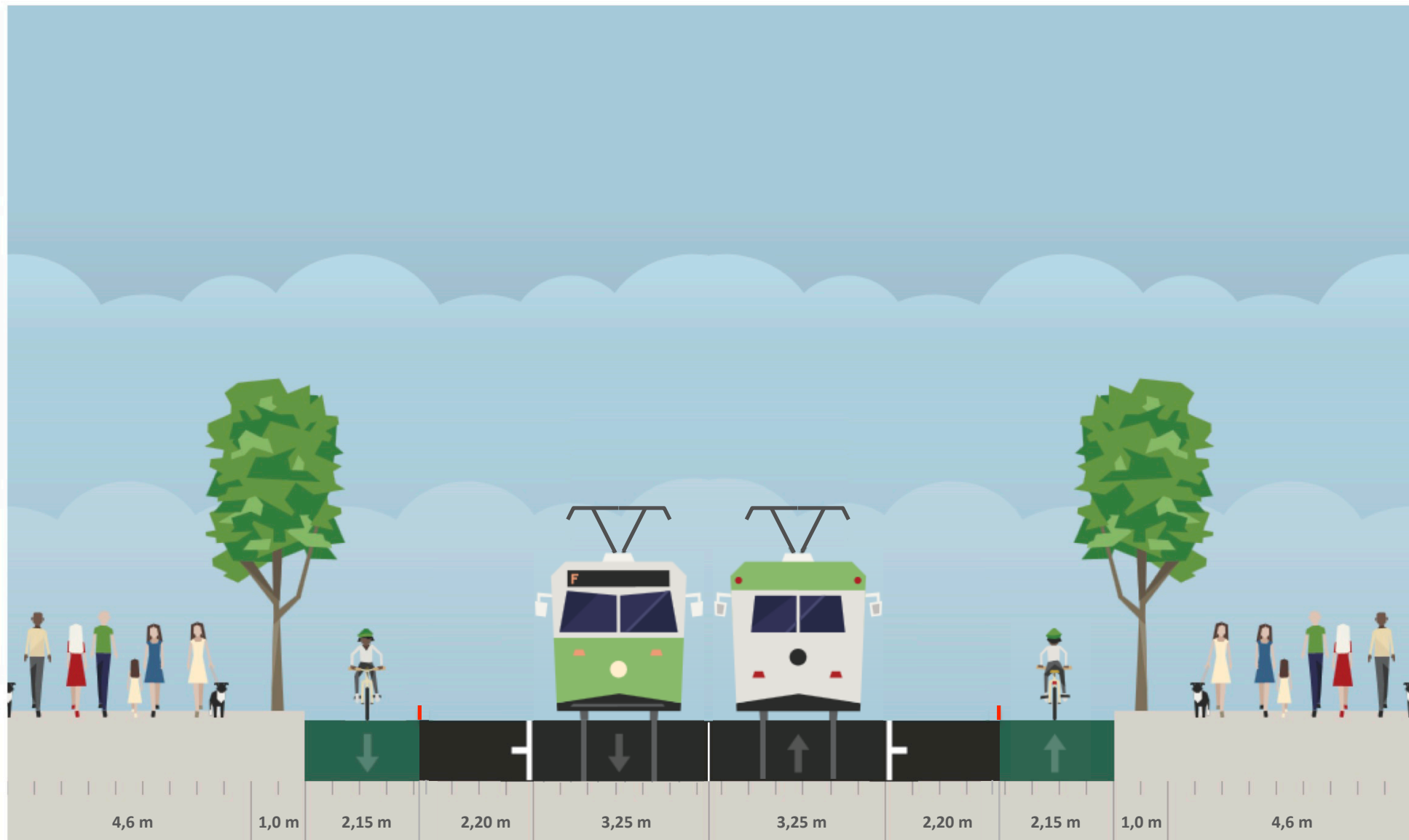
Neugestaltung des 15,2 m breiten Fahrspacebereichs - Gehwege bleiben unverändert



Gehweg inkl. Oberstreifen (Bestand)	Baum, Unterstreifen (Bestand)	Radweg (durch Poller begrenzt)	Nutzstreifen: Fahrradstell- flächen, Liefern, einzelne Parkplätze (abgegrenzt, damit nicht durchgängig befahrbar)	Gemeinsame Fahrspur für ÖPNV (Bus, auch Tram möglich) und motorisierten Verkehr	Gemeinsame Fahrspur für ÖPNV (Bus, auch Tram möglich) und motorisierten Verkehr	Nutzstreifen: Fahrradstell- flächen, Liefern, einzelne Parkplätze (abgegrenzt, damit nicht durchgängig befahrbar)	Radweg (durch Poller begrenzt)	Baum, Unterstreifen (Bestand)	Gehweg inkl. Oberstreifen (Bestand)
--	-------------------------------------	---	--	---	---	--	---	-------------------------------------	--

Schematischer Aufbau Beusselstraße

Neugestaltung des 15,2 m breiten Fahrspurbereichs - Gehwege bleiben unverändert



Gehweg inkl. Oberstreifen
(Bestand)

Baum,
Unterstreifen
(Bestand)

Radweg
(durch
Poller
begrenzt)

**Nutzstreifen:
Fahradstell-
flächen, Liefern,
einzelne Parkplätze**
(abgegrenzt,
damit nicht
durchgängig
befahrbar)

**Gemeinsame
Fahrspur für**
ÖPNV (Bus, auch
Tram möglich)
und
motorisierten
Verkehr

**Gemeinsame
Fahrspur für**
ÖPNV (Bus, auch
Tram möglich)
und
motorisierten
Verkehr

**Nutzstreifen:
Fahradstell-
flächen, Liefern,
einzelne Parkplätze**
(abgegrenzt,
damit nicht
durchgängig
befahrbar)

Radweg
(durch
Poller
begrenzt)

Baum,
Unterstreifen
(Bestand)

Gehweg inkl. Oberstreifen
(Bestand)

Beusselstraße (Bestand)		Vorschlag Beusselstraße		zum Vergleich: Turmstraße modifiziertes Kasseler Konzept (Vorschlag StV)	
Gehweg inkl. Oberstreifen	4,60 m	Gehweg inkl. Oberstreifen - Bestand	4,60 m	Gehweg inkl. Oberstreifen	5,40 m
Baum (Unterstreifen)	1,00 m	Baum (Unterstreifen) - Bestand	1,00 m	Baum (Unterstreifen)	1,00 m
		Radweg, durch Poller zum Nutzstreifen abgegrenzt	2,15 m	Radweg	2,50 m
		Nutzstreifen: Fahrradstellflächen, Liefern, einzelne Parkplätze (abgegrenzt, damit nicht durchgängig befahrbar)	2,20 m	Liefern	2,50 m
		Gemeinsame Fahrspur für ÖPNV (Bus, auch Tram möglich) und motorisierten Verkehr	3,25 m	Gemeinsame Fahrbahn für ÖPNV und motorisierten Verkehr	3,80 m
Vierspurige Fahrbahn (inkl. zweier Parkstreifen)	15,20 m			Mittelstreifen mit Pollern, Pflanztrögen	3,00 m
		Gemeinsame Fahrspur für ÖPNV (Bus, auch Tram möglich) und motorisierten Verkehr	3,25 m	Gemeinsame Fahrbahn für ÖPNV und motorisierten Verkehr	3,80 m
		Nutzstreifen: Fahrradstellflächen, Liefern, einzelne Parkplätze (abgegrenzt, damit nicht durchgängig befahrbar)	2,20 m	Liefern	2,50 m
		Radweg, durch Poller zum Nutzstreifen abgegrenzt	2,15 m	Radweg	2,50 m
Baum (Unterstreifen)	1,00 m	Baum (Unterstreifen) - Bestand	1,00 m	Baum (Unterstreifen)	1,00 m
Gehweg inkl. Oberstreifen	4,60 m	Gehweg inkl. Oberstreifen - Bestand	4,60 m	Gehweg inkl. Oberstreifen	5,40 m
Summe	26,40 m	Summe	26,40 m	Summe	33,40 m