

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Abt. VI – Zentrale Straßenverkehrsbehörde

[REDACTED]  
Columbiadamm 10  
12101 Berlin

Anwohner:inneninitiative  
Verkehrswende-Britz

Dienstag, 18. Januar 2022

**Geschäftszeichen: SenUVK VI B 5 Nk-Blaschkoallee**

**Widerspruch gegen den Bescheid vom 21.12.2021**

Sehr geehrte Damen und Herren, [REDACTED]

wir legen hiermit Widerspruch gegen Ihren Bescheid vom 21.12.2021 ein. Wir lassen Ihnen dieses Schreiben auch per FAX und postalisch zukommen.

Wir möchten Ihnen mitteilen, dass wir überrascht und irritiert sind, dass mit Stand vom 11.1.2022 weder der Bezirksstadtrat Jochen Biedermann noch das ihm unterstellte Straßen- und Grünflächenamt Neukölln von Ihnen über die Ablehnung der Lichtsignalanlage in Kenntnis gesetzt wurden. Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden wir allen Mitlesenden Ihr Schreiben in dieser Mail im Anhang zur Verfügung stellen.

Die in Ihrem Schreiben aufgeführten Gründe, aus denen sich aus Ihrer Sicht im Ergebnis kein zwingendes Erfordernis für die Signalisierung der Kreuzung (Rieseestr./Blaschkoallee/ Onkel-Bräsig- Straße) ergibt, sind aus unserer Sicht vor dem Hintergrund des geltenden Berliner Mobilitätsgesetzes nicht nachvollziehbar. Dies wollen wir Ihnen im Folgenden im Detail begründen.

1. Sie erklären, dass zur Beurteilung des Verkehrsaufkommens, Verkehrsbeobachtungen zu verschiedenen Uhrzeiten und Tagen durchgeführt worden seien. Wir bitten Sie hiermit zur besseren Nachvollziehbarkeit, uns konkrete Daten (Datum und Uhrzeit) zur Verfügung zu stellen, da uns und Personen aus unserem unmittelbaren Umfeld, die diese Kreuzung täglich mehrmals und zu verschiedenen Tageszeiten queren, solche zu keinem Zeitpunkt aufgefallen sind. Des Weiteren ist die Verkehrsbeobachtung in Pandemiezeiten durchgeführt worden. Aus einer Umfrage des ifo Institut (Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V. <https://www.ifo.de/node/67217> ) geht jedoch folgendes hervor: Die steigenden Corona-Zahlen haben mehr Beschäftigte ins Homeoffice zurückgebracht. Im Dezember 2021 arbeiteten dort zeitweise 27,9 Prozent der Beschäftigten, im August 2021 waren es 23,8 Prozent. Am Höchststand

im März 2021 waren es 31,7 Prozent. Das bedeutet, dass der motorisierte Individualverkehr weiterhin um bis zu einem Drittel reduziert ist und somit die von Ihnen durchgeführte Verkehrszählung/Verkehrsbeobachtung unbedingt korrigiert werden müsste. Darüber hinaus wäre interessant, ob Verkehrsbeobachtungen an Tagen durchgeführt wurden, an denen der Britzer Autobahntunnel gesperrt war, da an diesen Tagen die Blaschkoallee als primäre Ausweichroute vom motorisierten Individualverkehr genutzt wird und ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu beobachten ist.

In diesem Zusammenhang würde uns auch interessieren, wie oft bzw. ob überhaupt Geschwindigkeitsüberwachungen stattgefunden haben seit der Tempolimitierung 2015 in diesem Bereich.

2. Sie geben an, dass im Ergebnis die Verkehrsbeobachtungen ergeben hätten, die Querung sei

ohne weiteres unter Beachtung der notwendigen Sorgfaltspflicht mit nur kurzen Wartezeiten möglich. Hierzu möchten wir folgendes anmerken: der Begriff „der notwendigen Sorgfaltspflicht“ erscheint uns in diesem Zusammenhang doch recht irritierend. Wenn ein Grundschulkind im Alter von 6-12 Jahren mit altersgerechter Körpergröße zur Querung auf die stark befahrene Fahrbahn treten muss, da es den Verkehr aufgrund des durch Autos zugesperrten 8-Meterbereiches (das ist in der Regel der Fall- wir können dies gern durch Fotos täglich dokumentieren) nicht einsehen kann, kann hier ganz bestimmt nicht von „ohne weiteres“ und „notwendige Sorgfaltspflicht“ gesprochen werden.

3. Ferner erklären Sie, dass durch die beiden benachbarten Lichtsignalanlagen ausreichend Lücken entstehen würden, die zur Querung genutzt werden können. Hierzu möchten wir folgendes anmerken: es gibt wissenschaftliche Belege, dass Kinder im Grundschulalter aufgrund ihrer Hirnreife noch unzureichend in der Lage sind, Geschwindigkeiten und Distanzen von Fahrzeugen einzuschätzen. Daraus ergibt sich, dass Verkehrslücken, die von Erwachsenen subjektiv als ausreichend beurteilt werden, für Kinder aber eben nicht als solche wahrgenommen werden, so dass sie diese Lücken entweder nicht nutzen und länger warten müssen oder aber aufgrund der Fehleinschätzung von Geschwindigkeiten zu besonders gefährlichen Straßenüberquerungen neigen.

4. Sie erklären, dass kaum Querungen von Kindern und Jugendlichen an dieser Stelle festgestellt worden seien. Dies erscheint uns kaum verwunderlich, da viele Eltern aus unserer unmittelbaren Nachbarschaft ihren Kindern aufgrund der Gefahrenlage ja gar nicht erst gestatten, die Straße an dieser Stelle ohne Begleitung zu queren.

5. Des Weiteren erklären Sie, Sie gingen davon aus, Zufußgehende würden bereits die beiden benachbarten Lichtsignalanlagen nutzen, um die Blaschkoallee zu queren. Aus dieser Aussage lässt sich vermuten, sie hielten das Nutzen der beiden Lichtsignalanlagen zur Querung der Blaschkoallee an der Kreuzung Riese-Str./Onkel-Bräsig-Straße tatsächlich für eine zumutbare Alternative. Konkret bedeutet dies, es sei aus Ihrer Sicht zumutbar und gerechtfertigt, dass Zufußgehende und Kinder auf ihrem Schulweg, die von der Riesestraße, über die Kreuzung der Blaschkoallee in die Onkel-Bräsig-Straße wollen (z.B. Kinder der Fritz-Karsen-Schule, Kinder des Albert-Einstein-Gymnasiums, Kinder und Eltern der Kita Full-Kids, der Kita Riesestraße oder der Integrationskita Straße 614 der Lebenshilfe) einen deutlichen Umweg gehen müssten. Wir wollen Ihnen dies an einem konkreten Beispiel darstellen: Laut Google Maps müssten Kinder von der Riesestraße 1, um zur Fritz-Karsen-Schule zu gelangen, einen doppelt so langen Fußweg in Kauf nehmen, wenn sie morgens durch den (im Winter nicht beleuchteten Blaschkopark) laufen, um die Lichtsignalanlage am U-Bhf Blaschkoallee zu nutzen, und sogar einen dreifach langen Weg, wenn sie zur Querung die Lichtsignalanlage am Britzer Damm benutzen. Selbst wenn Sie tatsächlich der Meinung sind, Kindern wäre ein solcher Umweg zuzumuten, lassen Sie völlig außer Acht, dass auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen und älteren Verkehrsteilnehmer:innen ebenso diese Umwege aktuell zugemutet werden.

An dieser Stelle möchten wir außerdem auf das geltende Berliner Mobilitätsgesetz hinweisen und aus § 50 (4) zitieren: „Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren der Fahrbahn

grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein.“ § 50 (7) besagt: „Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern gefördert werden“.

Wir sind der Ansicht, dass Sie das Berliner Mobilitätsgesetz in Ihrer Argumentation und Ihrer Abwägung nicht einfach außer Acht lassen können.

6. Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht in § 55 vor, dass ausreichend barrierefreie Querungen mit ausreichenden Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen gewährleistet werden müssen. Diesen Punkt lassen Sie ebenfalls außer Acht. Sie ziehen nicht einmal in Erwägung, die insbesondere für Kinder an dieser Stelle völlig unzureichenden Sichtbeziehungen zu verbessern (z.B. durch das physische Verhindern von Falschparker:innen im 8-Meter-Bereich an der Ecke Riesestraße/Blaschkoallee).

7. Dass die Voraussetzungen für das Installieren eines Fußgängerüberweges bei jeweils zwei Fahrstreifen nicht gegeben sind, ist und war uns von Anfang an völlig klar. Da aber, wie Sie ja erwähnten, eine dauerhafte Radverkehrsanlage installiert wurde, ist es nicht nachvollziehbar, warum in diesem Zusammenhang nicht eine Veränderung wie beispielsweise am Halleschen Tor oder am Tempelhofer Damm (Einrichten einer ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlage bei gleichzeitiger Freigabe für den dort verkehrenden Linienverkehr) angeordnet wurde, da dann automatisch nur noch ein Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr verbleiben würde. Würde dies auf beiden Fahrbahnseiten umgesetzt werden, wären die Sichtbeziehungen an der Kreuzung deutlich verbessert. Auch eine Veränderung wie beispielsweise am Kottbusser Damm (Verlegung des Parkstreifens auf den mittleren Fahrstreifen und Installation einer Radverkehrsanlage auf dem rechten Fahrstreifen) wäre eine deutlich sicherere Alternative zum Ist-Zustand.

Darüber hinaus entspricht die von Ihnen erwähnte aktuell neu installierte Radverkehrsanlage unserer Ansicht nach nicht den Voraussetzungen nach §43 (1) des Berliner Mobilitätsgesetzes, in dem es heißt: „diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können“. Ein sicheres Überholen ist jedoch in keinster Weise möglich. Aktuell verbleiben für den motorisierten Individualverkehr seit der Verstetigung der Radverkehrsanlage ca. 1,7 Fahrstreifen. Diese Aufteilung widerspricht ganz klar den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und sollte unserer Meinung nach korrigiert werden (z.B. wie bereits an der Oberbaumbrücke, wo der Radstreifen im Nachhinein gesetzeskonform verbreitert wurde).

8. Sie weisen darauf hin, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs lediglich dann angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Umstände des Einzelfalles eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Hierzu möchten wir folgendes anmerken: Die Gefahrenlage ist aufgrund der oben aufgeführten Argumente ganz klar gegeben.

9. Ihr Hinweis auf die erfreulich unauffällige Unfallstatistik hat sich tragischerweise aktuell verändert, da an der von Ihnen als sicher bewerteten Stelle (Buschkrugallee/Ecke Blaschkoallee), an der unsere Kinder Ihrer Ansicht nach sicher die Blaschkoallee queren sollen, am 11.01.2022 morgens um 6.50 Uhr ein schwerer Unfall ereignet hat, bei dem eine Zuzußgehende von einem Auto überrollt und schwer verletzt wurde.

Uns stellt sich nun ernsthaft die Frage, ob sich ein solcher Unfall auch 600 Meter weiter an der Kreuzung Riesestraße/Blaschkoallee wiederholen muss, oder ob Sie schon jetzt Ihre Verantwortung wahrnehmen können und in der Lage sind präventiv zu handeln. Wir sind ehrlich gesagt nicht bereit, eines unserer Kinder zu opfern.

Kein Erfordernis für das Installieren einer Lichtsignalanlage erkennen zu können, ist eine Sache, aber die Verkehrssituation an dieser Kreuzung völlig unverändert bestehen zu lassen, kann aus unserer Sicht absolut keine Option sein! Diese Entscheidung steht auch im völligen Gegensatz zur einstimmigen Forderung eines breiten Bündnisses aus Zivilgesellschaft, aus Leiter:innen ansässiger Bildungsstätten und verantwortlichen Kommunalpolitiker:innen.

Auch die neue Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Bettina Jarrasch, hat sich kürzlich in einem Interview mit der Berliner Zeitung ganz klar positioniert und die Wichtigkeit hervorgehoben, Zufußgehende und schwache Verkehrsteilnehmer:innen zu schützen und ihnen direkte Wege zu ermöglichen.

Wir fordern Sie daher auf, die sichere Querung der Blaschkoallee auf der Höhe Riesestraße/Onkel-Bräsig-Strasse zeitnah durch bauliche Veränderungen zu gewährleisten!

Dass Sie uns als Bürger:innen und Eltern nach über 10 Jahren zivilgesellschaftlichem Engagement bei unveränderter Gefahrenlage der Kreuzung mit so unbefriedigenden Argumenten abfertigen, können und werden wir im Namen unserer Kinder nicht hinnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Christopher Dogan  
Dr. med. Elif Dogan  
Dr. med. Nina Fouquet  
Kanan Al-Zubaidi  
Nina Rautenberg  
Robert Jahn

- Initiative Verkehrswende Britz-

[www.verkehrswende-britz.de](http://www.verkehrswende-britz.de)