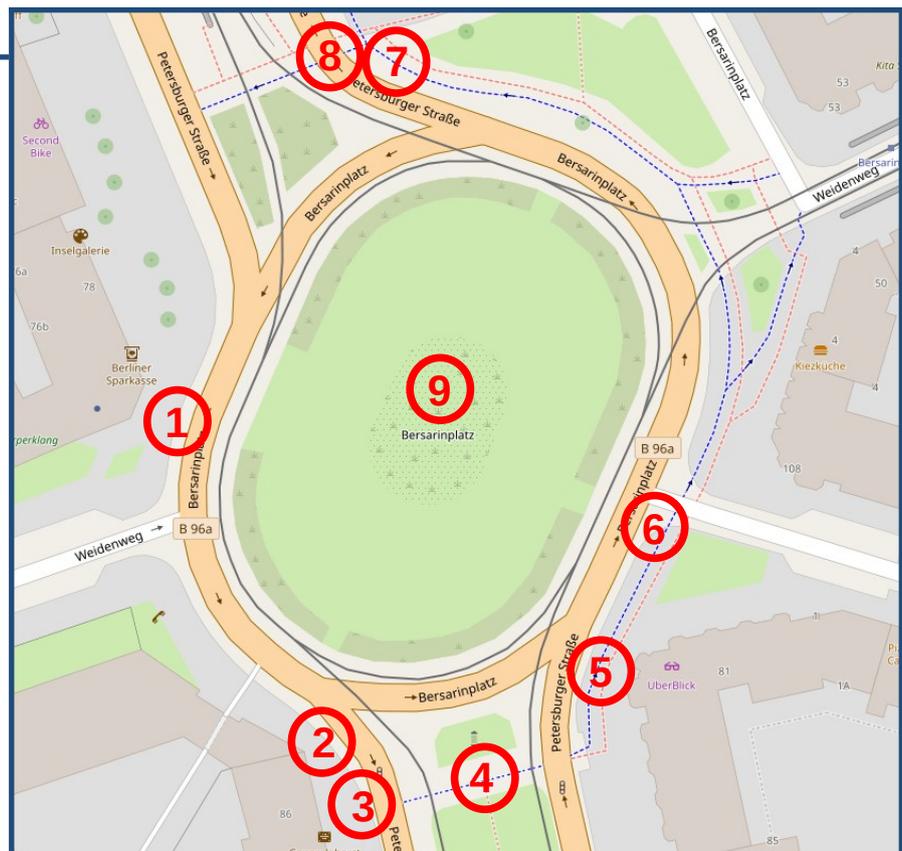


Radverkehrskatastrophe Bersarinplatz

Der Bersarinplatz ist momentan einer der problematischsten Orte für den Rad- und Fußverkehr im ganzen Bezirk, mit stellenweise katastrophalen Bedingungen. Die Infrastruktur ist gemessen am starken Rad- und Fußverkehr völlig inadäquat. Das führt permanent zu Problemen und brenzigen Situationen – 2020 gab es laut Unfallstatistik elf Unfälle. Verbesserungen sind in der [Projektplanung](#) des Bezirks nicht ersichtlich.

Übersicht der Probleme



1. Zu schmaler und schlechter Radweg um den Platz

Die Breite des Radwegs um den gesamten Platz ist mit 1,50 Meter gemessen an Verkehrsaufkommen zu gering, zumal er an einigen Stellen durch Pfosten und Schilder begrenzt ist (im Bild rechts z.B. die Nordwestseite). Der schmale Radweg ist auch problematisch durch die Hangneigung – mit entsprechendem Überholbedarf – und die Kurven. Zugleich ist der Belag eher schlecht (Gehwegplatten).



2. Engstelle an der Südwestseite

Die gesamte Breite von Rad- und Fußweg ist durch die Hausecke sehr beschränkt und sowohl Rad- als auch Fußweg sind dadurch zu schmal. Zusätzlich gibt es hier – anders als an der Südostseite – keine Sichtbeziehung. Verschärft wird die Situation durch das Gefälle des Prenzlauer Bergs, wodurch Radfahrende teils sehr schnell fahren. Das schafft häufig gefährliche Situationen.



3. Für Linksabbiegen auf Südwestseite kein Standplatz

Es gibt keinen Standstreifen, wenn man von Norden kommend links über die Ampel abbiegen will und warten muss. Wartet man auf dem Radweg, ist dieser stark blockiert (bei einem normalen Rad zur Hälfte, mit Anhänger oder Lastenrad komplett) und es überholen Radfahrende in der Regel links auf dem Gehsteig. Wartet man auf dem Gehsteig, gibt es auch Konflikte mit Fußverkehr und bei grüner Ampel ist es gefährlich, den Radweg zu queren, weil – anders als auf der Ostseite – die Ampel nur für Autos gilt.



4. Mangelhafter Übergang auf der Südseite

Die Ampel an der Südseite ist schlecht geschaltet: Die Rad-/Fußgängerampel hat nach Anforderung immer eine Wartezeit, egal wie lange die Autos vorher Grün hatten. Die Querung ist zudem in der Regel nicht in einem Zug möglich, man muss doppelt Grün anfordern (und beide Male warten). Auf der Südostseite überfahren Radfahrende nicht selten die rote Ampel (rechts des Radwegs).



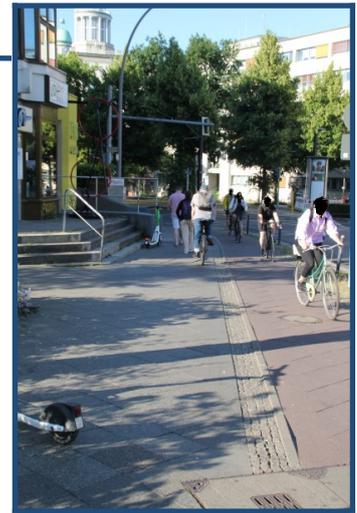
5. Engstelle an der Südostseite

Die gesamte Breite von Rad- und Fußweg an der Südostseite ist durch die Treppe am Eck sehr beschränkt und sowohl Rad- als auch Fußweg sind dadurch zu schmal. Das begünstigt regelwidriges Fahrverhalten von Radfahrenden (z.B. Rechtsüberholen).



6. Schlechte Durchfahrt für die Fahrradstraße

Obwohl gewissermaßen eine Fahrradstraße (Rigaer Straße / Weidenweg) durch den Platz verläuft, ist es vor allem von Osten kommend schwer, den Platz zu queren: Entweder fährt man den längeren Weg über die Nordseite, aber dort ohne Übergang (s.u.), oder man fährt über die Südseite, müsste dort aber absteigen und über die Ampel schieben. Wohl weil der Weg über die Nordseite umständlich und nicht ungefährlich ist, fahren Radfahrende häufig über die Südseite und nutzen dafür regelwidrig den Gehsteig. Das führt, auch durch die Engstellen (s.o.), zu starken Konflikten mit dem Fußverkehr, aber auch mit dem entgegenkommenden Radverkehr (s. Bild).



7. Für Linksabbiegen auf Nordostseite kein Standplatz

Es gibt keinen Standstreifen, wenn man von Süden kommend links über die Petersburger Straße queren will und warten muss: Wartet man auf dem Radweg, ist dieser stark blockiert (bei einem normalen Rad zur Hälfte, mit Anhänger oder Lastenrad komplett) und es überholen Radfahrende in der Regel rechts auf dem Gehsteig. Wartet man auf dem Gehsteig, gibt es Konflikte mit dem Fußverkehr und man muss zusätzlich den Radweg queren.



8. Kein Übergang auf der Nordseite

Es gibt weder eine Ampel noch einen Zebrastreifen an der Nordseite. Das ist umso unverständlicher als sich mittig auf der Petersburger Straße eine Tramhaltestelle befindet.



9. Tempo 30 wird nicht beachtet

Dem persönlichen Eindruck nach überschreiten Autos regelmäßig die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um den Platz herum. Ein Grund dafür mag auch sein, dass die Schilder eher weit weg von der Fahrbahn sind (s. Bild).



Angesichts der beschriebenen Probleme braucht es kurz- und langfristig eine Umgestaltung des Bersarinplatzes:

- Die **Rad- und Fußwege sollten verbreitert** werden. Da insbesondere an der Südwestseite und auch an der Südostseite kein Platz in Richtung der Häuser gewonnen werden kann, müsste die äußere Autospur verschmälert oder am besten ganz dem Radverkehr gewidmet werden. Für Autos könnte so eine Spur bleiben oder man könnte eine Mischnutzung mit der Tramspur prüfen. Natürlich bräuchte es für einen auf der Straße geführten Radstreifen von Anfang an gute Trennelemente (also keine ungeschützte Übergangslösung wie an der Frankfurter Allee). Alternativ könnte auch auf dem Platz der äußeren Autospur ein breiterer Hochbordradweg geschaffen werden, der aber gut vom Fußverkehr getrennt sein sollte. Anbieten würde sich die Umwidmung eines Fahrstreifens auch insofern als an der Petersburger Straße bald Radfahrstreifen kommen werden, dann gäbe es also einen nahtlosen Übergang. Zu erwägen wäre auch ein geschützter Kreisverkehr nach niederländischem Vorbild.
- Zu prüfen wäre, ob der Radverkehr – zumindest auf einem Teil des Platzes – in **beide Richtungen** geführt werden könnte, zum Beispiel um noch bessere Abbiegemöglichkeiten von Süden kommend nach Westen oder von Norden kommend nach Osten zu haben. So könnte gegebenenfalls auch die Querung des Platzes über die Fahrradstraße deutlich besser werden.
- Zu prüfen wäre, ob eine komplette Umgestaltung des Platzes Sinn macht und möglich ist, bei der die **Fahrradstraße durchgängig** wäre.
- Für den **Linksabbieger-Radverkehr** auf der **Südwest- und Nordostseite** sollte kurzfristig ein Behelfsstandplatz für Linksabbieger markiert werden. Mittelfristig sollte es im Rahmen eines generell breiteren Radwegs einen breiten Linksabbieger-Streifen geben.
- An der **Nordseite** sollte ein sicherer **Übergang** mit einer Ampel oder einem Zebrastreifen geschaffen werden. Dies würde auch dazu passen, dass die Autos jetzt schon am Platz ohnehin nur 30 km/h fahren dürfen.
- Die **Fußgängerampel** an der **Südseite** sollte sofort auf Grün gehen, wenn der Autoverkehr schon länger Grün hatte, und das Queren in einem Zug ermöglichen.
- Es bräuchte eine **Fahrradampel** an der Südostseite zusätzlich zur großen Ampel. Zu erwägen wäre auch eine Fahrradampel an der Südwestseite, damit Fußgänger und Radfahrerinnen die Petersburger Straße sicher queren können.
- **Geschwindigkeitskontrollen** müssen Tempo 30 durchsetzen, gegebenenfalls braucht es einen Blitzer. Es sollte überprüft werden, ob die Sichtbarkeit der Tempo-30-Schilder verbessert werden kann und es sollte Tempo 30 auf der Fahrbahn markiert werden.