

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 17. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2017)

zum Thema:

Radverkehrsanlage an der Danziger Straße

und **Antwort** vom 07. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. August 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11 898
vom 17. Juli 2017
über Radverkehrsanlage an der Danziger Straße

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Dem Bericht 1 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, GR A 15, vom 2. März 2017 lässt sich unter dem Dokument „Mittelbedarf Radverkehrsinfrastruktur 2017, Verbesserung für die Infrastruktur für den Radverkehr Titel 720 16: Mögliche geplante Neubeginner-Projekte 2017 mit Stand vom 16.01.2017“, die Planung für die Radverkehrsanlage „Danziger Straße Prenzlauer Allee – Böttzowstraße“ mit eingestellten Baukosten in Höhe von 400.000,00 € entnehmen.

Wie ist der aktuelle Stand der Planung/Durchführung der Maßnahme?

Antwort zu 1:

Bei der Maßnahme handelt es sich um den zweiten Teil einer bereits seit ungefähr zehn Jahren betriebenen Planung, deren Ziel es ist, die gesamte Danziger Straße mit Radverkehrsanlagen zu versehen.

Für den ersten Teil (Bereich Landsberger Allee – 100 m hinter Böttzowstraße) sind die Bauaufträge bereits vergeben und erste Bauleistungen erbracht. Auch sämtliche Aufträge für die Anpassungen der Lichtsignalanlagen sind bereits erteilt. Durch Verzögerungen bei der Detailplanung und Anordnung der notwendigen Lichtsignal-Anpassungen konnten allerdings die notwendigen baulichen Anpassungen an den Knotenpunkten noch nicht vorgenommen und die großenteils bereits straßenverkehrsbehördlich angeordneten Markierungen noch nicht aufgebracht werden.

Für den zweiten Teil der Gesamtplanung (Bereich 100 m hinter Böttzowstraße – Prenzlauer Allee) sind die Vorplanung und weitestgehend auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bereits abgeschlossen. Hier haben Verzögerungen bei der

Planung und Anordnung der notwendigen Lichtsignal-Anpassungen bisher die Fertigstellung der Bauplanungsunterlagen nicht zugelassen. Fertigstellung und Anerkennung der Bauplanungsunterlagen sowie die Erstellung des Finanzierungsbescheids und die Beauftragung der Maßnahme durch das Bezirksamt sollen aber umgehend nachgeholt werden, wenn die Anordnungen und aktualisierte Kostenberechnungen für die LSA-Bereiche vorliegen.

Frage 2:

Welche Art der Radverkehrsanlage wird hier entstehen und warum hat man sich schließlich für diese Anlage entschieden?

Antwort zu 2:

Ganz überwiegend ist die Markierung von Radfahrstreifen geplant, nachdem eine Ende 2016 erfolgte Änderung der Straßenverkehrsordnung es ermöglicht hat, diese statt der ursprünglich geplanten Schutzstreifen für den Radverkehr anzuordnen. In einigen kleineren Bereichen bleibt es bei den bis 2016 vorgesehenen Schutzstreifen, um Radfahrern das direkte Linksabbiegen zu ermöglichen.

Die Entscheidung für diese Führungsform des Radverkehrs hatte mehrere Gründe: Bei der Danziger Straße handelt es sich um eine innerstädtische Straße mit zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten sowie viel Fußgängerverkehr, was aus Gründen der besseren Sichtbeziehung für die Anlage von Radfahrstreifen spricht, zumal so an drei großen Knotenpunkten Rechtsabbieger-Unfällen vorgebeugt werden kann, indem der Kfz-Verkehr schon vor dem Stauraum über den Radfahrstreifen geführt wird. Die dritte Fahrspur ist vorhanden und wird außerhalb einiger großer Knotenpunkte für den Kfz-Verkehr nicht benötigt; sie eignet sich gut für die Umwandlung in einen Radfahrstreifen. Aufwändigere bauliche Veränderungen sind nur an drei Knotenpunkten erforderlich, wo für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr eine Rechtsabbiegerspur erhalten werden muss. Der ruhende Verkehr muss nur wenig modifiziert und reduziert werden, indem durch entsprechende Markierungen Schrägparken anstelle des bisherigen unregelmäßigen Gehwegparkens angeordnet wird. Der Bau von Radwegen im Seitenraum hätte zudem jahrelange Bauarbeiten mit sehr hohen Kosten und vielen Unannehmlichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit sich gebracht.

Frage 3:

In welchem Straßenabschnitt erfolgt die Anlage im Konkreten? (Bitte um Beifügung eines Übersichtsplans mit Einzeichnung des Streckenabschnitts)

Antwort zu 3:

Die Radfahr- bzw. Schutzstreifen werden ohne Unterbrechung zwischen der Prenzlauer Allee und der Radwegauffahrt gegenüber Cotheniusstraße (Fahrtrichtung Friedrichshain) bzw. zwischen der Landsberger Allee und der Prenzlauer Allee (Fahrtrichtung Wedding) markiert (siehe Anlage).

Frage 4:

Wann wird der Bau der Radverkehrsanlage beginnen und wann wird dieser abgeschlossen sein? (Bitte um Angabe von Beginn und Abschlusszeitpunkt der Maßnahme)

Antwort zu 4:

Der Bau hat bereits im letzten Jahr mit dem Umbau der Radwegrampe gegenüber der Cotheniusstraße begonnen. Für die weitere Umsetzung ist das Bezirksamt Pankow zuständig, das voraussichtlich mit den Bau- und Markierungsarbeiten beginnen wird, sobald die straßenverkehrsbehördliche Anordnung für die Bauzeit durch die Verkehrslenkung Berlin vorliegt.

Frage 5:

Wird im Zuge der Maßnahme auch der dazugehörige Fußgängerweg und Pkw-Parkbereich überarbeitet? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Das Parken wird durch Markierungen im Interesse der Verkehrssicherheit neu geordnet (Schrägparken). Der Gehweg wird nur punktuell an den o.g. drei Knotenpunkten als Folge der Fahrbahnaufweitung sowie gegenüber der Cotheniusstraße als Folge einer Verlegung der dortigen Radwegauffahrt teilweise erneuert. Die Erneuerung der Seitenräume auf ganzer Länge hätte einen hohen, voraussichtlich siebenstelligen Betrag erfordert, für den das zuständige Bezirksamt keine Finanzierungsmöglichkeit gesehen hat.

Frage 6:

Hat der Senat die Überlegung getätigt und entsprechend geprüft, den geplanten Abschnitt der Maßnahme von der Prenzlauer Allee über die Bötzowstraße, entlang am Arnswalder Platz bis zur Hans-Otto-Str. oder sogar Kniprodestraße hin zu verlängern? Was war das Ergebnis der Prüfung?

Antwort zu 6:

Wie oben bereits ausgeführt, betrifft die Gesamtplanung den ganzen Straßenzug von der Prenzlauer Allee bis zur Landsberger Allee. Der Bereich zwischen Bötzowstraße und Kniprodestraße gehört zur ersten Teilmaßnahme und ist bereits straßenverkehrsbehördlich angeordnet und beauftragt.

Frage 7:

Teilt der Senat die Meinung, dass aufgrund der dortigen platzseitigen Verengung des rechten Streifens der 6-spurigen Bundesstraße auf ca. 3 Meter, auf der für Radfahrer eine Benutzungspflicht besteht, eine Radverkehrsanlage eine deutliche verkehrliche Entlastung schaffen und ein Mehr an verkehrlicher Sicherheit bedeuten würde? Wenn ja, warum wurde diese Erwägung nicht berücksichtigt oder realisiert?

Antwort zu 7:

Auch am Arnswalder Platz wird die ca. 11,10 m breite Richtungsfahrbahn durch Umwandlung der rechten Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen neu aufgeteilt werden. Der Radfahrstreifen wird einschließlich Sicherheitstrennstreifen ca. 2,60 m breit sein, die beiden verbleibenden Fahrstreifen jeweils 3,25 m, der Parkstreifen ca. 2 m. Dies sind unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke eher reichliche Maße für den Radfahr- und die Fahrstreifen.

Frage 8:

Wieso wird der dortige Fußweg von ca. 8-9,90 Meter Breite nicht für den Bau der Radverkehrsanlage genutzt?

Frage 9:

Wieso wird der Parkstreifen am Arnswalder Platz nicht aufgelöst und zu einer Radverkehrsanlage umgewidmet?

Frage 10:

Wurden Überlegungen angestellt, auf die dortige rechte Fahrspur zu verzichten und sie zu einer Radverkehrsanlage umzuwidmen oder alternativ, den Fußweg am Arnswalder Platz durch entsprechende Markierung und Ausschilderung in einen je vier Meter breiten Fußweg plus Radweg (kombinierter Fuß-/Radweg mit Vorrecht für Fußgänger) umzuwidmen? Wenn nein, was spricht dennoch für diese Überlegungen?

Antwort zu 8, 9 und 10:

Siehe Antwort zu 2. Es hätte zudem keinen Sinn gemacht, nur am Arnswalder Platz eine dritte Kfz-Fahrspur zu erhalten, wenn vorher und nachher der Kfz-Verkehr auf zwei Spuren abgewickelt wird. Angesichts der verfügbaren Breiten war es nicht erforderlich, die vorhandenen Stellplätze am Arnswalder Platz zu beseitigen, da ein durchgängiger, ausreichend breiter Radfahrstreifen auch ohne Auflösen des Parkstreifens hergestellt werden kann.

Frage 11:

Welche Kosten würden bei möglichen Umplanungen im o.g. Sinne zusätzlich entstehen? (Bitte nach den möglichen aufgeführten Varianten aufschlüsseln)

Antwort zu 11:

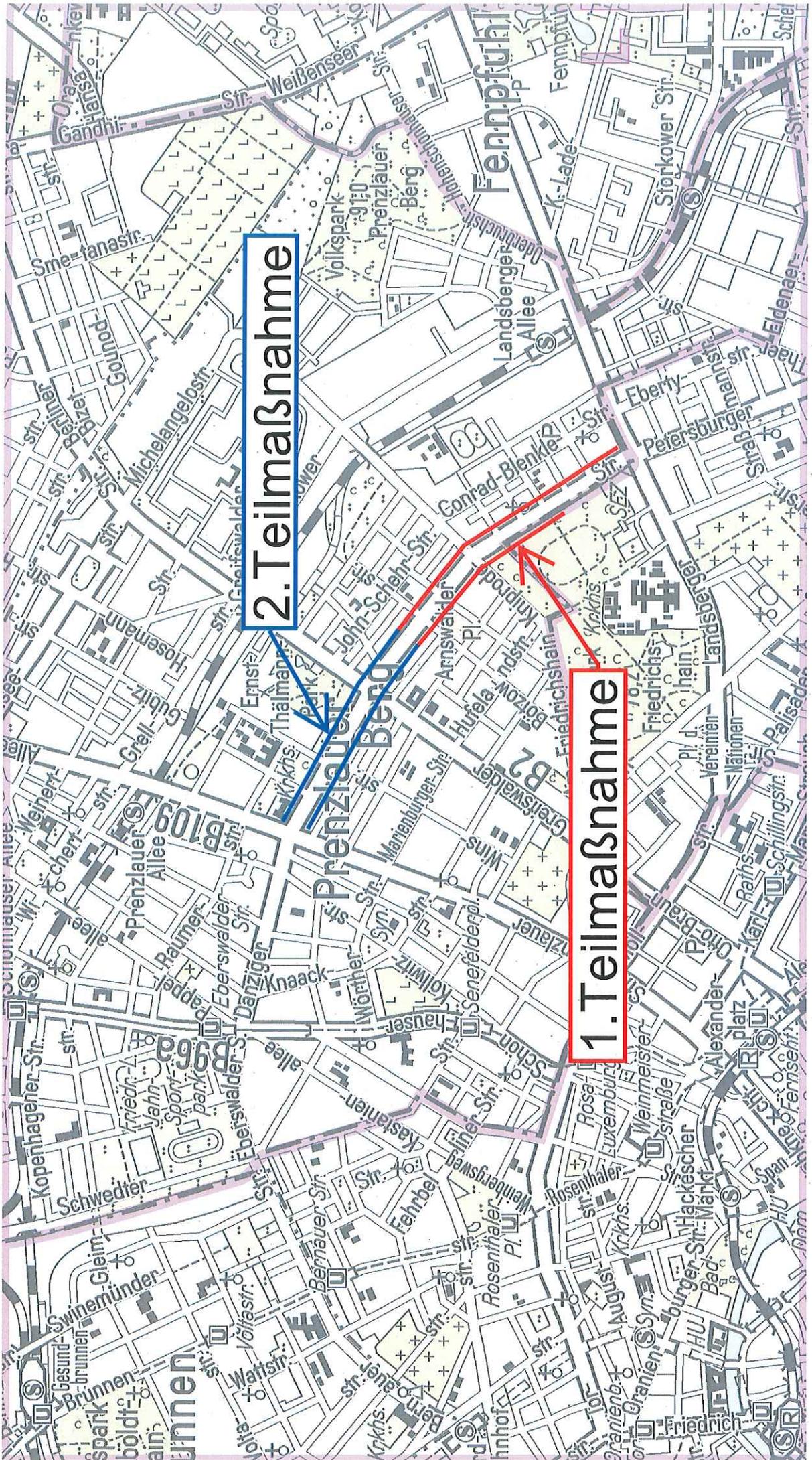
Im Rahmen einer Schriftlichen Anfrage können keine Kosten für entsprechend weitgehende Umplanungen ermittelt werden, da kein entsprechender Planungsauftrag erteilt worden ist. Grundsätzlich ist bei der baulichen Anlage von Radwegen im Seitenraum davon auszugehen, dass wesentlich größere Flächen als der Radwegbereich selbst erneuert werden müssen und dass die Kosten weit über denen für die Markierung eines Radfahrstreifens liegen würden.

Berlin, den 07.08.17

In Vertretung

Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



2. Teilmaßnahme

1. Teilmaßnahme