18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Herbert Mohr (AfD)**

vom 02. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. März 2021)

zum Thema:

Verkehr in Pankow

und **Antwort** vom 18. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Mrz. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Herbert Mohr (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26907
vom 2. März 2021
über Verkehr in Pankow

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Pankow um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Das Land Berlin testet an Straßenkreuzungen einen grünen Pfeil an Ampeln, der nur für Radfahrer gilt. Wie fällt die Evaluation dieses Tests aus, ist eine Ausweitung geplant?

Antwort zu 1:

Im Zuge eines Pilotversuches der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde der "Grünpfeil nur Radverkehr" im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs untersucht. Hierfür wurden "Grünpfeile nur Radverkehr" an den Lichtzeichenanlagen (LZA) Ebertstraße/Hannah-Arendt-Straße, Frankfurter Allee/Gürtelstraße, Thorwaldsenstraße/Bergstraße, Torstraße/Rosa-Luxemburg-Straße und Torstraße/Schönhauser Allee angeordnet und im Januar 2019 vor Ort installiert. Der Pilotversuch wurde im Herbst letzten Jahres beendet, die Auswertung hat zu folgenden Erkenntnissen geführt:

- Insgesamt wurden im Zuge der Inanspruchnahme des „Grünpfeils nur Radverkehr“ andere Verkehrsteilnehmende nur in seltenen Fällen behindert.
- Das Unfallgeschehen war während des Pilotversuchs in Berlin im Zusammenhang mit dem „Grünpfeil nur Radverkehr“ unauffällig.

- Der Anteil der Radfahrenden, welche beim Rechtsabbiegen bei Rot als Abkürzung den Gehweg nutzen, hat sich durch die Anordnung des „Grünpfeils nur Radverkehr“ reduziert.
- Die Interaktionen zwischen zu Fuß Gehenden, welche über den Knoten an der Furt geradeaus gehen möchten, und dem rechtsabbiegenden Radverkehr verringern sich durch die Grünpfeilregelung.
- Der Vergleich des Verhaltens der rechtsabbiegenden Radfahrenden ohne und mit „Grünpfeil nur Radverkehr“ lässt keine relevanten Unterschiede in Bezug auf die Bereitschaft, ordnungsgemäß rechts abzubiegen, erkennen.
- Die Geschwindigkeit der Radfahrenden, die bei der Grünpfeilregelung regelwidrig nicht anhalten, hat über alle Pilotstellen tendenziell zugenommen.
- Starker Radverkehr von links, z.B. aufgrund einer ausgewiesenen Radroute, ist in Bezug auf die Anordnung eines „Grünpfeils nur Radverkehr“ kritisch zu bewerten. Hier tendiert der rechtsabbiegende Radverkehr unter Inanspruchnahme des „Grünpfeils nur Radverkehr“ dazu, auch kleinere Lücken zum Einordnen zu nutzen und erhöht damit das Kollisionsrisiko.

In Berlin bleiben die Anordnungen für die „Grünpfeile nur Radverkehr“ an den o.g. LZA bestehen. Das Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit die Drucksache für die Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vor, welche zu den bereits in der VwV-StVO zu § 37 „Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“ vorhandenen allgemeinen Kriterien für die Anordnung von „Grünpfeilen“ die Aufnahme weiterer spezieller Einsatzkriterien für den "Grünpfeil nur Radverkehr" vorsehen werden. Weitere mögliche Standorte sowie das dauerhafte Verbleiben der vorhandenen „Grünpfeile nur Radverkehr“ werden nach Inkrafttreten der überarbeiteten allgemeinen Verwaltungsvorschrift VwV-StVO geprüft.

Frage 2:

Im Jahr 2020 wurde in Deutschland das Zeichen 721 mit der Bedeutung „Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr“ eingeführt. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung nennt Bedingungen und zahlreiche Ausschlüsse, an welchen Stellen der Rad-Grünpfeil angeordnet werden kann. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für die Bezirke, unabhängig von dem Senatsprojekt, das Schild „Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr“ auf eigene Veranlassung im Bezirk einzusetzen?

Antwort zu 2:

Die Anordnung des Zeichens 721 (Grünpfeil nur Radverkehr) ist lediglich an LZA möglich. Die Zuständigkeit für die Anordnung von LZA sowie sämtlicher Verkehrsmaßnahmen, welche einen unmittelbaren Bezug zu LZA haben, obliegt gemäß Nummer 11 Absatz 4 g) des Zuständigkeitskataloges für Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) der zentralen Straßenverkehrsbehörde der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Den Bezirken steht es frei, Anregungen für mögliche Standorte des "Grünpfeils nur Radverkehr" vorzunehmen. Aus den in der Antwort zu Frage 1 angegebenen Gründen wird eine Prüfung weiterer Standorte jedoch erst nach Inkrafttreten der überarbeiteten VwV-StVO erfolgen.

Frage 3:

Ist ein neuer Zweig der Tramlinie M1 aus Rosenthal über den Wilhelmsruher Damm durchs Märkische Viertel nach Wittenau nach jetzigem Stand noch zu verwirklichen? Wenn nein, warum nicht? Ist eine niveaugleiche Kreuzung zwischen der Tram und der Heidekrautbahn möglich?

Antwort zu 3:

Die Straßenbahnverlängerung Rosenthal – Kurt-Schumacher-Platz ist im ÖPNV-Bedarfsplan als Bestandteil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Realisierungshorizont nach 2035 vorgesehen. Nach jetzigem Kenntnisstand ist die Straßenbahn grundsätzlich realisierbar.

Eine niveaugleiche Kreuzung zwischen Straßenbahn und Heidekrautbahn ist nach EKrG im Bereich des Wilhelmsruher Damms zunächst zulässig, da kein neuer Bahnübergang hergestellt werden muss. Die Straßenbahn würde hier im Bereich der öffentlichen Straße geführt und der bereits bestehende Bahnübergang müsste ausgebaut bzw. geändert werden. Ob bei einer Änderung des Bahnübergangs Wilhelmsruher Damm das Erfordernis der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs gemäß § 3 EKrG noch gegeben und der Bahnübergang als niveaugleiche Kreuzung zu halten ist oder dann durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen wäre, kann ohne konkrete Planungen nicht abschließend beurteilt werden.

Frage 4:

Welche Zusagen gibt es von der Niederbarnimer Eisenbahn bezüglich eines Haltepunkts der Heidekrautbahn in Rosenthal?

Antwort zu 4:

Zwischen Wilhelmsruher Damm und Quickborner Straße will die NEB-AG den Bahnhof Rosenthal errichten. Dieser ist als Ersatz des ehemaligen Bahnhofs Rosenthal nördlich der Quickborner Straße zu sehen.

Frage 5:

Bezüglich welcher Straßen in Pankow gab es formelle und informelle Bürgerbegehren, das Kopfsteinpflaster zu entfernen? Welche Bürgerbegehren sind offen, welche wurden umgesetzt?

Antwort zu 5:

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Über derartige Beschwerden und Anliegen führt das Straßen- und Grünflächenamt Pankow (SGA) keine Statistiken.

Derzeitig ist aufgrund einer Beschwerde ein Bauvorhaben zur Ablösung des vorhandenen Großpflasters durch eine Asphaltbefestigung für die Hauptstraße im Ortsteil Rosenthal von Hausnummer 97 bis zum Kreuzungsbereich der Friedrich-Engels-Straße in Vorbereitung. Die Baudurchführung ist noch für dieses Jahr vorgesehen“

Frage 6:

Die Morgenpost teilte mit: Nach der Bekanntgabe der BVG, den eingleisigen Ast der Tramlinie M1 in Rosenthal auf zwei Gleise zu erweitern, muss der Umbau der Engels-Straße mit zweitem Gleis und neuen Radwegen jetzt durch ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren abgesichert werden. „Das Bezirksamt Pankow sagt zu, den lärmtechnisch günstigsten Asphalt einzusetzen, der im innerstädtischen Bereich nachweislich dauerhaft wirksam und zugelassen ist“. Wann ist Baubeginn bei der maroden Friedrich-Engels-Straße?

Antwort zu 6:

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Der Ausbau der Friedrich-Engels-Straße ist Teil der Investitionsplanung des Bezirks Pankow. Der dritte Bauabschnitt von Nordendstraße bis Wilhelmsruher Damm/Quickborner Straße muss komplett umgestaltet werden. Gemäß dem Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin (StEP-MoVe, aufgestellt durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) ist der gesamte Straßenzug Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes mit der Einstufung als Straße II. Ordnung. Daher kann gemäß § 22 Berliner Straßengesetz die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens angeordnet werden, wenn dies zur sachgerechten Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Durchführung des Verfahrens. Weder die Entscheidung zur Durchführung des Verfahrens noch dessen Dauer sind für den Bezirk absehbar, so dass zum Baubeginn gegenwärtig keine belastbaren Aussagen getroffen werden können.“

Frage 7:

Wo soll in Pankow sogenannter „Flüsterasphalt“ eingesetzt werden? Welche Vor- und Nachteile sind damit verbunden?

Antwort zu 7:

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Bisher wurde in Pankow offenporiger Asphalt (OPA oder auch „Flüsterasphalt“) nicht eingesetzt. Die Vorteile der offenporigen Asphalte liegen in der Verminderung der Rollgeräusche des fließenden Verkehrs wie auch in der Versickerungsfähigkeit von Oberflächenwasser.

Die Nachteile liegen neben den erhöhten Herstellungskosten, der Anfälligkeit für Verschmutzungen, der geringeren Nutzungsdauer auch in den erhöhten Aufwendungen in der Straßenunterhaltung und der Straßenreinigung.

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungs- bzw. Bauplanungsunterlagen für die Friedrich-Engels-Straße bzw. Kastanienallee im Ortsteil Rosenthal wird der Einsatz von lärmindernden Asphaltarten, die im innerstädtischen Bereich dauerhaft wirksam und zugelassen sind, derzeit geprüft.“

Frage 8:

Bei welchen Gehwegen in Pankow besteht Sanierungsbedarf? In welchen Straßen wurden an den Gehwegen die Hinweisschilder „Gehwegschäden“ aufgestellt?

Antwort zu 8:

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Pankow gibt es derzeit 1.064 öffentlich gewidmete Straßen. Es wird eingeschätzt, dass die Gehwege von ca. 40 % dieser Straßen geschädigt und somit sanierungsbedürftig sind. Allerdings gibt es hier eine starke Differenzierung nach Ortsteilen wie auch nach den zu bearbeitenden Flächen. Weiterhin muss darauf hingewiesen werden, dass im Bezirk auch noch eine Vielzahl von komplett unbefestigten Straßen oder Straßen mit nur teilweise befestigten Gehwegen anzutreffen sind. Die Häufigkeit der Hinweisschilder „Gehwegschäden“ ist auch Ausdruck der bisherigen dauerhaften Unterfinanzierung der bezirklichen Straßenunterhaltung. Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) führt über die Aufstellorte keine zusammenfassende Statistik, da die Erstellung einer derartigen Übersicht für die tägliche Arbeit nicht zielführend und somit verzichtbar ist. Außerdem wären hierfür nicht vorhandene personelle wie auch zeitliche Ressourcen notwendig.“

Frage 9:

An welchen Orten/Straßen ereignen sich a.) die häufigsten Radfahrunfälle, b.) die häufigsten Autounfälle in Pankow?

Antwort zu 9:

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Vorbemerkung:

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Werte beziehen sich auf das Jahr 2020. Aufgrund der Umfänglichkeit der einzelnen Unfallörtlichkeiten im kompletten Verwaltungsbezirk Pankow wurden zu den Fragen 9 a.) und 9 b.) jeweils die 30 häufigsten Unfallorte für die Beantwortung herangezogen.

Die Daten zur Frage 9 a.) sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Örtlichkeiten zu Verkehrsunfällen im Verwaltungsbezirk Pankow mit Beteiligung von Radfahrenden im Jahr 2020	Anzahl
DANZIGER STR. / PRENZLAUER ALLEE	11
STORKOWER STR. / LANDSBERGER ALLEE	9
OSTSEESTR. / PRENZLAUER ALLEE / PRENZLAUER PROMENADE / WISBYER STR.	9
BORNHOLMER STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / WISBYER STR.	8
BLANKENBURGER STR. / DIETZGENSTR. / OSSIETZKYPLATZ	7
GLEIMSTR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / STARGARDER STR.	7
SCHÖNHAUSER ALLEE / WICHERTSTR. / SCHIVELBEINER STR.	6
DUNCKERSTR. / STARGARDER STR.	6
ERICH-WEINERT-STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / PAUL-ROBESON-STR.	6
BERNAUER STR. / EBERSWALDER STR. / SCHWEDTER STR.	6
DANZIGER STR. / EBERSWALDER STR. / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	6
OTTO-BRAUN-STR. / AM FRIEDRICHSHAIN / GREIFSWALDER STR. / PRENZLAUER BERG	5

Örtlichkeiten zu Verkehrsunfällen im Verwaltungsbezirk Pankow mit Beteiligung von Radfahrenden im Jahr 2020	Anzahl
SEELOWER STR. / SCHIVELBEINER STR.	5
GUDVANGER STR. / TALSTR. / WISBYER STR.	5
GREIFSWALDER STR. / GRELLSTR. / STORKOWER STR.	5
BERLINER STR. / GRANITZSTR. / KISSINGENSTR.	5
RENNBAHNSTR. / ROELCKESTR.	4
WOLLANKSTR. / BREHMESTR. / SCHULZESTR.	4
BORNHOLMER STR. / GOTLANDSTR. / SEELOWER STR.	4
BORNHOLMER STR. / BJÖRNSTR. / MALMÖER STR.	4
GREIFSWALDER STR. / GÜRTELSTR. / LEHDERSTR. / BERLINER ALLEE	4
FEHRBELLINER STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE	4
GRELLSTR. / PRENZLAUER ALLEE / WICHERTSTR.	4
DANZIGER STR. / GREIFSWALDER STR.	4
DANZIGER STR. / WINSSTR.	4
KOLLWITZSTR. / SAARBRÜCKER STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE	3
LEHDERSTR. / ROELCKESTR.	3
ZUR RINGALLEE / AN DER INDUSTRIEBAHN / ROELCKESTR.	3
LANDSBERGER ALLEE 116	3
MICHELANGELOSTR. / HANNS-EISLER-STR.	3

(Stand: 4. März 2021)

Die Daten zu Frage 9b.) sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Örtlichkeiten zu Verkehrsunfällen im Verwaltungsbezirk Pankow mit Beteiligung von Pkw-Führenden im Jahr 2020	Anzahl
STORKOWER STR. / LANDSBERGER ALLEE	62
OSTSEESTR. / PRENZLAUER ALLEE / PRENZLAUER PROMENADE / WISBYER STR.	57
GREIFSWALDER STR. / MICHELANGELOSTR. / OSTSEESTR.	57
DANZIGER STR. / EBERSWALDER STR. / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	57
BORNHOLMER STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / WISBYER STR.	56
DANZIGER STR. / PRENZLAUER ALLEE	48
SCHWANEBECKER CHAUSSEE 50	39
WOLLANKSTR. / NEUE SCHÖNHOLZER STR. / SCHÖNHOLZER STR. / BREITE STR.	35
SCHÖNHAUSER ALLEE / WICHERTSTR. / SCHIVELBEINER STR.	32
BREITE STR. 20	32
INDIRA-GANDHI-STR. / BERLINER ALLEE	31
DANZIGER STR. / GREIFSWALDER STR.	31
MÜHLENSTR. / BREITE STR.	29
GRANITZSTR. / PRENZLAUER PROMENADE / ROTHENBACHSTR.	26
AM STEINBERG / PRENZLAUER PROMENADE / THULESTR.	25
BORNHOLMER STR. / BJÖRNSTR. / MALMÖER STR.	25

Örtlichkeiten zu Verkehrsunfällen im Verwaltungsbezirk Pankow mit Beteiligung von Pkw-Führenden im Jahr 2020	Anzahl
GRELLSTR. / PRENZLAUER ALLEE / WICHERTSTR.	24
GREIFSWALDER STR. / GRELLSTR. / STORKOWER STR.	24
GLEIMSTR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / STARGARDER STR.	23
ROMAIN-ROLLAND-STR. 25	22
BUSCHALLEE / SEEWEG / BERLINER ALLEE	22
KNIPRODESTR. / STORKOWER STR.	21
ODERBRUCHSTR. / KARL-LADE-STR. / LANDSBERGER ALLEE	21
OTTO-BRAUN-STR. / AM FRIEDRICHSHAIN / GREIFSWALDER STR. / PRENZLAUER BERG	21
WALTER-FRIEDRICH-STR. 4	19
AM FEUCHTEN WINKEL / PASEWALKER STR.	19
NEUMANNSTR. / STAHLHEIMER STR. / WISBYER STR.	18
KISSINGENSTR. / PRENZLAUER PROMENADE	17
BLANKENBURGER STR. / DIETZGENSTR. / OSSIETZKYPLATZ	17
GUDVANGER STR. / TALSTR. / WISBYER STR.	16

(Stand: 4. März 2021)“

Frage 10:

Der Abriss der kleinen Brücke am Rostsperlingweg im Frühjahr 2019 führte zu Umwegen für Rentner. Der Senat teilte dazu mit: „Die Kosten für einen Ersatzneubau sind abhängig von der Brückenkonstruktion und der Nutzbreite. Eine grobe Kostenschätzung ergibt ca. 250.000€ für einen Ersatzneubau. Da es sich hier nicht um eine öffentlich gewidmete Straße nach Berliner Straßengesetz oder einen öffentlichen Weg in einer Grün- und Erholungsanlage nach Grünanlagengesetz, sondern um eine Verbindung in einer Kleingartenanlage handelt, wären die Kosten nicht durch den Senat zu tragen, sondern vermutlich durch den Fachvermögensträger der Kleingartenanlage.“ Wo liegt die Zuständigkeit für einen Brückenneubau am genannten Ort? Was unternahm und unternimmt der Bezirk, um die Situation zugunsten der Rentner zu ändern, wurden Sondermittel beantragt oder gab es eine Spendenaktion? Wer hat die wackelige Behelfskonstruktion errichtet? Inwiefern gab es eine Prüfung, wer für die Kosten aufkommen müsste? Welche Gespräche gab es zwischen Bezirk auf der einen Seite und Bürgern und dem Fachvermögensträger der Kleingartenanlage auf der anderen Seite?

Antwort zu 10:

Da es sich hier nicht um eine öffentlich gewidmete Straße nach Berliner Straßengesetz oder einen öffentlichen Weg in einer Grün- und Erholungsanlage nach Grünanlagengesetz handelt, ist für einen Brückenneubau am genannten Ort der Fachvermögensträger der Erholungsanlage Blankenburg zuständig.

Das BA Pankow teilt hierzu mit:

„Von Sondermitteln oder Spenden ist dem Bezirk nichts bekannt. Dem Bezirk ist nicht bekannt, wer die Behelfskonstruktion errichtet hat. Diese ist inzwischen wegen massiver Sicherheitsmängel wieder abgebaut worden. Der Bezirk selbst verfügt über keine Mittel für

die Erneuerung der Brücke. Der Bezirk bleibt weiterhin mit dem Vorstand der Anlage Blankenburg über Wegeverbindungen im Gespräch.“

Berlin, den 18.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz