

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: Fahrradstraßenkonzept und Evaluation zu den
Fahrradstraßen**

und **Antwort** vom 15. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. März 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. 18/26908
vom 2. März 2021
über Verkehr in Pankow: Fahrradstraßenkonzept und Evaluation zu den
Fahrradstraßen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft weitgehend 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:

Welche Straßen sind derzeit in Pankow als Fahrradstraße ausgewiesen und was bedeutet dies konkret? Welche Art von Autoverkehr ist in diesen Straßen neben dem Anliegerverkehr noch zulässig? Was droht bei Zuwiderhandlung?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Pankow sind die Ossietzkystraße, die Choriner Straße, die Norweger Straße und die Schwedter Straße zw. Schwedter Steg und Gleimstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Alle Fahrradstraßen sind mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ beschildert. Das bedeutet konkret, dass diese Straßen für den motorisierten Durchgangsverkehr nicht befahren werden dürfen. Die Regelsätze für die Benutzung einer Fahrradstraße durch Nichtberechtigte ist der Anlage zu § 1 Absatz 1 Bußgeldkatalog-Verordnung zu entnehmen.“

Frage 2:

Der Bezirk Pankow erklärte: „Der Entwurf des Fahrradstraßenkonzeptes befindet sich derzeit noch in Abstimmung und beinhaltet die vorgesehenen Straßen sowie deren avisierte Planungs- und Umsetzungszeiträume.“ (Drs. 18/22794) Wie ist der aktuelle Stand? Bitte um Übermittlung des Fahrradstraßenkonzeptes.

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Fahrradstraßenkonzept wurde innerhalb des Bezirksamtes abgestimmt und im FahrRat Pankow sowie im Ausschuss für Verkehr und Öffentliche Ordnung der Bezirksverordnetenversammlung Pankow vorgestellt und dort überwiegend positiv aufgenommen. Aufgrund der bereits seit fast einem Jahr andauernden pandemiebedingten personellen Einschränkungen im Bezirksamt war eine Anpassung des Fahrradstraßenkonzeptes hinsichtlich der Umsetzungstermine erforderlich. Der aktuelle Zeitplan sieht wie folgt aus:

- Ossietzkystraße zwischen Breite Straße und Majakowskiring im Ortsteil (OT) Pankow (fertiggestellt)
- Stargarder Straße im OT Prenzlauer Berg (Baubeginn in 2021)
- Bizetstraße im OT Weißensee (Baubeginn in 2021)
- Dunckerstraße zw. Stargarder Straße und Wichertstraße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2022)
- Senefelderstraße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2022)
- Kollwitzstraße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2022/2023)
- Oderberger Straße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2022)
- Schwedter Straße zwischen Choriner Straße und Schönhauser Allee im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023)
- Hufelandstraße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2022)
- Gleimstraße im OT Prenzlauer Berg (Baubeginn abhängig von der Entscheidung über die Entlassung der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz)
- Stille Straße – Güllweg im OT Niederschönhausen (avisierter Baubeginn in 2023)
- Waldstraße im OT Niederschönhausen (avisierter Baubeginn in 2023)
- Mahlerstraße im OT Weißensee (avisierter Baubeginn in 2023)
- Erich-Weinert-Straße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023)
- Dunckerstraße zwischen Wichertstraße und Wisbyer Straße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023)
- Marienburger Straße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023/2024)
- Saarbrücker Straße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023)
- Esplanade im OT Pankow (avisierter Baubeginn in 2023/2024)
- Lehderstraße im OT Weißensee (avisierter Baubeginn in 2023/2024)
- Wörther Straße – Knaackstraße – Sredzkistraße im OT Prenzlauer Berg (avisierter Baubeginn in 2023)“

Frage 3:

Die Morgenpost schrieb zur Ossietzkystraße: „Wie das neue Miteinander funktioniert, muss das Bezirksamt gründlich evaluieren“. Wurden durch den Bezirk bereits Evaluierungen zu den Fahrradstraßen in Pankow durchgeführt? Wenn ja, bitte um Übermittlung der Ergebnisse. Wenn nein, welche Fragestellungen sollen die Evaluationen aufgreifen und wann soll die Evaluation vorliegen?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Eine Evaluierung ist noch nicht erfolgt. Beobachtungen durch Mitarbeitende des Bezirksamtes vor Ort lassen jedoch die Annahme zu, dass die Akzeptanz der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen hinsichtlich der Zufahrtsbeschränkungen eher gering ist. Das Bezirksamt beabsichtigt im Sommer diesen Jahres Verkehrszählungen in der Ossietzkystraße durchzuführen. Dabei sollen die Anteile des Kfz- und des Radverkehrs sowie der Anteil des nicht zulässigen motorisierten Durchgangsverkehr ermittelt werden. Zusätzlich sollen die Beobachtungen der Polizei und des Ordnungsamtes sowie die Unfallzahlen ausgewertet werden. Das Bezirksamt wird nach Auswertung der Daten prüfen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung ergänzende verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich sind.“

Frage 4:

Werden die Fahrradstraßen in Pankow von Autofahrern respektiert? In welcher Form, in welchem Umfang und mit welchem Ergebnis wurden und werden Kontrollen der Fahrradstraßen durchgeführt und Bußgelder verhängt? Gibt es Plaketten, mit denen sich Anwohner ausweisen?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Fahrradstraßen Schwedter Straße und Norwegerstraße haben aufgrund Ihres Sackgassen-Charakters keine Bedeutung für den motorisierten Durchgangsverkehr. Sie werden daher kaum von Nichtberechtigten benutzt. In der Choriner Straße ist die Akzeptanz der Fahrradstraße geringer. Hier ist regelmäßig widerrechtlicher Durchgangsverkehr zu vermuten. Dem Bezirksamt ist nicht bekannt, ob und in welcher Form die Polizei in den vorgenannten Fahrradstraßen Kontrollen durchführt. In der Ossietzkystraße hat die Polizei seit der Einrichtung der Fahrradstraße mehrere Verkehrsüberwachungseinsätze durchgeführt. Die Ergebnisse sind dem Bezirksamt jedoch noch nicht bekannt.

Der Anliegerbegriff ist nicht allein auf Anwohnende beschränkt. Zum Anliegerverkehr zählen u.a. auch Lieferverkehr oder Besucherverkehr. Plaketten sind daher wenig zielführend und auch nicht vorgesehen.“

Frage 5:

Verkehrstadtrat Vollrad Kuhn (Grüne) kündigte für die Ossietzkystraße Sperren aus Pollern an, wenn Autofahrer sich nicht fügen sollten. An welche Art von Sperren wird dabei gedacht, was kosten diese, wie sollen sie eingesetzt werden und wie soll dabei der Anliegerverkehr gewährleistet bleiben?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Über erforderliche verkehrsregelnde Maßnahmen kann das Bezirksamt erst nach Auswertung der im Sommer geplanten Verkehrsuntersuchungen entscheiden. Aus diesem Grund liegen auch noch keine konkreten Planungen und Kosten für Sperren o.ä. vor.“

Frage 6:

Welche praktischen Maßnahmen sind neben dem Anbringen von Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen noch mit der Schaffung der Fahrradstraßen in Pankow verbunden und wie leicht sind diese rücknehmbar?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgt überwiegend durch Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen. Der Rückbau einer Fahrradstraße bzw. deren Umwandlung in eine Tempo 30-Zone wäre also grundsätzlich relativ kostengünstig möglich. Das Bezirksamt Pankow sieht bei allen Fahrradstraßen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrssicherheit vor. Zu diesen Maßnahmen zählen im Wesentlichen der Bau oder die Markierung von Gehwegvorstreckungen und der Einbau von Fahrradbügeln in den Knotenpunkten zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind aber auch unabhängig vom Fahrradstraßencharakter sinnvoll und angebracht.“

Frage 7:

Welche Kosten entstanden und entstehen durch die Schaffung der Fahrradstraßen in Pankow und mit welchen Mitteln wurden und werden die Maßnahmen finanziert? (Bitte um einzelne Darstellung für durchgeführten und die geplanten Projekte vgl. Antwort zu Frage 5, Drs. 18/22794)

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird aus dem Radverkehrsinfrastrukturprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) finanziert. Die Kosten für die Einrichtung der Fahrradstraße Ossietzkystraße inkl. abschnittsweiser Instandsetzung der Fahrbahndecke sowie dem Bau von Gehwegvorstreckungen belaufen sich auf 170.000 Euro.“

Das Bezirksamt Pankow teilt weiter mit, dass die Daten für die anderen bereits eingerichteten Fahrradstraßen in der angefragten Form nicht vorliegen.

Frage 8:

Wie ist die Einführung von Fahrradstraßen rechtlich geregelt? Welche rechtlichen Hürden bestehen?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Fahrradstraßen können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 9 Satz 1 StVO aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs und gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO zur Umsetzung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Die Umsetzung erfolgt dabei durch die Zeichen 244.1/.2 StVO. Näheres zu den Zeichen 244.1/.2 regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Ergänzend wird auf die straßenverkehrsrechtlichen Ausführungen im Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin hingewiesen. Dieser wird auf den Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zum Download

bereitgestellt: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/fahrradstrasse/>

Eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird gem. § 44 Absatz 1 des Berliner Mobilitätsgesetzes angestrebt.“

Frage 9:

Die Initiative „Gleimstraße für alle“ kritisiert „chaotische Situationen“ im Kiez, die vor allem durch den Veranstaltungs- und Parksuchverkehr entstehen würden. Wann legt der Senat ein verkehrliches Gesamtkonzept für das Bauvorhaben im Jahn-Sportpark vor?

Antwort zu 9:

Für das Areal ist 2021 bis 2023 ein Bebauungsplanverfahren zur Sicherung planerischer Zielsetzungen vorgesehen. Gemäß den aktuellen Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - der für die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens verantwortlichen Planungsbehörde - ist dem Bebauungsplanverfahren 2021/22 ein Realisierungswettbewerb zu dem Stadion und Sportpark vorangestellt. Im Rahmen des Wettbewerbs und des Bebauungsplanverfahrens werden auch die notwendigen Betrachtungen und Untersuchungen für eine verkehrliche Erschließung und Anbindung des Jahn-Sportparks durchgeführt.

Frage 10:

Der Lieferverkehr für die Max-Schmeling-Halle wird über die Gleimstraße abgewickelt. Die Senatsverwaltung teilte dazu mit: „Über die von der Gleimstraße abzweigende Straße Am Falkplatz besteht eine Zu- und Abfahrt zur Max-Schmeling-Halle, der zweitgrößten Veranstaltungshalle Berlins, die mit ihren drei Nebenhallen zudem täglich noch den Schul- und Vereinsport, auch Behindertensport aufnimmt. Für den Belieferungsverkehr zur Max-Schmeling-Halle ist eine wegweisende Beschilderung straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Im Rahmen des Veranstaltungsverkehrs von und zur Max-Schmeling-Halle ist es regelmäßig erforderlich, Bühnenmaterial und sonstiges Hallen-, Veranstaltungs- und Sport-Equipment sowie Getränke- und Catering mit Lkw's oder größeren Pkw's in größerem Umfang zu transportieren; sowohl Anlieferung- wie Abtransport. Aufgrund der bestehenden baulichen Gegebenheiten in den Straßen des Nebenstraßennetzes (insbesondere unter Berücksichtigung der Schleppradien) erscheint auch weiterhin lediglich eine Zu- und Abfahrt über die Straße Am Falkplatz und die Gleimstraße von und zur Schönhauser Allee realistisch. Das gleiche gilt auch für den Hol- und Bringeverkehr von Veranstaltungsbesucherinnen und -besuchern, Musikgruppen sowie von Sportlerinnen und Sportlern (auch zu den anliegenden Nebenhallen) uvm., welche mit Reisebussen an- und abreisen müssen.“ Teilt das Bezirksamt Pankow diese Auffassung? Welche Konsequenzen zieht der Bezirk Pankow daraus für die Umwidmung der Gleimstraße zur Fahrradstraße?

Frage 11:

Nach diesen Äußerungen der Senatsverwaltung scheint die Gleimstraße für den Autoverkehr unentbehrlich zu sein. Kann die Gleimstraße nach Einschätzung der Sachlage aus dem übergeordneten Straßenverkehrsnetz entlassen werden?

Antwort zu 10 und 11:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die konkreten Planungen für die Einrichtung der Fahrradstraße in der Gleimstraße haben noch nicht begonnen. Gem. VwV-StVO müssen vor der Anordnung einer Fahrradstraße die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden. Daher

werden die Planungen selbstverständlich auch sämtlichen Verkehr von und zur Max-Schmeling-Halle berücksichtigen. Der Betreiber der Max-Schmeling-Halle soll im Zuge der Planungen frühzeitig beteiligt werden. Eine Umwidmung (Teileinziehung) der Straße nach Berliner Straßengesetz ist nicht erforderlich. Die Einrichtung einer Fahrradstraße erfolgt ausschließlich mit Instrumenten des Straßenverkehrsrechts.“

Frage 12:

Inwiefern ist die Einrichtung einer Fahrradstraße formal das geeignete Instrument, um Anwohner von Veranstaltungs- und Parksuchverkehr zu entlasten?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen soll primär die Verkehrssicherheit für Radfahrende verbessert, der Radverkehr gebündelt und wichtige Radverkehrsrouten sichtbar gemacht werden. Für eine Entlastung der Anwohnenden von Veranstaltungs- und Parksuchverkehr sind Fahrradstraßen nicht geeignet, wenn es sich dabei um Anliegerverkehr handelt.“

Frage 13:

Die Senatsverwaltung teilte zur Max-Schmeling-Halle und zum Jahn-Sportpark mit: „Auf der Grundlage bisheriger Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass die alleinige Erschließung beider Anlagen über die bestehende Zufahrt von der Eberswalder Straße, vor allem bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen, aus verkehrlicher Sicht nicht ausreichend leistungsfähig ist.“ Was bedeutet dies aus Sicht des Bezirksamts Pankow für die Chance, die Gleimstraße zur Fahrradstraße umzuwidmen?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Einrichtung einer Fahrradstraße und die Aufrechterhaltung der verkehrlichen Erschließung der Max-Schmeling-Halle über die Gleimstraße schließen sich nicht grundsätzlich aus. Näheres ist im Laufe der konkreten Planungen zu klären (s. auch Antwort zu Frage 10).“

Frage 14:

LSB-Ehrenpräsident Peter Hanisch kritisierte die Fahrradstraßenpläne und bezeichnete die Anwohner, die die Umwandlung der Gleimstraße in Prenzlauer Berg in eine Fahrradstraße fordern, als „Verhinderer“ des „Inklusionssportparks“. Teilt der Senat diese Auffassung? Inwiefern würde die Umwandlung der Gleimstraße zur Fahrradstraße den Inklusionssportpark verhindern oder dessen Verwirklichung erschweren?

Antwort zu 14:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht keinen direkten Zusammenhang zwischen den Forderungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße und der Etablierung des Sportparks mit dem Cantianstadion als zukünftig herausragendem Standort für den Inklusionssport.

Frage 15:

Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist die Herausnahme der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin. Wann hat das Bezirksamt beim Senat beantragt, die Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßenverkehrsnetz herauszunehmen? Welche verkehrstechnischen Nachweise hat der Bezirk diesbezüglich zur Gleimstraße vorgelegt? Was hat die Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen ergeben?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Über die Möglichkeiten der Herausnahme der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz haben sich Bezirksamt und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bisher nur mündlich ausgetauscht. Die Antragsstellung kann erst erfolgen, wenn das Bezirksamt die verkehrlichen Folgewirkungen einer Herausnahme aus dem übergeordneten Straßennetz und der Einrichtung einer Fahrradstraße darlegt. Dabei ist ein besonderer Fokus auf die Verkehrsverlagerungen sowie auf die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der umgebenden Knotenpunkte des Hauptstraßenverkehrsnetzes zu richten. Die Verkehrszählungen sind abgeschlossen. Die noch erforderliche Modellierung der Verkehrsverlagerungen sowie die Leistungsfähigkeitsberechnungen sollen bis zum III. Quartal 2021 durch ein Ingenieurbüro durchgeführt werden. Sämtliche Untersuchungsergebnisse sollen im Anschluss mit dem Antrag auf Entlassung durch das Bezirksamt Pankow als Entscheidungsgrundlage bei der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingereicht werden.“

Frage 16:

Ist die Dominanz des Radverkehrs in der Gleimstraße hoch genug, um eine Fahrradstraße zu rechtfertigen?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt geht davon aus, dass der Radverkehr nach Einrichtung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Bereits heute hat die Gleimstraße als Teil der Tangentialroute 2 (Nordspange) eine sehr hohe Bedeutung für den örtlichen und überbezirklichen Radverkehr. Sie ist Teil des mit einer Radwegweisung versehenen Fahrradhaupttroutennetzes. Der Radfernweg Berlin-Usedom und der Mauerweg queren die Gleimstraße auf Höhe der Schwedter Straße. Der Gleimstraße kommt also auch eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Netzwirkung zu.“

Frage 17:

Welche der geplanten Fahrradstraßen in Pankow müsste der Senat zunächst aus dem übergeordneten Straßennetz herausnehmen?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Von der Herausnahme ist nur die Gleimstraße betroffen.“

Frage 18:

Der Bezirk Pankow hatte beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Ersuchen auf Amtshilfe gestellt. Wie verändert sich der Zeitplan für die Einrichtung der geplanten Fahrradstraßen in Pankow? Bitte um aktualisierte Auflistung.

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die verkehrsrechtliche Anordnung der in der Stargarder Straße geplanten Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen konnte aufgrund der personell stark eingeschränkten Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamts Pankow nicht zeitnah erfolgen. Daher ist das Bezirksamt Pankow an das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit der Bitte um Amtshilfe herangetreten. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat die Unterlagen geprüft und das Anhörungsverfahren eingeleitet. Die Fahrradstraße ist inzwischen angeordnet. Die Ausschreibung der Bau- und Markierungsleistungen soll in Kürze erfolgen. Der Baubeginn ist im April/Mai 2021 vorgesehen.“

Frage 19:

Welche Verkehrszählungen und Prüfungen wurden für bestehende und geplante Fahrradstraßen in Pankow durchgeführt und was war das Ergebnis? Welcher externe Auftragnehmer ist mit der Durchführung beauftragt und was beinhaltet der diesbezügliche Rahmenvertrag?

Antwort zu 19:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Durchführung von Verkehrszählungen vor der Einrichtung einer Fahrradstraße ist grundsätzlich sinnvoll, jedoch nicht gesetzlich vorgeschrieben. Die Praxis der Verkehrszählungen ist mit der Herausgabe des Leitfadens für die Umsetzung von Fahrradstraßen seit April 2020 in Berlin geregelt (Link sh. Antwort zu Frage 8). Demnach ist nach Ablauf einer Gewöhnungszeit von zwei Hauptzeiträumen des Radverkehrs (01.03. bis 31.10. eines Jahres) ab dem Umsetzungszeitpunkt zu überprüfen, ob sich der Radverkehr auch in der Praxis als vorherrschende Verkehrsart darstellt.

In der Stargarder Straße hat das Bezirksamt bereits vor der Einrichtung der Fahrradstraße Verkehrszählungen durchgeführt, obwohl die rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße aufgrund der örtlichen Verkehrsplanung und der Lage der Stargarder Straße im Fahrradhaupttroutennetz bereits gegeben waren. Im Ergebnis der Verkehrszählungen vom Donnerstag, d. 06.09.2018 ist folgende Verteilung der Verkehrsarten festzustellen:

5.471 Kfz/Tag (rd. 56 %, davon rd. 75 % Durchgangsverkehr)

4.261 Fahrräder/Tag (rd. 44 %)

Mit den Zählungen wurde das Berliner Ingenieurbüro Brenner Bernard beauftragt. Eine detaillierte Auswertung der Ergebnisse finden Sie auf den Internetseiten des Bezirksamtes Pankow unter <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/kis/artikel.752066.php>

Einen Rahmenvertrag für Verkehrszählungen gibt es nicht.“

Frage 20:

Welche Straßen in Pankow erfüllen die Bedingungen für eine Fahrradstraße und welche Kriterien gelten

dafür? Welche Prüfungen und Untersuchungen wurden dazu unternommen? Welche Straßen in Pankow zeigen eine hohe Dominanz des Radverkehrs?

Antwort zu 20:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt geht davon aus, dass in den bereits eingerichteten und auch in den zukünftig geplanten Fahrradstraßen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist bzw. zukünftig sein wird. Bezüglich der Frage zu den Prüfungen und Untersuchungen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.“

Frage 21:

Der Bezirk Pankow erklärte: „Fahrradstraßen können dazu beitragen, neue Nutzergruppen für den Radverkehr zu gewinnen und somit den Umweltverbund zu stärken.“ (Drs. 18/22794) In welchem Umfang hat der Fahrradverkehr nachweislich und nachweislich durch die Einführung der Fahrradstraßen bedingt in Pankow zugenommen? Welche neuen Nutzergruppen wurden gewonnen und wie konnte dies festgestellt werden?

Antwort zu 21:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Diesbezüglich liegen dem Bezirk keine Zahlen vor. In der Mobilitätsforschung ist es Konsens, dass die Schaffung attraktiver und sicherer Radverkehrsinfrastruktur geeignet ist, neue Nutzergruppen für die Fahrradmobilität zu gewinnen. Das bestätigen auch die Zahlen aus anderen europäischen Städten, in denen der Radverkehrsanteil am Modal Split mit den Investitionssummen für die Radverkehrsinfrastruktur korreliert.“

Frage 22:

Im Jahr 2020 sind im Bezirk Pankow insgesamt circa 1,368 Millionen Euro in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur investiert worden. Wofür wurden die Mittel verausgabt? Wie viele Mittel wurden im gleichen Zeitraum in anderen Bezirken für die Radverkehrsinfrastruktur verausgabt? Wie hat sich die Höhe der Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur in Pankow entwickelt?

Antwort zu 22:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Mittelabfluss im Jahr 2020 mit Finanzierungsmittel aus dem Radverkehrsinfrastrukturprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz:

- Radverkehrsanlage (RVA) Danziger Straße, 1. Bauabschnitt (BA) (zwischen Landsberger Allee und Höhe Haus-Nr. 142): ca. 429,2 Tsd. €
- RVA Danziger Straße, 2. BA (zwischen Höhe Haus-Nr. 142 und Prenzlauer Allee): ca. 76,4 Tsd. €
- RVA Storkower Straße (zwischen Landsberger Allee und Kniprodestraße): ca. 3,8 Tsd. €
- Neubau Weg am Fließgraben: ca. 13,7 Tsd. €
- RVA Mühlenstraße: ca. 27,5 Tsd. €
- RVA Pasewalker Straße zwischen Schlossallee und S-Bhf. Pankow-Heinersdorf): ca. 150 Tsd. €

- RVA Hermann-Hesse-Straße zwischen Dietzgenstraße und Grabbeerallee: ca. 28,5 Tsd. €
- RVA Neumannstraße zwischen Wisbyer Straße und Binzstraße: ca. 24,3 Tsd. €
- Fahrradstraße Ossietzkystraße: ca. 170 Tsd. €
- RVA Berliner Straße: ca. 183,6 Tsd. €
- Radweg Ostseestraße: ca. 10,7 Tsd. €
- Fahrradbügel 2021: ca. 250 Tsd. €

Frage 23:

Wo wurden im öffentlichen Straßenraum des Bezirks Pankow die 780 Fahrradbügel (Kreuzberger Bügel) aufgebaut? Wie viele sollen noch folgen und an welchen Standorten?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Planungen für das Jahr 2021 sind noch nicht abgeschlossen. Es liegen daher noch keine Zahlen und Standorte vor. Im Jahr 2020 wurden an folgenden Standorten Fahrradbügel aufgestellt:

- Bereich Arnimplatz: 29 St
- Kopenhagener Straße: 19 St.
- Pappelallee/Gneiststraße: 16 St.
- Greifenhagener Straße: 17 St.
- Gleimstraße: 10 St.
- Malmöer Straße: 8 St.
- Ibsenstraße/Stavangerstraße/Gotlandstraße: 18 St.
- Bötzwortel: 49 St.
- Schwedter Straße: 6 St.
- Eberswalder Straße: 34 St.
- Schönhauser Allee: 23 St.
- Kastanienallee: 15 St.
- Hanns-Eisler-Straße: 5 St.
- Prenzlauer Allee südlich Saarbrücker Straße: 28 St.
- Blankensteinpark: 16 St.
- Picasso Grundschule: 18 St.
- Danziger Straße (im Zuge Bau 1. BA RVA): 62 St.
- Paul-Heyse-Straße: 26 St.
- Hiddenseer Straße: 18 St.
- Mendelssohnstraße: 13 St.
- Göhrener Straße: 27 St.
- Rykestraße: 29 St.
- Lychener Straße: 22 St.
- Dunckerstraße (Bereich Käthe-Kollwitz-Gymnasium): 27 St.
- Greifswalder Straße: 12 St.
- Schonensche Straße: 24 St.
- Streustraße/Lehderstraße/Charlottenburger Straße: 42 St.
- Gaudystraße: 8 St.
- Hans-Otto-Straße: 34 St.
- Erich-Boltze-Straße: 20 St.

- Ossietzkystraße: 45 St.
- Hauptstraße (Wilhelmsruh): 16 St.
- Behaimstraße: 5 St.
- Kuglerstraße: 21 St.
- Kreuzung Erich-Weinert-Straße/Greifenhagener Straße: 6 St.
- Gubitzstraße: 7 St.
- Hosemannstraße: 6 St.
- Zelterstraße: 3 St.
- Kreuzung Erich-Weinert-Straße/Dunckerstraße: 6 St.
- Kreuzung Erich-Weinert-Straße/Meyerheimstraße: 6 St.“

Berlin, den 15.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz