Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 27 996
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Christian Zander (CDU)

vom 21. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juni 2021)

zum Thema:

Bus- und Radsonderstreifen auf Mariendorfer und Tempelhofer Damm für den Schienenersatzverkehr der U-Bahnlinie 6

und **Antwort** vom 08. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Jul. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27996
vom 21. Juni 2021
über Bus- und Radsonderstreifen auf Mariendorfer und Tempelhofer Damm für den Schienenersatzverkehr der U-Bahnlinie 6

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 die BVG und das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wurden der Beantwortung zugrunde gelegt.

Frage 1:

Wann wurden die Sanierungsarbeiten auf der U-Bahnlinie 6 ausgeschrieben, wann wurden der Bauauftrag vergeben und der Bauzeitraum durch wen festgelegt?

Antwort zu 1:
Die BVG hat dazu die folgende Antwort übermittelt:
„Der Bauzeitraum ergab sich aus den Umständen, erst die U1 fertigzustellen und keine doppelte Sperrung zur S2 in den Sommerferien vornehmen zu müssen. Hieraus ergab sich der Baustart nach Ostern."

Frage 2:

Weshalb wurde das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg nicht frühzeitig von dieser Maßnahme unterrichtet, obwohl dem Senat der Plan des Bezirksamtes bekannt war, im Sommer das Pilotprojekt eines Radschutzstreifens auf dem betroffenen Teilabschnitt zwischen Ullsteinstraße und Alt-Tempelhof baulich zu beginnen? Wer hat das Bezirksamt wann informiert?

Antwort zu 2:

Es obliegt den Straßenbaulastträgern gem. BerlStrG verkehrliche Ereignisse abzustimmen. Hierfür sind diese auf rechtzeitige Informationen der Bauherren angewiesen. Um zu erfahren, ob dies von der BVG zeitgerecht erfolgte, wurde die BVG um eine Stellungnahme gebeten. Hierzu wurde von der BVG keine Antwort zugeliefert.

Frage 3:

Weshalb wurden erst nach mehreren Wochen nachträglich Ladezonen eingerichtet? Wurden die Ladezonen mit den von den Einschränkungen betroffenen Geschäften abgestimmt?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, das für Ladezonen zuständig ist, hat dazu folgende Antwort übersandt:
„Die Ladezonen in den Seitenstraßen mussten durch ein Planungsbüro geplant und folgend durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Um den Prozess zu beschleunigen, wurde das ohnehin mit der Planung der Radverkehrsanlage beauftragte Büro gebeten, da dort die erforderlichen Planunterlagen bereits vorhanden waren. Eine Abstimmung mit den betroffenen Geschäften konnte aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht erfolgen. Auf Nachfrage einzelner konnte jeweils unter Hinweis auf die inzwischen eingerichteten Zonen eine Lösung gefunden werden.“

Frage 4:

Sind die Ladezonen auf dem Abschnitt Tempelhofer Damm identisch mit den Ladezonen, wie sie das Konzept des Bezirksamts für den geschützten Radstreifen vorsieht? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 4:

Senat und Bezirk befinden sich bezüglich der konkreten Ausgestaltung der Ladezonen in der Endabstimmung. Daher können sich die derzeit eingerichteten Ladezonen noch verändern.

Frage 5:

Warum ist an den meisten Kreuzungen nur eine Fahrspur für den Geradeausverkehr vorgesehen, obwohl dies insbesondere an den Kreuzungen zur Ullsteinstraße, zur Ordensmeisterstraße sowie Götzstraße bzw. Alt-Tempelhof zu erheblichen Staus führt? Wurden Alternativen geprüft? Wenn ja, welche und weshalb wurden diese verworfen?

Antwort zu 5:

Die Anordnung der derzeit eingerichteten Verkehrsführung ist nach sorgfältiger Abwägung zahlreicher Aspekte erfolgt. Es wurden im Vorfeld mehrere Varianten geprüft. Nach Abwägung aller Sachverhalte wurde die Version mit dem Höchstmaß an Verkehrssicherheit für alle am Verkehr Teilnehmenden ausgewählt.
Eine Zweistreifigkeit an den genannten Örtlichkeiten führt nicht zwingend zu einer Leistungssteigerung des gesamten Streckenzuges, sondern nur zu einer Verlagerung dieser Situation, da im weiteren Verlauf mehrfach die Fahrbahn zwangsläufig auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert werden musste.

Frage 6:

Wurden zumindest die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen für den Geradeausverkehr an besagten Kreuzungen verlängert? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 6:

Nein, da die Querverkehre (zu Fuß Gehende, Verkehr aus den Seitenstraßen) identisch bleiben, teilweise zugenommen haben und daher eine Anpassung der Umlaufzeiten für zu Fuß Gehende sowie den Verkehr aus den Seitenstraßen unvorteilhaft wäre.

Frage 7:

Sind Verlagerungen der Verkehre von der B96 in diesem Abschnitt auf benachbarte Straßen, insbesondere den Straßenzug Rathausstraße, Alarichstraße, Manteuffelstraße bekannt?

Antwort zu 7:

Durch eine ständige Beobachtung der Verkehrssituation und Auswertung der Beschwerdelage sind nachträgliche Anpassungen im Einzelfall vorgenommen worden. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsverlagerungen sich im normalem Rahmen bewegen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stimmt sich hierzu stetig mit der Polizei, der BVG und dem Bezirksamt ab.

Berlin, den 08.07.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz