Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 21 159
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)

vom 01. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Oktober 2019)

zum Thema:

Radweg an der Märkischen Allee in Marzahn

und **Antwort** vom 14. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Okt. 2019)

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 Gunnar Lindemann (AfD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21 159
vom 01. Oktober 2019
über Radweg an der Märkischen Allee in Marzahn

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

Frage 1:

Ist es geplant, einen beidseitigen Radweg an der Märkischen Allee einzurichten?

Antwort zu 1:

Aufgrund § 43 des Mobilitätsgesetzes ist die Herstellung von Radverkehrsanlagen an der Märkischen Allee erforderlich und entsprechende Planungen haben begonnen.

Frage 2:

Ist es geplant, für den Bau des Radweges vorhandene Parkstreifen für den motorisierten Individualverkehr zu beseitigen?

Antwort zu 2:

Auf einigen Teilabschnitten wird dies voraussichtlich erforderlich werden.

Frage 3:

Wann soll mit dem Bau begonnen werden?

Antwort zu 3:

Der Baubeginn steht noch nicht fest.

Frage 4:

Wie hoch sind die hierfür veranschlagten Kosten?

Antwort zu 4:

Die erforderlichen Kosten werden im Zuge der Planungen, die gerade erst begonnen haben, ermittelt werden.

Frage 5:

Wurde im Vorfeld eine Bedarfsanalyse erstellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Nein. § 43 Mobilitätsgesetz macht die Schaffung von Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen nicht von einem quantifizierten Bedarf abhängig.

Frage 6:

Wie viel Radfahrer nutzen gegenwärtig die Märkische Allee? Mit welcher Zunahme an Radfahrern rechnet der Senat durch die Einrichtung eines Radweges? Auf welchen Daten basiert diese Einschätzung?

Antwort zu 6:

Es liegen Zählergebnisse für den Radverkehr für folgende Abschnitte der Märkischen Allee vor, die Angaben erfolgen für jeweils 12 Stunden werktags 7:00 -19:00 Uhr im Straßenquerschnitt:

• südlich Allee der Kosmonauten	122
• nördlich Allee der Kosmonauten	117
• südlich der Landsberger Allee	180
• nördlich der Landsberger Allee	208
• südlich Marzahner Promenade	267
• südlich Poelchaustraße	56
• nördlich Poelchaustraße	43
• südlich Raoul-Wallenberg-Straße	105
• nördlich Raoul-Wallenberg-Straße	110
• südlich Mehrower Allee	135
• nördlich Mehrower Allee	129
• südlich Wuhletalstraße	156
• nördlich Wuhletalstraße	151
• nördlich Havemannstraße	214
• südlich Ahrensfelder Chaussee	214

Der Senat rechnet mit einer erheblichen Zunahme des Radverkehrs nach Schaffung von Radverkehrsanlagen, da die Märkische Allee heute ausgesprochen unattraktiv für Radfahrende ist und der Radverkehr auf solchen Straßen erfahrungsgemäß stark zunimmt, wenn dort attraktive Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Frage 7:

Wie plant der Senat mit dem neuen Radweg im Bereich der gesperrten und abbruchreifen Wuhletalbrücke zu verfahren? Wird der neue Radweg dort bis zur Fertigstellung einer neuen Brücke in ca. vier Jahren unterbrochen oder umgeleitet?

Antwort zu 7:

Es wird angestrebt, die Radverkehrsanlagen im Bereich beiderseits der Wuhletalbrücke ungefähr gleichzeitig mit der Fertigstellung dieser Brücke in Betrieb zu nehmen. Inwiefern bereits während der Bauphasen provisorische Radverkehrsanlagen geschaffen werden können, lässt sich beim gegenwärtigen Planungsstand noch nicht absehen.

Frage 8:

Weshalb wird als sinnvolle Alternative zum geplanten Radweg an der Märkischen Allee der bestehende Radweg nach Marzahn, der entlang der Straßenbahnlinie M8 verläuft, nicht saniert und für Radfahrer attraktiver gemacht?

Antwort zu 8:

Teilabschnitte des genannten, auf der östlichen Seite an der Straßenbahntrasse entlangführenden Radwegs sind bereits in den vergangenen Jahren saniert worden. Bei weiteren Teilabschnitten steht die Sanierung kurz bevor.

Dieser Radweg verläuft in einem Abstand von fast einem Kilometer zur Märkischen Allee und existiert nur nördlich der Raoul-Wallenberg-Straße. Er stellt deshalb für den Radverkehr, der seinen Ausgangspunkt und sein Ziel nahe der Märkischen Allee hat oder der von dort in Richtung Westen unterwegs ist, keine attraktive Alternative zur Nutzung der Märkischen Allee dar. Dabei ist auch die Bedeutung der S-Bahnhöfe sowie der vorhandenen Nutzungen bzw. der geplanten Entwicklungen in den Gewerbegebieten westlich der Wriezener Bahn, die wichtige Ziele des Radverkehrs darstellen, zu berücksichtigen.

Frage 9:

Wie beurteilt der Senat insgesamt den gesundheitlichen Aspekt eines Radweges auf einer der vielbefahrenen Hauptausfallstraßen nach Brandenburg? (Abgase, motorisierter Individualverkehr)

Antwort zu 9:

Siedlungsgeografisch bzw. infrastrukturell bedingt verlaufen wichtige Radwege bzw. Verbindungen für den Radverkehr entlang von vielbefahrenen Hauptausfallstraßen nach Brandenburg. Dies ist in Berlin ebenso wie in den meisten anderen Städten üblich. Bezüglich der Gesundheitsgefährdung von Radfahrenden an vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen muss festgestellt werden, dass die Belastung beispielsweise durch Abgase nicht über die Belastung anderer Verkehrsteilnehmergruppen hinausgeht.

Was den Verkehrssicherheitsaspekt angeht, besteht der vom Senat verfolgte Lösungsansatz in der Schaffung sicherer Radverkehrsinfrastruktur an solchen Straßen. In der Regel muss der Radverkehr auch solche vielbefahrenen Straßen nutzen können, wenn er durch die Herstellung eines engmaschigen Radverkehrsnetzes insgesamt attraktiver werden soll.

Frage 10:

Wie beurteilt der Senat die Attraktivität eines Radweges auf einer der vielbefahrenen Hauptausfallstraßen nach Brandenburg?

Antwort zu 10:

Bei entsprechender Gestaltung kann ein Radweg an einer solchen Hauptausfallstraße durchaus sehr attraktiv sein, zumal diese Hauptausfallstraßen meist wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs umwegfrei miteinander verbinden.

Berlin, den 14.10.2019

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz