Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 22 182
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 17. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Januar 2020)

zum Thema:
Erfahrungen mit den Radstreifen in der Steglitzer Schloßstraße?

und **Antwort** vom 28. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Jan. 2020)

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 Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22 182
vom 17.01.2020
über Erfahrungen mit den Radfahrstreifen in der Steglitzer Schloßstraße?

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

Fragen 1:

Betrachtet der Senat die Einrichtung der beidseitigen Radspuren zu Ungunsten der früheren kombinierten Bus- und Radspur als Erfolg?

Frage 2:

Worin begründet sich die Aussage zu Frage 1?

Antwort zu 1 und 2:
Ja, wobei vor der Markierung der beidseitigen Radspuren in der Steglitzer Schloßstraße zwischen Grunewaldstraße und Walther-Schreiber-Platz keine kombinierten Bus- und Radspuren vorhanden waren, sondern zwei Fahrstreifen je Richtung.
Mit der Markierung der Radspuren wurden in der Steglitzer Schloßstraße erstmalig Verkehrsanlagen für Radfahrende geschaffen, welche rege genutzt werden.

Frage 3:

Ist dem Senat bekannt, ob die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu der gleichen Auffassung gelangt ist (siehe Fragebeantwortungen 2. und 3.)?

Antwort zu 3:
Nein.

Frage 4:

Dem Senat ist bekannt, dass durch die Einrichtung der Radstreifen nunmehr vor allem der BVG-Busverkehr stärker im Stau steht, sowohl in der Schloßstraße als auch davor?

Antwort zu 4:
Nach Einschätzung des Senats besteht die Ursache für Staus in der Steglitzer Schloßstraße nicht in der Einrichtung von Radverkehrsanlagen. Vielmehr führen trotz der

parallel laufenden Autobahn immer noch sehr starke Durchgangsverkehre in der Schloßstraße sowie das Parken in zweiter Reihe zu Verkehrsstörungen, die sowohl den Bus- als auch den Radverkehr beeinträchtigen.

Frage 5:

Hält der Senat überdies die Neuschaffung einer weiteren Straßenbahnverbindung, aus Schöneberg durch die Steglitzer Schloßstraße geführt, für sinnvoll?

Frage 6:

Zu Frage 5., wie wird diese Notwendigkeit begründet?

Antwort zu 5 und 6:
Der Senat sieht die Notwendigkeit einer Straßenbahn und hat dies mit dem Beschluss zum Nahverkehrsplan im Februar 2019 zum Ausdruck gebracht. Im zugehörigen Bedarfsplan sind die erwarteten Bedarfe ausgewiesen.

Frage 7:

Wäre es nicht sinnvoller, die parallel verkehrende S-Bahnlinie S1 stattdessen in ihrer Taktfolge zu verstetigen und in der Zuglänge zu verlängern?

Antwort zu 7:

Wie ausgeführt, sieht der Senat die Notwendigkeit einer Straßenbahn. Im aktuellen Nahverkehrsplan wird darüber hinaus ein Bedarf für Angebots- und Kapazitätsausweitungen im S-Bahn-Angebot festgestellt und auf der Linie S 1 bis 2030 ein 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz angestrebt.

Frage 8:

Kann für die Projektierung der etwaigen Straßenbahn in der Schloßstraße der Tunnel der ursprünglich geplanten U10 mit einbezogen werden?

Antwort zu 8:
Ob für die Projektierung der Straßenbahn in der Schloßstraße der Tunnel der ursprünglich geplanten U10 mit einbezogen werden kann, wird im Zuge der folgenden Planungsleistungen zu prüfen sein.

Berlin, den 28.01.2020

In Vertretung

S t r e e s e

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz