

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 04. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Januar 2022)

zum Thema:

Autofahrerschikane durch Umbau der Schönhauser Allee – Wie werden die wegfallenden Parkplätze kompensiert?

und **Antwort** vom 16. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Jan. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10462
vom 4. Januar 2022
über Autofahrschikane durch Umbau der Schönhauser Allee – Wie werden die
wegfallenden Parkplätze kompensiert?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft ausschließlich 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 und die GB infraVelo um eine gemeinsame Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde.

Frage 1:

Wer ist Urheber der Planungen für den Umbau der Schönhauser Allee zwischen Eberswalder/Danziger Straße und Gleimstraße/Stargarder Straße, wo auf einer Länge von 720 Metern der rechte Parkstreifen wegfällt, um hier einen mit Pollern abgeriegelten Radweg anzulegen?

Antwort zu 1:

Auf Grundlage des Beschlusses Nr. VIII-1088 der Bezirksverordnetenversammlung Pankow vom 04.03.2020 hat das Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Pankow, die Planung,

Projektsteuerung und Begleitung der baulichen Umsetzung der Maßnahme „Umgestaltung der Radverkehrsanlagen in der Schönhauser Allee“ an die GB infraVelo GmbH übertragen. Mit der Umgestaltung werden die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans umgesetzt.

Frage 2:

Wie viele Parkplätze fallen auf diesem Bauabschnitt insgesamt weg und wo und wie werden diese angesichts des vor Ort vorherrschenden Parkdrucks kompensiert? Konkret gefragt: Wo werden die Ersatzparkplätze angelegt?

Antwort zu 2:

Da es sich nicht um einzeln markierte Parkstände, sondern den rechten Fahrstreifen handelt, kann keine genaue Anzahl genannt werden. Schätzungsweise finden insgesamt auf beiden Straßenseiten derzeit circa 150 Pkw Platz. Die Ausweisung von Ladezonen für den Lieferverkehr ist vorgesehen. Die Ausweisung zusätzlicher Parkflächen ist nicht vorgesehen.

Frage 3:

Warum wurde der bisher schon bestehende, sich in einem guten Zustand befindliche Radweg nicht als ausreichend angesehen?

Antwort zu 3:

Mit der Umgestaltung soll eine geschützte, durchgängige und breite Radverkehrsanlage und ein verbreiteter Gehweg entstehen, mit denen dem stark steigenden Rad- und Fußverkehr Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Der bestehende bauliche Radweg erfüllt nicht die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans.

Frage 4:

Wie breit war der Fußweg bisher und wie breit wird er künftig sein, wenn der bisherige Radstreifen dem Fußweg zugeschlagen wird? Warum wird der Bedarf an einem breiteren Fußweg gesehen, obwohl sich Fußgänger dort mühelos überholen können?

Antwort zu 4:

Die Breiten des Seitenraums unterscheiden sich im Verlauf des Bauabschnitts und werden abschnittsweise durch Baumscheiben eingeschränkt. Überwiegend hat der Gehweg jedoch derzeit eine Breite von 6 Meter und gewinnt circa 2 Meter durch den bisherigen Radweg sowie den restlichen Raum bis zur Bordsteinkante hinzu. Dieser Flächengewinn und die bauliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs trägt zur Aufenthaltsqualität auf der belebten und von Einzelhandel und Gastronomie geprägten Schönhauser Allee bei.

Frage 5:

Ist es zutreffend, dass der maßgebliche Grund, die Parkspur zu entfernen und zu einem Radweg umzuwandeln, der Wunsch ist, dass Radfahrer sich dort überholen können? Wenn ja, wie wird dieses Privileg vor dem Hintergrund begründet, dass in weiten Teilen der Stadt Autofahrer ebenfalls keine Möglichkeit zum Überholen haben, da nur eine Fahrspur existiert?

Antwort zu 5:

Nein, das ist nicht zutreffend.

Frage 6:

Wo konkret sollen Ladezonen für den Lieferverkehr eingerichtet werden, die dann ja den neuen Radweg unterbrechen würden?

Antwort zu 6:

Die Planungen sehen die Einrichtung von Ladezonen auf dem derzeit mittlere (zukünftig rechten) Fahrstreifen vor. Die Nutzbarkeit dieser Ladezonen soll auf die Stunden außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten begrenzt werden. Weitere Ladezonen, die tagsüber uneingeschränkt zur Verfügung stehen sollen, werden in einigen Nebenstraßen eingerichtet. Die konkrete Anzahl und Verortung der Ladezonen befindet sich noch in Abstimmung. Alle Gewerbetreibenden im betroffenen Abschnitt wurden mit einer Befragung zum Wirtschafts- und Lieferverkehr beteiligt. Die Ergebnisse der Befragung sollen nach Möglichkeit in der Planung von Ladezonen berücksichtigt werden.

Frage 7:

Wie viele zusätzliche Fahrradbügel werden entlang des umgebauten Abschnitts aufgestellt und an welchen Standorten?

Frage 8:

Wie viele zusätzliche Sitzbänke werden entlang des umgebauten Abschnitts aufgestellt und an welchen Standorten?

Antwort zu 7 und 8:

Die Zuständigkeit für den Seitenraum liegt beim Bezirksamt Pankow. Derzeit können hierzu noch keine Angaben getätigt werden, da die Planungen diesbezüglich noch nicht abgeschlossen sind.

Frage 9:

Wer ist für Wartung und Erhalt der Fahrradbügel und Sitzbänke konkret verantwortlich?

Antwort zu 9:

Zuständig für den Bau und die Unterhaltung der geplanten Fahrradbügel und Bänke ist das Straßen- und Grünflächenamt Pankow.

Frage 10:

Warum wurde die GB infraVelo mit der Umsetzung des Vorhabens beauftragt und keine private Baufirma? Gab es eine Ausschreibung und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht? Ist eine Direktvergabe bei diesem Auftragsvolumen zulässig?

Antwort zu 10:

Aufgaben, die im Zuge der Umgestaltung der Schönhauser Alle (zwischen Stargarder Straße und Eberswalder Straße) erforderlich werden, wurden an die infraVelo GmbH übertragen, um die Bezirke bei der Wahrnehmung ihrer Bauherrenaufgaben zu entlasten. Auch die infraVelo ist an die Bestimmungen des Haushaltsrechts sowie die Vergabevorschriften des Landes Berlin gebunden. Bisher wurden im Zuge des Projektes Planungsleistungen durch infraVelo unter Einhaltung der Vergabevorschriften des Landes ausgeschrieben und ein externes Ingenieurbüro vergeben. Die Umsetzung der Bauleistung wird ebenfalls unter Einhaltung der Vergabevorschriften des Landes durch infraVelo ausgeschrieben und an ein externes Bauunternehmen vergeben.

Die Vergabe erfolgt somit nach den Bestimmungen des Haushaltsrechts (§§ 7 und 55 Landeshaushaltsordnung Berlin – LHO - sowie den entsprechenden Ausführungsvorschriften AV hierzu).

Frage 11:

Was kostet das Vorhaben insgesamt und aus welchem Titel/Kapitel wird es finanziert?

Antwort zu 11:

Die Finanzierung erfolgt aus den Radverkehrsmitteln des Landes Berlin. Eine belastbare Kostenprognose kann erst mit Abschluss der Entwurfsplanung gemacht werden.

Frage 12:

Wo liegt die Aufgabenteilung zwischen GB infraVelo und Bezirksamt Pankow bei der Ausführung?

Antwort zu 12:

Grundsätzlich wurden der GB infraVelo die delegierbaren Bauherrenaufgaben einschließlich Planung und Umsetzung der Radverkehrsanlagen übertragen. Die Umgestaltung des Seitenraums obliegt dem Bezirksamt Pankow. Das Bezirksamt wird in seiner Funktion als Baulastträger bei der Umsetzung der Maßnahme mitwirken und die Bauleistungen abnehmen.

Berlin, den 16.01.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz