

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Björn Wohlert (CDU)

vom 19. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2022)

zum Thema:

Mehr Parkplätze in Alt-Wittenau schaffen (I)

und **Antwort** vom 03. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Björn Wohlert (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10695
vom 19. Januar 2022
über Mehr Parkplätze in Alt-Wittenau schaffen (I)

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 in Gänze aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Straßen- und Grünflächenamt Reinickendorf um Stellungnahme gebeten, die in die Beantwortung der Anfrage eingeflossen ist.

Frage 1:

Warum hat sich der Senat nicht für den Erhalt des Schrägparkens in Alt-Wittenau eingesetzt?

Frage 2:

Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen oder für die Zukunft geplant, um ein Verkehrschaos zu vermeiden und den Bedarf an Stellplätzen für Autos rund um Alt-Wittenau weiterhin zu decken?

Antwort zu 1 und 2:

Die Schrägaufstellung des ruhenden Verkehrs und die damit verbundene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Straße Alt-Wittenau wurde vorübergehend für die Dauer der umfangreichen und langwierigen Straßenbauarbeiten zum Umbau der Oranienburger Straße angeordnet, da hierdurch ein Ausgleich für die hohe Anzahl weggefallender Parkplätze im Baustellenbereich der Oranienburger Straße geschaffen werden konnte. Außerdem trug dies zur Beruhigung des baustellenbedingten Umleitungsverkehrs während der Bauzeit bei. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurde die ursprüngliche Parkordnung (mit Längsaufstellung der

Kfz) in Alt-Wittenau wiederhergestellt. Die zwischenzeitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist in diesem Zusammenhang wieder entfallen.

Die Straße Alt-Wittenau ist eine Hauptverkehrsstraße, die noch keine eigenen Radverkehrsanlagen hat. Rad Fahrende und Kraftfahrzeuge teilen sich daher den Straßenraum. Die Schrägaufstellung der Fahrzeuge kann zu einer Gefährdung der Rad Fahrenden führen, da der gemeinsam genutzte Straßenraum dadurch deutlich verschmälert wird. Zusätzlich ergeben sich für Rad Fahrende weitere Sicherheitsrisiken durch rückwärts ausparkende Fahrzeuge. Aus den o.g. Gründen kann daher eine Schrägaufstellung parkender Fahrzeuge als dauerhafte Anordnung mit der verbundenen Einengung des Straßenraums in der Straße Alt-Wittenau nicht befürwortet werden. Die damit verbundenen Gefährdungen für den Radverkehr würden auch durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 nicht ausgeräumt werden können, so dass auch in Kombination dieser Maßnahmen aus Verkehrssicherheitsgründen keine derartige Anordnung erfolgen kann.

Frage 3:

Wie hoch schätzt der Senat das tatsächliche Radverkehrsaufkommen in Alt-Wittenau zwischen Oranienburger Straße und Eichborndamm ein?

- a) Wie wird der Bedarf für einen neuen Radweg mit gesicherten Daten gemessen?
- b) Wieso sieht der Senat die bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen, die eine Verbindung zwischen der Oranienburger Straße, dem Eichborndamm und Am Nordgraben herstellen, als nicht ausreichend an?

Antwort zu 3:

Eine am 30.05.2018 durchgeführte Verkehrszählung ergab in der Straße Alt-Wittenau östlich des Eichborndammes ein Radverkehrsaufkommen von ca. 350 Rad Fahrenden.

Zu 3 a): Der Bedarf für Radverkehrsanlagen lässt sich nicht messen, sondern er hängt neben der Einstufung der Straße (als Hauptverkehrsstraße im Sinne von MobG BE, Radverkehrsplan/ Radverkehrsnetz und StEP Mobilität und Verkehr) insbesondere von der dortigen Kfz-Verkehrsstärke und dem zulässigen sowie dem real anzutreffenden Geschwindigkeitsniveau ab. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt nach einer Straßenverkehrszählung von 2019 zwischen 4.600 und 5.500 Kfz/Tag. Die Radverkehrsstärke ist dafür nur relevant, wenn es bei sehr stark genutzten Verbindungen um eine besonders große Dimensionierung der Radverkehrsanlagen über die Regelmaße hinausgeht.

Zu 3 b): Grundsätzlich ist in jeder zum übergeordneten Straßennetz zählenden Straße im Interesse der Verkehrssicherheit für eine den Regelmaßen entsprechende, sichere Radverkehrsführung zu sorgen. Zudem ist Radverkehr erfahrungsgemäß nur attraktiv, wenn er nicht zu unnötigen Umwegen genötigt wird.

Frage 4:

Wie viele Unfälle durch rückwärts ausparkende Autos in Alt-Wittenau, die Radfahrer gefährden, sind dem Senat bekannt?

- a) Wie viele Beschwerden hat der Senat diesbezüglich von Radfahrern erhalten?
- b) Inwiefern kann der Senat verlässlich bewerten, dass die Gefährdungen aufgrund der Anordnung des Schrägparkens eingetreten sind?

Antwort zu 4:

In den Jahren 2016 bis 2021 wurden in der Straße Alt-Wittenau keine Verkehrsunfälle im Sinne der Fragestellung polizeilich registriert.

Zu 4 a) und b): Eine statistische Erhebung zu Beschwerden erfolgt nicht. Die Zahl der Beschwerden kann auch nicht maßgeblich sein, wo es um präventive Gefahrenabwehr geht. Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen in diesem Zusammenhang Verkehrsplanungs- und Verkehrsregelungs-Entscheidungen neben ortsbezogenen Erkenntnissen auch auf der Basis generell zu beobachtender Unfall-Szenarien und Gefahren-Potenziale getroffen werden. Quer- und Schrägparkregelungen haben in der Regel den Nachteil, dass der Sichtkontakt der Ausparkenden zum fließenden Verkehr schlechter ist und die Behinderungen des fließenden Verkehrs länger dauern als bei Längsparken.

Frage 5:

Welche Kriterien gelten für die Einordnung von Haupt- und Nebenstraßen in Berlin?

- a) Auf welcher Grundlage und mit welchen Argumenten wurde Alt-Wittenau als Hauptstraße eingeordnet?
- b) Was spricht für und gegen eine Einordnung als Nebenstraße?
- c) Welche Konsequenzen würden sich bei dieser mit Blick auf die Verkehrsplanung in Alt-Wittenau ergeben?

Antwort zu 5:

Das Straßennetz wird anhand der Verbindungsfunktionsstufen (Synonym für die Nutzung) und der zu verknüpften Raumeinheiten klassifiziert. Die Vorgehensweise zur Einteilung des übergeordneten Straßennetzes erfolgt grundlegend orientierend nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Der Netzzusammenhang, die gesamtstädtische Perspektive sowie die Zentren-einteilung des Landes Berlin werden dem übergeordneten Straßennetz zu Grunde gelegt.

Die Straße Alt-Wittenau ist Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes. Im Abschnitt Gorkistraße bis Eichborndamm ist sie der Stufe III zugeordnet, im Abschnitt Eichborndamm bis Roedernallee ist sie der Stufe IV zugeordnet. Diese Einordnung begründet sich darauf, dass Alt-Wittenau als Querspange zwischen den ins Zentrum führenden übergeordneten Verkehrsachsen (BAB A 111, Hermsdorfer Straße, Oranienburger Straße, B 96 Roedernallee) wirkt. Gleichzeitig ist Alt-Wittenau die mittige Sammelachse für die beidseitige Nutzung zwischen Waidmannsluster Damm im Norden und Holzhauser Straße im Süden. Darüber hinaus werden durch die Straße Alt-Wittenau die bezirklichen Zentren Alt-Tegel und Alt-Wittenau direkt miteinander verknüpft sowie der Busverkehr darüber geführt/aufgenommen.

Durch die Einteilung in übergeordnetes Straßennetz und Nebennetz ergeben sich die entsprechenden Zuständigkeiten und Aufgaben für die Hauptverwaltung und die Bezirke.

Frage 6:

a) Welche Haltung nimmt der Senat zu folgenden Bürgeranregungen, um zusätzliche Parkplätze zu schaffen, ein?

- Schaffung weiterer Parkbuchten auf den Wiesen in der Techowpromenade
- Absenkung des Gehwegs zwischen Oranienburger Straße und Techowpromenade, um "halbes Parken" auf dem Bordstein zu ermöglichen
- Gehweg im Jathoweg schmaler gestalten, um Parkplätze zu schaffen
- Alt-Wittenau für LKWs sperren, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen

b) Welche Gespräche mit welchem Ergebnis führt der Senat dahingehend?

Antwort zu 6:

Nach Auskunft des zuständigen Bezirksamtes sollen für den ruhenden Verkehr keine Grünanlagen oder Gehwege eingeschränkt werden. Dies widerspräche auch dem Berliner Mobilitätsgesetz.

Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (einschließlich Lkw-Verkehr) sind ebenfalls nicht geplant, da diese der verkehrlichen Funktion der Straße Alt-Wittenau als Teil des übergeordneten Straßennetzes widersprechen würden. Auch sind aus den örtlichen Gegebenheiten keine Anhaltspunkte für eine Rechtfertigung einer solchen Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ableitbar.

Berlin, den 03.02.2022

In Vertretung

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