

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)

vom 30. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. August 2022)

zum Thema:

Herstellung von Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Bauarbeiten auf der Treskowallee

und **Antwort** vom 16. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13058
vom 30. August 2022

über Herstellung von Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Bauarbeiten auf der Treskowallee

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Lichtenberg um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Ab September 2022 sind laut Bezirksamt Lichtenberg Baumaßnahmen der Wasserbetriebe auf der Treskowallee im Abschnitt zwischen Höhe Waldowalle und Höhe Rheinsteinstraße geplant. Anschließend wird der Bezirk die Fahrbahn mit einem Asphaltaufbau neu herstellen. Die Einrichtung bisher fehlender Radverkehrsinfrastruktur ist nicht geplant, obwohl die Treskowallee Teil des Vorrangnetzes ist und dort bis 2027 eine mobilitätsgesetzkonforme Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet sein muss.

Frage 1:

Welchen Austausch gab es zu o.g. Bauvorhaben zwischen dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt und der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz? Inwiefern war dabei die Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur ein Thema?

Antwort zu 1:

Hierzu antwortet das Bezirksamt:

„Die Treskowallee gehört zum übergeordneten Straßennetz, ist eine wichtige Hauptverkehrsverbindung zwischen Hohenschönhausen und Treptow-Köpenick und weist vor allem in den Hauptverkehrszeiten ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Das aktuell in Ausführung befindliche Bauvorhaben umfasst die grundhafte Erneuerung der Fahrbahn. Dies wurde notwendig, da erhebliche Fahrbahnschäden vorliegen, die nicht mehr im Rahmen von Straßenunterhaltungsmaßnahmen ausreichend behoben werden können. Die vorhandene Straßenkonstruktion der Treskowallee ist für die aktuelle und zukünftige Verkehrsbelastung mit Schwerlastanteil nicht ausreichend dimensioniert. Die Fahrbahn ist in weiten Teilen nicht ausreichend tragfähig, so dass eine grundhafte Erneuerung notwendig wurde. Vorrangig handelt es sich also um eine reine Sanierungsmaßnahme, die sich ausschließlich auf den Fahrbahnbereich bezieht. Eine Prüfung und Abstimmung hinsichtlich einer möglichen Einrichtung von Radverkehrsanlagen in dem betroffenen Abschnitt zwischen Waldowallee und Rheinstraße zwischen dem Bezirksamt Lichtenberg und der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz ist im Vorfeld erfolgt.“

Es gab einen intensiven Abstimmungsprozess in der letzten Legislatur auf Fachebene, inwiefern mit dieser Maßnahme auch zumindest in Teilabschnitten zwischen Dorotheastraße und Waldowallee eine separate Radverkehrsführung umgesetzt werden könnte.

Frage 2:

Inwieweit wurden im Sinne des § 39 (2) des MobG BE bei der Planung der Maßnahme die Bedürfnisse des Radverkehrs berücksichtigt und dementsprechend geprüft - und ggf. dokumentiert und veröffentlicht - ob eine Radverkehrsanlage im Sinne des MobG BE mit dem Abschluss der Arbeiten geschaffen werden kann?

a) Wer hat dies geprüft und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 2:

Hierzu antwortet das Bezirksamt:

„Im Sinne des Mobilitätsgesetzes wurde im Rahmen der Planung geprüft, inwieweit eine Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Treskowallee realisierbar ist. Aufgrund der engen Platzverhältnisse (Fahrbahnbreite insgesamt 6,00 m) und der geforderten Breiten von Radverkehrsanlagen ist eine entsprechende Anlage nicht ohne weitreichenden Eingriff in die Verkehrsführung (z.B. Reduzierung um einen Fahrstreifen pro Richtung) möglich. Diesbezüglich wurde die Abt. VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz als zuständige anordnende Behörde für das übergeordnete Straßennetz in Berlin beteiligt. Eine Einrichtung von Radverkehrsanlagen wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz mit der Begründung abgelehnt, dass zwei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn benötigt werden, um z.B. Rettungsfahrzeugen die Vorbeifahrt an Ver- und

Entsorgungsverkehren zu ermöglichen (Hinweis: naheliegende Feuerwache Karlshorst). Außerdem ergeben sich nach Prüfung bei einer Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen erhebliche Rückstaulängen, die auch deutliche Verzögerungen für den dort verkehrenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach sich ziehen würden.“

Gemäß Mobilitätsgesetz sind alle Verkehrsarten des Umweltverbundes zu fördern und zu beachten. Nach § 25 MobG BE soll es, insbesondere wenn es zu Planungskonflikten im bestehenden Straßenraum kommt, einen Abwägungsprozess geben, der dann die einzelnen Aspekte auflistet, bewertet und letztlich ein verkehrsplanerisches Abwägungsergebnis erzeugt. Die Ausführungsvorschriften hierfür sind in Bearbeitung und lagen beim Entscheidungsprozess für die Treskowallee noch nicht vor. Insofern wurden auf Fachebene alle bekannten Aspekte besprochen und letztlich entschieden, dass die Herstellung separater Radverkehrsanlagen mit dieser bereits in der Bauvorbereitung weit fortgeschrittenen Baumaßnahme nicht möglich ist. Einige Aspekte der komplexen Situation seien hier kurz aufgeführt:

- Die signalisierten Knotenpunkte einschl. Straßenbahnbevorrechtigung sind zu beachten, um Einschränkungen im Straßenbahnbetrieb zu vermeiden.
- Aufgrund der Führung der Straßenbahn im besonderen Bahnkörper werden auf dem ca. 600 m langem Streckenabschnitt muss z.B. Rettungsfahrzeugen die Vorbeifahrt an Ver- und Entsorgungsverkehr ermöglicht werden. Allein durch die naheliegende Feuerwache Karlshorst (Dönhoffstraße) ist eine regelmäßige Frequentierung des Streckenabschnitts zu berücksichtigen.
- Beeinträchtigungen des ÖPNV (Buslinie 396) sind zu erwarten.
- Im Bahnhofsbereich Karlshorst wird die Straßenbahn straßenbündig geführt, um die außenliegenden Haltestellenbereiche am Bahnhof zu erreichen. Durch Rückstau würde es hier ebenfalls zu Behinderungen der gemeinsamen Haltestelle von Bus und Straßenbahn Richtung Nord kommen.
- An den Kreuzungen der Treskowallee mit der Marksburgstraße und der Dorotheastraße bzw. Godesberger Straße gibt es in den Zufahrten jeweils 2 Mischfahrstreifen. Der Wegfall eines Fahrstreifens würde voraussichtlich zu Linksabbiegeverboten führen müssen, um dem Straßenbahnverkehr weiterhin Vorrang einräumen zu können.
- Aufgrund der Fahrbahnbreiten der Richtungsfahrbahnen von nur 6,00 m und dem hohen Lkw-Anteil wäre wegen fehlender Breiten die Abmarkierung von Radfahrstreifen einschließlich Protektion als Lösung voraussichtlich nicht möglich, Umbauten und eine Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Straßenraums wäre an den Bushaltestellen und den Lichtsignalanlagen mit einem größeren planerischen und bautechnischen Aufwand verbunden.

Frage 3:

Welche konkreten Planungen für eine Radverkehrsanlage auf dem zum Vorrangnetz gehörenden Teil der Treskowallee gibt es und bis wann werden diese umgesetzt? Bitte detailliert auflisten.

Antwort zu 3:

Hierzu antwortet das Bezirksamt:

„Derzeit existieren noch keine konkreten Planungen für eine Radverkehrsanlage.“

Aufgrund des Planungsumfangs und der begrenzten Personalressourcen gibt es noch keine konkreten Festlegungen.

Frage 4:

Welche Überlegungen wurden bisher verfolgt eine provisorische Radverkehrsinfrastruktur auf den Abschnitten der Treskowallee, an denen es keine Radwege gibt, einzurichten?

a) Gab es dazu bereits einen Austausch mit dem Bezirk und auf welche konkreten Ergebnisse hat man sich verständigt?

Antwort zu 4:

Der Lösungsansatz einer provisorischen Radverkehrsführung wird wie unter Antwort zu 1 und 2 ausgeführt aktuell nicht als Lösungsansatz weiterverfolgt. Sollte der Bezirk eine provisorische Lösung wünschen und diese auch personell und finanziell realisieren können, wäre die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz dazu bereit, erneut gemeinsam mit dem Bezirk in die Diskussion über Lösungsansätze zu gehen. Im Rahmen der Projekteinheit Radwege der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz sind jedoch momentan grundsätzlich weniger komplexe Maßnahmen prioritär, um schnelle Fortschritte zu erzielen.

Berlin, den 16.09.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz