

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 07. März 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. März 2023)

zum Thema:

Radwege am Bahnhof Hohenschönhausen endlich vollenden

und **Antwort** vom 23. März 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. März 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15035
vom 07. März 2023
über Radwege am Bahnhof Hohenschönhausen endlich vollenden

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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie schätzt der Senat die Wegeführung der Radwege am Bahnhof Hohenschönhausen (in beide Richtungen) aus Sicht der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer ein?

Antwort zu 1:

Die Wegeführung für Radfahrende über die Falkenberger Brücken wurde im Zusammenhang mit der Grundsanierung dieser Brücken vor vielen Jahren in mehreren Schritten eingerichtet und war wegen fehlender Erweiterungsmöglichkeiten seinerzeit das Ergebnis der Abwägung der Belange aller Verkehrsarten. Die separate Radverkehrsführung im Fahrbahnbereich stadteinwärts war teilweise zu Lasten des nördlichen Gehweges vorgenommen worden, was durch die begrenzte Brückenbreite und den Wunsch nach Beibehaltung von zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bedingt war. Stadtauswärts war der schmale Radweg im Seitenraum teilweise saniert und im

Verbindungsbereich zu der an der Bahn entlang nach Südosten in Richtung Pablo-Picasso-Straße führenden Radwegrampe zu einem kurzen Zweirichtungsradweg umgestaltet worden.

Die Anlagen entsprechen auf beiden Seiten nicht mehr den gewünschten Regelbreiten für Radverkehrsanlagen und auf der Nordseite lässt die vorhandene Radfahrstreifenbreite ohne die Aufgabe eines der beiden Kfz-Fahrstreifen auch nicht die Umwandlung in eine geschützte Radverkehrsanlage zu. Im Vergleich mit anderen Brücken wie der benachbarten Gehrenseebrücke ist allerdings zu bemerken, dass es vor den baubedingten Einschränkungen durch eine Busbucht auf der Südseite (Fahrtrichtung stadtauswärts) immerhin durchgehende, von Kfz- und Fußverkehr getrennte Radverkehrsanlagen gab.

Im Bereich des Bhf. Hohenschönhausen ist auf der Nordseite der Falkenberger Chaussee (Fahrtrichtung stadteinwärts) derzeit baustellenbedingt ein temporärer Radverkehrsstreifen angeordnet. Dieser ersetzt die bestehende Radverkehrsanlage. Die angeordnete temporäre Verkehrsführung führt zu keiner besonderen Beeinträchtigung für Radfahrende. Die ursächlichen Leitungsarbeiten der Berliner Wasserbetriebe dauern nach aktuellem Sachstand noch bis zum 24.03.2023 an.

Frage 2:

Welcher Grund besteht, dass stadtauswärts bedingt durch diverse bauliche Veränderungen kein durchgehender Radweg besteht bzw. der entgegenkommende Radweg in den Gegenverkehr geleitet wird?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„An der stadtauswärts führenden Fahrspur hat die BVG eine provisorische Busbucht hergestellt. Das Bezirksamt Lichtenberg und auch SenUMVK versuchen seit ca. 2 Jahren, die BVG zum Rückbau der Busbucht zu bewegen. Im Oktober 2021 hat die BVG die Planung für den Rückbau der Busbucht in Auftrag gegeben. Aufgrund wiederholter Schäden an der Brücke hat die BVG jedoch derzeit kein Interesse mehr an einem Rückbau. Die vorgebrachten Argumente der BVG wurden dabei sowohl von SenUMVK als auch vom Bezirksamt Lichtenberg widerlegt.“

Frage 3:

Wann wird durch wen sichergestellt, dass beide Radwege wieder in einem vollkommen sicheren und komfortablen baulichen Zustand sind und eine nutzerfreundliche Wegeführung möglich ist?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Lichtenberg, das im Bereich der provisorischen Busbucht der zuständige Straßenbaulastträger ist, teilt hierzu mit:

„Welche Mängel die stadteinwärts führende Radverkehrsanlage hat, ist nicht ersichtlich. Für den stadtauswärts führenden Radweg ist das Bezirksamt Lichtenberg sowie auch SenUMVK weiterhin aktiv dabei, die BVG zum Rückbau der provisorischen Busbucht und damit zur Herstellung des Radweges zu bewegen. Bis wann das realistisch erfolgen kann, ist derzeit nicht erkennbar. Die BVG hat die Planung zum Rückbau der Busbucht zum Ende 2022 eingestellt.“

Frage 4:

Wer ist verantwortlich für den gegenwärtigen Zustand und für die Herstellung einer ordnungsgemäßen Wegeföhrung? Wer trägt die Kosten und wer führt die Baumaßnahme bis wann durch?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Lichtenberg, das im Bereich der provisorischen Busbucht der zuständige Straßenbaulastträger ist, teilt hierzu mit:

„Die Verantwortung für den gegenwärtigen Zustand trägt die BVG, die auch für die Wiederherstellung der Wegeföhrung verantwortlich ist. Zur Verbesserung der Radwegföhrung hat das Bezirksamt Lichtenberg eine Versetzung des Vorwegweisers angeregt, was auch durch SenUMVK befürwortet wird. Die Kosten für den Rückbau der Busbucht trägt die BVG, die Kosten für die Versetzung des Vorwegweisers werden von SenUMVK getragen.“

Frage 5:

Ist dem Senat bekannt, ob es im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Wegeföhrung des Radweges bereits zu Unfällen gekommen ist?

Antwort zu 5:

Für die Falkenberger Chaussee im Streckenabschnitt Wustrower Straße bis Pablo-Picasso-Str. wurden im Zeitraum 2018 bis 2022 keine Verkehrsunfälle mit Bezug zu Radfahrenden in der Polizei Berlin registriert.

Frage 6:

Wie viele Beschwerden / Rückmeldungen liegen dem Berliner Senat im Zuge der mangelnden Radwege am Bahnhof Hohenschönhausen vor?

Antwort zu 6:

Bislang liegt eine Beschwerde zur temporären Radverkehrsführung auf der Nordseite der Falkenberger Chaussee vor.

Dem Senat ist die Problematik des nicht erfolgten Rückbaus der provisorischen Busbucht auf der Südseite bisher aus entsprechenden Mitteilungen des Bezirksamts Lichtenberg im Rahmen der mehrmals im Jahr stattfindenden Abstimmungsgespräche zu neuen Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen bekannt.

Weitere Beschwerden oder Rückmeldungen sind bisher nicht bekannt.

Frage 7:

Wie wird zukünftig sichergestellt, dass solche jahrelangen Versäumnisse bei der Bereitstellung von sicheren und guten Radwegen ausgeschlossen werden?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Lichtenberg, das im Bereich der provisorischen Busbucht der zuständige Straßenbaulastträger ist, teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Lichtenberg setzt sich immer dafür ein, dass Provisorien nach Beendigung der Baumaßnahme schnellstmöglich zurückgebaut werden. So ist es auch im Fall der provisorischen Busbucht in Zusammenarbeit mit SenUMVK geschehen. Wie der Verursacher – die BVG – zum Rückbau bewegt werden kann, wenn der Wille dazu nicht vorhanden ist, ist schwierig zu beantworten.“

Frage 8:

Momentan ist es so, dass Radfahrerinnen und Radfahrer verstärkt den Fußweg nutzen, da die Nutzung der Straße zu gefährlich ist. Wie beantwortet der Senat die Frage nach der Verantwortlichkeit bei möglichen Unfällen, die daraus resultieren? Welche Versicherung haftet für Schäden an Material und Personen, die aufgrund der o.g. prekären verkehrlichen Situation vor Ort entstehen können?

Antwort zu 8:

Auch wenn Radverkehrsanlagen im Rahmen von Baustellen oder in Folge des mangelhaften Rückbaus von Baustelleneinrichtungen oder temporären Verkehrslösungen unterbrochen werden, verbleibt die Verantwortlichkeit für verkehrssicheres Verhalten bei den Verkehrsteilnehmenden. Insofern werden in solchen Fällen in der Regel die Radfahrenden hauptverantwortlich sein, wenn sie ihr Verhalten nicht den offensichtlichen und hier gut erkennbaren funktionalen Mängeln anpassen und es zu Unfällen auf den Gehwegen oder beim Wechseln auf die Fahrbahn kommen sollte. Dessen ungeachtet versucht der Senat allerdings,

solche unbefriedigenden temporären Verkehrslösungen zu vermeiden oder wenigstens schnell wieder durch die als Straßenbaulastträger unmittelbar zuständigen Bezirksämter beseitigen zu lassen.

Frage 9:

Wie bewertet der Berliner Senat die Lösung, welche bereits temporär während der Unterbrechung der M4 genutzt wurde, nämlich die Kennzeichnung eines Radwegs über den Fußweg?

Antwort zu 9:

Auch diese temporäre Lösung war nicht mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung abgesprochen, sondern zwischen BVG und damaliger Verkehrslenkung Berlin als Provisorium während der Brückenarbeiten der mittleren Falkenberger Brücke abgestimmt und angeordnet worden. Die Busbucht auf der Südseite der Falkenberger Chaussee wurde unabhängig von den zeitweise auf dem Gehweg vorhandenen provisorischen Gelbmarkierungen von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung kritisch gesehen, da sie keine sichere Führung beider Verkehrsarten ermöglichte: Weder für den Rad- und Fußverkehr noch für die Fahrgäste, die zeitweise den Buslinienverkehr außerhalb der gemeinsamen Haltestellen für Straßenbahn und Bus nutzen mussten, war die Situation unproblematisch. Es gab erhebliche Defizite bei nutzbaren Breiten und Begreifbarkeit, die bei einer anderen Lösung ohne Busbucht an dieser Stelle vermeidbar gewesen wären.

Berlin, den 23.03.2023

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