

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 28. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2023)

zum Thema:

**Radwege-Stopp III: Verkehrssicherheit für alle auf der
Schönhauser Allee – ja, nein, vielleicht?**

und **Antwort** vom 20. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16015
vom 28. Juni 2023

über Radwege-Stopp III: Verkehrssicherheit für alle auf der Schönhauser Allee - ja, nein,
vielleicht?

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 vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die GB infraVelo GmbH, das Bezirksamt Pankow und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der Status der Schönhauser Allee im Radverkehrsnetz des Radverkehrsplans Berlin und was sind die resultierenden Planungsziele für die Veränderung der Bestandsradwege in der Schönhauser Allee?

Antwort zu 1:

Die Schönhauser Allee ist Teil des Radvorrangnetzes im Radverkehrsnetz. Ziel ist durch die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens die Schaffung von mehr Sicherheit für Radfahrende mit der Möglichkeit eines sicheren Überholens mit ausreichendem Abstand und die Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr.

Frage 2:

Wie viele Personen passieren täglich die Schönhauser Allee im Abschnitt südlich der Gleimstraße auf dem Fahrrad, zu Fuß, mit dem straßengebundenen ÖPNV und mit Kfz? (bitte für die einzelnen Verkehrsarten aufschlüsseln)

Antwort zu 2:

Am Knotenpunkt Schönhauser Allee / Gleimstraße / Stargarder Straße wurde zuletzt am 29.10.2020 eine 12 Stunden Verkehrszählung des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs durchgeführt. Die Erfassung der Fahrzeuge und Fahrräder erfolgt grundsätzlich ohne Besetzungsgrad.

	Kfz/12h	Rad/12h	Fuß/12h
Querschnitt Schönhauser Allee südlich Gleimstraße / Stargarder Straße	14.660	9.844	-
Querungen über Furten der Gleimstraße und Stargarder Straße auf Schönhauser Allee	-	-	3.613

Laut der Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2019 (SenMVKU) liegen die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken zwischen Gleimstraße und Danziger Straße im besagtem Abschnitt bei 17.200 bis 19.200 Kfz/24h.

Für den Radverkehr gibt es Zählstellen auf Höhe des Senefelderplatzes in Fahrtrichtung Nord mit ca. 4.000 Radfahrenden täglich sowie in der Berliner Straße auf Höhe des S-Bahnhofs Pankow in beide Fahrtrichtungen mit 4.500 Radfahrenden täglich (Durchschnittswerte im 1. Halbjahr 2023).

Die BVG hat mitgeteilt, dass sich die gewünschten Zahlen aus November 2022 auf den straßengebunden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) südlich der Gleimstraße beziehen. Zu den aktuellsten Besetzungen (Durchfahrer) auf dem Streckenabschnitt S+U Schönhauser Allee <-> Milastr. je Richtung für Montag-Freitag verzeichnet die BVG folgende Zahlen:

Auf dem Hinweg S+U Schönhauser Allee <-> Milastr. liegt der Durchschnittswert bei 5.743 Durchfahrern und auf dem Rückweg Milatr. <-> S+U Schönhauser Allee liegt der Durchschnittswert bei 5.512 Durchfahrern.

Frage 3:

Wieviele verletzte Radfahrende und Zuzußgehende weist die Unfallstatistik der letzten drei Jahre aus für den am stärksten mit Fahrrädern frequentierten Abschnitt des schmalen Hochbordradwegs zwischen Eberswalder Straße

und Vinetastraße und wie beziffert der Senat die volkswirtschaftlichen Kosten (bitte nach Fahrtrichtung und Jahren unterscheiden)?

Antwort zu 3:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Die Fahrtrichtung der Radfahrenden wird statistisch nicht erhoben.

Unfallfolge	Jahr / Anzahl der verunglückten Radfahrenden			
	2020	2021	2022	2023 (bis 31. Mai)
getötet	0	0	0	0
schwerverletzt	3	7	7	1
leichtverletzt	13	14	53	17
gesamt	16	21	60	18

Stand: 4. Juli 2023

Unfallfolge	Jahr / Anzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden			
	2020	2021	2022	2023 (bis 31. Mai)
getötet	0	0	0	0
schwerverletzt	3	0	0	0
leichtverletzt	18	0	0	0
gesamt	21	0	0	0

Stand: 4. Juli 2023

Nach dem Berechnungsmodell der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)¹ sind folgende Kostensätze angegeben (siehe auch die beigegefügte Tabelle (Anlage):

Kostensätze je verunglückte Person beziehungsweise je Unfall im Jahr (in Euro)		
Kostensätze für Personenschäden (je verunglückte Person)	2020	2021
Getötete	1.219.396 €	1.284.160 €
Schwerverletzte	119.788 €	128.878 €
Leichtverletzte	5.391 €	5.652 €
Kostensätze für Sachschäden (je Unfall)		
Unfall mit Personenschaden	15.405 €	16.086 €
Unfall mit Getöteten	44.504 €	46.546 €
Unfall mit Schwerverletzten	21.642 €	22.649 €
Unfall mit Leichtverletzten	13.908 €	14.204 €

¹ Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, November 2022

Schwerwiegender Unfall mit nur Sachschaden	22.422 €	21.799 €
Übriger Schachscha-den Unfall (einschl. Unfall unter dem Einfluss berauscher Mittel)	7.344 €	7.474 €

Für eine grobe Kostenschätzung werden nur die Kostensätze für Schwer- und Leichtverletzte der Personen- und Sachschäden übernommen. Aussagen über andere Einflüsse wie Sachschaden durch Einfluss berauscher Mittel können mangels Datenlage nicht getroffen werden. Für die Unfallzahlen aus 2022 und 2023 wurden die aktuellen Kostensätze aus 2021 (letzter Stand) übernommen. Daraus ergeben sich folgende Ergebnisse.

Unfallfolge	Kosten pro Jahr bei verunglückten Radfahrenden und zu Fuß Gehenden			
	2020	2021	2022	2023 (bis 31. Mai)
getötet	0 €	0 €	0 €	0 €
schwerer verletzt	848.580 €	1.060.689 €	1.060.689 €	151.527 €
leichter verletzt	598.269 €	277.984 €	1.052.368 €	337.552 €
gesamt	1.446.849 €	1.338.673 €	2.113.058 €	489.079 €

Frage 4:

Wie bewertet SenMVKU die Effekte der geplanten sicheren Radfahrstreifen für den Fußverkehr, die Aufenthaltsqualität sowie Einzelhandel und Gastronomie in der Schönhauser Allee?

Frage 5:

Wie bewertet SenMVKU die Effekte der geplanten sicheren Radfahrstreifen für die Schulwege der Schüler*innen der Schulen im direkten Umfeld der Schönhauser Allee, für die entfernten weiterführenden Schulen sowie den Transport von Kindern auf den Wegen zur und von den Kitas?

Antwort zu 4 und 5:

Der besagte Abschnitt in der Schönhauser Allee ist durch eine hohe Nutzungsdichte des Fußverkehrs und durch viel Gastronomie und Einzelhandel geprägt. Durch die weitestgehende Trennung der Führung des Radverkehrs von den Gehnebenflächen erfolgt ein Gewinn für die Sicherheit des Fußverkehrs, für die Aufenthaltsfunktion inkl. einer damit annehmbar zusammenhängenden Nutzung für das anliegende Gewerbe. Die Radverkehrsanlagen sind nutzerfreundlicher und bieten auch den im Verkehrsverhalten meist noch unsicheren Kindern ein subjektives Gefühl der Sicherheit. Insgesamt wird erwartet, dass das Vorhandensein von gut befahrbaren und sicheren Radverkehrsanlagen das rechtswidrige Befahren von Gehwegen mit Fahrrädern reduziert und sich das Vorhaben insgesamt positiv auf die Verkehrssicherheit der Schulwege auswirkt.

Frage 6:

Welche Stelle koordiniert Planungen und Bauausführung des Projekts?

Antwort zu 6:

Die Koordinierung für die Planung und Bauausführung des Projekts hat die GB infraVelo GmbH übernommen.

Frage 7:

Wann wurden die Vorplanungen sowie die Entwurfsplanungen zur Errichtung breiterer und sicherer Radverkehrsanlagen in der Schönhauser Allee im Abschnitt zwischen Danziger/Eberswalder Straße und Stargarder Straße/Gleimstraße jeweils begonnen und abgeschlossen?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Grundlagen- und Vorplanung für die Radverkehrsanlage in der Schönhauser Allee wurde unmittelbar nach dem Abruf der Planungsleistungen im Juli 2021 begonnen und im November 2021 abgeschlossen. Anschließend erfolgte die Phase der Entwurfsplanung, die im August 2022 fertiggestellt wurde. Daran schloss die Genehmigungsplanung inkl. der Anhörung von Trägern öffentlicher Belange an. In diesen Leistungsphasen wurden planerische Details u.a. zu den Aufstellflächen/Querungsstellen für den Fußverkehr, Lage von Lieferzonen und Lieferzeitfenster präzisiert.“

Frage 8:

Wann ist die verkehrsrechtliche Anordnung durch welche Stelle für das Vorhaben in der Schönhauser Allee erteilt worden?

Antwort zu 8:

Die verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) ist noch nicht erfolgt. Zuständig für die Erteilung ist die zentrale Straßenverkehrsbehörde (SenMVKU) im Benehmen mit der unteren Straßenverkehrsbehörde des Bezirks und in Anhörung des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes sowie der Polizei.

Frage 9:

Welche Kosten sind bisher für die Planung des Vorhabens in der Schönhauser Allee entstanden und welche Gesamtkosten sind bisher angesetzt?

Antwort zu 9:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Kostenschätzung für das Projekt liegt mit dem Stand der Ausführungsplanung bei ca. 1,07 Millionen Euro brutto.

Darin sind die aktuellen Werte für Preissteigerung von Baumaterialien sowie Baunebenkosten enthalten. Für die Planung sind bis einschließlich 2022 ca. 50.000 Euro brutto an Baunebenkosten angefallen (z.B. Planungskosten).“

Frage 10:

Welcher Anteil der Gesamtkosten ist durch Fördermittel des Bundes oder anderer Fördermittelgeber finanziert?

Antwort zu 10:

Der Anteil der Gesamtkosten bei den Fördermitteln des Bundes liegt bei 75 %.

Frage 11:

Wann wurde bzw. wird durch welche Stelle welches Bauunternehmen beauftragt?

Antwort zu 11:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die GB infraVelo GmbH hat im Rahmen einer Ausschreibung im Mai 2023 eine Baufirma für die Errichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage beauftragt. Die Zuschlagserteilung erfolgte am 31. Mai 2023 an das Bauunternehmen MATTHÄI GmbH & Co. KG.“

Frage 12:

Um welche Zeitspanne wird dieses Vorhaben durch die temporäre Aussetzung der Finanzierungszusagen voraussichtlich verzögert werden?

Frage 13:

Wenn ja, welche Kosten können potentiell für die Nicht-Umsetzung oder verspätete Umsetzung entstehen, wenn die beauftragte Baufirma das Vorhaben nicht fristgerecht ausführen darf?

Antwort zu 12 und 13:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat eine Überprüfung der Maßnahme durchgeführt und die Baudurchführung bestätigt. Ein Baustopp wurde zwischenzeitlich nicht ausgesprochen. Dieser Vorgang hat zehn Werkzeuge in Anspruch genommen. Die erforderlichen verkehrlichen Anordnungen für den dauerhaften Zustand sowie für die Baustelle stehen noch aus. Der Terminplan ist in Abstimmung mit der Baufirma. Ziel ist es, im August 2023 – vorbehaltlich der o.g. Anordnungen – mit der Baumaßnahme zu starten.“

Ergänzend wird seitens des Senates mitgeteilt, dass es auf Grund der Überprüfung nachzeitigem Kenntnisstand zu keinerlei zusätzlichen Kosten kommen wird.

Frage 14:

In welcher Reihenfolge werden nach dem aktuell geplanten Abschnitt zwischen Eberswalder/ Danziger Straße sowie Gleimstraße/ Stargarder Straße die anderen Abschnitte fertig geplant und fertig gestellt?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Welche Abschnitte der Schönhauser Allee in welcher Reihenfolge weiter geplant und gebaut werden steht zum heutigen Zeitpunkt nicht fest. Derzeitig befindet sich lediglich der Teilabschnitt der Schönhauser Allee Brücke in Abstimmung zwischen SenMVKU und dem Bezirk. Weitere Planungsabschnitte der Schönhauser Allee werden derzeitig vom Bezirk nicht aktiv geplant.“

Berlin, den 20.07.2023

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach, November 2022



											Achtung: Fußnote zur Revision des Modells beachten						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*	2021*
Gesamte Unfallkosten, Mrd. Euro																	
Kosten der Personenschäden	15,23	14,73	14,88	14,04	13,29	12,36	14,08	13,54	13,42	13,97	13,72	13,31	13,33	13,61	13,44	11,79	12,00
davon: Kosten für																	
Getötete	5,46	5,16	5,08	4,64	4,14	3,73	4,72	4,18	3,95	4,03	4,10	3,71	3,75	3,83	3,67	3,32	3,29
Schwerverletzte	8,15	7,98	8,16	7,83	7,61	7,17	7,81	7,73	7,83	8,23	7,90	7,86	7,84	7,99	7,99	6,97	7,13
Leichtverletzte	1,62	1,59	1,64	1,57	1,54	1,46	1,54	1,63	1,65	1,71	1,73	1,74	1,74	1,79	1,78	1,50	1,57
Kosten der Sachschäden	16,25	16,22	17,09	16,96	17,23	18,07	18,05	18,57	19,08	18,80	21,60	21,85	22,37	22,73	23,41	19,68	20,54
Gesamte Unfallkosten	31,48	30,95	31,97	31,00	30,52	30,44	32,12	32,11	32,51	32,77	35,33	35,16	35,70	36,34	36,85	31,47	32,54

Personenschadenskosten je verunglückte Person

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*	2021*
Getötete	1.018.064 €	1.013.326 €	1.025.067 €	1.035.165 €	996.412 €	1.022.401 €	1.177.980 €	1.161.892 €	1.182.126 €	1.191.397 €	1.183.724 €	1.156.273 €	1.178.333 €	1.168.255 €	1.203.203 €	1.219.396 €	1.284.160 €
Schwerverletzte	105.476 €	106.758 €	107.837 €	110.506 €	110.571 €	114.020 €	112.834 €	116.151 €	121.776 €	120.921 €	116.273 €	116.166 €	117.466 €	117.190 €	122.042 €	119.788 €	128.878 €
Leichtverletzte	4.305 €	4.327 €	4.354 €	4.403 €	4.416 €	4.458 €	4.482 €	4.829 €	4.982 €	5.014 €	5.112 €	5.069 €	5.162 €	5.225 €	5.371 €	5.391 €	5.652 €

Sachschadenskosten je Unfall

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*	2021*
Unfall mit Personenschaden								15.606 €	16.233 €	16.041 €	15.239 €	15.310 €	15.770 €	15.987 €	16.301 €	15.705 €	16.086 €
Unfall mit Getöteten	38.344 €	39.836 €	40.430 €	40.242 €	40.108 €	45.469 €	42.880 €	43.096 €	47.157 €	48.003 €	43.960 €	43.668 €	46.406 €	47.979 €	46.758 €	44.504 €	46.546 €
Unfall mit Schwerverletzten	18.386 €	18.890 €	18.892 €	19.436 €	19.215 €	20.637 €	20.400 €	20.782 €	21.646 €	21.883 €	20.697 €	21.012 €	21.776 €	22.112 €	22.900 €	21.642 €	22.649 €
Unfall mit Leichtverletzten	12.326 €	12.389 €	12.613 €	12.775 €	13.036 €	13.654 €	13.676 €	13.959 €	14.515 €	14.190 €	13.538 €	13.614 €	13.967 €	14.123 €	14.393 €	13.908 €	14.204 €
Schwerw. Unf. mit nur Sachsch.	17.884 €	18.281 €	18.500 €	19.035 €	19.365 €	19.843 €	20.442 €	20.808 €	21.484 €	21.484 €	20.284 €	20.262 €	20.710 €	21.521 €	22.009 €	22.422 €	21.799 €
Übriger SachschUnfall (einschl. Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel)	5.277 €	5.337 €	5.435 €	5.550 €	5.643 €	5.729 €	5.839 €	5.951 €	6.095 €	6.040 €	7.207 €	7.058 €	7.082 €	7.164 €	7.282 €	7.344 €	7.474 €

*Anmerkung:

Um die Aktualität der Methodik zur Fortschreibung der volkswirtschaftlichen Kosten durch Straßenverkehrsunfälle zu gewährleisten, wird das Modell in regelmäßigen Abständen revidiert. Für das Jahr 2020 erfolgte eine solche Revision und die Unfallkostenwerte wurden darüber hinaus durch die Corona-Situation beeinflusst. Der entstandene „Bruch“ mit den zuletzt veröffentlichten Werten muss zugunsten einer möglichst realitätsnahen Abbildung der volkswirtschaftlichen Verluste in Kauf genommen werden. Inhalt der Revision war u.a. die Anpassung der Preis- und Kaufkraftindizes, der Fahrleistungsanteile und der Lebensarbeitszeit. Zum Vergleich mit den Vorjahren 2015-2019 wurden diese Werte ebenfalls revidiert und wie gewohnt in der Tabelle angegeben. Für die Jahre ab 2021 wird das revidierte Modell fortgeschrieben.

Eine ausführliche Beschreibung des Modells ist im BAS-Bericht M208 unter folgendem Link abrufbar:
<https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/209>