

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Taylan Kurt und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 27. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Oktober 2023)

zum Thema:

Blockiert der Senat die Lehrter Straße als Fahrradstraße?

und **Antwort** vom 12. Oktober 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Oktober 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16876
vom 27. September 2023
über Blockiert der Senat die Lehrter Straße als Fahrradstraße?

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

Frage 1:

Trifft es zu, dass der Senat die Einrichtung von Fahrradstraßen in Straßen wie der Lehrter Straße, in denen regelmäßig Busverkehr stattfindet, kritisch sieht?

Antwort zu 1:

Nein, die Einrichtung von Fahrradstraßen in Straßen mit regelmäßigem Busverkehr muss in jedem Einzelfall geprüft und bewertet werden, so wie Infrastrukturmaßnahmen insgesamt gesamthaft auf ihre verkehrliche Wirkung zu betrachten sind.

Frage 2:

Wie wird fachlich begründet, dass im Berliner Radverkehrsnetz mehrere Nebenstraßen als Vorrang- oder Ergänzungsnetz ausgewiesen sind, die zugleich im ÖPNV-Netz liegen, aber dass diese Kombination zugleich kritisch gesehen wird?

Antwort zu 2:

Bei der Erstellung des 2021 beschlossenen Radverkehrsnetzes (Vorrang- und Ergänzungsnetz) wurden alle vorliegenden Verkehrsnetze des Landes Berlin berücksichtigt. Es wurde geprüft, ob eine Überlagerung von Radverkehrsnetz und ÖPNV-Netz vorliegt und ob alternative

Routenführungen für den Radverkehr bestehen, um eine Netzüberlagerung zu umgehen. Jedoch konnte mit Blick auf die Lage der Zentren, den daraus resultierenden Netzverbindungen und dem zur Verfügung stehenden Straßennetz nicht jede Überlagerung vermieden werden. Lösungsansätze bei Überlagerungen sind innerhalb der konkreten Planung zu erarbeiten.

Frage 3:

Wären hydraulische Poller/sonstige automatische Sperreinrichtungen ein Weg, um eine gute Kombination aus Fahrradstraße, zügigem Busverkehr (plus Polizei und Feuerwehr) und im Übrigen nur Anliegenderverkehr zu gewährleisten? Wenn ja, wie ist der Stand hinsichtlich eines berlinweiten Programms für die Einführung eines Betriebssystems hydraulischer Poller/sonstiger hydraulischer Sperren bei der SenMVKU?

Antwort zu 3:

Die Prüfung und Errichtung von Einrichtungen im Straßenraum einschließlich der Prüfung und Abwägung zwischen unterschiedlichen Möglichkeiten zur Lösung von Überlagerungskonflikten obliegt den Baulastträgern. Automatische Sperreinrichtungen verursachen erhöhte Kosten und bedürfen neben der Installation der Sperrvorrichtung auch der Unterhaltung und einem Notfallservice, was dauerhafte Kosten verursacht. Zudem müssten die für den Linienverkehr, die Rettungsdienste und ggf. Ver- und Entsorgungsdienste entsprechenden Fahrzeuge für die Kommunikation mit den automatischen Sperreinrichtungen technisch ausgerüstet werden müssen und können. Ein berlinweites Programm für die Einführung eines entsprechenden Betriebssystems ist der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt nicht bekannt.

Frage 4:

Welche alternativen Möglichkeiten sind aus Sicht des Senats möglich, um Straßen wie die Lehrter Straße zur Fahrradstraße umzubauen bei durchfahrenden BVG-Bussen? Arbeitet die SenMVKU an Standards, um die Kombination aus Fahrradstraße und ÖPNV-Verkehr zeitnah zu ermöglichen? Wenn ja an welchen?

Antwort zu 4:

Im Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen“ sind Möglichkeiten der Umsetzung beschrieben. Der Leitfaden wird regelmäßig aktualisiert; die Verbindung der Themen Fahrradstraßen und

ÖPNV soll bei der Aktualisierung berücksichtigt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 3 verwiesen.

Berlin, den 12.10.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt