

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Daniela Billig und Andreas Otto (GRÜNE)

vom 18. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Dezember 2023)

zum Thema:

Gleimstraße als Fahrradstraße umsetzen (Teil 2)

und **Antwort** vom 4. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Januar 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Daniela Billig (Bündnis 90/Die Grünen) und
Herrn Abgeordneten Andreas Otto (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. 19/17673
vom 18.12.2023
über Gleimstraße als Fahrradstraße umsetzen (Teil 2)

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

Frage 1:

Wann, von wem und mit welcher Methodik wurde eine Verschlechterung der Qualität des ÖPNV im umliegenden Netz „nachgewiesen“, wie in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17101 als Grund gegen die Entlassung der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin angegeben, und welche ÖPNV-Linien sind betroffen?

Antwort zu 1:

Bei der zeitweisen Sperrung des Gleimtunnels im Jahr 2019 wurde ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Schönhauser Straße und Eberswalder Straße erkannt, welches Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der Linien M10 und M1 zeigte.

Frage 2:

Inwiefern und für welche Verkehrsteilnehmenden würde die Fahrradstraße in der Gleimstraße eine Sicherstellung der Flächenerschließung von angrenzendem Wohn- und Gewerbegebiet behindern? Bitte eine straßengenaue Auflistung.

Frage 4:

In welchen Kreuzungsbereichen um die Gleimstraße werden Stauungen erwartet und aufgrund welcher Untersuchungen wurde diese Voraussage getätigt?

Frage 5:

Welche weiteren Defizite in der Verkehrssicherheit- und ordnung werden warum erwartet und in welchen Straßen?

Frage 6:

Weshalb wird eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz erwartet und wie wurde diese Erhöhung berechnet?

Frage 7:

Mit welchen Gegenmaßnahmen (z.B. Einrichtung von Kiezblocks, weitere Fahrradstraßen, Diagonalsperren) könnte eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz verhindert werden?

Antwort zu 2, 4, 5, 6 und 7:

Die Fragen 2, 4, 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Frage der Wirkungen von Maßnahmen im Netz sind im Vorfeld zu bewerten, um die Verhältnismäßigkeit von Eingriffen und deren Folgewirkungen zu beurteilen. Hierzu sei auf die Antwort zu 1 und 2 und die Antwort zu 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/12276 verwiesen.

Frage 3:

Inwiefern stellt die Neupositionierung des Senats eine Abkehr von der Antwort auf die Frage 3 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14652 „Radfahrende könnten in Zukunft die Veranstaltungsorte besser und sicherer erreichen.“ dar?

Antwort zu 3:

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist ein Kernanliegen des Senats.

Frage 8:

In der Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/12276 wurde auf folgende Stellungnahme des Bezirksamts Pankow verwiesen: „Die für die Entlassung aus dem übergeordneten Straßennetz zu überwindenden Hürden konnten aufgrund fehlender personeller Ressourcen in den zuständigen Fachämtern des Bezirks bislang noch nicht genommen werden.“ Inwiefern unterstützt die Senatsverwaltung den Bezirk bei der Überwindung dieser Hürden?

Antwort zu 8:

Hier sei auf die Antwort zu 3, 5 und 6 aus der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17101 verwiesen.

Frage 9:

Teilt der Senat unsere Einschätzung, dass an diesem Fall die bekannte Kultur des Berliner Behörden-Ping-Pongs eindrucksvoll belegt wird? Welche Schritte unternimmt der Senat, um die Fahrradstraße Gleimstraße ohne weiteres Ping-Pong auf den Weg zu bringen?

Antwort zu 9:

Nein, siehe auch Antwort zu 8.

Berlin, den 04.01.2024

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