

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 12. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Januar 2024)

zum Thema:

**Erneuerung der Berliner Allee (B2)**

und **Antwort** vom 24. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Jan. 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17743**  
**vom 12. Dezember 2023**  
**über Erneuerung der Berliner Allee (B2)**

---

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

Frage 1:

Welche konkreten Faktoren führen zur Feststellung, dass Baumaßnahmen auf der Berliner Allee frühestens ab 2026 erfolgen können? (Vgl. hierzu Stellungnahme von SenMVKU in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 04.10.2023)

Antwort zu 1:

Der genannte Zeitraum ergibt sich aus der Erarbeitung der notwendigen Planungsunterlagen und versteht sich als frühestmöglicher Baubeginn, soweit die Planungen ohne Verzögerungen abgeschlossen werden können.

Frage 2:

Welchen konkreten Termin erachtet der Senat hinsichtlich des Baubeginns an der Berliner Allee derzeit als realistisch?

Antwort zu 2:

Ein konkreter Termin hinsichtlich des Baubeginns kann derzeit nicht belastbar abgeschätzt werden.

Frage 3:

Welche Planungsvorgaben sind hinsichtlich der Berliner Allee unklar und in welcher Weise müssen diese überarbeitet werden?

Frage 4:

Welche konkreten Konflikte ergaben sich mit den bis dato für eine Umgestaltung formulierten Zielen und wie wurden diese aufgelöst?

Frage 5:

Inwiefern steht die Fahrstreifenreduzierung für den Radverkehr in Konflikt mit den Zielen des ÖPNV-Vorrangnetzes und den Planungsvorgaben zur Beschleunigung des ÖPNV?

Antwort zu 3, 4 und 5:

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Überarbeitung der Planungsvorgaben ist derzeit in Bearbeitung. Dabei bedarf es einer Auflösung der bisher nicht aufgelösten Konflikte mit Blick auf die Ziele des ÖPNV-Vorrangnetzes, den Zielen des Radverkehrs und der Verkehrsfunktion der Berliner Allee als Bundesstraße B2 unter Berücksichtigung der faktisch bestehenden räumlichen Einschränkungen. Dies wird zur Fortführung der Planung nun vertiefend betrachtet und mit den beteiligten Stellen erörtert.

Frage 6:

Welche Praxis wird auf der Berliner Allee derzeit hinsichtlich des ÖPNV-Vorrangs bei der LSA-Steuerung sowie der Grünzeitbemessung des MIV angewendet und wie begründet sich dies?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich werden die Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin koordiniert betrieben, was bedeutet, dass die LSA-Programme der Anlagen entlang eines Streckenzuges immer gleichlange Umlaufzeiten vorsehen und somit die Berücksichtigung einer Grünen Welle ermöglicht wird. Der Einfluss der Straßenbahnen innerhalb dieser Steuerungen lassen das zeitlich kontrollierte Verlängern bzw. den vorgezogenen Beginn des Freigabefensters zu. Je nach Konfiguration der Knotensignalisierung sind über die Hauptrichtungsphase hinaus noch Sonderfreigaben außerhalb der Freigaben von parallelen Kfz-Freigaben möglich.

Prinzipiell werden in Berlin Straßenbahnen bei eigenem Bahnkörper nur nach Anforderung freigegeben. Die Freigabezeitbereiche für den durchgängigen Motorisierten Individualverkehr (MIV) der Hauptrichtung werden auf die Koordinierungsbereiche der „Grünen Welle“ abgestellt und i.d.R. per Induktionsschleifen oder Kameras gegen Ende der Freigabe bemessen. D.h. ohne

entsprechende Belastung wird die Freigabe ggf. früher beendet, als es das späteste Freigabeende vorsieht. So eingesparte Freigabezeit wird dann nachfolgenden Programm-Phasen zur Verfügung gestellt.

Diese Konzeption ist auch im Bereich der Berliner Allee vorgesehen.

Frage 7:

Bis zu welcher Verkehrsbelastung (MIV, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr) wird der Radverkehr auf der Berliner Allee als sicher eingestuft und wie wird dieser Wert konkret ermittelt?

Antwort zu 7:

Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) liegt die Berliner Allee in einem Belastungsbereich (ca. 1.700 bis 2.300 Kfz/h), in dem „das Trennen aus Sicherheitsgründen erforderlich sein kann“. Ein fester Grenzwert ist nicht definiert.

Frage 8:

Welche Kapazitätsgrenzen werden derzeit im Hinblick auf die Neuzuteilung des Verkehrsraums bei nicht benötigten Kapazitäten angesetzt und welcher Ansatz wurde hierbei für die Berliner Allee vorgenommen?

Frage 9:

In welchen Abschnitten der Berliner Allee bleiben aus Sicht des Senats zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung nötig und wie begründet er dies in den Abschnitten konkret? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erstellung der Planungsvorgaben, die unter anderem Aussagen zur Anzahl der Kfz-Fahrstreifen treffen werden, ist derzeit in Bearbeitung (siehe auch Antwort zu Fragen 3 bis 5).

Frage 10:

Welche Gründe sprechen (nach bereits erfolgten Fahrspurreduzierungen seit 2018) gegen eine dauerhafte Reduzierung von Fahrstreifen zugunsten der Radverkehrssicherheit auf der Berliner Allee?

Antwort zu 10:

Die Fahrstreifenreduzierung ist derzeit temporär außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgt. Eine dauerhafte Anordnung wäre im Zusammenhang mit der Erstellung der Planung hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit während der Hauptverkehrszeiten zu prüfen.

Frage 11:

Welche Auswirkungen hätte die Fahrspurreduzierung für den Kfz-Verkehr auf der Berliner Allee zugunsten des Radverkehrs auf die Sicherheit des Radverkehrs? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 11:

Da eine Fahrspurreduzierung grundsätzlich Flächen zur Verfügung stellt, die dann z.B. für den Radverkehr genutzt werden könnten, könnte dies auch zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs auf diesem Streckenabschnitt führen. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch zu prüfen, ob sich durch eine Fahrspurreduzierung keine Sicherheitsmängel an anderer Stelle ergeben.

Frage 12:

Inwieweit ist die Widmung der Berliner Allee als Bundesstraße vereinbar mit ihren Funktionen als

- a. Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes?
- b. Einkaufsstraße?
- c. Wohnstraße?
- d. Unverzichtbare Radroute zur Verbindung des Moselviertels mit dem Komponistenviertel?

Antwort zu 12a bis d:

Die Unterpunkte a bis d werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die hinterfragten Nutzungsüberlagerungen mit der Verkehrsfunktion der Berliner Allee können zu Zielkonflikten führen, stellen aber damit nicht den Status als Bundesstraße infrage. Auch an anderen Stellen existieren vergleichbare Konstellationen. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 3 bis 5 verwiesen.

- e. Welche der Funktionen a. bis d. sind Teil des „öffentlichen Wohls“ gem. § 2 (4) FStrG?
- f. Welche der Funktionen a. bis d. sind aus welchen Gründen nicht Teil des „öffentlichen Wohls“ gem. § 2 (4) FStrG?

Antwort zu 12e bis f:

Die Unterpunkte e bis f werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Netz und dienen dem weiträumigen Verkehr. Die Berliner Allee ist eine Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße und dient somit neben der reinen großräumigen Verbindung auch der Verknüpfung und Erschließung innerhalb der Stadt. Demnach können die o.g. Funktionen 12 a bis d unter anderem Teil des öffentlichen Wohls sein.

Frage 13:

Welche Auswirkungen hätte die gemäß StEP MoVe auch im Bereich Malchow vorgesehene Abstufung der B2 zur Landesstraße im Bereich Malchow (z. B. zwischen Darßer Str. und Autobahn) auf das BVWP-Vorhaben Ortsumfahrung Malchow?

Antwort zu 13:

Eine zukünftige Abstufung der Bundesstraße B2 im Bereich Malchow steht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem BVWP-Vorhaben Ortsumfahrung (OU) Malchow. Eine zukünftige Ortsumfahrung übernimmt den Status der Bundesstraße B2, d.h. vom Anfang bis zum Ende der zukünftigen Ortsumfahrung Malchow würde die heutige B2 im Bereich Malchow parallel zur Verkehrsfreigabe der OU Malchow aus der Fernstraßenwidmung entlassen und als Landesstraße abgestuft.

Frage 14:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 24.01.2024

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