19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Daniela Billig und Andreas Otto (GRÜNE)

vom 1. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Februar 2024)

zum Thema:

Gleimstraße als Fahrradstraße umsetzen - unbeantwortete Fragen und Nachfragen zu den Schriftlichen Anfragen S19-17673 und S19-17101

und **Antwort** vom 19. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Februar 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. 19/18111
vom 1. Februar 2024**

**über Gleimstraße als Fahrradstraße umsetzen - unbeantwortete Fragen und Nachfragen zu
den Schriftlichen Anfragen S19-17673 und S19-17101**

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

Frage 1:

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/17673 wurde bei der Antwort zu Frage 1 als einziger Beleg auf eine zeitweise Sperrung des Gleimtunnels im Jahr 2019 verwiesen. In Antwort zu 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/12276 zitierte der Senat hingegen das Bezirksamt Pankow folgendermaßen: „Eine Sperrung des Gleimtunnels im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fahrradstraße in der Gleimstraße ist nicht Bestandteil des Fahrradstraßenkonzepts und nicht beabsichtigt“. Mit welcher Begründung zieht der Senat eine zeitweise Sperrung des Gleimtunnels als einzigen Nachweis für eine Verschlechterung der Qualität des ÖPNV im umliegenden Netz heran, obwohl eine Sperrung des Gleimtunnels nicht Teil des Fahrradstraßenkonzepts ist?

Frage 2:

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/17673 wurde die Frage 2 nicht entsprechend der Fragestellung beantwortet. Diese lautete: „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.“ und bezog sich damit auf einen Teil der Antwort des Senats auf Frage 4 der Schriftlichen Anfrage 19/17101 „Folgende Gründe sprechen u.a. gegen eine umgehende Entlassung der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin: (...) notwendige Sicherstellung der Flächenerschließung von angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiet von der Gleimstraße“. In seiner Antwort auf Frage 2 verwies der Senat auf Antworten auf die Schriftliche Anfrage 19/12276, die ihrerseits jedoch keinen klaren Bezug zur Frage aufweisen und keine straßengenaue Angaben enthalten. Die gestellte Frage bleibt damit unbeantwortet. Daher ergibt sich folgende Wiederholung der Frage:

Inwiefern und für welche Verkehrsteilnehmenden würde die Fahrradstraße in der Gleimstraße eine Sicherstellung der Flächenerschließung von angrenzendem Wohn- und Gewerbegebiet behindern, wie in der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage 19/17101 angegeben? Bitte eine straßengenaue Auflistung.

Frage 3:

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/17673 wurde die Frage 4 nicht entsprechend der Fragestellung beantwortet. Diese lautete: „In welchen Kreuzungsbereichen um die Gleimstraße werden Stauungen erwartet und aufgrund welcher Untersuchungen wurde diese Voraussage getätigt?“ und bezog sich selbst damit auf einen Teil der Antwort des Senats auf Frage 4 der Schriftlichen Anfrage 19/17101 „Folgende Gründe sprechen u.a. gegen eine umgehende Entlassung der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin: (...) entstehende Defizite in der Verkehrssicherheit- und Ordnung (u.a. durch Stauungen in Kreuzungsbereichen)“. In seiner Antwort auf Frage 4 verwies der Senat auf Antworten auf die Schriftliche Anfrage 19/12276, die ihrerseits jedoch keinen klaren Bezug zur Frage aufweisen und keine Kreuzungsbereiche benennen. Die gestellte Frage bleibt damit unbeantwortet. Daher ergibt sich folgende Wiederholung der Frage:

In welchen Kreuzungsbereichen um die Gleimstraße werden Stauungen erwartet, wie in der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage 19/17101 angegeben, und aufgrund welcher Untersuchungen wurde diese Voraussage getätigt?

Frage 4:

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/17673 wurde die Frage 5 nicht entsprechend der Fragestellung beantwortet. Diese lautete: „Weshalb wird eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz erwartet und wie wurde diese Erhöhung berechnet?“ und bezog sich damit auf einen Teil der Antwort des Senats auf Frage 4 der Schriftlichen Anfrage 19/17101 „Folgende Gründe sprechen u.a. gegen eine umgehende Entlassung der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin: (...) Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz.“ In seiner Antwort auf Frage 5 verwies der Senat auf Antworten auf die Schriftliche Anfrage 19/12276, die ihrerseits jedoch keinen klaren Bezug zur Frage aufweisen und insbesondere keine Gründe benennen, weshalb eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen zu erwarten sei. Die gestellte Frage bleibt damit unbeantwortet. Daher ergibt sich folgende Wiederholung der Frage:

Weshalb wird eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz erwartet, wie in der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage 19/17101 angegeben, und wie wurde diese Erhöhung berechnet?

Antwort zu 1 bis 4:

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gleimtunnel dient momentan sowohl für Rad-, Fuß- als auch für den Kfz-Verkehr als Verbindung der Bezirke Pankow (Ortsteil Prenzlauer Berg) und Mitte (Ortsteil Gesundbrunnen). Die Anordnung einer Fahrradstraße bedarf aufgrund ihres verkehrsbeschränkenden Charakters einer alle Verkehrsträger umfassenden Abwägung. Ein Ausschluss des durchgehenden Kfz-Verkehrs kann zu Mehrbelastungen im umliegenden Verkehrsnetz führen, welches Qualitätsveränderungen (u.a. Lärm, Verkehrssicherheit) im dortigen Netz nicht ausschließt.

Während der temporären Sperrung des Gleimtunnels 2019 wurde diese Wechselwirkung zuungunsten der BVG-Linien M1 und M10 erkannt. Untersuchungen, die eine Entlassung aus dem übergeordneten Netz begründen liegen nicht vor. Die Einschätzung des Senats beruht auf den bisherigen Erfahrungen aus der Sperrung des Gleimtunnels bzw. bekannten systemischen Effekten anderer Stellen der Stadt.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße erlaubt nach StVO keinen anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Etwaige Auswirkungen müssen demnach also in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung betrachtet werden. Dabei ist u.a. die Erschließung der Max-Schmeling-Halle zu berücksichtigen. Ferner ist die Gleimstraße die zentrale Sammelstraße für den dortigen Kiez. Eine Erschließung der Wohngebiete nördlich und südlich der Gleimstraße wäre für Kraftfahrzeuge nach Umsetzung einer Fahrradstraße ohne die Anordnung eines Zusatzzeichens nur über das umliegende Nebennetz möglich.

Frage 5:

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/17673 wurde die Frage 7 nicht entsprechend der Fragestellung beantwortet. Diese lautete: „Mit welchen Gegenmaßnahmen (z.B. Einrichtung von Kiezblocks, weitere Fahrradstraßen, Diagonalsperren) könnte eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz verhindert werden?“ und stand in Sachzusammenhang zu Frage 5. Daher ergibt sich folgende Wiederholung der Frage:

Mit welchen Gegenmaßnahmen (z.B. Einrichtung von Kiezblocks, weitere Fahrradstraßen, Diagonalsperren) könnte eine Erhöhung von Lärm- und Abgasemissionen im umliegenden Straßennetz, wie in der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage 19/17101 angegeben, bei Einrichtung der Gleimstraße als Fahrradstraße, verhindert werden?

Antwort zu 5:

Die Frage kann vor dem Licht der obigen Ausführungen derzeit nur mit Blick auf die allgemein vorstellbaren Maßnahmen beantwortet werden. Der Bezirk plant eine Fahrradstraße, es handelt sich bekanntermaßen um eine für den Radverkehr wichtige Route. Bekannte weitere Aussage ist, dass es im Zuge dieser Planungen nicht zu einer Sperrung des Gleimtunnels kommen soll. Damit kann weder die Frage zur Ausgestaltung der Anordnung (Zusatzzeichen) und damit die Auswirkungen der Planungen (welche Effekte kann es wo geben) oder auch die ggf. konkret zu ergreifenden Maßnahmen in begleitenden Straßenzügen derzeit nicht benannt werden.

Durch den Bezirk Pankow wird gegenwärtig die Einrichtung eines Kiezblocks für den Gleimkiez geprüft. Zum derzeitigen Zeitpunkt können insofern keine Aussagen im Sinne der Fragestellung gemacht werden.

Berlin, den 19.02.2024

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