

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 15. April 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. April 2024)

zum Thema:

Wann kommen Menschen sicher mit dem Rad durch Grabbeallee und die Hermann-Hesse-Straße?

und **Antwort** vom 29. April 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Mai 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/18843

vom 15. April 2024

über Wann kommen Menschen sicher mit dem Rad durch Grabbeallee und die Hermann-Hesse-Straße?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Pankow von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Auf welcher Straßenlänge verfügen die Grabbeallee sowie die Hermann-Hesse-Straße über Radverkehrsanlagen (RVA) und auf welcher Länge fehlen sie noch?

Antwort zu 1:

Nach Auskunft des Bezirksamts Pankow von Berlin verfügt die ca. 910 m lange Grabbeallee über folgende Radverkehrsanlagen:

- ca. 160 m Radfahrstreifen im Bereich der Lichtzeichenanlage Grabbeallee/Tschaikowskistraße (je 80 m pro Fahrtrichtung)
- ca. 240 m Schutz- und Radfahrstreifen zwischen Homeyerstraße und Heinrich-Mann-Straße (stadteinwärts)
- ca. 100 m Radfahrstreifen und ca. 230 m Radweg ab Knotenpunkt Heinrich-Mann-Straße bis zur Einmündung Majakowskiring.

Die ca. 1,7 km lange Hermann-Hesse-Straße verfügt zwischen Schützenstraße und Homeyerstraße auf einer Länge von ca. 660 m über beidseitige Radfahrstreifen (Gesamtlänge ca. 1.320 m).

Frage 2:

Wie hoch sind die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke von Kfz, darunter von LKW, sowie von Fahrrädern in der Grabbeallee sowie der Hermann-Hesse-Straße?

Antwort zu 2:

Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) wird turnusmäßig im Rahmen der Verkehrsmengenkarten ermittelt. Aktuell liegen die Werte des DTVw 2019 (Kfz/Lkw) vor. Ein DTVw-Wert des Radverkehrs wurde nicht ermittelt. Die nächste Verkehrsmengenkarte wird voraussichtlich Ende 2024 veröffentlicht.

Verkehrsmengenkarte DTVw 2019	Kfz / 24h	Lkw>3,5t / 24h
Grabbeallee	16.400 - 19.800	350 - 430
Hermann-Hesse-Straße	9.500 - 23.500	370 - 610

Die Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 ist veröffentlicht unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenverkehrszaehlung>.

Frage 3:

Welche Führungsart des Radverkehrs wird bei diesen Werten in den technischen Regelwerken empfohlen?

Antwort zu 3:

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beziehen sich in ihren Aussagen zu geeigneten Führungsformen für den Radverkehr nicht auf die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke, sondern auf die Kfz-Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt.

Frage 4:

Wie viele verletzte Radfahrende und Zufußgehende weist die Unfallstatistik der letzten fünf Jahre aus und wie beziffert der Senat die resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren sowie nach Straßenabschnitten zwischen Knotenpunkten auf denen abschnittsweise RVA fehlen)

Frage 6:

Wie würde sich die Schließung der Lücken in den RVA auf beiden Straßen nach Auffassung des Senats auf die Zahl verletzter Radfahrender auswirken?

Antwort zu 4 und 6:

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zeitraum vom 1. März 2019 bis 29. Februar 2024 wurde im Bereich der Grabbeallee die folgende Anzahl verletzter Personen im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall polizeilich registriert:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
verletzte zu Fuß Gehende	0	0	1	0	1	1
schwer	0	0	0	0	0	0
leicht	0	0	1	0	1	1
verletzte Radfahrende	4	2	2	2	0	0
schwer	0	0	0	0	0	0
leicht	4	2	2	2	0	0
gesamt	4	2	3	2	1	1

(Stand: 19. April 2024)

Im Zeitraum vom 1. März 2019 bis 29. Februar 2024 wurde im Bereich der Hermann-Hesse-Str. die folgende Anzahl verletzter Personen im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall polizeilich registriert:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
verletzte zu Fuß Gehende	0	2	3	2	0	1
schwer	0	0	0	0	0	1
leicht	0	2	3	2	0	0
verletzte Radfahrende	8	7	8	12	7	1
schwer	1	1	4	1	0	1
leicht	7	6	4	11	7	0
gesamt	8	9	11	14	7	2

(Stand: 19. April 2024)

Weitere Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung liegen dem Senat nicht vor.
Eine zahlenmäßige Prognose der Unfallentwicklung ist entsprechend nicht möglich.

Frage 5:

Welcher der drei Richtungsfahstreifen der Grabbeallee wird nach Beobachtungen von Ordnungsdiensten und Polizei am häufigsten für das Halten und Parken zum Liefern und Laden genutzt und wie wirkt sich das auf den Fließverkehr aus?

Antwort zu 5:

Weder dem Bezirksamt Pankow von Berlin noch der Polizei Berlin liegen hierzu belastbaren Erkenntnisse vor.

Frage 7:

Welche Wünsche wurden bezüglich RVAs in beiden Straßen vom Bezirk an die Senatsverkehrsverwaltung adressiert, welche Vorplanungen mit welchen Ergebnissen wurden ggf. schon absolviert, und was sind ggf. die nächsten Schritte in welchen Zeithorizonten?

Antwort zu 7:

Nach Auskunft des Bezirksamtes Pankow von Berlin sah die ursprüngliche Radverkehrsplanung die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Hermann-Hesse-Straße/Grabbeallee zwischen Blankenburger Straße und Tschaikowskistraße vor. Aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den ÖPNV und den Liefer- und Ladeverkehr wurde daher auf die Bereiche reduziert, in denen Radverkehrsanlagen keine oder nur geringe Auswirkungen auf ÖPNV und Liefer- und Ladeverkehr haben. Konkret beplant wird daher im Zuge der B 96a derzeit die Hermann-Hesse-Straße zwischen Knotenpunkt Güllweg/Waldstraße und Grabbeallee (inklusive Pastor-Niemöller-Platz).

Darüber hinaus plant das Bezirksamt die Einrichtung von Radfahrstreifen in der Hermann-Hesse-Straße zwischen Pastor-Niemöller-Platz und Homeyerstraße (außerhalb der B 96a). Die Vorplanung soll in Kürze zwischen Bezirksamt und Senatsverwaltung abgestimmt werden.

Frage 8:

Wann werden im bereits gestarteten Teilprojekt RVA in der Hermann-Hesse-Straße zwischen Waldstraße/Güllweg und Pastor-Niemöller-Platz die nächsten Planungsschritte absolviert sein und wann wird die Fertigstellung angestrebt?

Antwort zu 8:

Ein belastbarer Terminplan zur baulichen Umsetzung kann üblicherweise erst nach Prüfung der BPU durch die Hauptverwaltung und Bereitstellung der finanziellen Mittel aufgestellt werden.

Frage 9:

Welchen Zeitplan verfolgt die BVG beim barrierefreien Umbau der Tramhaltestellen Tschaikowskistraße, Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Platz sowie Hermann-Hesse-Straße/Waldstraße?

Antwort zu 9:

Nach Auskunft der BVG sind die Umbaumaßnahmen für 2030 geplant.

Berlin, den 29.04.2024

In Vertretung

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