

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 2. Mai 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Mai 2024)

zum Thema:

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

und **Antwort** vom 23. Mai 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Mai 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (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. 19/19045
vom 02. Mai 2024

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

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

Frage 1:

Auf welcher Länge fehlen in der Grabbeallee sowie der Hermann-Hesse-Straße (B96a-Abschnitt zwischen Pastor-
Niemöller-Platz und Dietzgenstraße) Radverkehrsanlagen (RVA), die den aktuell gültigen technischen Regelwerken
entsprechen?

Antwort zu 1:

Die Antwort 1 auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18843 stellt dar, auf welcher Länge
Radverkehrsanlagen in den genannten Straßen bestehen und auf welcher Länge nicht.

Frage 2:

Wie hoch ist die Kfz-Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt der
Grabbeallee sowie der Hermann-Hesse-Straße im o.g. Abschnitt?

Frage 3:

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

Frage 8:

Plant der Senat in den o.g. Straßenabschnitten, die Sicherheit Radfahrender durch Anlage lückenloser RVA zu erhöhen, bevor die BVG vermutlich 2030 die Haltestellen barrierefrei umbauen wird?

Antwort zu 2, 3 und 8:

Die Fragen 2, 3 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen für die Radverkehrsanlagen in diesem Straßenzug erfolgen durch das Bezirksamt Pankow. Dieses strebt zunächst die Einreichung von Bauplanungsunterlagen für einen Teilbereich des Straßenzugs an. Ein Ablaufplan kann erst nach Vorliegen aller erforderlichen Planungsunterlagen erstellt werden. In dem Zuge wird auch die Frage nach der Ausgestaltung künftiger Radverkehrsanlagen beantwortet werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Frage 3 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/18843 verwiesen.

Frage 4:

Wie hoch beziffert der Senat die resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten in den o.g. Straßenabschnitten infolge verletzter Radfahrender der letzten fünf Jahre (bitte aufgeschlüsselt für die o.g. Straßenabschnitte)

Antwort zu 4:

Die allgemeinen Kostensätze für Verkehrsunfälle der Bundesanstalt für Straßenwesen sind abrufbar unter: <https://www.bast.de/DE/Kurzinfos/Verkehrssicherheit/2022/U-01.html>

Legt man diese Kostensätze und die in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18843 enthaltenen Angaben aus der polizeilichen Unfallstatistik zu Grunde, ergeben sich für die Jahre 2019-2023 volkswirtschaftliche Kosten infolge verletzter Radfahrender von 56.520 € (Personenschaden) zuzüglich 142.040 € (Sachkostensatz) für die Grabbeallee und 1.099.966 € (Personenschaden) zuzüglich 655.683 € (Sachkostensatz) für die Hermann-Hesse-Straße.

Frage 5:

Die o.g. Abschnitte ohne RVA sind aktuell für uneingeschränktes Parken auf dem rechten Fahrstreifen freigegeben, so dass Kfz beim Liefern und Laden üblicherweise den einzig freien Kfz-Fahrstreifen blockieren und der Fließverkehr nach links auf den abmarkierten, exklusiven ÖPNV-Fahrstreifen ausweicht, wo er die Tram behindert. Was würde sich an diesem Umstand ändern, wenn am Fahrbahnrand anstelle dauerhaft parkender Kfz ein Radfahrstreifen wäre?

Antwort zu 5:

Verkehrliche Auswirkungen sind abhängig von der konkreten Art einer Radverkehrsanlage und weiteren Anpassungen bezogen auf den fließenden und ruhenden Verkehr einschließlich Liefer- und Lademöglichkeiten auf der Straße. Die Frage lässt sich daher nicht pauschal beantworten.

Frage 6:

Wenn weder dem Bezirksamt Pankow noch der Polizei Berlin belastbare Erkenntnisse zum (regelwidrigen) Parken auf dem Kfz-Fahstreifen vorliegen (S19/18843) - wie begründet der Senat dann angesichts des unter Frage 5 geschilderten Umstands die „zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den ÖPNV und den Liefer- und Ladeverkehr“ nach Anlage eines Radfahstreifens?

Antwort zu 6:

Ladetätigkeiten dürfen nicht auf einem Radfahstreifen ausgeführt werden; verfügt dieser über eine Protektion („geschützter Radfahstreifen“), ist dies gänzlich unmöglich. Auf einem rechten Fahstreifen, auf dem Fahrzeuge parken dürfen, dürfen Ladetätigkeiten dagegen ausgeführt werden, gegebenenfalls unter Einrichtung von sogenannten Ladezonen mit eingeschränktem Haltverbot. Andernfalls erfolgen Ladetätigkeiten ordnungswidrig in „zweiter Reihe“.

Frage 7:

Wie würde sich eine durchgängige RVA in beiden der o.g. Straßenabschnitte auf die Sicherheit des Radverkehrs auswirken?

Antwort zu 7:

Radverkehrsanlage wirken sich bei einer verkehrssicheren Gestaltung grundsätzlich positiv auf die Sicherheit des Radverkehrs aus.

Berlin, den 23.05.2024

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