

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Christoph Wapler (GRÜNE)

vom 9. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2025)

zum Thema:

Der Uhlandbogen – ein Beispiel für die Umgestaltung zur menschengerechten Stadt?

und **Antwort** vom 22. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und
Herrn Abgeordneten Christoph Wapler (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21272
vom 9. Januar 2025

über Der Uhlandbogen – ein Beispiel für die Umgestaltung zur menschengerechten Stadt?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Wenn nachfolgend vom „Umbauprozess Uhlandbogen“ die Rede ist, beziehen wir uns auf die in der „Machbarkeitsstudie Uhlandstraße“ vom Februar 2022 ausgeführten und als realisierbar dargestellten Maßnahmen im Bereich der Uhlandstraße zwischen der Berliner Straße und der Blissestraße.

Frage 1:

Inwieweit teilt der Senat die Ansicht, dass der Umbauprozess Uhlandbogen eine menschengerechte Umgestaltung ergeben könnte?

Antwort zu 1:

Im Uhlandbogen, Abschnitt der Uhlandstraße zwischen Berliner Straße und Blissestraße, besteht Potential für eine stadt- und klimaverträgliche Neugestaltung des Straßenraumes.

Frage 2:

Inwieweit würde dies nach Auffassung des Senats dazu führen, dass sich alle Verkehrsbeteiligten sicher und gleichberechtigt fortbewegen könnten, indem eine Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs aufgehoben wird?

Antwort zu 2:

Bei Neu- und Umgestaltungen von Straßenräumen in Berlin sind gemäß Stand der Technik und Richtlinien die verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie Fragen der verkehrssicheren Gestaltung zu beachten und die Belange aller Verkehrsträger abzuwägen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie über straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung im Uhlandbogen wurden bei Auswertung des Unfallgeschehens keine Auffälligkeiten festgestellt. Insbesondere sind keine signifikanten Unfälle mit Beteiligung zu Fuß Gehender und Radfahrender aufgetreten.

Frage 3:

Inwieweit teilt der Senat die Ansicht, dass durch eine Umgestaltung des Uhlandbogens Lärm, Zersiedelung und Unfallrisiken verringert werden?

Antwort zu 3:

In der vom Lärmaktionsplan initiierten Machbarkeitsstudie wurden die Lärminderungspotentiale möglicher straßenräumlicher Maßnahmen im Uhlandbogen untersucht. Für die in der Studie entwickelte „Vorzugsvariante“ wird durch das Abrücken der Kfz-Fahrspur von den Gebäuden eine Minderung des mittleren Schalldruckpegels um bis zu einem Dezibel angegeben. Weiterhin ist davon auszugehen, dass besonders störende Spitzenpegel durch lärm erhöhende Überholvorgänge abhängig von der Verkehrsdichte gesenkt werden. Ein zusätzlicher Lärminderungseffekt könnte langfristig aus einer anzunehmenden Reduzierung des Kfz-Verkehrs infolge der mit der Vorzugsvariante verbundenen Förderung des Umweltverbundes eintreten.

Verbreiterte, vom Radverkehr getrennt geführte Gehwege, barrierefrei gestaltete Querungs- und Bushaltestellen sowie Bereiche für den Aufenthalt verbessern prinzipiell die Situation für den Fußverkehr und tragen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen bei. Ebenso kann sich auf Basis der vorliegenden Umgestaltungsvarianten auch die Situation für den Radverkehr verbessern. Allerdings stehen dabei die Erhöhung der Langlebigkeit für die Radverkehrsanlagen und die Verbesserung des Fahrkomforts im Mittelpunkt, da eine Gefährdungslage nicht gegeben ist.

Inwieweit die erarbeiteten Varianten auch eine Verbesserung der stadträumlichen Kanten erlauben, könnte erst auf Basis der konkreten Planung eingeschätzt werden.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den in der Studie als "Vorzugsvariante" beschriebenen Umbauprozess, mittelfristig zu realisieren?

Frage 4.1:

Inwieweit verfolgt er dabei den Plan, auch auf Ressourcen von Landes-GmbHs zurückzugreifen?

Frage 4.2:

Welche Rolle kommt dabei dem Konzept einer schrittweisen Umsetzung, bei dem die komplexen Verkehrsknoten als letztes realisiert werden, zu?

Antwort zu 4, 4.1 und 4.2:

Die Fragen 4, 4.1 und 4.2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde mit Haushaltsmitteln des Lärmaktionsplans finanziert. Derzeit sind keine Haushaltsmittel des Lärmaktionsplanes für diese Maßnahme gebunden.

Inwieweit eine schrittweise Umsetzung bei der Umgestaltung des Umlandbogens tatsächlich sinnvoll und zielführend sein kann, hinge von einer konkreten, noch zu erarbeitenden, Objektplanung ab. Ob eine mittelfristige Fortführung der Studie möglich ist, hängt maßgeblich von verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen ab. Eine Unterstützung durch die landeseigene GB infraVelo GmbH ist dabei nur eingeschränkt möglich, da diese nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für den Radverkehr tätig werden kann.

Frage 5:

Inwieweit erkennt der Senat – insbesondere durch die Neufassung der StVO – die Notwendigkeit einer Neubewertung seiner Haltung, es bestünde kein Handlungsbedarf im betreffenden Bereich, da es bisher zu keinen "signifikanten Unfällen" gekommen sei?

Antwort zu 5:

Der Senat sieht keine Notwendigkeit für eine Neubewertung.

Berlin, den 22.01.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt