

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maik Penn und Danny Freymark (CDU)**

vom 25. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2019)

zum Thema:

Fahrradverkehr in Lichtenberg

und **Antwort** vom 18. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mrz. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU) und
Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18052
vom 25. Februar 2019
über Fahrradverkehr in Lichtenberg

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Lichtenberg um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche bezirklichen Unfallschwerpunkte gibt es aus Sicht der Berliner Polizei? Bitte jeweils um örtliche und jährliche Angaben: Anzahl von Verletzten und Getöteten in den Jahren 2008 bis 2018.

Antwort zu 1:

Gemäß der Definition nach dem Merkblatt für Unfallkommissionen nach VwV-StVO zu § 44 wird von einer Unfallhäufungsstelle innerorts gesprochen, wenn mindestens fünf Verkehrsunfälle gleichen Typs pro Jahr, unabhängig von den Unfallfolgen, an einem innerörtlichen Verkehrsknoten zu verzeichnen sind.

Für den Bezirk Lichtenberg ereigneten sich gemäß o.g. Definition in den Jahren 2008 bis 2018 an folgenden Örtlichkeiten Unfälle mit verletzten bzw. getöteten Radfahrenden:

Lichtenberg	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Am Wasserwerk / Landsberger Allee					0 / 7	0 / 4					
Buchberger Straße / Frankfurter Allee							0 / 3				
Frankfurter Allee / Gürtelstraße / Möllendorffstr.				0 / 4	0 / 5	0 / 6	0 / 6	0 / 3		0 / 4	0 / 5
Frankfurter Allee / Ruschestraße / Schulze-Boysen-Str.		0 / 4									
Konrad-Wolf-Str. / Hohenschönerhauser Straße / Weißenseer Weg									0 / 4		
Landsberger Allee / Weißenseer Weg									0 / 2		
Nordring / Hohenschönerhauser Straße								0 / 5			
Rummelsburger Str. / Robert-Uhrig-Str.									0 / 6		

Stand: 05.03.2019

Legende: x Tote / x Verletzte

Frage 2:

Welche konkreten Maßnahmen wurden und werden zu den zu 1. aufgeführten Unfallschwerpunkten seitens des Bezirks und in Zuständigkeit des Landes Berlin ergriffen?

Antwort zu 2:

An der Unfallhäufungsstelle Frankfurter Allee/Gürtelstraße/Möllendorffstraße, die über die Jahre hinweg mehrfach aufgetreten ist, wurden seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, jeweils nach Anhörung der Polizei Berlin, folgende Maßnahmen veranlasst:

- Umbau der Möllendorffstraße und des Radwegs auf der Südwestecke der Kreuzung, Korrektur der Fahrbahnaufteilung (Anordnung VLB B 32 VB-00908/2016-30 vom 13. Juni 2017)
- Umbau der Lichtzeichenanlage Frankfurter Allee/Gürtelstraße/Möllendorffstraße einschließlich Korrektur der Radwegführung (Anordnung VLB B 32 VB-01315/2017-30 vom 26. Januar 2018)

Losgelöst hiervon erfolgen durch den örtlich zuständigen Polizeiabschnitt 64 seit vielen Jahren an dieser Unfallhäufungsstelle repressive und präventive verkehrsüberwachende Maßnahmen.

In den letzten Jahren wurden von der Verkehrsunfallkommission im Bezirk Lichtenberg darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen umgesetzt. In diesem Jahr beabsichtigt die Unfallkommission sich mit zwei Unfallhäufungsstellen im Bezirk zu befassen. Welche Maßnahmen daraus resultieren, kann erst nach Behandlung in der Unfallkommission an Hand der konkreten Unfallanalyse festgelegt werden.

Frage 3:

Verfügt der Bezirk Treptow-Köpenick über ein Fahrradkonzept, ggf. wann und unter welchen Beteiligungen ist dieses zustande gekommen, mit welchen wesentlichen Inhalten/ Zielen und wie ist der Umsetzungs- und Fortschreitungsstand?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt dazu mit:
„Es gibt eine Bezirkskarte vom Bezirk Lichtenberg, in der die vorhandenen Radverkehrsanlagen und die fahrradtauglichen sowie die fahrraduntauglichen Nebenstraßen dargestellt sind (Stand 2015). Die Fahrradprojekte und deren Stand werden in Abstimmungsgesprächen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ca. zweimal im Jahr und bei einer gemeinsamen Fahrradrundfahrt durch den Bezirk besprochen. Darüber hinaus werden besondere Mängel im Radverkehrsnetz durch den bezirklichen FahrRat in den jährlichen Sitzungen und Fahrradrundfahrten aufgezeigt.“

Frage 4:

Wer ist für die Beschilderung zuständig, an wen können sich Anwohner mit Vorschlägen wenden und in welchem zeitlichen Rahmen ist mit einer Prüfung und notwendigenfalls der Umsetzung zu rechnen? Bitte um Angaben der Erreichbarkeit und zum Verfahren.

Antwort zu 4:

Die Zuständigkeit für Verkehrszeichen richtet sich im Land Berlin nach der Zugehörigkeit der Straße nach Haupt- und Nebenstraßennetz. Für die Hauptverkehrsstraßen liegt die Zuständigkeit bei der Verkehrslenkung Berlin. Anträge oder Anfragen dazu können bei der Verkehrslenkung Berlin formlos, aber mit Begründung am leichtesten per E-Mail gestellt werden: verkehrslenkung@senuvk.berlin.de.

Für die wegweisende Beschilderung des übergeordneten Berliner Fahrradrouthenetzes zeichnet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verantwortlich. Sie hat diese Aufgabe, die sowohl die Planung als auch die Unterhaltung der Wegweisung beinhaltet, an das landeseigene Unternehmen GB infraVelo GmbH übertragen. In diesem Zusammenhang wird die GB infraVelo GmbH auch ein Mängelmanagementsystem aufbauen, das u. a. eine schnelle Schadenaufnahme und -behebung ermöglichen soll. Die Zuständigkeit für die sogenannten Nebenrouten liegt bei den Bezirken. Nur die Teile der bezirklichen Nebenrouten, die parallel auf dem übergeordneten Fahrradrouthenetz verlaufen, werden von der GB infraVelo GmbH mit unterhalten.

Verkehrsbehördliche Anordnungen die infolge der Ausschilderung von Fahrradrouthen erforderlich werden können (z. B. die Anordnung von Verkehrszeichen) erfolgen durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Frage 5:

In welcher Höhe stehen Mittel seit 2011 für die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur im Bezirk sowie aus Landes-, Bundes- und Europamitteln zur Verfügung und wurden diese vollumfänglich abgerufen?

Antwort zu 5:

Wie alle Berliner Bezirksämter hatte und hat auch das Bezirksamt Lichtenberg die Möglichkeit, Radverkehrsinfrastrukturmittel der Haushaltstitel 0730 72016 (vormals 1270 72016) und 0730 52108 (vormals 1270 52108) sowie für die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr vorgesehene Mittel des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvFG, Haushaltstitel 2920 72016) oder entsprechende SIWANA-Mittel (Haushaltstitel 9810 73041) bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) für entsprechende Vorhaben zu beantragen. Davon hat das Bezirksamt Lichtenberg seit 2011 auch in vielen Fällen Gebrauch gemacht. Da dem Bezirk sonst keine eigenen Mittel für Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, finanziert SenUVK mit dem Programm zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr einzelne abgestimmte, konkrete Projekte.

Dank regelmäßiger Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und auf der Basis der Erstellung entsprechender Planungsunterlagen konnten die vom Bezirksamt Lichtenberg für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beantragten Mittel bisher auch stets zur Verfügung gestellt werden, da die stadtweit verfügbaren Mittel für alle von den Bezirksämtern auf der Basis vollständiger Planungsunterlagen beantragten Radverkehrsinfrastrukturvorhaben ausgereicht haben. Auch die Erstellung der für Radverkehrsinfrastrukturvorhaben erforderlichen Planungsunterlagen durch Dritte wurde und wird in erheblichem Umfang aus diesen Haushaltstiteln finanziert. Lediglich sehr aufwendige Baumaßnahmen, deren Kosten sich schon in der Planungsphase auf mehrere Millionen Euro schätzen lassen, oder Maßnahmen, die den kompletten Umbau längerer Straßenabschnitte umfassen sollen, können aus Radverkehrsinfrastrukturmitteln grundsätzlich nicht finanziert werden, sondern müssen im Rahmen der bezirklichen Investitionsplanung für den allgemeinen Straßenbau angemeldet werden.

Die zur Verfügung gestellten Mittel wurden naturgemäß nicht vollständig abgerufen, da es häufig Planungs-, Bau- und Abrechnungsverzögerungen gab und bei der Abrechnung am Projektende oft mehr oder weniger große Einsparungen gegenüber den bewilligten Summen erzielt wurden, die allerdings dann anderen Radverkehrsinfrastrukturvorhaben zugutekamen, wenn sie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) rechtzeitig mitgeteilt wurden.

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt dazu mit:

„Der Bezirk hat aus SIWANA-Mitteln für die Jahre 2017 bis 2019 in Höhe von 1.635 T€ für die Erneuerung der Radwege in der Landsberger Allee von Rhin- bis Oderbruchstraße erhalten, die Maßnahme ist noch nicht abgeschlossen.“

Frage 6:

Welche Projekte und institutionellen Formen der Verkehrserziehung gibt es im Bezirk, wie werden diese zum Beispiel den Schulen, Freizeiteinrichtungen und Vereinen bekannt gemacht? Bitte unter Angabe von Personal- und Finanzausstattung sowie bekannte Planungen.

Antwort zu 6:

Die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für die allgemein bildenden öffentlichen Schulen ist als übergreifendes Thema im Rahmenlehrplan für die Jahrgangsstufen 1-10 verankert. Aktuell erhielten die Schulen eine Handreichung mit Praxisbeispielen und Impulsen zu dieser Thematik. Projekte werden insbesondere durch die Kommunikationsplattform „Berlin-Sicher-Mobil“ zum Verkehrssicherheitsprogramm bekannt gemacht.

Berlin, den 18.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz