

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maik Penn und Stephan Schmidt (CDU)**

vom 28. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. März 2019)

zum Thema:

Fahrradverkehr in Reinickendorf

und **Antwort** vom 20. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mrz. 2019)

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU) und
Herrn Abgeordneten Stephan Schmidt (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18098
vom 28. Februar 2019
über Fahrradverkehr in Reinickendorf

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

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 Reinickendorf 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 Unfalldüpfungsstelle innerorts gesprochen, wenn mindestens fünf Verkehrsunfälle gleichen Typs pro Jahr, unabhängig von den Unfallfolgen, an einem innerörtlichen Verkehrsknoten innerhalb eines Jahres zu verzeichnen sind.

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

Reinickendorf 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

Residenzstraße / Ritterlandweg		0 / 2									
Aroser Allee/ Lindauer Allee									0 / 5		

Stand: 13.03.2019

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:

Im Bezirk Reinickendorf sind zwei Verkehrsknoten einmalig als Unfalldhäufungsstelle in Erscheinung getreten. Ursachen für die in dem jeweiligen Jahr angestiegenen Unfallzahlen konnten nicht verifiziert werden.

Verkehrsknoten Residenzstraße/Ritterlandweg:

2009 war ein Anstieg der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden zu verzeichnen. Bei fünf Verkehrsunfällen wurden zwei Rad fahrende Unfallbeteiligte verletzt. In Auswertung und nachträglicher Betrachtung der Unfalllage und -entwicklung konnten keine Maßnahmen erkannt werden, welche eine Steigerung der Verkehrssicherheit bewirken könnten.

Verkehrsknoten Arosener Allee/Lindauer Allee:

2007/2008 wurden von der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, im Zusammenwirken zwischen der Verkehrslenkung Berlin – Straßenverkehrsbehörde (VLB) – und der Polizei Berlin, neue Radverkehrsanlagen im Rahmen des Radverkehrsinfrastrukturprogramms konzeptioniert und umgesetzt. Mit Blick auf die sich stetig verändernde Verkehrslage folgten auf Initiative der Polizei Berlin und der VLB mehrere Modifizierungen der Radverkehrs- und der Lichtsignalanlage. So konnte an diesem Verkehrsknoten den strukturellen Veränderungen des Straßenverkehrs Rechnung getragen werden.

Im Bezirk Reinickendorf wurden von der Unfallkommission die folgenden Maßnahmen behandelt und umgesetzt:

1. Umfeld Märkisches Zentrum: Bau einer Querungshilfe mit Gehwegvorstreckung im Senftenberger Ring
2. BAB A 111 - Waidmannsluster Damm – Hermsdorfer Damm: Anpassung der Innenraummarkierungen und in den Zufahrten der Autobahnrampen, Rotunterlegung von Radverkehrsmarkierungen
3. Scharnweberstraße / Antonienstraße – A 111 und Scharnweberstraße / Eichborndamm - A 111: Übergroßes Rotlichtsignal an der Antonienstraße, Aufstellen einer Spurlenkungstafel, Entfernen von Räumfeilen auf den Mittelstreifen, Begradigung einer Fußgängerfurt

Die folgenden Maßnahmen wurden behandelt, aber noch nicht vollständig umgesetzt:

1. Markstraße / Holländerstraße: Einführung einer getrennten Linksabbiegesignalisierung
2. Antonienstraße – Eichborndamm / Miraustraße: Einführung einer getrennten Linksabbiegesignalisierung

Frage 3:

Verfügt der Bezirk Reinickendorf 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 Reinickendorf teilt dazu mit:

„Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie hat das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt ein Ingenieurbüro mit der ersten Leistungsstufe - Grundlagenermittlung - beauftragt.

Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ist bis Mitte des Jahres 2019 vorgesehen.“

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 Nebenrouthen liegt bei den Bezirken. Nur die Teile der bezirklichen Nebenrouthen, die parallel auf dem übergeordneten Fahrradrouthennetz verlaufen, werden von der GB infraVelo GmbH mit unterhalten.

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 Reinickendorf 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 Reinickendorf seit 2011 auch in vielen Fällen Gebrauch gemacht. Da dem Bezirk sonst keine eigenen Mittel für Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, finanziert die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 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 Reinickendorf 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.

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:

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt dazu mit:

„Der Bezirk Reinickendorf bietet jährlich gemeinsam mit verschiedenen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit schulübergreifende bezirkliche Unterrichtsdemonstrationen in beiden bezirklichen Jugendverkehrsschulen bzw. an geeigneten Orten an: Verkehrstage zum Schulanfang „Zu Fuß zur Schule“, Aktion „Achtung Auto“ zum Bremsverhalten von Fahrzeugen, „Abbiegende Lastwagen sind gefährlich“ („Toter Winkel“), Schülerlotsentag, Präventionsprojekt „Fit für die Straße“.

Die Angebote werden den Schulen im Rahmen der regionalen Fortbildungen unterbreitet. Jährlich werden den Grundschulen Schulwegpläne zur Verfügung gestellt.

Auf Stadtteilstesten und bei der jährlichen Reinickendorfer Fahrradrallye werden die Angebote zur Verkehrserziehung regelmäßig bei Mitmachaktionen vorgestellt.

Nach Rücksprache mit dem für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung zuständigen Reinickendorfer Schulberater sind die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für die allgemein bildenden öffentlichen Schulen 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.

Angaben zur Personal- und Finanzausstattung können für die Projekte nicht erfolgen, da sie sich aus Ressourcen unterschiedlicher Berliner Verwaltungen - also auch außerhalb des Bezirksamtes - zusammensetzen.

Weitere Planungen zu Projekten sind nicht bekannt.“

Berlin, den 20.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz