

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maik Penn und Dirk Stettner (CDU)**

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

zum Thema:

Fahrradverkehr in Pankow

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

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU) und
Herrn Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18110
vom 28. Februar 2019
über Fahrradverkehr in Pankow

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 Pankow 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, unabhängig von den Unfallfolgen, an einem innerörtlichen Verkehrsknoten innerhalb eines Jahres zu verzeichnen sind.

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

Pankow	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Am Steinberg/ Prenzlauer Promenade/ Thulestraße									0 / 6		
Berliner Straße/ Granitzstraße/ Kissingenstraße		0 / 3		0 / 7			0 / 5				
Bornholmer Straße/ Björnsonstraße/ Malmöer Straße		0 / 4									
Bornholmer Straße/ Schönhauser Allee/ Wisbyer Straße	0/10	0/11	0/10	0 / 7	0 / 9	0 / 7		0 / 9	0 / 9		
Danziger Straße/ Eberswalder Straße/ Kastanienallee/ Pappelallee/ Schönhauser Allee			0 / 8		0 / 8		0/14				0 / 9
Danziger Straße/ Greifswalder Straße			0 / 8	0 / 6	0 / 7	0/11					
Danziger Straße/ Prenzlauer Allee	0/14	1 / 4	0 / 4	0 / 7	0 / 7			0/10	0/12	0/10	0 / 8
Dunckerstraße/ Wisbyer Straße									0 / 6		
Elsa-Brändström- Straße/Prenzlauer Promenade				0 / 5					0 / 5		0 / 5
Erich-Weinert- Straße/ Prenzlauer Allee	0 / 4		0 / 6						0 / 6		
Gleimstraße/ Schönhauser Allee/ Stargarder Straße		0 / 8									0 / 6
Greifswalder Straße/ Michelangelostraße/ Ostseestraße				0 / 6							
Grellstraße/ Prenzlauer Allee/ Wichertstraße	0 / 5										
Gudvanger Straße/ Talstraße/ Wisbyer Straße					0 / 3	0 / 3			0 / 9		0 / 8
Güllweg/Waldstraße/ Hermann-Hesse- Straße		0 / 3									
Heinrich-Mann- Straße/Hermann- Hesse-Straße		0 / 4				0/10	0 / 5	0 / 5		0 / 5	
Karower Chaussee/ Karower Straße/	0 / 6										

Lindenberger Weg/ Wiltbergstraße											
Ostseestraße/ Prenzlauer Allee/ Prenzlauer Promenade/ Wisbyer Straße			0 / 6		0/12		0 / 6				0 / 3
Schönhauser Allee/ Wichertstraße/ Schivelbeiner Straße				0 / 6				0 / 4			0 / 5
Storkower Straße/ Landsberger Allee		0 / 4			0/10		0 / 4				
Wollankstraße/ Brehmestraße/ Schulzestraße							0 / 7				
Zur Ringallee/An der Industriebahn/ Roelckestraße							0 / 2				

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:

In der Betrachtung der Unfallhäufungsstellen (UHS) traten in den Jahren 2008 bis 2018 vier Knotenpunkte besonders in Erscheinung.

- Danziger Straße/Prenzlauer Allee

Im Jahr 2011 wurde unter Berücksichtigung dieser UHS in der Danziger Straße, zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee, eine Radfahranlage eingerichtet, welche maßgeblich eine Änderung der Verkehrsführung zur Folge hatte.

- Bornholmer Straße/Schönhauser Allee/Wisbyer Straße

Diese UHS wurde bis 2013 grundlegend erneuert und umgebaut sowie dem gestiegenen Verkehrsaufkommen und -bedarf angepasst. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrende erfolgte ein umfänglicher Ausbau sowie die Verbesserung der Sichtbarkeit der Fahrradwege und -schutzstreifen.

- Danziger Straße/Eberswalder Straße/Kastanienallee/Pappelallee/ Schönhauser Allee
- Der hier benannte Verkehrsknoten stellt, wie auch die vorgenannte UHS aufgrund seiner Komplexität an alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen, sehr hohe Anforderungen. Baulich wurden im Jahr 2010 die Änderung des Bordverlaufes sowie eine Anpassung der Markierungen vorgenommen.

Aus polizeilicher Sicht wurde die UHS bereits vor dem Auswertzeitraum erkannt und schwerpunktmäßig in die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen des Polizeiabschnitts 15 eingebunden.

- Karower Chaussee/Karower Straße/Lindenberger Weg/Wiltbergstraße
Dieser Verkehrsknoten ist im Jahr 2008 als UHS aufgefallen und wird seit ca. 2 Jahren in gesamter Ausdehnung umgebaut. Im Zuge der Baumaßnahmen, welche noch andauern, wurde umfangreicher Verkehrsraum für den Fahrradverkehr neu geschaffen.

Losgelöst von den baulichen Anpassungen werden zum Thema „Radfahrersicherheit“ sowohl repressive und präventive Maßnahmen als auch allgemeine Verkehrssicherheitsarbeit durch die Dienstkräfte der örtlich zuständigen Polizeiabschnitte durchgeführt. Darüber hinaus werden directions- und stadtweite Verkehrssicherheitsaktionen und Verbundeinsätze (Aktion „Toter Winkel“, Radfahrersicherheit/rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge etc.), welche sich gleichermaßen auf Kfz-Führende und Radfahrende konzentrieren, regelmäßig durchgeführt. Der Radfahrverkehr im Prenzlauer Berg nimmt einen überdurchschnittlich hohen Stellenwert ein. Seit 2016 werden daher im Rahmen der Einsatzkonzeption „Radfahrende im Prenzlauer Berg“ Maßnahmen in Form von Verkehrskontrollen (stationär) und auch mit mobilen Streifen im Fließverkehr durchgeführt.

Eine valide Erhebung und Darstellung aller polizeilichen Maßnahmen an den aufgeführten Unfallhäufungsstellen ist nur mit hohem zeitlichem Aufwand möglich.

Die folgenden Örtlichkeiten wurden in der Unfallkommission behandelt und die Maßnahmen umgesetzt:

1. Bornholmer Straße – Wisbyer Straße / Schönhauser Allee: Umbau der Lichtzeichenanlage mit getrennter Linksabbiegesignalisierung, Anordnung eines Wendeverbots
2. Breite Straße zwischen Berliner Straße und Mühlenstraße: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, Verlängerung von Schutzgittern, Einbau von Pollern gegen Falschparker
3. Karower Chaussee / Wiltbergstraße – Lindenberger Weg: Bau einer provisorischen Lichtzeichenanlage
4. Landsberger Allee / Storkower Straße: Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen, Auftragen von Radfahrerpiktogrammen an stark befahrener Gehwegüberfahrt
5. Prenzlauer Promenade – Prenzlauer Allee / Ostseestr. – Wisbyer Str.: Änderung der Fahrstreifenführung, Rotunterlegung der Radfahrerrfurten, Anpassung des Standorts der Wegweisung.

An den folgenden Örtlichkeiten wurden Maßnahmen beschlossen, die noch nicht umgesetzt sind:

1. Danziger Straße / Greifswalder Straße: Anpassung der Fahrbahnmarkierungen (wird im Zuge der Markierung von Radverkehrsanlagen durch das Bezirksamt Pankow ausgeführt)
2. Prenzlauer Allee / Ahlbecker Straße: Rotunterlegung der Radfahrerrfurt und Fahrradpiktogramm
3. Breite Straße / Ossietzkiestraße: Hinweisschild auf Radverkehr aus beiden Richtungen
4. Wisbyer Straße / Gudvanger Straße – Talstraße: Ummarkierung des Knoteninnenraums, Wartelinien und Verkehrszeichen Vorfahrt achten
5. Schönerlinder Straße / Schönerlinder Chaussee: Neubau einer Lichtzeichenanlage, derzeit läuft dort ein Provisorium, finanziert durch die Unfallkommission
6. Prenzlauer Promenade / Granitzstraße – Rothenbachstraße: Prüfen Neubau einer Wendestelle Prenzlauer Promenade Nord, Änderungen von Radverkehrsführungen
7. Prenzlauer Allee / Erich-Weinert-Straße: Erneuerung der Innenraummarkierung und Rotunterlegung der Radfahrerrfurten

Frage 3:

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

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Pankow teilt dazu mit:

„Grundlage für die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanzierten Maßnahmen aus dem Radverkehrsprogramm bildet das übergeordnete Fahrradrouthenetz von Berlin (aktueller Stand: Juli 2018). Dieses gliedert sich wie folgt:

- Routen an Hauptverkehrsstraße
- übergeordnete Fahrradrouthen (sogenannte Radial- und Tangentialrouthen)
- Radfernwege
- Ergänzungsnetz

Für die Konzeption war die Abteilung IV – Verkehr, Referat B der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zuständig.

Das Straßen- und Grünflächenamt Pankow entwickelt derzeit eine Radverkehrskonzeption, die neben dem übergeordneten Routennetz der Senatsverwaltung auch die bezirklichen Neben- oder Alternativrouthen berücksichtigt, Lücken im Gesamtnetz analysiert und bewertet und die erforderlichen Maßnahmen, sortiert nach Prioritäten, in einer Maßnahmenliste zusammenfasst. Die Erstellung des Routennetzes und der Maßnahmenliste erfolgt unter Beteiligung des bezirklichen FahrRates. Eine Vorstellung im Verkehrsausschuss ist ebenfalls 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 Fahrradrouthenetz 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 Pankow 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 Kommunalinvestitionsförderungs-gesetzes (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 Pankow 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 Pankow für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beantragten Mittel bisher auch stets zur Verfügung gestellt werden, da die stadtweit verfügbaren Mittel für alle von den Bezirksamtern 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 Pankow teilt dazu mit:

„Das Bezirksamt Pankow betreibt u. a. drei Jugendverkehrsschulen, in denen Kinder und Jugendliche im Alter von ca. 5 bis 14 Jahren unter Anleitung verkehrssicheres Verhalten im Straßenverkehr als zu Fuß Gehende und Radfahrende trainieren können.

Informationen zur Bekanntmachung dieses Angebotes sowie zur Personal- und Finanzausstattung liegen dem Straßen- und Grünflächenamt nicht vor.“

Berlin, den 20.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz