

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maik Penn und Oliver Friederici (CDU)**

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

zum Thema:

Fahrradverkehr in Steglitz-Zehlendorf

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

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18099
vom 28. Februar 2019
über Fahrradverkehr in Steglitz-Zehlendorf

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

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

Steglitz-Zehlendorf	2008	2009	2010	2011	2012	2013 - 2018
Birkbuschstraße/ Wolfensteindamm/ Carmerplatz	0/8	0/3	0/3	-	-	-
Hindenburgdamm/ Neuchateller Straße/ Wolfensteindamm	0/8	-	-	-	-	-

Albrechtstraße/ Grunewaldstraße/ Schloßstraße	-	0/3	-	-	-	-
Kaiser-Wilhelm-Straße/ Leonorenstraße/ Paul-Schneider-Straße	-	-	-	-	0/3	-

Stand: 12.03.219

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:

Polizeiliche Verkehrsunfallprävention:

An den unter der Antwort zu 1 aufgeführten Kreuzungen wurden seit 2008 folgende Präventionseinsätze zur Steigerung der Verkehrssicherheit durchgeführt:

- Birkbuschstraße/Wolfensteindamm/Carmerplatz
 - o Zwei Einsätze zur allgemeinen Radfahrersicherheit und zu den Gefahren des Toten Winkels
- Hindenburgdamm/Neuchateller Straße/Wolfensteindamm
 - o Ein Einsatz zur allgemeinen Radfahrersicherheit
- Albrechtstraße/Grunewaldstraße/Schloßstraße
 - o Acht Einsätze zu den Gefahren durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge
 - o Sechs Einsätze zur allgemeinen Radfahrersicherheit und zu den Gefahren des Toten Winkels
- Kaiser-Wilhelm-Straße/Leonorenstraße/Paul-Schneider-Straße
 - o Ein Einsatz zu den Gefahren durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge

Polizeiliche Verkehrsüberwachung:

- Birkbuschstraße/Wolfensteindamm/Carmerplatz
- Albrechtstraße/Grunewaldstraße/Schloßstraße
- Kaiser-Wilhelm-Straße/Leonorenstraße/Paul-Schneider-Straße

Durchführung verschiedener Verkehrssonderkontrollen zur Überwachung des Rechtsabbiegeverhaltens von Kraftfahrenden und zur Rotlichtüberwachung an den genannten Örtlichkeiten.

Die bekannten Unfallhäufungsstellen werden auch künftig in vergleichbare zielgerichtete Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention und -überwachung eingebunden.

Verkehrsregelung/ -lenkung:

Die Polizei Berlin war im Rahmen von Anhörungsverfahren für die Baulastträger an der Umsetzung folgender Maßnahmen beteiligt:

- Birkbuschstraße/Wolfensteindamm/Carmerplatz
Umbau des Verkehrsknotens einschließlich Markierungsarbeiten (2017)
- Hindenburgdamm/Neuchateller Straße/Wolfensteindamm
Markierung einer Radverkehrsanlage (2016)

- Albrechtstraße/Grünwaldstraße/Schloßstraße
Änderung der Radwegführung einschließlich Markierungsarbeiten (2011)

Die folgenden Örtlichkeiten wurden in der Unfallkommission beschlossen und Maßnahmen umgesetzt:

1. Clayallee / Argentinische Allee – Saargemünder Straße: Verkehrsabhängige Steuerung mit Nachlauf für linksabbiegenden Verkehr
2. Wolfensteindamm / Birkbuschstraße: Ersatzbau der Lichtzeichenanlage mit vollständiger Signalisierung des Knotenpunkts
3. Drakestraße – Königsberger Straße / Goerzallee – Hindenburgdamm: Ummarkierungen und Rotunterlegung Radfahrerfurten

In der Unfallkommission behandelte Örtlichkeiten, bei denen die Maßnahmen noch nicht umgesetzt wurden:

1. Kaiser-Wilhelm-Straße / Leonorenstr. – Paul-Schneider-Straße: Anpassen von Fahrbahnmarkierungen
2. Berliner Straße – Potsdamer Straße / Clayallee – Teltower Damm: Erneuerung der Deckschicht zur Verbesserung der Fahrbahnmarkierungen, die derzeit bei schlechter Witterung nicht eindeutig zu erkennen sind durch das Bezirksamt, Prüfen Verbreiterung der Knotenpunktzufahrt Berliner Straße (Fahrstreifen sind unterbreit) zu Lasten des Mittelstreifens; Schließen der Nebenfahrbahn im Teltower Damm
3. Albrechtstraße – Klingsorstraße – Neue Filandastraße: Anpassen der Fahrstreifenmarkierung und Prüfung der Beleuchtung

Frage 3:

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

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt dazu mit:

„Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf verfügt über das "Radroutenkonzept Steglitz-Zehlendorf", das im Jahr 2010 beschlossen wurde. Dieses Konzept sowie seine Entstehung sind auf der Homepage des Straßen- und Grünflächenamtes nachzulesen. Die in diesem Konzept vorgestellten Hauptrouten sind zum größten Teil inzwischen umgesetzt. Kleinere Abschnitte stehen noch aus.“

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 Steglitz-Zehlendorf 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 Steglitz-Zehlendorf 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 Neukölln 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 Steglitz-Zehlendorf teilt dazu mit:

„Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf unterhält zwei Jugendverkehrsschulen, eine in Steglitz und eine in Zehlendorf. Für alle Viertklässler ist das Ablegen der Fahrradprüfung verpflichtend. Da es sich bei den Jugendverkehrsschulen um außerschulische Lernstandorte nach § 124a Schulgesetz für das Land Berlin (SchulG) handelt, ist keine besondere Bekanntmachung erforderlich. Es gibt einen Informationsflyer, der in den Schulen verteilt wurde und auch auf der Internetseite des Schulamtes zu finden ist. Der Träger der Jugendverkehrsschulen ist die Wendepunkt gGmbH. Hier ist eine Projektleiterin für die beiden Standorte der Jugendverkehrsschule zuständig. Weiterhin sind in den Jugendverkehrsschulen 18 Maßnahmeteilnehmende eingesetzt, die vom Jobcenter gestellt werden (Arbeitsgelegenheit mit Mehraufwandsentschädigung nach § 16d SGB II).“

Berlin, den 20.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz