

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 26. Januar 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2007) und **Antwort**

Planung von Fahrradspuren auf Hauptverkehrsstraßen

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

Frage 1: Wo und wie viele km Fahrradspuren auf (übergeordneten) Hauptverkehrsstraßen wurden in der letzten Legislatur und wie viele wurden in den letzten 2 Jahren über den Haushaltstitel 1270/72016 realisiert?

Antwort zu 1.: Von 2002 bis 2006 wurden ca. 46 km Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen für Radfahrer aus Mitteln bei Kapitel 1270, Titel 72016 realisiert. Davon entfallen ca. 18 km auf die Jahre 2005 und 2006. Betroffen waren Teilabschnitte folgender Straßen: Wilhelmstraße, Heinrich-Heine-Straße, Mollstraße, Hochstraße, Wiesenstraße, Grunerstraße, Köpenicker Straße, Barfußstraße (jeweils Bezirk Mitte), Stralauer Allee, Holzmarktstraße, Lichtenberger Straße, Prinzenstraße, Köpenicker Straße (jeweils Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg), Grellstraße, Storkower Straße, Hermann-Hesse-Straße, Ostseestraße, Ostseepark (jeweils Bezirk Pankow), Reichsstraße, Warnemünder Straße, Richard-Wagner-Straße (jeweils Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf), Zeppelinstraße, Neuendorfer Straße (jeweils Bezirk Spandau), Saargemünder Straße, Löhleinstraße, Englerallee (jeweils Bezirk Steglitz-Zehlendorf), Martin-Luther-Straße, Richard-Tauber-Damm (jeweils Bezirk Tempelhof-Schöneberg), Werbellinstraße (Bezirk Neukölln), Südostallee (Bezirk Treptow-Köpenick), Wuhletalstraße, Havemannstraße (jeweils Bezirk Marzahn-Hellersdorf), Siegfriedstraße, Skandinavische Straße, Alt-Friedrichsfelde, Sewanstraße, Konrad-Wolf-Straße, Zingster Straße (jeweils Bezirk Lichtenberg), Gorkistraße (Bezirk Reinickendorf)

Frage 2: Gab es Hindernisse bei der Umsetzung von Radspuren auf übergeordneten Hauptverkehrsstraßen, und wenn ja, welche waren dies jeweils, und wie sollen sie künftig vermieden werden?

Antwort zu 2.: Wie bei jeder straßenverkehrsbehördlichen Anordnung ist vor der Einrichtung eines Radfahrstreifens oder eines Angebotsstreifens für Radfahrer eine umfassende Abstimmung mit verschiedenen Behörden er-

forderlich. Hierbei müssen auch die Belange der anderen Verkehrsteilnehmergruppen berücksichtigt werden, so dass die Schaffung von Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen für Radfahrer nicht in allen Fällen möglich war.

Frage 3: Wo werden derzeit Fahrradspuren auf (übergeordneten) Hauptverkehrsstraßen geplant?

Antwort zu 3.: Planungen für die Anlage von Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen für Radfahrer sind derzeit im Gange für Teilabschnitte folgender Straßen: Stralauer Straße, Holzmarktstraße, Köpenicker Straße, Leipziger Straße, Mollstraße, Grunerstraße, Perleberger Straße, Chausseestraße, Müllerstraße, Straße Alt-Moabit (jeweils Bezirk Mitte), Straße der Pariser Kommune, Skalitzer Straße, Gitschiner Straße, Wilhelmstraße, Katzbachstraße, Lindenstraße (jeweils Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg), Greifswalder Straße, Wollankstraße, Germanenstraße (jeweils Bezirk Pankow), Wintersteinstraße, Westfälische Straße, Schlüterstraße (jeweils Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf), Neuendorfer Straße, Streitstraße (jeweils Bezirk Spandau), Kaiser-Wilhelm-Straße (Bezirk Steglitz-Zehlendorf), Blaschkoallee (Bezirk Neukölln), Fürstenwalder Allee (Bezirk Treptow-Köpenick), Cecilienstraße, Alt-Biesdorf, Allee der Kosmonauten (Bezirk Marzahn-Hellersdorf), Vulkanstraße, Ruschestraße (Bezirk Lichtenberg). Weitere Straßen werden nach Vorschlägen der jeweiligen Bezirke in die Planung aufgenommen. Daneben werden auch im Rahmen bezirklicher Investitionsvorhaben Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen für Radfahrer wie z. B. in der Wisbyer Straße, Aroser Allee, Gürtelstraße, Markgrafendamm, Rhinstraße, Bernauer Straße (Tegel) oder Axel-Springer-Straße realisiert.

Frage 4: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass die zeitliche Einschränkung von Busspuren zugleich die Sicherheit des Radverkehrs beeinflusst?

Antwort zu 4.: Es ist Ziel des Senats, den Anteil des umweltfreundlichen Radverkehrs in Berlin zu steigern. In Berlin wird daher der Radverkehr regelmäßig auf Bus-

sonderfahrstreifen (BSF) mit zugelassen, weil er ansonsten in Straßenzügen ohne benutzungspflichtige Radwege sogar gänzlich auszuschließen wäre, wenn sich Radfahrende zwischen dem Bus- und Individualverkehr fortbewegen müssten. Die Geltungsdauer von BSF wird entsprechend den Verkehrsverhältnissen festgelegt.

Da zeitlich beschränkte BSF vor allem während der verkehrsstarken Tageszeiten gelten, bieten sie dann auch Radfahrenden einen separaten Verkehrsraum und damit einen besonderen Schutz gegenüber dem individuellen motorisierten Verkehr. In den verkehrsschwachen Zeiten wird dagegen die Benutzung der BSF durch alle Fahrzeuge für unproblematisch gehalten. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für Radfahrende liegen nicht vor.

Für die BSF Unter den Linden und Kurfürstendamm gibt es keine zeitliche Einschränkung.

Frage 5: Hält der Senat an seiner Forderung fest, bis 2010 die Zahl der Verkehrstopfer um 30 % reduzieren zu wollen?

Antwort zu 5.: Ja.

Frage 6: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass trotz der Zunahme des Radverkehrs nicht die Zunahme der Unfallopfer unter den RadfahrerInnen zu akzeptieren ist, sondern dass gerade ein höherer Anteil an Radverkehr weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen fordert?

Antwort zu 6.: Der Senat stimmt der geäußerten Auffassung zu. Die Zielgruppe der Rad fahrenden (älteren) Kinder, der Jugendlichen und der jungen Erwachsenen wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitsprogrammes mit besonderer Aufmerksamkeit behandelt.

Frage 7: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass der Neubau des 390 Mio. Euro teuren Tiergartentunnels für den Autoverkehr auch zu mehr Sicherheit für den Fahrradverkehr auf der parallel verlaufenden Chaussee- und Friedrichstraße durch die Ausweisung von Fahrradspuren oder, wo nicht möglich, zu Tempo-30-Begrenzungen für den Kfz-Verkehr führen sollte?

Antwort zu 7.: Der Tiergartentunnel hat schon alleine durch die erfolgte Verlagerung des Oberflächen-Straßenverkehrs in den Tunnel erheblich zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr insbesondere im Tiergartenbereich beigetragen.

In der Chausseestraße sind Fahrradspuren (als Angebots- oder Radfahrstreifen) auf Grund der Fahrbahnmessung, der Kfz-Verkehrsstärken und der Straßenbahn nur nördlich der Invalidenstraße realistisch. Planungen für den Bereich nördlich der Wöhlertstraße sind in Arbeit. Zwischen Invalidenstraße und Wöhlertstraße ist ein Radfahr- oder Angebotsstreifen erst nach Stilllegung der dortigen Straßenbahnstrecke möglich. In der Chausseestraße südlich der Invalidenstraße und in der Friedrich-

straße erlaubt die Verkehrssituation die Ausweisung von Fahrradspuren nicht. In Anbetracht der tatsächlich gefahrenen Verkehrsgeschwindigkeiten zielte auch eine Anordnung von Tempo 30 ins Leere.

Frage 8: Weshalb hat der Senat bisher auf der Leipziger und der Potsdamer Straße keine Fahrradspuren ausgewiesen, und für wann sind entsprechende Maßnahmen geplant?

Antwort zu 8.: In der Leipziger Straße wird kurzfristig auf der Südseite zwischen Leipziger Platz und Wilhelmstraße ein Radfahrstreifen bzw. Angebotsstreifen markiert. Auf der Nordseite ist eine separate Führung des Radverkehrs erst möglich, wenn der nördliche Gehweg, der derzeit im Bereich der Fahrbahn verläuft, in die Arkaden der geplanten Neubebauung integriert wird, womit frühestens 2010 zu rechnen ist. In Fahrtrichtung Westen wird deshalb eine Nutzung der parallel verlaufenden Voßstraße empfohlen.

In der Potsdamer Straße sind zwischen dem Leipziger Platz und der Kurfürstenstraße beidseits Radwege im Seitenbereich ausgewiesen. Zwischen der Kurfürstenstraße und der Grunewaldstraße ist das Fahrradfahren beidseits auf den Bussonderfahrstreifen freigegeben. Damit sind in der Potsdamer Straße durchgehend Radverkehrsanlagen vorhanden. Zur Umgestaltung der Potsdamer Straße zwischen dem Schöneberger Ufer und der Grunewaldstraße liegt ein Konzept vor, welches von der durchgehenden Führung des Radverkehrs auf einer geplanten Umweltpur (Bus, Lkw, Rad) ausgeht. Die Realisierung dieser Planung ist aufgrund der fehlenden Finanzierung kurzfristig noch nicht möglich.

Berlin, den 13. Februar 2007

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2007)