

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stephan Lenz (CDU)**

vom 21. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dezember 2020)

zum Thema:

Aktueller Stand zur „Fahrradstraße Gleimstraße“

und **Antwort** vom 06. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Jan. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stephan Lenz (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25985
vom 21. Dezember 2020
über Aktueller Stand zur „Fahrradstraße Gleimstraße“

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat ganz allgemein die aktuelle Verkehrslage in der Gleimstraße?

Antwort zu 1:

Der Straßenzug Gleimstraße - Rügener Straße mit dem Tunnel Gleimstraße ist als Querverbindung zwischen der Bahntrasse und dem inneren Straßenring (Bernauer Straße - Eberswalder Straße) eine in Berlin übliche städtische Straße mit dem Charakter einer Sammelstraße und gleichzeitiger Erschließungsfunktion.

Die Gleimstraße ist gegenwärtig für den allgemeinen Fahrzeugverkehr uneingeschränkt gewidmet und aufgrund ihrer Verbindungsfunktion Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (StEP-Stufe IV) mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Aufgrund der bestehenden Geschwindigkeitsreduzierung ist die Gleimstraße bereits aktuell eine relativ komfortable und verkehrssichere Radwegeverbindung.

Frage 2:

Wann wurden die letzten drei Verkehrszählungen in der Gleimstraße durchgeführt?

Antwort zu 2:

In der Gleimstraße wurden zuletzt folgende Verkehrszählungen durchgeführt:

- Graunstraße/Gleimstraße, Schönhauser Allee/Gleimstraße/Stargarder Straße und Rügener Straße/Gleimstraße/Swinemünder Straße am 28./29.10.2020,
- Gleimtunnel (Gleimstraße) am 12.05.2020,
- Schönhauser Allee/Gleimstraße/Stargarder Straße am 02.12.2019.

Frage 3:

Gab es im Jahr 2020 eine aktuelle Verkehrszählung und falls ja, wie wurden hierbei die Besonderheiten der Corona-Pandemie mit eingerechnet?

Antwort zu 3:

Im Jahr 2020 wurden mehrere Verkehrserhebungen in der Gleimstraße durchgeführt (siehe Antwort zu Frage 2).

Am 12.05.2020 wurde im Rahmen von gesondert ausgewerteten Erhebungen unter Einfluss der verkehrlichen Einschränkungen der COVID-19-Pandemie im Gleimtunnel gezählt. Die Zählungsergebnisse wurden mit einem entsprechenden Hinweis versehen, eine rechnerische Berücksichtigung möglicher Pandemieauswirkungen war jedoch nicht möglich, da es keine wissenschaftlich belegten Korrekturfaktoren und Erkenntnisse zu den verkehrlichen Auswirkungen der Pandemie gibt.

Am 28./29.10.2020 wurden an mehreren Knotenpunkten entlang der Gleimstraße Zählungen durchgeführt. In diesem Zeitraum bestanden keine gravierenden pandemiebedingten verkehrseinschränkenden Maßnahmen (Kittas/Schulen/Einzelhandel offen).

Frage 4:

Wie hoch sind die Kosten für eine Verkehrszählung in der Gleimstraße sowie die dazugehörigen Berechnungen?

Frage 5:

Werden Zählung und Berechnung von Verkehrszählungen durch die Senatsverwaltung selbst vorgenommen oder werden hierfür Drittanbieter eingesetzt?

Antwort zu 4 und 5:

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung führt für die Behörden des Landes Berlin die Verkehrserhebungen im Straßennetz von Berlin durch. Die Ausführung übernimmt ein externer Auftragnehmer, gebunden über einen mehrjährigen Rahmenvertrag. Die einzelnen Leistungen inkl. Kosten von Verkehrszählungen werden über diesen Rahmenvertrag geregelt. Grundsätzlich variieren die Kosten von Verkehrszählungen individuell je nach Erhebungs- und Auswertungsaufwand.

Frage 6:

Wofür genau werden die Verkehrsdaten bei dem Projekt „Fahrradstraße Gleimstraße“ benötigt bzw. wie werden diese bei der Frage der Umsetzung gewichtet?

Antwort zu 6:

Die Daten werden für die verkehrliche Einschätzung der durch die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße entstehenden Veränderungen im Straßennetz des betroffenen Stadtraumes benötigt (insbesondere Verlagerung des Straßenverkehrs). Eine Wichtung ist nicht vorgesehen.

Frage 7:

Liegen aus der Zeit der Sperrungen des Gleimtunnels Informationen darüber vor, inwiefern es Überstauungen in den benachbarten Kiezen und Kreuzungen gab und falls ja, wo sind diese Daten einsehbar und in welcher Größenordnung bewegen sie sich?

Antwort zu 7:

Während der Sperrung des Gleimtunnels wurden keine gesonderten Daten zu Rückstaulängen im Umfeld der Gleimstraße erfasst.

Frage 8:

Wie ist der Stand bei der Überprüfung, ob die Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz herausgenommen werden kann und wann kann mit einem Ergebnis der Prüfung gerechnet werden?

Frage 10:

Wer entscheidet wann auf welcher Grundlage über die Umsetzung der „Fahrradstraße Gleimstraße“?

Antwort zu 8 und 10:

Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist die Herausnahme der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz von Berlin. Für diese Herausnahme und die in Folge beabsichtigte Einrichtung als Fahrradstraße ist die Vorlage der Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen erforderlich. Diese ist beim Bezirksamt Pankow von Berlin anhängig.

Nach Prüfung der vorgelegten Untersuchung können die Auswirkungen abgewogen und damit die Entscheidung über einen Verbleib im übergeordneten Straßennetz von Berlin oder die Abstufung der Gleimstraße und damit Übergabe der Zuständigkeit an das Bezirksamt Pankow von Berlin getroffen werden.

Nach der Übergabe der Zuständigkeit an den Bezirk kann dann die Beschilderung als Fahrradstraße durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Bezirkes erfolgen.

Frage 9:

Ist es generell möglich, auch im übergeordneten Straßennetz eine Fahrradstraße auszuweisen und falls nein, ist mit einer gesetzlichen Änderung diesbezüglich zu rechnen?

Frage 11:

Gibt es bei den Fragen zur Einrichtung einer Fahrradstraße einen Dissens zwischen Bezirk und Senat und falls ja, worin besteht dieser?

Antwort zu 9 und 11:

Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden.

Verkehrsrechtlich richtet sich die Einrichtung von Fahrradstraßen nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (Straßenverkehrsordnung).

Eine Einschränkung auf bestimmte Straßenkategorien existiert nicht, eine Fahrradstraße ist jedoch im Regelfall nur für Anlieger und nicht für den Durchgangsverkehr freigegeben.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfolgt immer mit dem Ziel, die Attraktivität des Radverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsart zu steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr zu schaffen. An der Geeignetheit als Mittel zur Förderung des Radverkehrs besteht Einigkeit zwischen Senat und Bezirk.

Die Entscheidung zur Einrichtung einer Fahrradstraße kann nur auf der Grundlage der Abwägungen im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen und unter Beachtung der Gesetzeslage getroffen werden.

Bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße entstehen unterschiedliche Betroffenheiten (z.B. Anliegerverkehr, Veranstaltungsverkehr), welche i.S. des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO bewertet und abgewogen werden müssen.

Frage 12:

Gibt es Überlegungen zu einem übergeordneten Verkehrskonzept für den Gleimkiez, die insbesondere auch die zu erwartenden Herausforderungen durch den Abriss und Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke sowie den geplanten Umbau des Jahn-Sportparks mit einbeziehen?

Antwort zu 12:

Im Rahmen der Planungen zu den genannten Maßnahmen werden entsprechende verkehrliche Konzepte erarbeitet.

Frage 13:

Sieht der Senat einen (ggf. auch kurzfristigen) Handlungsbedarf bezüglich der verkehrlichen Situation im Gleimkiez, beispielsweise durch verlängerte Ampelschaltungen für Schulkinder an der Grundschule am Falkplatz, die Einrichtung einer dauerhaften Einbahnstraße in der Gaudystraße o.Ä.?

Antwort zu 13:

Die LSA (Lichtsignalanlage) für Fußgängerinnen/Fußgänger in der Gleimstraße Höhe Ystader Straße ist Bestandteil des Modernisierungsprogramms der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Die Planungen dazu ruhen gegenwärtig, da sie u.a. von der noch ausstehenden Entscheidung zur Herausnahme der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz und die Einrichtung einer Fahrradstraße abhängig und damit planungsbefangen sind.

Die Entscheidung zur Einbahnstraßenregelung in der Gaudystraße liegt in der Zuständigkeit des Bezirkes.

Frage 14:

Gibt es regelmäßige Verkehrskontrollen in der Gleimstraße, um die Einhaltung der aktuellen Regeln zu überprüfen und falls ja, in welchem Turnus finden diese Kontrollen statt bzw. falls nein, weshalb nicht?

Antwort zu 14:

Die Zuständigkeit für Verkehrskontrollen liegt bei der Polizei. Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation war es nicht möglich, in der gegebenen Frist die entsprechenden Informationen zu erlangen.

Berlin, den 06.01.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz