

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Bernd Schlömer (FDP)

vom 29. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. November 2018)

zum Thema:

Arbeiten, Leben und Wohnen in Neukölln – Wie steht es mit den Radwegen in Neukölln?

und **Antwort** vom 17. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Dez. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Bernd Schlömer (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17168
vom 29. November 2018
über Arbeiten, Leben und Wohnen in Neukölln – Wie steht es mit den Radwegen in Neukölln?

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 Neukölln um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt und in der Antwort an den entsprechenden gekennzeichneten Stellen wiedergegeben worden ist.

Frage 1:

Welchen aktuellen Stand haben die Planungen für den Ausbau der Radwege-Infrastruktur im Bezirk Neukölln, insbesondere für die Sonnenallee, die Hermannstraße sowie die Karl-Marx-Straße?

Frage 2:

Welche Art der Radwege-Infrastruktur ist hier geplant: Radwege oder Radspuren? Baulich getrennt oder nicht?

Antwort zu 1 und zu 2:

Es finden derzeit Abstimmungen zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bezirksamt Neukölln zu zukünftigen Radverkehrsplanungen statt. In diesem Rahmen wird auch die Sonnenallee thematisiert werden.

Das Bezirksamt hat wie folgt geantwortet:

„Zur Sonnenallee:

Aktuell gibt es keine Planungen, eine neue Radinfrastruktur in der Sonnenallee zu errichten.

Derzeit werden im südlichen Abschnitt der Sonnenallee herkömmliche Radwege im Seitenraum, im Zuge der Herstellung der Bundesautobahn (BAB) - Anschlussstelle Sonnenallee, gebaut. Darüber hinaus bleibt es abzuwarten, wie sich der Verkehr nach Eröffnung verteilt und welche Trasse für die Tram gewählt wird. Der Bezirk sieht vor, die Weserstraße als parallele Alternative zur Sonnenallee zeitnah zu asphaltieren und anschließend als Fahrradstraße auszuweisen. Hierfür wird gerade die Entwurfsplanung erstellt. Diese wird bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit der Bitte zur Finanzierung eingereicht. Sofern die Finanzierung sichergestellt ist, folgen weitere bauvorbereitende Schritte in 2019. Ebenfalls wird seit diesem Jahr die Donaustraße im Abschnitt zwischen Schönstedtstraße und Pannierstraße asphaltiert, so dass zeitnah auch hier eine Alternative im Nebenstraßennetz für Radfahrende zur Sonnenallee geschaffen wird.

Zur Karl-Marx-Straße:

Radverkehrsanlagen in Form von markierten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen existieren bereits im Abschnitt zwischen Grenzallee und Kienitzer Straße. Diese werden noch ergänzt durch Aufbringung einer grünen Markierungsfarbe auf der Strecke und roter Markierungsfarbe im Bereich von Gehwegüberfahrten und LSA-Furten. Diese Konzeption wird auch in dem in Bau befindlichen Abschnitt zwischen Kienitzer Straße und Weichselstraße realisiert.

Im Abschnitt zwischen Weichselstraße und Hermannplatz wird ab Frühjahr 2019 eine Kombination aus klassischen Radfahrstreifen und einem geschützten Radfahrstreifen (Protected-Bike-Lane) realisiert. Hierfür liegt die Anordnung der Verkehrslenkung Berlin vor.

Zur Hermannstraße:

Derzeit besteht ein Planungsprozess zur Errichtung einer Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hermannstraße zwischen Hermannplatz und Juliusstraße. Dieser Planungsprozess befindet sich derzeit im Stadium der Vorplanung. Es werden Vorplanungsvarianten zur Führung des Radverkehrs entlang der Hermannstraße auf ihre Machbarkeit untersucht. Als mögliche Radverkehrsführungsformen werden der Radstreifen, die Protected-Bike-Lane und der bauliche Radweg betrachtet. Diese Varianten sind bisher noch nicht abgestimmt.“

Frage 3:

Bis zu welchem Zeitpunkt wird der Radwege- bzw. der Radspuren-Ausbau auf diesen Straßen abgeschlossen sein?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt hat wie folgt geantwortet:

„Zur Sonnenallee:

Es gibt keinen konkreten Zeitplan. Die Donausstraße soll nach gegenwärtigem Projekt-ablaufplan Ende 2019 fertig sein und mit der Weserstraße soll im Optimalfall im Spät-sommer 2019 begonnen werden, sofern die Finanzierungszusage vorliegt und keine

unabweisbaren vorangehenden Arbeiten am Leitungsnetz der Berliner Wasserbetriebe stattfinden werden.

Zur Karl-Marx-Straße:

Der 3. Bauabschnitt (BA) hat bereits begonnen und wird voraussichtlich bis 2021/2022 andauern. Im Frühjahr 2019 wird im Abschnitt zwischen Weichselstraße und Hermannplatz die Kombination aus klassischen Radfahrstreifen und einem geschützten Radfahrstreifen (Protected-Bike-Lane) baulich umgesetzt. Ab 2022 ist geplant, diesen 4. Bauabschnitt der Karl-Marx-Straße ebenfalls komplett neu zu bauen einschließlich Tunnelanierung des U-Bahnbauwerks der Linie U7 durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Zur Hermannstraße:

Es wird angestrebt, dass eine Radinfrastruktur entlang der Hermannstraße sukzessive ab 2020 hergestellt wird. Dabei soll mit dem südlichen Teil der Hermannstraße begonnen werden, um Komplikationen mit dem Umleitungsverkehr der Karl-Marx-Straße so gering wie möglich zu halten. Ebenso ist im nördlichen Teil der Hermannstraße eine Errichtung einer Radinfrastruktur nur unter Berücksichtigung des Umleitungsverkehrs der Karl-Marx-Straße möglich. Verbindliche Angaben zur Fertigstellung einer Radinfrastruktur entlang der Hermannstraße können aufgrund des frühen Planungsstandes derzeit nicht angegeben werden.“

Frage 4:

Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um die Befahrbarkeit etwaiger Radwege in diesen Straßen kontinuierlich sicherzustellen? Welche kurzfristigen Schutzmaßnahmen hat der Senat ergriffen, um Radfahrerinnen und Radfahrer auf diesen Straßen besser zu schützen?

Antwort zu 4:

Der neugeplante Abschnitt der Radverkehrsanlagen auf der Karl-Marx-Straße wird soweit möglich als geschützter Radfahrstreifen angelegt. Bei den Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße wird ebenfalls eine separate Infrastruktur angestrebt.

Das Bezirksamt hat wie folgt geantwortet:

„Zur Karl-Marx-Straße:

Der Bezirk hat im vergangenen Sommer verstärkt den neu eröffneten Abschnitt durch das Ordnungsamt überprüfen lassen und Falschparker geahndet, die regelwidrig ihr Fahrzeug auf den Radverkehrsanlagen (hier Radfahrstreifen) abgestellt haben.“

Frage 5:

Wie bewertet der Senat diese Situation?

Antwort zu 5:

Der Senat weiß um die schwierige Ausgangssituation für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Neukölln. Er begrüßt die ambitionierten Planungen des Bezirksamts Neukölln zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere im Norden Neuköllns, und unterstützt das Bezirksamt bei der Planung der Maßnahmen. Er wird sich in den kommenden Jahren darum bemühen, die Finanzierung der gemeinsam

abgestimmten Maßnahmen aus Radverkehrsinfrastrukturmitteln abzusichern, und sich dafür einsetzen, dass die erforderlichen Haushaltsmittel in den Landeshaushalt eingestellt und vom Abgeordnetenhaus beschlossen werden.

Berlin, den 17.12.2018

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz