

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maik Penn, Dr. Hans-Christian Hausmann und Dr. Robbin Juhnke (CDU)**

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

zum Thema:

Fahrradverkehr in Neukölln

und **Antwort** vom 18. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU),
Herrn Abgeordneten Dr. Hans-Christian Hausmann (CDU) und
Herrn Abgeordneten Dr. Robbin Juhnke (CDU)

über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18113
vom 28. Februar 2019
über Fahrradverkehr 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 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 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 Neukölln ereigneten sich gemäß o.g. Definition in den Jahren 2008 bis 2018 an folgenden Örtlichkeiten Unfälle mit getöteten oder verletzten Radfahrenden:

Neukölln

2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

Columbia-damm 160							0 / 3				
Flughafenstraße / Fuldastraße / Karl-Marx-Straße						0 / 6					
Flughafenstraße / Hermannstraße / U-Bhf. Boddinstraße				0 / 5			0 / 6				
Fuldastraße / Sonnenallee										0 / 2	
Hasenheide / Hermannstraße / Karl-Marx-Straße / Hermannplatz		1 / 2	0 / 8					0 / 3	0 / 9	0 / 9	
Kottbusser Damm / Urbanstraße / Hermannstraße / Sonnenallee	0 / 7	0 / 8	0 / 7	0 / 8	0 / 8			0 / 7			
Maybachufer / Pannierstraße / Thielenbrücke										0 / 8	
Pannierstraße / Sonnenallee				0 / 4			0 / 3	0 / 7			
Weichselstraße / Sonnenallee						0 / 1					

Stand: 14.03.2019

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:

Für die nachfolgenden Kreuzungen wurden und werden folgende Maßnahmen ergriffen:
 Hasenheide / Hermannstraße / Karl-Marx-Straße / Hermannplatz

- Ende 2017 wurden bauliche Maßnahmen vorgenommen und eine zusätzliche Lichtsignalanlage errichtet.
- Verkehrskontrollen wurden durch Dienstkräfte des Polizeiabschnitts 55 im Rahmen einer Einsatzkonzeption durchgeführt.

Kottbusser Damm / Urbanstraße / Hermannplatz / Sonnenallee

- Dienstkräfte des Polizeiabschnitts 52 führen im Rahmen einer Einsatzkonzeption intensive, regelmäßige Kontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden durch.

Für die restlichen in der o. a. Tabelle aufgeführten Kreuzungen bestehen keine dauerhaften Unfallhäufungen mit Radfahrenden, sodass dort derzeit keine speziellen Maßnahmen als notwendig erachtet werden.

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

1. Späthstraße / Haarlemer Straße: Neubau einer Lichtzeichenanlage
2. Karl-Marx-Straße / Fuldastraße – Flughafenstraße: Empfehlungen an den Bezirk zur Planung des Umbaus der Karl-Marx-Straße, Anpassung der Signalisierung (Versatzzeiten)
3. Karl-Marx-Straße / Weichselstraße: Bau von Gehwegvorstreckungen
4. Britzer Damm – Buckower Damm / Mohriner Allee: Umbau der Lichtzeichenanlage mit getrennter Linksabbiegesignalisierung, nur noch einspuriges Rechtsabbiegen von der Mohriner Allee durch Markierung von Richtungspfeilen
5. Sonnenallee / Ziegrastraße: Weiterbetrieb der provisorischen Lichtzeichenanlage
6. Hasenheide – Karl-Marx-Straße / Hermannplatz – Hermannstraße: Zwischenlösung durch neuen Signalisierungsquerschnitt am Mittelstreifen.

Folgende Örtlichkeiten wurden behandelt, die Maßnahmen aber noch nicht umgesetzt:

1. Sonnenallee / Herzbergstraße – Treptower Straße: Wendeverbot aus der südlichen Sonnenallee, Anpassung der Innenraummarkierung einschließlich neuer Radfahrerfurten, zusätzlicher Signalmast, Räumsignale teilweise in Übergröße ausführen
2. Wildenbruchstraße / Weigandufer: Planung des Bezirks wird hinsichtlich der Unfallsituation ausgewertet und für zielführend erachtet, Umsetzung durch den Bezirk.

Frage 3:

Verfügt der Bezirk Neukölln 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 Neukölln teilt dazu mit:

„Unter einem Radverkehrskonzept können verschiedene Aspekte verstanden werden. Derzeit gibt es im Bezirk Neukölln kein vollendetes und ausformuliertes Konzept im Sinne eines beschlossenen Planwerks. Aktuell hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit der Erstellung des Radverkehrsplan (vgl. § 40 Mobilitätsgesetz) begonnen. Der Radverkehrsplan dient insbesondere zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur. Aufbauend auf dem Radverkehrsplan ist durch den Senat das sog. „Berliner Radverkehrsnetz“ als Bestandteil des Radverkehrsplanes beschrieben. Dieses Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wegen (vgl. § 41 Mobilitätsgesetz).

Das Grundgerüst des Neuköllner Fahrradrouthenkonzeptes beruht auf dem im Jahr 2003 entwickelten Radrouthenmasterplan, welcher wiederum auf einem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) fußt. Dieses Routhenkonzept wird jährlich in Abstimmungsgesprächen unter anderem mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, den Fahrradverbänden und Fahrradinitiativen fortgeschrieben. Diesbezügliche Erörterungen und Diskussionsprozesse über die Inhalte des Routhenkonzeptes finden aktuell im FahrRat und im zuständigen Fachausschuss der Neuköllner BVV statt. Die Ergebnisse dieser laufenden Fortschreibung münden in

konkreten Radinfrastrukturmaßnahmen, die nach ihrer haushaltsmäßigen Anmeldung in die darauf folgende Realisierungsphase münden.

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) hat das im „Entwurf“ bestehende Neuköllner Radverkehrsnetz der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Verfügung gestellt, damit die dort aufgeführten Routen bei der Erstellung des Berliner Radverkehrsnetzes eine Berücksichtigung finden.

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz wird ein umfassender Ansatz in der Verkehrsplanung vorgegeben. Es nicht mehr möglich nur eine Verkehrsart – in diesem Falle den Radverkehr – für sich alleine zu betrachten. Planungen für die Erweiterung des Radinfrastrukturnetzes insbesondere im Nebenstraßennetz sind immer auch unter dem Aspekt der Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung zu betrachten. Dies setzt im Einzelfall detaillierte, quartiersbezogene Verkehrskonzepte voraus, die dann die Grundlage von einzelnen Baumaßnahmen bilden.

Demnach wird es nach jetzigem Stand einzelne Bausteine geben, die vorrangig den Umweltverbund stärken sollen und zusammenfassend dem gemeinsamen Ziel der Einleitung der Verkehrswende dienen werden.

Auf den Radverkehr bezogen umfasst dies folgende konzeptionelle Bausteine:

- Infrastruktur:
 - o Bestand erheben; Mängel und Defizite ableiten; Maßnahmen erstellen
 - o Überprüfung von Einbahnstraßen (Öffnung für den Radverkehr)
 - o Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
 - o Fahrradstraßen
- Radroutennetz:
 - o Ein attraktives, sicheres und engmaschiges Radroutennetz innerhalb von Neukölln einrichten
 - o Lücken ausfindig machen und durch geeignete Maßnahmen schließen
 - o Findung von Quell- und Zielgebieten
 - o Bestandsinfrastruktur in die Planung integrieren und verknüpfen
 - o Wegweisung / Ausschilderung der Routen
- Fahrradparken:
 - o Flächendeckende Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenland schaffen
 - o In Zusammenarbeit mit der InfraVelo GmbH Standorte für Fahrradparkhäuser ausmachen und umsetzen, insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten
- Öffentlichkeitsarbeit – Ausbau Kommunikation und Information:
 - o Erstellen von Flyern (z.B. neue Radroute, Fahrradstraße etc.)
 - o Internetauftritt auf der Bezirksplattform verstärken

Durch die einzelnen Bausteine soll der Radverkehrsanteil sukzessive gesteigert, die Sicherheit verbessert und ein durchgängiges und barrierefreies Radverkehrsnetz geschaffen werden.“

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 Nebenrouten liegt bei den Bezirken. Nur die Teile der bezirklichen Nebenrouten, 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 Neukölln 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 Neukölln 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 Neukölln teilt dazu mit:

„Im Bezirk Neukölln gibt es zwei Jugendverkehrsschulen, die durch einen freien Träger, dem Verein zur Förderung der Jugendverkehrsschulen Neukölln e. V., betreut werden. Hier wurden im Jahr 2018 mehr als 22.000 Schülerinnen und Schüler im Alter von 5-12 Jahren unterrichtet. Der Träger erhält im Rahmen einer Zuwendung jährlich 25.000 € pro Standort für die Aufrechterhaltung des Betriebes zur Verfügung gestellt. Die Liegenschaften befinden sich im Besitz des Bezirkes und werden durch diesen entsprechend unterhalten. Darüber hinaus gibt es die im Rahmen der Verkehrserziehung die entsprechenden Unterrichtsangebote.“

Berlin, den 18.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz