

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Michael Dietmann (CDU)

vom 25. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2021)

zum Thema:

Fahrradinfrastruktur zwischen der B96 und Lübars

und **Antwort** vom 10. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Michael Dietmann (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26335
vom 25. Januar 2021
über Fahrradinfrastruktur zwischen der B96 und Lübars

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat das Vorhaben, mit der B96 eine der Hauptverkehrsachsen Reinickendorfs fahrradfreundlich in Ost-West-Richtung mit dem bei Ausflüglern beliebten Dorf Lübars zu verbinden?

Antwort zu 1:

Der Entwurf des neuen Radverkehrsnetzes sieht zwischen Lübars und der B96 zwei Radverkehrsverbindungen vor. Zum einen eine Verbindung mit dem Status Vorrangnetz, die über die Benekendorffstraße, Am Vierrutenberg und Am Freibad verläuft. Zum anderen eine Verbindung mit dem Status Basisnetz, die über Am Vierrutenberg und Zabel-Krüger-Damm erfolgen soll. Dementsprechend ist von Seiten des Senats eine fahrradfreundliche Verbindung in diesen Bereichen vorgesehen und als sinnvoll zu bewerten.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Planung, dafür die Benekendorffstraße mindesten von der B96 bis zum Wendehammer an deren östlichen Ende zur Fahrradstraße zu ertüchtigen?

Antwort zu 2:

Wie in Antwort 1 dargestellt ist die Benekendorffstraße im Entwurf zum neuen Radverkehrsnetz im Bereich Wendehammer bis Am Vierrutenberg Bestandteil des Vorrangnetzes. Hier ist dem Radverkehr zukünftig eine besondere Bedeutung beizumessen. Gemäß Berliner Mobilitätsgesetz soll der Radverkehr sicher, attraktiv und leistungsfähig gestaltet und gefördert werden, eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt. Außerdem sind Nebenstraßen so zu gestalten, dass motorisierter Individualverkehr, außer Quell- und Zielverkehr, unterbleibt.

Die Benekendorffstraße ist kein Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin. Dementsprechend obliegt die Zuständigkeit für die Planung, die verkehrsrechtliche Anordnung, die bauliche Umsetzung und die Unterhaltung dem Bezirk Reinickendorf. Der Senat kann dabei den Bezirk mit einer entsprechenden Finanzierung unterstützen.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die Akzeptanz einer solchen Fahrradstraße bei den Radfahrenden in den Abschnitten, die über sog. Kopfsteinpflaster geführt werden? Wird senatsseitig auch beobachtet, dass in Straßen mit Kopfsteinpflaster in der täglichen Realität die Radfahrenden überwiegend auf die Gehwege ausweichen? Hält der Senat Mittel für solche Fälle vor, mit denen kurzfristig ein einfacher Asphaltüberzug in solchen Abschnitten finanziert werden kann, der in vielen Reinickendorfer Straßen ja schon seit Jahrzehnten vollflächig auf Kopfsteinpflaster hält?

Antwort zu 3:

Gemäß Berliner Mobilitätsgesetz ist der Radverkehr so zu fördern, dass dieser attraktiv ist. Kopfsteinpflaster stellt für den Radverkehr keinen komfortablen und attraktiven Fahrbahnbelag dar. In Fahrradstraßen sollte ein für den Radverkehr gut befahrbarer und ebener Belag vorherrschen oder im Zuge der Umwandlung zur Fahrradstraße hergestellt werden.

Für die Planung und bauliche Umsetzung von Fahrbahnasphaltierungen in Nebenstraßen obliegt die Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger, also dem Bezirk. Der Senat kann die Bezirke im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel mit einer entsprechenden Finanzierung unterstützen.

Frage 4:

Welche besondere Markierung würde die Benekendorffstraße als Radfahrstraße erhalten und glaubt der Senat, dass damit die Akzeptanz durch die Radfahrer steigt, diese Alternative und nicht den Zabel-Krüger-Damm zu nutzen?

Antwort zu 4:

Die Fahrradstraße sollte dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ entsprechen. Eine derartige Gestaltung dürfte die Akzeptanz von Radfahrenden erhöhen, da dies verkehrsrechtlich und gestalterisch den Radverkehr priorisiert und damit eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr ermöglicht.

Die Benekendorffstraße verläuft weitestgehend parallel zum Zabel-Krüger-Damm und besitzt daher potenziell die Voraussetzungen einer Alternative zum Zabel-Krüger-Damm. Ob dies für den Radverkehr tatsächlich eine Alternative darstellen kann, ist abhängig von der fahrradfreundlichen Gestaltung dieser beiden Straßen. Die Zuständigkeit für die Planung, die verkehrsrechtliche Anordnung, die bauliche Umsetzung und die Unterhaltung einer potenziellen Fahrradstraße in der Benekendorffstraße obliegt dem Bezirk Reinickendorf.

Frage 5:

Was für Veränderungen bringt die Einrichtung einer Fahrradstraße für die in der Benekendorffstraße wohnenden Anlieger und den PKW Verkehr in dieser Straße?

Antwort zu 5:

In der Regel werden in Berlin Fahrradstraßen für Anliegende freigegeben, der Durchgangsverkehr sollte jedoch nach dem Leitfaden für Fahrradstraßen herausgehalten werden. Damit ist die Straße für die dort wohnenden Anliegerinnen und Anlieger nach wie vor erreichbar. Zudem wird durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit gesteigert. Von beidem profitieren auch die Anwohnenden. Eventuelle weitere Veränderungen sind abhängig von der genauen Gestaltung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Da derzeit kein anordnungsfähiger Plan vorliegt, kann die Frage nicht im Detail beantwortet werden.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die ja auch jetzt schon praktizierte Nutzung der Fließwege durch Radfahrende im Anschluss an den östlichen Wendehammer, um das Dorf Lübars auf kürzestem Weg erreichen zu können, und unter welchen Voraussetzungen könnte eine Ertüchtigung der Fließwege für den zunehmenden Radverkehr erfolgen und ist diese gewollt?

Antwort zu 6:

Der Fließweg zwischen der Benekendorffstraße und Alt-Lübars ist entsprechend dem Entwurf zum neuen Radverkehrsnetz Bestandteil des Vorrangnetzes. Hier ist dem Radverkehr eine besondere Bedeutung beizumessen. Dies gilt insbesondere für die Oberflächenbeschaffenheit und die sichere sowie attraktive Führung von Fuß- und Radverkehr.

Der Fließweg liegt in der Zuständigkeit des Bezirks Reinickendorf, weshalb der Bezirk für eine Ertüchtigung verantwortlich ist. Der Senat kann den Bezirk mit einer Finanzierung bei der fahrradfreundlichen Ertüchtigung unterstützen.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat die Idee einer getrennten Fahrradspur auf dem Zabel-Krüger-Damm, auf die aus der Benekendorffstraße geleitet werden könnte? Wie bewertet der Senat die verkehrliche Notwendigkeit einer solchen Fahrradspur auf dem Zabel-Krüger-Damm? In welchen Abschnitten hält er diese auf welchen Fahrbahnseiten für sinnvoll?

Antwort zu 7:

Beim Zabel-Krüger-Damm handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße, die Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin ist. Gemäß Berliner Mobilitätsgesetz ist an einer solchen Straße eine erschütterungsarme, gut befahrbare, ausreichend breite, durchgängige und sichere Radverkehrsanlage vorzusehen. Dies gilt für beide Fahrtrichtungen.

Frage 8:

Verfolgt der Senat zudem die dauerhafte Einrichtung von getrennten Fahrradspuren auf dem Zabel-Krüger-Damm, welche Planungsschritte in welchen Zeiträumen sind dafür vorgesehen und wann könnten Finanzmittel dafür zur Verfügung stehen?

Antwort zu 8:

Wie in Antwort zu 7 dargestellt, ist am Zabel-Krüger-Damm gemäß Berliner Mobilitätsgesetz eine Radverkehrsanlage vorzusehen. Die Planung und bauliche Umsetzung obliegt dem Bezirk Reinickendorf als Straßenbaulastträger. Derzeit besteht hierzu kein aktives Vorhaben seitens des Bezirks Reinickendorf, welches über den Senat finanziert wird.

Berlin, den 10.02.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz