

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tobias Schulze (LINKE)

vom 10. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Dezember 2019)

zum Thema:

Wann kommt ein sicherer Radweg in der Müllerstraße?

und **Antwort** vom 23. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tobias Schulze (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21886
vom 10. Dezember 2019
über Wann kommt ein sicherer Radweg in der Müllerstraße?

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 Mitte (BA Mitte) 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:

Wie ist der aktuelle Planungsstand (inkl. detailliertem Zeitplan) zur Straßenbaumaßnahme im Sanierungsgebiet in der Müllerstraße?

Antwort zu 1:

Der Senat hat die bereits weit fortgeschrittenen und mit dem Bezirksamt und den Anliegerinnen und Anliegern abgestimmten Planungen mit Hinweis auf die jetzt geltenden Regelungen aus dem Mobilitätsgesetz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Förderung des Umweltverbundes angehalten und um Umplanung gebeten.

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu ergänzend mit:

„Derzeit erfolgt eine Überarbeitung der Entwurfsplanung zur Müllerstraße (Leistungsphase 3 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI). Diese wurden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) nachträglich veranlasst. SenUVK hatte die Gründe für die mit der Umplanung verbundene Verzögerung im September schriftlich der Stadtteilvertretung „mensch müller“ mitgeteilt und bestätigt, dass der bereits fast abgeschlossene Planungsprozess für die Müllerstraße einer Prüfung unterzogen wurde. In diesem Zusammenhang erfolgt im 1. Quartal 2020 ein Verkehrssicherheitsaudit. Nach Abschluss der Entwurfsplanung ist für das Frühjahr eine Bürgerveranstaltung vorgesehen.“

Die weitere Zeitplanung kann erst nach Abschluss dieser Planungsphase erfolgen.“

Frage 2:

Ist in der aktuellen Planung der Müllerstraße eine bauliche Trennung des Fahrradweges vom motorisierten Individualverkehr vorgesehen?

- a) Wenn ja, wie ist die Beschaffenheit der baulichen Trennung geplant? (Bitte Angaben zu Material, Höhe, Durchmesser)
- b) Wenn ja, wie ist die bauliche Trennung in den Bereichen Kameruner Straße bis vor Seestraße sowie Utrechter Straße bis U Seestraße bei den hier vorgesehenen Busspuren geplant?
- c) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen, warum keine bauliche Trennung vorgesehen ist)?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

Zu a) „Größtenteils ist eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Grundsätzlich gibt es dafür zwei Querschnittsaufteilungen. (1) Der Radverkehr fährt hinter den parkenden Kfz. Zwischen den parkenden Kfz und der Radverkehrsanlage befindet sich eine 75 cm breite Sperrfläche (inkl. Markierung) mit Pollern. Material, Höhe und Durchmesser der Poller stehen derzeit noch nicht fest. Es wird jedoch darauf geachtet werden, dass die Poller aus dem parkenden Fahrzeug heraus erkennbar sind. Ebenso wird die Sichtbarkeit bei Dunkelheit für alle Verkehrsteilnehmenden ein Auswahlkriterium sein. (2) An Stellen, wo die oben beschriebene Protected Bikelane nicht umsetzbar ist, erfolgt eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr durch eine durchgezogene Breitstrichmarkierung, auf welcher zusätzlich „Light Boys“ errichtet werden. Auch hier ist die bauliche Ausführung derzeit noch nicht abschließend geklärt.“

Zu b) „Gegenstand der Planung ist derzeit der Planungsabschnitt B der Müllerstraße zwischen Seestraße und Bahnhof Wedding. Die südlichen und nördlichen Abschnitte folgen im Anschluss. Im Abschnitt Utrechter Straße bis Seestraße ist derzeit keine Busspur vorgesehen. Der Radverkehr wird zwischen Seestraße und Amsterdamer Straße auf einem Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geführt. Im Abschnitt Amsterdamer Straße bis Utrechter Straße ist die Führung des Radverkehrs als Protected Bikelane hinter den parkenden Fahrzeugen vorgesehen.“

Zu c) „In einigen Teilbereichen ist die Errichtung einer baulichen Trennung nicht möglich, da z.B. Liefer-/Ladebereich/Parkstände hinter der Radverkehrsanlage erreicht werden müssen. Auch sind Protected Bikelanes ungeeignet, wenn in kurzen Abständen Einfahrten/Nebenstraßen oder Bushaltestellen folgen.“

Frage 3:

Wie ist die konkrete Planung bezüglich der Breite des Fahrradweges inklusive Abstandsflächen zu den Pollern?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„In Bereichen mit Protected Bikelane werden die Radfahrstreifen 2,20 m (exkl. Markierung) breit sein. Der Abstand zu den Pollern beträgt 25 cm. In Abschnitten mit Radfahrstreifen/Light Boys werden die Radfahrstreifen 2,09 m breit sein (exkl. Markierung). Die Light Boys befinden sich direkt auf der Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens.“

Frage 4:

Welche Oberflächenbeschaffenheit hat der Fahrradweg?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:
„Asphalt.“

Frage 5:

Sind farbliche Markierungen des Radweges im Kreuzungsbereich vorgesehen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:
„Bisher sind keine farblichen Markierungen der Radverkehrsanlage vorgesehen. Diese Konkretisierung des Entwurfs erfolgt in den nächsten Planungsphasen im Rahmen der Erstellung des Markierungs- und Beschilderungsplans.“

Frage 6:

Wie sind die Bushaltestellensituationen gelöst und sind Kaphaltestellen vorgesehen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:
„Die Bushaltestellen sind unterschiedlich gestaltet. Zumeist handelt es sich um Bushaltestellen am Fahrbahnrand, wobei der Busverkehr die Radverkehrsanlage kreuzen muss. Diese Lösung wurde unter Berücksichtigung der Taktfrequenz der dort verkehrenden Buslinien und im Hinblick auf den Fahrkomfort für die Radfahrenden abgestimmt. Kaphaltestellen sind nur an zwei Haltestellen vorgesehen.“

Frage 7:

Wann ist gemäß der aktuellen Planung die Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte vorgesehen?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:
„Eine Terminsetzung für die Fertigstellung der Bauabschnitte ist erst nach Abschluss der Planung sinnvoll. Zu berücksichtigen sind die Tunnelanierungen durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).“

Frage 8:

Wie ist die konkrete Planung im Abschnitt Lynarstraße bis Fennstraße?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Der Abschnitt Lynarstraße bis Fennstraße ist derzeit noch nicht Gegenstand der Planung.“

Frage 9:

Wie wird der Radverkehr bis zum Umbau der durch die Tunnelsanierung der BVG ausgelösten Umgestaltung der Müllerstraße organisiert?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Die derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen stehen bis zum Baubeginn bzw. bis zum Beginn der Tunneldeckensanierung weiterhin zur Verfügung. Zwischenzeitlich werden nur im Rahmen von Gefahrstellenbeseitigungen längerfristige Veränderungen an der derzeitigen Situation vorgenommen. Weitere Aussagen sind erst nach Planungsabschluss und Festlegung von Bauabschnitten möglich.“

Berlin, den 23.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz