

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 25. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2019)

zum Thema:

Fahrradverkehr in Mitte

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

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18084
vom 25. Februar 2019
über Fahrradverkehr in Mitte

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 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 nach VwV-StVO zu § 44 wird von einer Unfallhäufungsstelle innerorts gesprochen, wenn mindestens fünf Verkehrsunfälle gleichen Typs pro Jahr, unabhängig von den Unfallfolgen, an einem innerörtlichen Verkehrsknoten zu verzeichnen sind.

Für den Bezirk Mitte ereigneten sich gemäß o.g. Definition in den Jahren 2008 bis 2018 an folgenden Örtlichkeiten Unfälle mit verletzten oder getöteten Radfahrenden:

Nr.	Bezirk Mitte	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Alexanderstraße/ Grunerstraße						0 / 10		0 / 14		0 / 9	
2	Alexanderstraße/ Holzmarktstraße/ Stralauer Straße	0 / 7			0 / 9	0 / 7		0 / 8	0 / 8	0 / 6	0 / 7	

3	Alexanderstraße/ Jacobystraße						0 / 3				
4	Alexanderstraße/ Karl-Liebnechtstraße/ Memhardstraße	0 / 4	0 / 7	0 / 8						0 / 9	
5	Alt-Moabit/ Gotzkowskystraße	0 / 6			0 / 4	0 / 4				0 / 7	
6	Alt-Moabit/ Paulstraße/ Rathenower Straße							0 / 5	0 / 2		
7	Alt-Moabit/ Stromstraße	0 / 5	0 / 7			0 / 7		0/10	0 / 9		
8	Amrumer Straße/ Föhler Straße/ Luxemburger Straße/ Torfstraße									0 / 5	
9	An der Urania/ Kurfürstenstraße/ Schillstraße	0 / 8	0 / 4								
10	Böttgerstraße/ Hochstraße/ Hochstraßenbrücke							0 / 3			
11	Breite Straße/ Gertraudenstraße/ Mühlendamm/ Fischerinsel				0 / 7	0 / 4		0 / 9		0 / 6	
12	Brunnenstraße/ Bernauer Straße							0 / 5			
13	Brunnenstraße/ Invalidenstraße/ Veteranenstraße									0/14	0/11

14	Brunnen- straße/ Torstraße/ Rosenthaler Platz/ Rosenthaler Straße/ Weinbergsw	0 / 5			0 / 7			0 / 8				
15	Budapester Straße/ Kurfürsten- straße/ Nürnberger Straße/ Olof-Palme-								0 / 6			
16	Chaussee- straße/ Friedrichstraß e/ Torstraße/ Hannoversche Straße/ Oranienburger Tor								0 / 3			
17	Drontheimer Straße/ Koloniestraße/ Osloer Straße										0 / 4	
18	Ebertstraße/ Potsdamer Platz/ Leipziger	0 / 8		0 / 6		0 / 7					0 / 9	
19	Eichhorn- straße/ Potsdamer Straße/ Ben- Gurion-Straße				0 / 3			0 / 8	0 / 5			
20	Fehrbelliner Straße/ Kastanienalle e/ Weinbergsw				0 / 5	0 / 5						
21	Fennstraße/ Müllerstraße				0 / 5			0 / 7			0 / 9	
22	Fennstraße/ Tegeler Straße	0 / 7	0 / 7		0 / 5	0 / 4	0 / 7		0/13	0/14	0 / 7	0 / 9

23	Föhler Straße/ Nordufer/ Föhler Brücke		0 / 3		0 / 6						
24	Friedrich- Krause-Ufer/ Heidestraße/ Perleberger Straße	0 / 6	0 / 4				0 / 8		0 / 8		0 / 5
25	Friedrich- straße/ Unter den Linden				0 / 7						
26	Grunerstraße/ Molkenmarkt/ Mühlendamm/ Spandauer Straße							0 / 4			
27	Hofjägerallee/ Klingelhöferstr aße/ Stülerstraße/ Tiergartenstra ße			0 / 6		0 / 3			0 / 4		0 / 9 0 / 6
28	Hussiten- straße/ Bernauer									0 / 6	0 / 6
29	Julie- Wolfthorn- Straße/ Gartenstraße/ Bernauer Straße										0 / 3 0 / 4
30	Karl- Liebknecht- Straße/ Spandauer Straße	0 / 7			0 / 9						
31	Karl-Marx- Allee/ Schilling- straße	0 / 7	0 / 5		0 / 9		0 / 9		0 / 10	0 / 9	
32	Köpenicker Straße/ Brücken- straße/ Heinrich- Heine-Straße							0 / 7			

33	Köpenicker Straße/ Michaelkirchst raße											0 / 5
34	Lützowplatz/ Karl-Heinrich- Ulrichs-Straße				0 / 4	0 / 7						
35	Memhard- straße/ Münzstraße/ Rosa- Luxemburg-										0 / 7	0 / 6
36	Müllerstraße/ Schulzendorfe r Straße/ Sellerstraße						0 / 6					
37	Müllerstraße/ Seestraße	0 / 6					0 / 13	0 / 7			0 / 10	
38	Nordufer/ Seestraße/ Seestraßenbr ücke (nördlich)			2 / 7								
39	Osloer Straße/ Prinzenallee			0 / 6		0 / 7				0 / 10		
40	Otto-Braun- Straße/ Alexander- straße/ Karl-Marx- Allee			0 / 7		0 / 10	0 / 8	0 / 6	0 / 15	0 / 5	0 / 8	0 / 12
41	Otto-Braun- Straße/ Mollstraße	1 / 14		0 / 7	0 / 9	0 / 10	0 / 11	0 / 10	0 / 9	0 / 8	0 / 9	1 / 12
42	Potsdamer Straße/ Reichpietschu fer/ Potsdamer Brücke				0 / 5					0 / 4		
43	Schering- straße/ Gartenstraße/ Liesenstraße								0 / 7	0 / 4	0 / 6	

44	Tiergarten- straße/ Kemperplatz/ Ben-Gurion- Straße/ Tunnel Tiergarten Spreebogen								0 / 2			
45	Torstraße/Alte Schönhauser Straße/ Schönhauser Allee/Rosa- Luxemburg- Straße				0 / 10	0 / 5		0 / 8		0 / 9		
46	Torstraße/ Karl-Lieb- knecht- Straße/ Mollstraße/ Prenzlauer Allee			0 / 6	0 / 8			0 / 3				
47	Wilhelm- straße/ Leipziger Straße	0 / 6		0 / 6		0 / 4					0 / 5	
48	Wilhelm- straße/ Unter den Linden		0 / 5		0 / 4		0 / 6		0 / 5	0 / 5	0 / 10	0 / 14

Stand: 11.03.2019

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:

Repression

Auf Grundlage des örtlichen Verkehrslagebildes werden auch an den in der Antwort zu Frage 1 genannten Brennpunkten verkehrspolizeiliche Schwerpunkte gesetzt.

Im Betrachtungszeitraum stand die Verkehrsteilnahmegruppe Radfahrende regelmäßig im Fokus polizeilicher Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Seit 2016 wurde der stadtweite Schwerpunkt auf die Hauptunfallursachen „Abbiegen“ und „Vorfahrt“ gesetzt. Insbesondere durch die Ahndung des Fehlverhaltens von Kraftfahrzeugführenden soll die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden gesteigert werden.

Diverse stark belastete Kreuzungen liegen im Bereich des Polizeiabschnitts 32. Aus diesem Grund führen die Dienstkräfte des Polizeiabschnitts 32 zusätzlich zweimal im Jahr eine einwöchige gezielte Verkehrsüberwachungsmaßnahme mit dem Schwerpunkt Radfahrverkehr durch. Zudem werden seit Jahren stadtweite Verkehrsüberwachungsaktionen zum Thema „Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Radfahrbeteiligung“ durchgeführt.

Zusätzlich ist die Fahrradstaffel der Polizei Berlin seit Juli 2014 im Bereich der Direktion 3 zielgerichtet tätig.

Prävention

Neben einzelnen verkehrspolizeilichen Präventionseinsätzen im Hinblick auf die Verkehrsteilnahmegruppe Radfahrende – auch an den in der Antwort zu Frage 1 genannten Kreuzungen z.B. durch „Tote-Winkel-Aktionen“ – unterstützen die Verkehrssicherheitsberatenden der Direktion 3 die schulische Radfahrausbildung.

Verkehrsregelung/ -lenkung

Die in der Tabelle (Antwort zu Frage 1) aufgeführten Kreuzungen Nr. 1, 4, 8, 11, 37, 38, 40, 42 und 45 wurden durch die Straßenverkehrs-Unfallkommission unter der Beteiligung der Polizei Berlin in den vergangenen Jahren überprüft und mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen bedacht.

Die Kreuzungen Nr. 1, 11, 37, 40 und 42 sind – nach Kenntnis der Polizei Berlin – durch die Straßenverkehrs-Unfallkommission für die Umsetzungen von Maßnahmen in 2019 vorgesehen.

Die Kreuzungen Nr. 4, 46 und 48 sind – nach Kenntnis der Polizei Berlin – durch die Straßenverkehrs-Unfallkommission für die Umsetzungen von Maßnahmen nach 2019 vorgesehen.

An den Kreuzungen Nr. 7, 17, 18, 20, 22, 28, 30, 39, 41, 44 und 47 führte die Straßenverkehrs-Unfallkommission bereits Maßnahmen durch, die – nach Informationen der Polizei Berlin – zurzeit als abgeschlossen gelten.

Die durchgeführten und angedachten Maßnahmen der Straßenverkehrs-Unfallkommission dienen der allgemeinen Verkehrssicherheit an den Örtlichkeiten und somit auch der Verkehrssicherheit der Radfahrenden.

Es wurden folgende Örtlichkeiten in der Unfallkommission behandelt und Maßnahmen umgesetzt:

1. Französische Straße / GlinkasträÙe: Neubau einer Lichtzeichenanlage
2. Friedrichstraße / Mohrenstraße: Neubau einer Lichtzeichenanlage
3. Wilhelmstraße / Zimmerstraße: Neubau einer Lichtzeichenanlage
4. Bachstraße – Lessingstraße / Altonaer Straße: Reduzieren des Linksabbiegens von der Lessingstraße in die Altonaer Straße auf einen Fahrstreifen mit Anpassung der Signalisierung, Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Abbiegern und Radfahrenden
5. Potsdamer Straße von Kurfürstenstraße bis Schöneberger Ufer: Markieren einer durchgezogenen Linie (Z 295 StVO), um Linksabbiegen in die Grundstücke und Wenden zu unterbinden
6. Weinbergsweg: Markierung von Fahrradpiktogrammen zwischen den Schienen, um

Unfälle mit Radfahrenden durch Türöffnen zu vermeiden

7. Badstraße / Behmstraße – Böttgerstraße: Markieren von Richtungspfeilen
8. Osloer Straße / Drontheimer Straße – Koloniestraße: Markierungsanpassung der Linksabbieger
9. Karl-Liebknecht-Straße / Spandauer Straße: Umbau der Lichtzeichenanlage mit getrennter Linksabbiegesignalisierung
10. Alt-Moabit / Stromstraße: Entfernen einer Hecke und Aufstellen von Haltverboten zur Verbesserung der Sichtbeziehungen
11. Potsdamer Platz: Rotunterlegung der Radfurten und Anbringen von Schutzblinkern
12. Reichpietschufer / Georg c. Marshall Brücke / Schöneberger Ufer: übergroße Rotsignale, durch die Polizei Montage einer Rotlichtüberwachungskamera
13. Tiergartenstraße / Ben-Gurion-Straße Lennéstraße / Tunnel Tiergarten: Rotunterlegung des gegenläufigen Radweg
14. Fennstraße / Tegeler Straße: Ummarkierung des Linksabbiegefahrstreifens, Stoppschild mit Haltelinie, Rotunterlegung der Radfahrerfurt mit Piktogrammen
15. Großer Stern, Teilknoten Altonaer Straße: Änderung der Spuraufteilung
16. Markstraße / Reginhardstraße – Ungarnstraße: Markierte Mittelinsel baulich hergestellt, Änderung und Ergänzung der Radfahrerführung
17. Bernauer Straße / Hussitenstraße: Linksabbiegeverbot aus der Hussitenstraße, Freihaltung von Sichtbeziehungen durch Fahrradabstellanlagen statt Parkplätzen
18. Alexanderstraße – Grunerstraße / Alexanderstraße: Berücksichtigung der Wender durch Schleifen und Beeinflussung der Lichtzeichenanlage, Unterbinden zweispuriges Rechtsabbiegen, Rotunterlegung der Radfahrerfurten, eindeutige Fahrstreifenführung über den Knoten (von Karl-Marx-Allee kommend)

An den folgenden Örtlichkeiten wurden Maßnahmen beschlossen, die noch nicht umgesetzt sind:

1. Seestraße / Nordufer: LED Signale und übergroße Rotsignale
2. Mühlendamm – Gertraudenstraße / Breite Straße – Fischerinsel: Erneuerung der Innenraummarkierung, Rotunterlegung der Radfahrerfurten, Rotsignale Überkopf in Übergröße ausführen, Fußgängerschutzgitter und Schutzblinker
3. Lützowplatz / Lützowufer (Herkulesbrücke): Änderung der Fahrstreifenführung
4. Müllerstraße / Burgsdorfstraße: Grünschnitt, Markierung von Gehwegvorstreckung mit Absicherung durch Poller in Vorgriff auf späteren Umbau des Bezirks (bauliche Gehwegvorstreckungen mit Umbau Müllerstraße geplant)
5. Unter den Linden / Charlottenstraße: Neubau einer Lichtzeichenanlage (bisher Provisorium in Betrieb)
6. Potsdamer Straße / Reichpietschufer – Schöneberger Ufer: getrennte Rechtsabbiegesignalisierung von der Potsdamer Straße in das Reichpietschufer
7. Alexanderstraße – Karl-Marx-allee / Alexanderstraße – Otto-Braun-Straße: Änderung der Radfahrerführung in Mittellage zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Protektierung
8. Torstraße – Mollstraße / Karl-Liebknecht-Straße – Prenzlauer Allee: Änderung der Fahrstreifenaufteilung, Sanierung der Fahrbahndecke und Neumarkierung, Radwegfurten rot unterlegen
9. Unter den Linden / Wilhelmstraße: Erneuerung der Rotunterlegung, Fahrstreifenzuordnung und Signalisierung prüfen

Frage 3:

Verfügt der Bezirk Mitte über ein Fahrradkonzept, ggf. wann und unter welchen Beteiligungen ist dieses zustande gekommen, mit welchen wesentlichen Inhalten/ Zielen und wie ist der Umsetzungs- und Fortschreitungsstand?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Mitte teilt dazu mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte hat im Jahr 2011 ein Fahrrad-Zielnetz erstellt, das auf eigenen Befahrungen sowie Abstimmungen mit der Senatsverwaltung (heute SenUVK) basiert. Dabei wurde das vom Abgeordnetenhaus in den 90er Jahren beschlossene übergeordnete Haupttroutennetz der Senatsverwaltung nebst den Radfernwegen vollständig übernommen. Ein Fahrrad-Nebennetz wurde mit der Senatsverwaltung detailliert abgestimmt. Dies wurde um einige bezirklichen Routen ergänzt.

Die Entscheidung über die einzelnen Maßnahmen und Projekte zur Umsetzung dieses Zielnetzes sowie deren Finanzierung aus dem Fahrradprogramm des Senats erfolgt in Abstimmung mit der Senatsverwaltung in den vierteljährlich stattfindenden Steuerungsrunden mit der Senatsverwaltung, der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und dem SGA. Über den Stand der Umsetzung wird regelmäßig in dem seit 2015 existierenden bezirklichen FahrRat berichtet sowie die Planungen über einzelne Projekte vorgestellt. Der bezirkliche FahrRat setzt sich zusammen aus Vertretern der Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlung (BVV), den bezirklichen Fachämtern, Fachverbänden sowie interessierten Vertretern von Initiativen und der Bürgerschaft.

Sobald das im neuen Mobilitätsgesetz verankerte Fahrrad-Vorrangnetz der Senatsverwaltung vorliegt, wird auch das bezirkliche Zielnetz von 2011 entsprechend angepasst, inklusive der von der infraVelo GmbH um-zusetzenden Radschnellwege. Außerdem sind dann Anpassungen bzgl. der Umsetzung notwendig, insbesondere welche Projekte von der infraVelo GmbH übernommen werden.

Das Fahrradkonzept des Bezirks wird ergänzt durch ein Konzept für Fahrradstraßen, das sich an den Fahrradrouten des Zielnetzes orientiert. Außerdem gibt es ein Konzept für Fahrradabstellanlagen, das sich unterteilt in Fahrradabstellanlagen an Schulen, an S- und U-Bahnhöfen sowie Fahrradbügel generell im öffentlichen Straßenraum. Letzteres basiert auf eigenen Begehungen sowie Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern.“

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 Nebenstraßen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden in den Bezirksämtern zuständig.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zeichnet für die wegweisende Beschilderung des übergeordneten Berliner Fahrradrouthenetzes verantwortlich. Sie hat diese Aufgabe, welche 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 Mitte 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 Mitte seit 2011 auch in vielen Fällen Gebrauch gemacht.

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 Mitte 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.

Dazu kommen Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) für touristische Radverkehrsinfrastruktur. Diese GRW-Mittel mit einem durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe bewilligten Fördersatz von 90 % wurden und werden für Planung und Bau mehrerer Abschnitte des Europaradweges R 1, der Radfernwege Berlin-Usedom und Berlin-Kopenhagen sowie des Spree-Radweges eingesetzt. Die erforderliche Kofinanzierung i.H.v. 10 % erfolgt durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

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.

Das Bezirksamt Mitte teilt dazu mit:

„Detaillierte aktuelle Zahlen liegen derzeit nicht aufbereitet vor. Es kann hier nur auf die Zahlen verwiesen werden, die 2017 anlässlich einer Pressekonferenz und für weitere Präsentationen aufbereitet wurden:

Die Gesamtausgaben für Maßnahmen aus dem Radverkehrsinfrastruktur- und Sanierungsprogramm des Senats belaufen sich auf die Jahre 2002 bis 2016 auf ca. 4,5 Mio. €.

Weitere Maßnahmen wurden im Rahmen des bezirklichen und Landesinvestitionsprogramms und von städtebaulichen Förderprogrammen, bei denen auch Europamittel enthalten sind, umgesetzt.

Da diese Fahrradmaßnahmen meist Teil von übergreifenden Straßenprojekten sind, sind die Kosten hierzu nicht gesondert ausgewiesen. Hier können nur Grobschätzungen vorgenommen werden. Es kann angenommen werden, dass der anteilige Betrag für Radverkehrsmaßnahmen sich in ähnlichen Größenordnungen bewegt, wie in den vorgenannten explizit ausgewiesenen Projekten des Radverkehrsinfrastruktur- und Sanierungsprogramms. So kann insgesamt angenommen werden, dass in den Jahren 2002 bis 2016 ca. 9 bis 10 Mio. € für Radverkehrsmaßnahmen im Bezirk Mitte ausgegeben 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 Mitte teilt dazu mit:

„Aus den Fachämtern wurden folgende Projekte benannt:

a) Jobcenter-Koordination und Schul- und Sportamt:

Im Bezirk Mitte besteht eine Jugendverkehrsschule nach § 124a Abs. 1 des Schulgesetzes mit derzeit zwei Standorten, die in Betrieb sind. Im Jahr 2018 wurden Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit und Verbesserung der Bekanntheit und der Nutzung der Standorte der Jugendverkehrsschule mit dem Ziel einer besseren Nutzung erarbeitet.

Auf den Standorten ist ein Träger der Arbeitsförderung im Einsatz, der die Verkehrserziehung insbesondere aus den Grundschulen des Bezirks unterstützt. Der Beschäftigungsträger führt im Auftrag des Jobcenters Berlin Mitte zwei Maßnahmen der öffentlichen Beschäftigung „Verkehrsschule für Kinder Bremerstraße und Gottschedestraße“ auf der Grundlage des § 16 d SGB II durch. Die Maßnahmen laufen bis zum 29.02.2020 und werden vom Jobcenter finanziert. Das Angebot wird von den Grundschulen genutzt.

Es ist geplant, die beiden bestehenden Standorte baulich zu ertüchtigen. Dabei werden Lösungen gesucht, die die Nutzung insbesondere in den Sommermonaten nicht einschränken. Der Standort Bremer Straße wird derzeit sehr umfangreich im Rahmen

einer Reihe von Veranstaltungen gemeinsam mit anderen Einrichtungen im Zuge der Umgestaltung der Straße diskutiert. Dabei wird eine Erweiterung des Standortes angestrebt.

b) Jugendamt:

In der Region 4 Wedding bietet die kommunale Jugendfreizeiteinrichtung Abenteuerspielplatz „Telux“ (Tegeler Str. 28) eine Fahrradwerkstatt für Kinder von 6-14 Jahren an.

Dort werden Fahrräder repariert, gewartet und dabei wichtige Inhalte der Verkehrserziehung vermittelt. Die Fahrradwerkstatt verfügt nicht über eine extra ausgewiesene Finanz- oder Personalausstattung sondern wird im Rahmen des Regelbetriebes und der planmäßigen Stellen betrieben.“

Berlin, den 18.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz