
| | | |
|----------------------|--------------|------------|
| Eingereicht durch: | Eingang: | 07.09.2004 |
| Rolle, Oliver | Weitergabe: | 07.09.2004 |
| CDU-Fraktion | Fälligkeit: | 21.09.2004 |
| | Beantwortet: | 23.09.2004 |
| Antwort von: | Erledigt: | 28.09.2004 |
| BzStR Stäglin | | |

Betr.: Billigerer Rückbau durch "Fahrradautobahnen"?

Ich frage das Bezirksamt:

1. Wie bewertet das Bezirksamt den schikanösen Rückbau des Straßennetzes durch die Einrichtung von Fahrradspuren, die die Breite einer Fahrspur aufweisen (Bsp. Wilhelmstraße im Bezirk Mitte) und weder den berechtigten Interessen der Fahrradfahrer, noch denen der Automobilisten gerecht werden?
2. Wie bewertet das Bezirksamt die Einrichtung solcher "Fahrradautobahnen" und den damit verbundenen faktischen Rückbau des Straßennetzes im Bezirk Steglitz-Zehlendorf (Bsp. Saargemünder Straße)?
3. Welche Argumentation liegt der Einrichtung solcher "Fahrradautobahnen" und dem damit verbundenen faktischen Rückbau zugrunde?
4. Wo liegen die Vorteile für die Fahrradfahrer und wo die für die Automobilisten?
5. Wer trägt die Kosten solcher Maßnahmen?
6. Sind im Bezirk Steglitz-Zehlendorf weitere solcher "Rückbaumaßnahmen" geplant?
7. Wenn ja, wo genau?

Oliver Rolle

Antwort des Bezirksamts

Die o.g. Kleine Anfrage wird wie folgt beantwortet :

1. **Wie bewertet das Bezirksamt den schikanösen Rückbau des Straßennetzes durch die Einrichtung von Fahrradspuren, die die Breite einer Fahrspur aufweisen (Bsp. Wilhelmstraße im Bezirk Mitte) und weder den berechtigten Interessen der Fahrradfahrer, noch denen der Automobilisten gerecht werden?**
Grundsätzlich wird die Anlage von Fahrrad – Angebotsstreifen auf solchen Fahrbahnen befürwortet, auf denen wegen des Gesamt-Verkehrsaufkommens eine

derartige Maßnahme möglich ist. Nach den Regelblättern des Polizeipräsidenten in Berlin sollen diese Spuren eine Regelbreite von mind. 1,50 m haben und in einem Abstand von den parkenden Fahrzeugen von 50 cm in der Fahrbahn angeordnet werden. Fahrrad-Angebotsstreifen können auch vom Kfz-Verkehr befahren werden. Fahrrad-Angebotsstreifen müssen von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

Der Bewertung „schikanös“ schließt sich das Bezirksamt nicht an.

2. Wie bewertet das Bezirksamt die Einrichtung solcher Fahrradautobahnen und den damit verbundenen faktischen Rückbau des Straßennetzes im Bezirk Steglitz-Zehlendorf (Bsp. Saargemünder Straße)?

Fahrrad – Angebotsstreifen können eine kostengünstige Möglichkeit darstellen, das oftmals unzureichende Fahrradwegenetz zu ergänzen. Hierzu möchte ich an den Ausschuss für Bau und Verkehr vom 26.03.2003 erinnern, in dem das Projekt „Löhleinstraße“ vorgestellt worden ist.

3. Welche Argumentation liegt der Einrichtung solcher „Fahrradautobahnen“ und dem damit verbundenen faktischen Rückbau zugrunde ?

Von Seiten der Fahrradverbände wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die vermehrte Anlegung von Angebotsstreifen gefordert. Der Radfahrer ist im Verkehrsgeschehen besser zu erkennen. Diese Argumentation kann inzwischen als bestätigt angesehen werden.

4. Wo liegen die Vorteile für die Fahrradfahrer und wo die für die Automobilisten?

Für den Autofahrer ist der von Fahrradfahrern zu nutzende Bereich klar erkennbar.

5. Wer trägt die Kosten solcher Maßnahmen ?

Bei den in Steglitz-Zehlendorf zur Zeit aktuellen Maßnahmen Löhleinsraße, Englerallee und ggfls. auch Königsberger Straße (unter den Bahnbrücken) trägt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die entstehenden Kosten.

6. Sind im Bezirk weitere solcher „Rückbaumaßnahmen“ geplant ?

Ja.

7. Wenn ja, wo genau?

Wie bereits genannt in der Englerallee und evtl. in der Königsberger Straße unter den Bahnbrücken. Für diese Maßnahme hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine Übernahme der Planungskosten durch ein Ingenieurbüro zugesagt.

Mit freundlichen Grüßen

Stäglin
Bezirksstadtrat