

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 22. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2021)

zum Thema:

Einstufung des Straßenzuges Gleimstraße/Rügener Straße als Straße der StEP-Stufe IV des übergeordneten Straßennetzes

und **Antwort** vom 05. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26306
vom 22. Januar 2021
über Einstufung des Straßenzuges Gleimstraße/Rügener Straße als Straße der StEP-
Stufe IV des übergeordneten Straßennetzes

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

Anmerkung des Verfassers:

Der Straßenzug Gleimstraße/Rügener Straße ist Teil des bisherigen Fahrradrouthenhauptnetzes und daneben Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (StEP-Stufe IV).

Frage 1:

In den von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz herausgegebenen Erläuterungen zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin werden folgende Kriterien für die Einstufung als Straße der Stufe IV des übergeordneten Straßennetzes (weitere Straße von besonderer Bedeutung) genannt:

- a) Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten,
- b) Anbindung und Erschließung von Industriegebieten,
- c) Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV

Welche dieser Kriterien waren für die Einstufung der Gleimstraße/Rügener Straße als StEP-IV-Straße maßgeblich?

Frage 3:

Das Wohngebiet im östlichen Bereich der Gleimstraße wird auch durch die Kopenhagener Straße, die Gaudystraße und die Cantianstraße erschlossen. Aus welchen weiteren Gründen wird der Gleimstraße möglicherweise eine besondere Erschließungsfunktion für dieses Wohngebiet beigemessen?

Frage 6:

In der Antwort zu Nr. 1 der schriftlichen Anfrage 18/25985 weist die Senatsverwaltung darauf hin, dass die Gleimstraße eine Verbindungsfunktion (zwischen den Ortsteilen Wedding und Prenzlauer Berg) ausübt. Diese Verbindungsfunktion geht aber über den mit der verbindlichen Einstufung als StEP-IV-Straße zugewiesenen Funktionen hinaus. Auf welcher Grundlage ordnet der Senat der Gleimstraße eine Verbindungsfunktion zu?

Antwort zu 1, 3 und 6:

Die Fragen 1, 3 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gleimstraße ist gegenwärtig aufgrund ihrer Verbindungsfunktion Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (StEP-Stufe IV). Sie ist für die Viertel beidseitig der Bahn eine Sammelstraße bei gleichzeitiger Erschließungs- und Verbindungsfunktion (Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten).

Die Besonderheit der Gleimstraße ist im Gleimtunnel begründet und damit in dem Umstand, dass mit dieser Unterführung unter den Bahnanlagen im Verlauf der Gleimstraße / Rügener Straße eine Verbindung hergestellt wird. Der Straßenzug Gleimstraße - Rügener Straße ist in diesem Stadtraum eine parallele Verbindung zwischen der nördlichen Bahntrasse und dem inneren Straßenring (Bernauer Straße – Eberswalder Straße) und verbindet mit dieser Lage die Ortsteile Prenzlauer Berg und Wedding. Die beiden parallelen Straßenverbindungen (nördlich über den Straßenzug Behmstraße – Schivelbeiner Straße und südlich über die Bernauer Straße – Eberswalder Straße (BVG-Achse)) verlaufen aufgrund des Mauerparks südlich und aufgrund der Bahnanlagen nördlich von der Gleimstraße räumlich weit abgesetzt.

Weitere Ausführungen zur Systematik der Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin finden sich unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>

Frage 2:

Nicht alle Straßen, welche straßengebundenen ÖPNV aufnehmen, sind (mindestens) als StEP-IV-Straße eingestuft, z.B. die Graunstraße im Wedding. Welche weiteren Kriterien bezüglich des ÖPNV führen zur Einstufung als StEP-IV-Straße?

Antwort zu 2:

In der Tat sind nicht alle Straßen mit der Verbindungsfunktionsstufe IV (Straßen von besonderer Bedeutung / Ergänzungsstraße), in denen Buslinien vorhanden sind, im übergeordneten Straßennetz von Berlin eingeordnet. Bei der Beurteilung der Verbindungsfunktion einer Straße müssen die verschiedenen Verkehrsmittel getrennt und auch im Zusammenspiel beachtet werden und es bedarf eines Netzzusammenhangs.

Verkehren zum Beispiel Busse in Schleifen durch ein Wohngebiet mit eventuell lockerer Ein-/Zweifamilienhaus-Bebauung ohne anliegendes Ortsteilzentrum, dann hat die Strecke nicht zwingend eine Bedeutung für das übergeordnete Straßennetz. Zudem besteht aufgrund der Netzdichte ggf. keine Notwendigkeit einer Ergänzungsstraße, da die Erschließungsmaßstäbe dies nicht erfordern. Oder es gibt im Übergangsbereich zum Land Brandenburg eine Netzlücke, d.h. es gibt im benachbarten Bundesland keine adäquate Fortsetzung.

Busverkehr weist zudem sehr unterschiedliche Intensitäten auf, so sind üblicherweise eher die Strecken mit einem Busverkehr hoher Taktzahlen auch im übergeordneten Straßennetz.

Frage 4:

Die Max-Schmeling-Halle ist die einzige Adresse im Bereich der Gleimstraße, deren Bedeutung über den örtlichen Bereich hinausgeht. Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen der Max-Schmeling-Halle auf den Straßenverkehr in der Gleimstraße?

Antwort zu 4:

Über die von der Gleimstraße abzweigende Straße Am Falkplatz besteht eine Zu- und Abfahrt zur Max-Schmeling-Halle, der zweitgrößten Veranstaltungshalle Berlins, die mit ihren drei Nebenhallen zudem täglich noch den Schul- und Vereinssport, auch Behindertensport aufnimmt. Im Rahmen des Veranstaltungsverkehrs von und zur Max-Schmeling-Halle ist es regelmäßig erforderlich, Bühnenmaterial und sonstiges Hallen-, Veranstaltungs- und Sport-Equipment sowie Getränke- und Catering mit Lkws oder größeren Pkws in größerem Umfang zu transportieren; sowohl Anlieferung- wie Abtransport.

Als Ergänzungsstraße nimmt die Gleimstraße einen Teil des Besucher-/Veranstaltungsverkehrs von und zur Max-Schmeling-Halle auf; gleiches gilt auch für den Schul-, Vereins- und Behindertensport (z.B. Rollstuhlbasketball), die z.T. mit Kleinbussen gebracht werden. Bei Veranstaltungen in der Max-Schmeling-Halle ist nach Aussage der Polizei regelmäßig mit rund 10.000 Besucherinnen und Besuchern zu rechnen.

Frage 5:

Welche Informationen, z.B. aus Verkehrszählungen oder aus der Korrespondenz mit dem Betreiber der Max-Schmeling-Halle, liegen der Senatsverwaltung über den Umfang des Schwerverkehrs in der Gleimstraße vor? (Bitte um Benennung der konkreten Zahlen)

Antwort zu 5:

Für Daten zum Schwerverkehr stehen aktuell zwei 12-Stunden-Verkehrszählungen am Knotenpunkt Schönhauser Allee / Gleimstraße / Stargarder Straße vom 07.11.2019 und 29.10.2020 zur Verfügung. Für den Querschnitt der Gleimstraße westlich der Schönhauser Allee wurden jeweils an beiden Erhebungstagen 114 Lkw (>3,5t zul.GG) und Busse zwischen 7 und 19 Uhr erfasst.

Frage 7:

Welche für den fließenden Fahrzeugverkehr nutzbare Fahrbahnbreite haben örtliche Straßenverbindungen (StEP-III-Straßen) mindestens? Was ist die Regelbreite der Fahrbahn einer StEP-III-Straße?

Antwort zu 7:

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sind Straßenkategorien typische Entwurfssituationen zugeordnet, wie sie aufgrund der straßenräumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten typischerweise angetroffen werden können. Dabei variieren die Straßenraumbreiten entsprechend der unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Merkmale. Die Grundmaße für Verkehrsräume leiten sich aus dem spezifischen Raumbedarf der verschiedenen Verkehrsarten beim Begegnen, Nebeneinanderfahren und Vorbeifahren ab und können von StEP-III-Straße zu StEP-III-Straße variieren (z.B. mit bzw. ohne öffentlichen Personennahverkehr oder mit bzw. ohne Parkstände). Es gibt daher nicht die Regelbreite der Fahrbahn einer StEP-III-Straße.

Frage 8:

In der Antwort zu Nr. 1 der schriftlichen Anfrage 18/25985 bescheinigt die Senatsverwaltung der Gleimstraße auf Grund der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 eine relativ komfortable und sichere Radwegeverbindung zu sein. Im Berufsverkehr staut sich der tägliche Kfz-Verkehr in der Gleimstraße vor dem Knotenpunkt Schönhauser Allee. Auf Grund des Rückstaus und der geringen Fahrbahnbreite können Radfahrende die Gleimstraße weder normal befahren noch rechts an wartenden Kfz langsam vorbeifahren. Würde die Senatsverwaltung vor diesem Hintergrund die Gleimstraße weiterhin als komfortable und sichere Radwegeverbindung einstufen?

Antwort zu 8:

Die Gleimstraße wird aufgrund der vorhandenen durchgehenden Tempo-30- Regelung weiterhin als für Radfahrende relativ sichere Straße angesehen. Dies bestätigt auch die Auswertung der Unfälle der letzten drei Jahre, die unauffällig ist. Zusätzlich wurde an der Kreuzung im vorigen Jahr eine vorgezogene Haltlinie in Verbindung mit einem 15 m langen Schutzstreifen angeordnet, die dem Radfahrenden mehr Sicherheit beim Überfahren der Kreuzung bietet. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten hängen von den Ergebnissen des vom Bezirk in Auftrag gegebenen Verkehrskonzepts ab.

Frage 9:

Könnte die Gewährleistung eines komfortablen, sicheren und fließenden Radverkehrs ein hinreichender Grund zur Anordnung einer Einbahnstraßenregelung (für Teile der Gleimstraße) sein?

Antwort zu 9:

Dies hängt auch von den Auswirkungen auf das umliegende Netz ab.

Frage 10:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 05.02.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz