

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelhaar (GRÜNE)

vom 23. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. März 2015) und **Antwort**

Radverkehrsentwicklung in Berlin: Messung und Ergebnisse

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

Frage 1: Wie viele der im Haushalt 2014/15 beschlossenen Verkehrsdetektoren für den Radverkehr sind inzwischen installiert worden? Wie viele werden noch im Jahr 2015 installiert werden?

Antwort zu 1: Nach Abschluss der Ausschreibung und Auftragsvergabe an die bauausführende Firma beginnt im Frühjahr 2015 an den ersten 3 Standorten die Installation der Radzählstellen. Der Einbau am Standort Jannowitzbrücke ist am 26.03. erfolgt, der Funktionstest ist bestanden und geht damit in einen mehrwöchigen Probebetrieb. Insgesamt ist für 2015 der Einbau von 13 Zählstellen geplant, die restlichen 13 Zählstellen sollen in 2016 eingebaut werden.

Frage 2: In welcher Höhe sind Mittel aus dem dafür vorgesehenen Haushaltstitel Kapitel 1271 Titel 81279 im Doppelhaushalt 2014/15 bisher ausgegeben bzw. gebunden worden (bitte nach Jahren aufzulösen)?

Antwort zu 2:

Kapitel 1271 Titel 81279

Haushaltsjahr 2014: -

Haushaltsjahr 2015: 88.378,33 EUR (gebunden)

Frage 3: Welche Stelle innerhalb des Senats bzw. der nachgeordneten Behörden ist für die Beschaffung und Aufstellung der Radverkehrsdetektoren zuständig?

Antwort zu 3: Für die Beschaffung und Aufstellung der Radverkehrsdetektoren ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm), Verkehrslenkung Berlin, zuständig.

Frage 4: An welchen Orten sind diese Verkehrsdetektoren für den Fahrradverkehr installiert worden bzw. geplant?

Antwort zu 4: An 17 über das Stadtgebiet verteilten Standorten (26 Richtungszählstellen):

Mitte:	Jannowitzbrücke, Sandkrugbrücke
Friedrichshain-Kreuzberg:	Oberbaumbrücke, Frankfurter Allee
Pankow:	Berliner Straße, Schwedter Steg
Charlottenburg-Wilmersdorf:	Prinzregentenstraße
Spandau:	Klosterstraße
Steglitz-Zehlendorf:	Breitenbachplatz
Tempelhof-Schöneberg:	Yorckstraße, Monumenstrasse, Mariendorfer Damm
Neukölln:	Maybachufer
Treptow-Köpenick:	Kaisersteg
Marzahn-Hellersdorf:	Alberichstraße
Lichtenberg:	Paul-und-Paula-Uferweg
Reinickendorf:	Markstraße

Frage 5: Welche Erkenntnisse und Zahlen über die Entwicklung des Radverkehrs hat der Senat durch die Installation der Detektoren erlangt?

Antwort zu 5: Da die Detektoren noch nicht in Betrieb sind, liegen noch keine Erkenntnisse und Zahlen vor.

Frage 6: Über welche weiteren aktuellen Zahlen zur Entwicklung des Radverkehrs verfügt der Senat? Wie und wann wurden diese erhoben? Wie hat sich der Radverkehr nach den Erkenntnissen des Senats in den Jahren seit 2005 entwickelt (bitte nach Jahren getrennt aufführen)?

Antwort zu 6: Der Radverkehr wurde seit 1983 in Berlin (nur westliche Bezirke) in sogenannten Pegelzählungen an definierten Querschnitten kontinuierlich erhoben. Zwischen 1990 und 2001 gab es keine derartigen Erhebungen. Seit 2001 finden diese Erhebungen gesamtstädtisch statt. Für die Pegelzählungen werden an festen Zählpunkten monatliche Zählungen durchgeführt.

Die Ergebnisse werden als Jahresberichte auf den Internetseiten der SenStadtUm bereit gestellt, siehe für 2014 z.B.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vl/b/download/bericht_radverkehr_2014.pdf.

Weitere methodische Ausführungen sowie die Entwicklung des Radverkehrs, der sich aus diesen Zählstellen ableiten lässt, können dem Bericht entnommen werden: Gegenüber 2001 hat sich der Fahrradverkehr an den Pegelpunkten bis zum Jahr 2009 um ca. 32% erhöht. In den Jahren 2010 und 2011 wurden im Mittel über alle Zählstellen etwa gleichbleibende Verkehrsstärken ermittelt, hier ist der Einfluss der sehr schlechten Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen. Für die Jahre 2012 bis 2014 wurden an den Pegelzählstellen wieder deutlich steigende Radverkehrsstärken erfasst.

Darüber hinaus wird bei den allgemein stattfindenden Verkehrszählungen im Straßenraum auch der Radverkehr berücksichtigt.

Frage 7: Inwieweit gab oder gibt es Überlegungen des Senats eine App zu entwickeln und im Rahmen einer Kampagne anonyme GPS Aufzeichnungen tatsächlich gefahrener Strecken zu sammeln, um die Orte notwendiger Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur noch besser priorisieren zu können?

Antwort zu 7: Etwas derartiges plant der Senat nicht.

Erhebungen und Zählungen – egal zu welchem Zweck – müssen in einem angemessenen Verhältnis zwischen Erhebungsaufwand und Beitrag liegen. GPS-Tracking ist ein interessanter Ansatz, um die realisierten Wegebeziehungen von Verkehrsteilnehmenden zu erfassen. Die Angaben zu benutzten Strecken alleine liefern aber noch keinen Beitrag zu Handlungsnotwendigkeiten. Bei all diesen Aspekten sind daher die aus den Erhebungsmethoden bedingten Verzerrungen zu berücksichtigen (gesellschaftliche Gruppen, die an derartigen Erhebungen teilnehmen; auch sagen die bevorzugten Routenwahlen nichts darüber, wo Infrastruktur fehlt). Inwiefern die Forschung zu diesem Aspekt einen Beitrag leisten kann bzw. wird, kann vom Senat derzeit nicht eingeschätzt werden.

Darüber hinaus gibt es im Markt bereits unterschiedliche Anbieter/Apps, die sich in Zusammenhang mit Routingfragen auch mit der anonymisierten Erfassung von bevorzugten Radrouten befassen. Grundsätzlich ist festzustellen: Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung und keine nachfrageorientierte Planung. Das Ziel des Senats ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen. Um die Realisierung sicherstellen zu können, ist die Priorisierung zudem von den anstehen-

den und durchzuführenden Instandsetzungen und Umbaumaßnahmen der Straßenräume abhängig.

Frage 8: Inwieweit hält der Senat es für notwendig, über detaillierte Zahlen zur Entwicklung und Verteilung des Radverkehrs in Berlin zu verfügen, um beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Prioritäten zu setzen?

Antwort zu 8: Detaillierte Daten zum Radverkehr und dessen Entwicklung sind – wie Daten zu allen anderen Verkehrsträgern und deren Nutzenden – eine wesentliche Grundlage für die fachplanerischen Aufgaben und Bewertungen des Senats. Hierzu zählen auch detaillierte Informationen zum Radverkehr. Die automatischen Dauerzählstellen zum Radverkehr sind hierbei ein weiterer Baustein; aus dem alleine sich aber keine Aussagen zur Verkehrsentwicklung der Gesamtstadt ableiten lassen.

Berlin hat sich in der Vergangenheit ein abgestimmtes System an Erhebungen und Datengrundlagen erarbeitet, das umfangreiche Informationen generiert, um die fachplanerischen und verkehrspolitischen Fragestellungen beantworten zu können. Hierzu zählen bspw. Haushaltsbefragungen, um verkehrsträgerübergreifende Informationen zur Verkehrsteilnahme zu ermitteln. Es zählen dazu aber auch die Pegelzählungen im Radverkehr sowie die Zählungen an Querschnitten und Knotenpunkten (Kfz und Radverkehr), die für „durchschnittliche“ Tage streckenrelevante Angaben oder aufgrund von Zeitreihen auch Aussagen zu Entwicklungen ermöglichen. Die automatischen Zählstellen sind nun ein ergänzender Baustein, die neue bzw. vertiefte Erkenntnisse zum Tages-, Wochen- und Jahresgang des Radverkehrs an den Zählstellen ermöglichen. Der Erhalt und die finanzielle Absicherung dieser gesamten, umfangreichen Erhebungen und Datengrundlagen sind wesentlich, um auch künftige Arbeits- und Bewertungsgrundlagen über alle Verkehrsmittel vorhalten zu können.

Bezüglich der Bedeutung für die Priorisierung siehe Teilantwort zu Frage 7. Die Daten werden zudem sicherlich einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung der Bedeutung des Radverkehrs leisten. Dies kann künftig auch bei der Diskussion um Ansprüche an den öffentlichen Raum und die Realisierung und damit Priorisierung von Radverkehrsmaßnahmen eine Rolle spielen. Sie werden aber auch noch mal neue Fragen und Diskussionen aufwerfen und zu führen helfen: anhand welcher Daten dimensioiniert man – an täglichen Spitzenstunden, an Wochenmittelwerten o.ä.?

Berlin, den 01. April 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Apr. 2015)