

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 31. Mai 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. September 2012) und **Antwort**

Die Radverkehrsstrategie - Hat der Senat seine Ziele erreicht?

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

Vorbemerkung: Die Kleine Anfrage konnte im Juni dieses Jahres aufgrund der Anzahl und Detailliertheit der Fragestellungen in der vorgesehenen Frist von drei Wochen nicht beantwortet werden. Nachdem alle Antworten vorlagen, wurden dem Abgeordnete Stefan Gelbhaar diese durch Staatssekretär Christian Gaebler schriftlich übermittelt. Nachfolgend werden die Fragen nochmals als Kleine Anfrage beantwortet. Ich bitte gleichzeitig, damit die Kleine Anfrage 17/10548 als erledigt zu betrachten.

Frage 1: Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass das Ziel, den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2010 um 50 % zu steigern (von 10 auf 15 %), nicht erreicht wurde?

Antwort zu 1: Der Radverkehrsanteil ist vom Jahr 1998 bis 2008 von 10 auf 13 % gestiegen (bezogen auf alle Wege der Berliner Wohnbevölkerung). Da Haushaltsbefragungen, die die Grundlage einer derartigen Bewertung als Modal Split darstellen, nicht jährlich, sondern maximal alle fünf Jahre durchgeführt werden (aus organisatorischen sowie finanziellen Gründen), liegen für 2010 keine fundierten Daten vor. Ob das Ziel in dem Jahr erreicht wurde oder nicht, kann damit nicht abschließend beantwortet werden. Aufgrund der generell weiter steigenden Trends der Radverkehrsnutzung ist dies aber auch nicht auszuschließen.

Frage 2: Inwieweit hat der Senat seit 2010 seine Anstrengungen verstärkt, damit, wie in der Radverkehrsstrategie angestrebt, die Zahl der durchschnittlichen täglichen Fahrradfahrten jedes Jahr um etwa 100.000 Fahrten zunimmt?

Antwort zu 2: Der Senat hat u. a. im Jahr 2010 den Prozess für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie gestartet. Gemeinsam mit dem „FahrRat“ wurde bis Spätsommer 2011 in fünf Sitzungen ein Entwurf für eine neue Radverkehrsstrategie erarbeitet, beruhend auf einer sorg-

fältigen Evaluierung der Umsetzung der ersten Radverkehrsstrategie und der aktuellen Herausforderungen und Rahmenbedingungen. Der Entwurf der neuen Strategie, deren Beschluss noch im Herbst diesen Jahres angestrebt wird, enthält neben der Fortführung bewährter Programme und Maßnahmen auch eine Reihe neuer Handlungsschwerpunkte, deren Umsetzung u. a. durch Modellvorhaben erprobt werden soll.

Parallel dazu hat der Senat kontinuierlich den weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorangetrieben und verstärkt Kommunikationsmaßnahmen eingesetzt (u. a. 2010 Beteiligung an der Kampagne „Kopf an: Motor aus“ des Bundesumweltministeriums, Initiierung der laufenden „Rücksicht“-Kampagne).

Frage 3: Wie hat sich in den letzten fünf Jahren die Anzahl der täglichen Fahrradfahrten erhöht? (Bitte um jährliche Angaben)

Antwort zu 3: Die Frage kann nicht so beantwortet werden: Die letzten Haushaltsbefragungen sind aus 1998 und 2008. Jährliche Daten liegen nicht vor.

Eine nächste Haushaltsbefragung würde planmäßig 2013 durchgeführt werden. Daten hieraus würden, da die Daten für das gesamte Jahr erhoben werden, nicht vor 2014 vorliegen.

Entwicklungen an einzelnen Straßenabschnitten lassen sich aus den jährlichen Pegelzählungen ableiten, diese sind aber nicht repräsentativ für das Stadtgebiet.

Frage 4: Inwieweit wurde das Ziel erreicht, die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer/innen - trotz der Zunahme des Radverkehrs - um mindestens ein Drittel zu verringern?

Antwort zu 4: Bei der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten bzw. schwer verletzten Radfahrerinnen und Radfahrer wurden die gesetzten Ziele nicht erreicht. Zwar blieb die Unfallentwicklung hinter der Zunahme des Radverkehrs zurück, jedoch blieb die Anzahl der schwer ver-

letzten Radfahrerinnen und Radfahrer bis 2009 nahezu unverändert auf dem Niveau von 2004.

Bei der Anzahl der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer ist aufgrund der geringen Fallzahlen ein klarer Trend nicht feststellbar.

Frage 5: Wie hoch waren die im Haushalt vorgesehenen Ausgaben je Einwohner und Jahr für den Radverkehr in den letzten fünf Jahren?

Frage 6: Inwieweit steht der Senat nach wie vor zur geplanten Steigerung auf 5 € je Einwohner und Jahr bis 2015?

Antwort zu 5 und 6: Die Haushaltsmittel für den Radverkehr wurden im Zuge der Umsetzung der Radverkehrsstrategie kontinuierlich gesteigert. Der Etat für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wurde von 2,7 Mio. € in 2004 auf 3,0 Mio. € in 2008 erhöht. Für 2012 ist eine weitere Erhöhung auf 3,5 Mio. € erfolgt. Hinzu kommen Mittel für touristische Radwege in etwa gleicher Höhe sowie seit 2008 ein Haushaltsansatz für die Sanierung von Radwegen von zunächst 1,0 Mio. € in 2010 erhöht auf 2,0 Mio. € / Jahr. Insgesamt können damit etwa 7-8 Mio. € jährlich für Radverkehrsmaßnahmen ausgegeben werden.

Hinzuzurechnen wären weiterhin Teile der Mittel aus anderen Haushaltstiteln, die auch dem Radverkehr zugute kommen. Der jeweilige „Radverkehrsanteil“ lässt sich hier jedoch nicht herausrechnen.

Seine zukünftigen Ziele wird der Senat im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie festlegen.

Frage 7: Wurde die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes von radialen und tangentialen Haupttrouten wie geplant bis 2010 erreicht? Wenn nicht, wie viel Prozent des Radroutenhauptnetzes sind bisher vollendet?

Antwort zu 7: Bei der Realisierung des Haupttroutennetzes wurde das Ziel einer durchgehenden Befahrbarkeit der Routen in der Innenstadt im Wesentlichen erreicht. Bisher sind etwa 35 % des Radroutenhauptnetzes beschildert worden. Hinsichtlich der Umsetzung des Routenkonzeptes in der äußeren Stadt ist festzustellen, dass Anfang 2011 sieben von 20 Haupttrouten und vier Radfernerwege fertiggestellt und ausgeschildert waren, dass aber auf erheblichen Teilstrecken, insbesondere der noch nicht ausgeschilderten Routen, noch bauliche Verbesserungen bzw. Markierungen oder Tempo-30-Anordnungen umzusetzen sind oder (in Einzelfällen) die Markierung noch nicht endgültig feststeht.

Frage 8: Welche weiteren Maßnahmen für einen durchgängig den Anforderungen gerechten Ausbau des Haupttroutennetzes sollen bis 2015 umgesetzt werden?

Frage 9: Hält der Senat an dem Ziel fest bis 2015 den durchgängig anforderungsgerechten Ausbau des Haupttroutennetzes abzuschließen?

Antwort zu 8 und 9: Der Schwerpunkt der Arbeit für die nächsten Jahre wird in der weiteren Realisierung des Radroutenhauptnetzes liegen. Es bleibt Ziel, auch die noch verbleibenden Teile des Netzes möglichst rasch zu realisieren.

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden Ende 2015 etwa 70 % beschildert sein.

Frage 10: Haben alle Bezirke die vorgesehenen Konzeptionen für flächendeckende, engmaschige Nahbereichsnetze ausgearbeitet und umgesetzt? Wenn nicht, in welchen Bezirken stehen diese Konzeptionen noch aus? Mit welchen Mitteln setzt sich der Senat dafür ein, dass diese schnellstmöglich erstellt und umgesetzt werden?

Antwort zu 10: Eine belastbare Antwort zu dieser Frage ist im Rahmen der Kleinen Anfrage nicht leistbar.

Frage 11: Sind die bis 2010 vorgesehenen Planungen für ein „fahrradfreundliches Regierungsviertel“ sowie ein Programm zur Schaffung bzw. Sanierung von Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes von der Senatsverwaltung umgesetzt worden? Wenn nein, wieso nicht? Was ist der Stand?

Antwort zu 11: Die Fahrradwegweisung des „Fahrradfreundlichen Regierungsviertels“ ist abgeschlossen.

Das Programm zur Schaffung bzw. Sanierung von Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes bezieht sich nur auf anbaufreie Strecken. Bisher sind nachfolgende Radwege saniert bzw. neu gebaut worden: Königstraße (B 1), Heerstraße (B 2/B 5 - Nebenfahrbahnen), Potsdamer Chaussee (B 2), Malchower Chaussee - Dorfstraße (B 2), Am Seegraben – West (B 96 a), Schildower Straße (B 96 a).

In der Planung befinden sich die Heerstraße zwischen Frey- und Stößenseebrücke (B 2/B 5), die Potsdamer Chaussee – Nord (B 2), Am Seegraben – Ost (B 96 a) und die Schönerlinder Straße (B 109).

Frage 12: Inwieweit hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen die „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zugrunde gelegt?

Antwort zu 12: Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 10) sind mit dem Rundschreiben SenStadt VII B vom 17. Oktober 2011 in Berlin eingeführt worden und dienen damit als Orientierung für die Planung der Berliner Radverkehrsanlagen.

Frage 13: Wurden alle fertig gestellten Abschnitte des Haupttroutennetzes ausgeschildert? Wenn nicht, welche Abschnitte fehlen noch und welchen prozentualen Anteil machen die fehlenden Abschnitte aus?

Antwort zu 13: Siehe Antworten zu den Fragen 7 bis 9.

Frage 14: Wie viele Prozent der Nebenrouten wurden darüber hinaus ausgedeutet?

Antwort zu 14: Es wurden bisher keine Nebenrouten ausgedeutet.

Frage 15: Haben die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH an ihren Bahnhöfen und Haltestellen wichtige Ziele des Radverkehrs im Einzugsbereich sowie Verbindungen zum Fahrradwegen-Hauptnetz ausgedeutet?

Antwort zu 15: Eine Ausdeutung durch die Verkehrsunternehmen ist nicht bekannt, jedoch wurden bei der Ausdeutung des Fahrradwegen-Hauptnetzes an diesen Routen oder in ihrer Nähe gelegene Bahnhöfe und Haltestellen in die Wegweisung einbezogen.

Frage 16: Zu welchen praktischen Ergebnissen - über die veröffentlichte Broschüre hinaus - führte der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unter Einbeziehung des ADFC sowie der Wohnungswirtschaft geplante Erfahrungsaustausch „Fahrradparken am Wohnort“?

Antwort zu 16: Im Rahmen des EU-geförderten Fahrradprojekts „Spicycles“ wurde ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Wohnungswirtschaft durchgeführt. Bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern konnte das Bewusstsein dafür geweckt bzw. verstärkt werden, dass anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen am Wohnort für die Mieterinnen und Mieter eine zunehmende Bedeutung haben. Darüber, ob und in welchem Umfang dies zu konkreten Maßnahmen geführt hat, liegen keine Informationen vor.

Die im Februar 2006 in Kraft getretene Novellierung der Berliner Bauordnung enthält die Verpflichtung, bei Neubauten und Nutzungsänderungen ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder herzustellen. Im September 2008 trat ergänzend die Verordnung über die Höhe der Ablösebeträge für Fahrradabstellmöglichkeiten in Kraft. Damit wurden wichtige Voraussetzungen für die Realisierung von Fahrradabstellmöglichkeiten auch im Wohnungsbau geschaffen.

Frage 17: Wie viele Fahrradabstellplätze wurden auf Teilen des öffentlichen Straßenlandes, insbesondere auf Pkw-Parkplätzen errichtet?

Antwort zu 17: Belastbare Daten dazu aus den Bezirken liegen nicht vor. Es kann jedoch auf eine allmählich zunehmende Anzahl von Beispielen für Fahrradabstellplätze auf früheren Pkw-Parkplätzen verwiesen werden, u. a. in den Bezirken Mitte und Pankow.

Frage 18: Zu welchem Ergebnis führten die Gespräche der Senatsverwaltung mit den Interessenverbänden des Einzelhandels? Verfügt der Senat über Informationen, ob sich seitdem die Anzahl der Fahrradabstellplätze vor Läden signifikant erhöht hat? Wenn ja, welche?

Antwort zu 18: Auch hierzu liegen keine belastbaren Daten vor. Trotz einzelner positiver Beispiele besteht hier nach wie vor erheblicher Handlungsbedarf.

Frage 19: Hat die S-Bahn-Berlin GmbH zwischen 2004 und 2005 die geforderten 2000 zusätzlichen Stellplätze geschaffen? Wie viele zusätzliche Stellplätze wurden seit 2005 von der S-Bahn Berlin GmbH eingerichtet?

Antwort zu 19: Die seitens der S-Bahn Berlin GmbH im Jahr 2004 unterbrochene Umsetzung des Programms zur Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an S-Bahnhöfen wurde 2006 wieder aufgenommen. Insgesamt wurden bis 2011 9.800 Fahrradabstellplätze realisiert, davon 610 im Jahr 2011.

Frage 20: Hat die BVG, wie gefordert, bis 2006 2.000 zusätzliche Stellplätze und bis 2010 5.000 zusätzliche Stellplätze an wichtigen U-Bahnhöfen, aber auch an Straßenbahn- und Bushaltestellen errichtet?

Antwort zu 20: Das Abstellanlagenprogramm der BVG wurde - von Einzelmaßnahme abgesehen - erst nach 2006 umgesetzt. Bis 2011 hat die BVG etwa 1.100 Fahrradbügel (= 2.200 Stellplätze) und 32 Überdachungen errichtet, davon 406 Bügel und 7 Überdachungen im Jahr 2011.

Frage 21: Wie wurde Verkehrskunde in Curricula, Rahmenpläne, Projektangebote, Unterrichtsmaterialien für Schüler und Lehrer sowie in Angebote der Lehrerfortbildung integriert?

Antwort zu 21: Im Rahmenlehrplan Sachunterricht der Berliner Grundschulen ist im Themenfeld „Räume entdecken“ die Fahrradprüfung als Inhalt vorgegeben. Die Schulen sind gehalten, im Rahmen der praktischen Radfahrausbildung Kooperationsvereinbarungen mit den örtlich zuständigen Verkehrssicherheitsberatern der Polizei zu treffen.

Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME) ist als eine von 11 weiteren besonderen Bildungs- und Erziehungsaufgaben der Schule im Berliner Schulgesetz in §12 Abs. 4 ausgewiesen. Die Schulkonferenz entscheidet dann unter Beachtung der Stundentafel und der Rahmenlehrpläne auf Vorschlag der Gesamtkonferenz der Lehrkräfte, welche besonderen Bildungs- und Erziehungsaufgaben als Aufgabengebiete unterrichtet werden.

Weitere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen mit unterschiedlichen Projekten die verkehrspädagogische Arbeit der Berliner Schulen.

Die schulischen Multiplikatoren für Verkehrs- und Mobilitätserziehung werden vom LISUM Berlin-Brandenburg qualifiziert, damit in der dezentralen Lehrerfortbildung Angebote für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung gemacht werden können.

Frage 22: Welche fünf besonders in Hinblick auf die Verkehrssicherheit problematischen Knotenpunkte wurden als Pilotprojekte umgestaltet? Inwieweit wurden die gewonnenen Erfahrungen zur Entwicklung von Regellösungen für vergleichbare Problempunkte genutzt?

Antwort zu 22: Die hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematischen Knotenpunkte wurden im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission und im Zusammenhang mit dem Umbau anderer Projekte bearbeitet. Eine Aussage über die erzielten Wirkungen ist anhand der Unfallanalyse erst nach Ablauf von drei Jahren möglich, da sonst die statistischen Schwankungen zu groß sind.

An der Kreuzung Bismarckstraße/Kaiser-Friedrich-Straße gab es an der westlichen Zufahrt der Bismarckstraße einen Unfallschwerpunkt mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und Radfahrerinnen und Radfahrern. In einer Untersuchung hinsichtlich des toten Winkels beim Abbiegen wurde festgestellt, dass bei einem Rückbau des Radwegs und Ersatz durch Radfahrstreifen eine deutliche Verbesserung der Sicht zu erreichen ist. Der Radweg wurde 2006 zurückgebaut und durch einen Radfahrstreifen ersetzt. Während es in den drei Jahren vor dem Umbau zu 11 Unfällen mit Personenschäden kam, bei denen ein Kind getötet und ein weiterer Radfahrer schwer verletzt wurden, kam es in den drei Folgejahren nach dem Umbau nur noch zu einem Unfall mit Personenschaden mit einem leicht verletzten Radfahrer. Diese bauliche Lösung kann auch an anderen Straßenkreuzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Die Kreuzung Schönhauser Allee/Danziger Straße - Eberswalder Straße wurde im Rahmen der Bauplanung des Bezirks Pankow umgebaut. Dabei wurden u. a. neue Radwege und Furten angelegt. Der Umbau ist noch keine drei Jahre abgeschlossen, so dass eine Bewertung noch nicht möglich ist.

Am Kreisverkehr Kottbusser Tor wurde durch den Einbau von Aufzügen im Mittelkreis ein Ersatzbau der Lichtzeichenanlagen notwendig. Aus diesem Anlass wurde die Unfallsituation unter besonderer Berücksichtigung der Radfahrerunfälle durch ein Ingenieurbüro geprüft und Vorschläge für den Umbau erarbeitet. Die jetzt in der Umsetzung befindliche Planung berücksichtigt unter anderem ein nur noch einspuriges Ausfahren aus dem Kreisverkehr und geänderte Abbiegeradien, die die Sicht auf die Radfahrerinnen und Radfahrer verbessern.

An der Kreuzung Hofjägerallee-Klingelhöfer Straße/Stülerstraße-Tiergartenstraße wird eine Verbesserung für den Radverkehr in zwei Teilschritten umgesetzt. Der Umbau der Tiergartenstraße mit Markierung von Radfahrstreifen wurde vor Kurzem abgeschlossen. Die geradeaus fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer werden jetzt links neben dem Rechtsabbiegefahrstreifen geführt. Damit werden Unfälle mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen verhindert. In der Zufahrt Stülerstraße sollen

im zweiten Ausbauschnitt ebenfalls Radfahrstreifen angelegt werden.

An der Kreuzung Dominicusstraße/Hauptstraße wurden Schutzblinker installiert mit dem Ziel, die Aufmerksamkeit der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer beim Abbiegen auf die parallel fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen. Nach einer Vorher-Nachher-Auswertung im Rahmen der Unfallkommission konnte nicht nachgewiesen werden, dass diese Maßnahme die Unfallsituation verbessert hat.

Frage 23: Hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Erfolgskontrolle in Abständen von etwa zwei Jahren überprüft, inwieweit die im Teil II der Radverkehrsstrategie genannten quantitativen Ziele erreicht werden konnten? Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen? Sind diese Ergebnisse von der Senatsverwaltung veröffentlicht worden?

Antwort zu 23: Ein erster Bericht zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie, der auch Aussagen zu den quantitativen Zielen enthielt, wurde 2006 dem Abgeordnetenhaus vorgelegt. Die Fortschritte bei der Realisierung des Fahrradrouthenauptnetzes werden in einem jährlich dem FahrRat vorgelegten, jedoch nicht veröffentlichten „Fortschrittsbericht“ detailliert dokumentiert, der sich außerdem regelmäßig mit dem Grad der Zielerreichung in den anderen Handlungsfeldern auseinandersetzt.

Die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens lässt sich für einzelne Straßenabschnitte an den Ergebnissen der Fahrradverkehr-Pegelzählungen ablesen, die jährlich im Internet veröffentlicht werden. Diese Zahlen sind allerdings nicht repräsentativ für das gesamte Stadtgebiet. Zur Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung gibt eine ebenfalls jährlich im Internet veröffentlichte Sonderauswertung der Unfallstatistik Auskunft. Zur Nutzung des Fahrrads in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln liegen keine belastbaren Daten vor, Indikatoren wie die Auslastung der Bike&Ride-Anlagen und der Verkauf von Fahrrad-Monatskarten weisen jedoch auf eine starke Zunahme hin. Zur Entwicklung der Finanzierung des Radverkehrs wird auf die Beantwortung der Frage 5 verwiesen.

Im Prozess der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie im Jahr 2011 wurde ein Evaluierungsbericht 2004-2010 erarbeitet (nicht veröffentlicht), der u. a. die radverkehrsspezifischen Daten aus den Verkehrsbefragungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten“ (SrV) verarbeitet. Der Bericht enthält Aussagen zu Fortschritten und Defiziten bei der Erreichung der quantitativen Ziele der Radverkehrsstrategie und bei der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes, die eine Grundlage für die Inhalte der fortgeschriebenen Radverkehrsstrategie darstellten.

Frage 24: Welche Konsequenzen wurden aus den Ergebnissen der Erfolgskontrolle gezogen?

Frage 25: Wird der Senat die Radverkehrsstrategie evaluieren, bevor sie fortgeschrieben wird? Wenn ja, bis wann ist diese Evaluation geplant? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 24 und 25: Ein Evaluierungsbericht für die Jahre 2004-2010 liegt vor und wurde im FahrRat diskutiert. Die darin enthaltenen Ergebnisse sind in die Weiterentwicklung der Radverkehrsstrategie eingeflossen.

Berlin, den 01. Oktober 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Okt. 2012)