

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Gelbhaar (GRÜNE)**

vom 21. Mai 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2015) und **Antwort**

#### **Baut die Politik von heute die Radverkehrsinfrastruktur von gestern?**

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

Frage 1: Auf wie vielen Kilometern Hauptverkehrsstraßen sind nach wie vor keine Radverkehrsanlagen vorhanden?

Frage 2: Auf wie vielen Kilometern Hauptverkehrsstraßen entsprechen die Radverkehrsanlagen nicht dem aktuellen Standard (z.B. Radwege unter 1,6 m Breite gemäß der AV Geh- und Radwege oder schlechter Oberflächenzustand)?

Antwort zu 1 und 2: Eine umfassende Statistik über die Breiten bzw. den Oberflächenzustand der Radverkehrsanlagen existiert nicht und lässt sich angesichts der Größenordnung des Berliner Radverkehrsnetzes nicht mit vertretbarem Aufwand erstellen, zumal die Radverkehrsanlagen über viele Jahrzehnte hinweg abschnittsweise geschaffen und verändert worden sind und daher auch auf kurzen Abschnitten unterschiedliche Breiten und Beläge aufweisen können.

An den ca. 1600 km Hauptverkehrsstraßen sind schätzungsweise ca. 1500 km Radverkehrsanlagen und ca. 100 km für den Radverkehr freigegebene Bussonderfahrstreifen vorhanden.

Frage 3: Wie viele km Hauptverkehrsstraßen plant der Senat in den nächsten zwei Jahren mit Radverkehrsanlagen auszustatten, die dem aktuellen Standard entsprechen?

Antwort zu 3.: Gemäß dem Radverkehrsinfrastrukturprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sollen in den nächsten zwei Jahren ca. 60 km Radverkehrsanlagen unter Einhaltung der in Berlin geltenden Straßenbauregelwerke neu angelegt oder grundsaniiert werden. Dazu kommen die Maßnahmen der Bezirke.

Frage 4: Wie viele Kilometer straßenbegleitende Radwege wurden seit dem Inkrafttreten der AV Geh- und Radwege im Mai 2013 gebaut? Wie viele km dieser Einrichtungsradwege waren weniger als 2 m breit, wie viele entsprachen der erwünschten Breite von 2 m? Inwieweit wurden auch straßenbegleitende Radwege angelegt, die nicht der Mindestbreite von 1,6 m gemäß AV Geh- und Radwege entsprachen?

Frage 5: Wie viele Kilometer selbständig geführte Radwege wurden seit Mai 2013 angelegt? Inwieweit entsprachen diese alle der Mindestbreite von 3 m (Falls nicht bitte um genaue Kilometerangaben)?

Frage 6: Wie viele Kilometer Radfahrstreifen wurden seit Mai 2013 angelegt? Wie viele km davon verfügten wie von der AV Geh- und Radwege empfohlen über eine Breite einschließlich der Radfahrstreifenbegrenzung von mindestens 1,85 m?

Antwort zu 4, 5 und 6: Im Rahmen des Radverkehrsinfrastrukturprogramms der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sind in den Jahren 2013 und 2014 ca. 28 km Radverkehrsanlagen neu angelegt und ca. 15 km grundsaniiert worden. Dabei wurden ca. 24 km Radfahr- oder Schutzstreifen für den Radverkehr neu angelegt und 5 km als Ersatz für nicht mehr sanierbare Radwege markiert. Selbständig geführte Radwege sind in Berlin nur selten vorhanden, da für den Radverkehr freigegebene Wege in Grünanlagen in der Regel für die Mischnutzung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden angelegt werden und nicht den Status von Radwegen haben.

Alle oben genannten Maßnahmen sind regelgerecht umgesetzt worden, verfügen also über die Mindestbreiten.

Für das Jahr 2015 liegen noch keine Daten vor, da die Arbeiten überwiegend noch nicht abgeschlossen sind.

Über die von den Bezirksämtern außerhalb des Radverkehrsinfrastrukturprogramms der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angelegten oder erneuerten Radwege liegen dem Senat keine statistischen Angaben vor.

Frage 7: Inwieweit hält der Senat angesichts des steigenden Radverkehrsaufkommens und zunehmend unterschiedlicher Geschwindigkeiten durch Pedelecs die Breite von Radwegen und Radstreifen noch für ausreichend, obwohl sie ein sicheres Überholen kaum ermöglicht?

Frage 8: Inwieweit hält der Senat das Kopenhagener Regemaß von 3 m für Einrichtungsfahrwege für erstrebenswert, damit die Breite auch in Zukunft ausreicht?

Antwort zu 7 und 8: Unabhängig vom Radverkehrsaufkommen und der gewachsenen Verbreitung der Pedelecs ist die Schaffung möglichst zahlreicher Überholmöglichkeiten beim Entwurf von Radverkehrsanlagen schon immer ein wichtiges Thema gewesen. Die einschlägigen deutschen Regelwerke für die Radverkehrsinfrastruktur tragen daher dieser Erfordernis durchaus Rechnung.

Der Senat hat 2011 die aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der „Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) in Berlin eingeführt und 2013 auch das dort vorgesehene Regemaß von 2,00 m in der AV<sup>1</sup> Geh- und Radwege verankert, um das Überholen zu erleichtern. Bei nicht ausreichender Flächenverfügbarkeit wird es allerdings nach sorgfältiger Abwägung ggf. im Einzelfall auch künftig notwendig sein, Radwegabschnitte mit 1,60 m Breite oder an kurzen Engstellen ausnahmsweise auch mit geringeren Breiten anzulegen, wobei in diesen Ausnahmefällen eine Mindestbreite von 1,00 m gilt.

Vereinzelte können durchaus auch Breiten von über 2,00 m vorgesehen werden. Hierbei ist aber zu beachten, dass bereits die Einordnung von 2,00 m breiten Radwegen angesichts der vielfältigen Nutzungsansprüche an den meist knappen Straßenraum eine erhebliche planerische Herausforderung darstellt.

Die Fachverwaltung befindet sich in einem kontinuierlichen und regen Austausch mit der Stadt Kopenhagen zum Thema Radverkehrsförderung einschließlich zu Fragen der Radverkehrsinfrastruktur. Nicht alle Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze lassen sich aber „1 zu 1“ auf Berlin übertragen.

Frage 9: Wie viele Kilometer der seit Mai 2013 angelegten Radstreifen wurden zwischen auf der einen Seite parkenden und auf der anderen Seite fahrenden Autos angelegt? Stimmt der Senat der Einschätzung zu, dass sich öffnende Autotüren ein großes Risiko darstellen und der Sicherheitstrennstreifen für die Breite der Autotüren nicht ausreichend ist?

Antwort zu 9: Da es sich um eine Regellösung für Schutzstreifenmarkierungen handelt, die wegen der guten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr in der Regel deutliche Verkehrssicherheitsvorteile bietet, werden solche Markierungen für den Radverkehr nicht gesondert statistisch erfasst. Dass sich öffnende Autotüren grundsätzlich ein großes Risiko für den Radverkehr darstellen, ist dem Senat bekannt und hat bereits vor 8 Jahren zur Einführung entsprechender Regelpläne der Verkehrslenkung Berlin geführt, die einen abmarkierten Sicherheitstrennstreifen vorsehen. Dass der Sicherheitstrennstreifen nicht ausreichend ist, trifft nicht zu, da der den Schutzstreifen links von der Sicherheitstrennstreifenmarkierung befahrende Radverkehr genügend Abstand zum ruhenden Verkehr hält, um sich öffnende Autotüren rechtzeitig zu erkennen und an Ihnen vorbeizufahren. Im Gegensatz zu Straßen ohne Schutzstreifen, wo solche Unfälle durch sich öffnende Türen relativ häufig vorkommen und wegen ihrer schweren Folgen ein großes Problem darstellen, sind derartige Unfälle bei Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifenmarkierung nicht auffällig.

Frage 10: Inwieweit plant der Senat Radfahrer\*innen auf stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen in Zukunft häufiger sowohl vom Fuß- als auch vom Autoverkehr baulich getrennt zu führen, wie es in Dänemark oder den Niederlanden üblich ist? Falls er dies nicht plant, wieso nicht?

Antwort zu 10.: Vom Kfz- und Fußverkehr getrennte Radwege werden an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen auch weiterhin angelegt werden, wenn entsprechende Randbedingungen (insbesondere eine ausreichende Flächenverfügbarkeit) vorliegen und die in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der „Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) aufgeführten Kriterien dafür sprechen. Allerdings sind gerade innerstädtisch Situationen häufiger, wo es sich im Zuge des in den ERA beschriebenen Abwägungsprozesses herausstellt, dass die Führung des Radverkehrs auf im Fahrbahnbereich markierten Radverkehrsanlagen sicherer und günstiger ist (bessere Sichtbeziehung zum Kfz-Verkehr, weniger Konflikte mit dem Fußverkehr). Gleichwohl gibt es auch in der Innenstadt viele Bereiche, wo die ortsbezogene Abwägung dazu führt, dass Radwege baulich angelegt werden.

Auch in Kopenhagen werden Radverkehrsanlagen in der Innenstadt nicht immer baulich getrennt geführt. Im Übrigen ist der Senat der Auffassung, dass die Sichtbarkeit von Radfahrenden im Straßenraum bei fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen am besten gegeben ist.

<sup>1</sup> Ausführungsvorschriften des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege

Frage 11: Wie viele Kilometer Straßen mit Kopfsteinpflaster gibt es in Berlin, die nicht über Radverkehrsanlagen verfügen und somit nur schlecht für den Radverkehr geeignet sind? Wie viele km Kopfsteinpflaster wurden in Berlin in den letzten zwei Jahren erneuert? Auf wie vielen km wurden dabei Fahrspuren für den Radverkehr aus Asphalt oder aus ebenen Platten eingefügt? Plant der Senat in Zukunft – wie beispielsweise in Kopenhagen – systematisch Straßen mit Kopfsteinpflaster mit Fahrspuren für den Radverkehr auszustatten, damit Radfahrer nicht auf den Bürgersteig ausweichen? Falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 11: Da es in Berlin nur ca. 18 km gepflasterte Hauptstraßen gibt, von denen viele bereits über Radwege verfügen oder zum Umbau vorgesehen sind, ist die schlechte Befahrbarkeit von Kopfsteinpflasterstraßen mehr eine Problematik, die die in bezirklicher Zuständigkeit liegenden Nebenstraßen betrifft. Statistische Erhebungen über Erschwernisse für den Radverkehr durch Kopfsteinpflaster oder über die Erneuerung von Kopfsteinpflaster sind dem Senat nicht bekannt. Dennoch ist es ein wichtiges Handlungsfeld des Radverkehrsinfrastrukturprogramms, Kopfsteinpflasterstraßen im Zuge von Fahrradrouten mit besser befahrbaren Belägen zu versehen. Angesichts der relativ hohen Kosten der Asphaltierung von Pflasterstraßen und der häufig damit verbundenen stadtgestalterischen Problematik können solche Asphaltierungen im Rahmen des Radverkehrsinfrastrukturprogramms nur in begrenztem Umfang (in der Regel weniger als 1 km pro Jahr) vorgenommen werden.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass vor Ort häufig erhebliche Widerstände in der Bürgerschaft und bei den bezirklichen Gremien gegen die Asphaltierung von Kopfsteinpflasterstraßen auftreten.

Berlin, den 08. Juni 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Juni 2015)