

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 02. Dezember 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Dezember 2014) und **Antwort**

Anspruch und Wirklichkeit der Radverkehrsstrategie II: Instandsetzung und Ausbau der Radverkehrsanlagen

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

Frage 1: Welche Radwege, Radspuren und Schutzstreifen wurden seit 2011 bis Ende 2014 nach den heute gültigen Standards instandgesetzt? (Bitte nach Jahr und Bezirk aufschlüsseln.)

Frage 2: Welche Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen gelten als dringend sanierungsbedürftig und wo sind Instandsetzungsmaßnahmen nach heute gültigen Standards geplant? (Bitte nach Ort und Art sowie ggf. nach voraussichtlichen Kosten der Maßnahme und Zeitpunkt der Fertigstellung aufschlüsseln.)

Frage 3: Welche der in DS 17/11658 angekündigten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen wurden bis Ende 2014 angelegt?

Antwort zu 1, 2 und 3: Bis zum 11. Dezember 2014 sind folgende der Radfahr- bzw. Schutzstreifenvorhaben vollständig umgesetzt worden:

Brückenstraße südl. Märkisches Ufer
Schulze-Delitzsch-Platz
Prinzenstraße südl. Gitschiner Straße
Dietzgenstraße (Schillerstraße – Wackenbergstraße)
Heinrich-Mann-Straße
Granitzstraße (Neumannstraße – Haßfurter Weg, Südseite)
Hansastraße (Indira-Gandhi-Straße – Buschallee)
Joachim-Friedrich-Straße (Westfälische Straße – Gervinusstraße)
Sömmeringstraße
Lise-Meitner-Straße südl. Max-Dohrn-Straße
Klosterbuschweg (Seegefelder Weg – Torweg)
Wilhelmstraße (Daberkowstraße – Weinmeisterhornweg, Ostseite)
Königstraße (Gliener Brücke – Nikolskoer Weg)
Werbellinstraße (Karl-Marx-Straße – Morusstraße, Nordseite)
Karl-Marx-Straße (Silbersteinstraße – Juliusstraße)

Folgende der Radfahr- bzw. Schutzstreifen sind bis zum 8. Dezember 2014 teilweise markiert worden, die restlichen Markierungen sollen 2015 folgen:

Reinickendorfer Straße (Seestraße – Plantagenstraße)
Zeppelinstraße südl. Spekteweg
Ringstraße (Kaiserstraße – Attilastraße)
Kamenzer Damm (Wedellstraße – Malteserstraße, Nordseite)
Blankenburger Straße (Pasewalker Straße – Siegfriedstraße)

Bei folgenden der Radfahr- bzw. Schutzstreifenvorhaben ist bis zum 8. Dezember 2014 mit der Umsetzung der Begleitmaßnahmen begonnen worden, aber die Witterungsbedingungen haben die Markierungsarbeiten nicht mehr zugelassen (Markierung voraussichtlich 2015):

Stülerstraße
Nauener Straße nördl. Staakener Straße
Gartenfelder Straße (östl. Küsterstraße – Daumstraße, Nordseite)
Kaiserstraße (Mariendorfer Damm – Machonstraße)

Die Markierung folgender Radfahr- bzw. Schutzstreifen hat sich aus verschiedenen Gründen verzögert, soll aber in den nächsten Jahren erfolgen:

Annenstraße (Dresdener Straße – Heinrich-Heine-Platz)
Turmstraße westl. Lübecker Straße
Stromstraße (Perleberger Straße – Turmstraße, Westseite)
Skalitzer Straße (Kottbusser Tor – Wassertorplatz)
Gitschiner Straße (Wassertorplatz – Zossener Straße)
Warschauer Straße (Revaler Straße – Frankfurter Allee)
Danziger Straße (Prenzlauer Allee – Landsberger Allee)
Pasewalker Straße (Schlossallee – Am Feuchten Winkel)
Alt-Gatow (Am Ortsrand – Plievierstraße, Westseite)
Kladower Damm (Hellebergeweg – Plievierstraße, Ostseite)
Feuerbachstraße (Schöneberger Straße – Lauenburger Straße)
Schöneberger Straße (Alboinstraße – Manteuffelstraße)

Köpenicker Landstraße (Am Plänterwald – Bulgarische Str., Nordseite)

Frage 4: Welche weiteren Radfahr- und Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen sind geplant? (Bitte nach Ort, Streckenlänge, voraussichtlichen Kosten und Zeitpunkt der Fertigstellung aufschlüsseln.)

Antwort zu 4: Abgesehen von den in Frage 3 genannten Vorhaben gibt es zurzeit nach Kenntnis der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Planungen für Radfahr- oder Schutzstreifen in folgenden Hauptverkehrsstraßen:

Chausseestraße (Wöhlertstr. – Zinnowitzer Str.)
 Heidestraße
 Müllerstraße (Seestr. – Sellerstr.)
 Sickingenstraße
 Beusselstraße (nördlich Alt-Moabit)
 Französische Straße
 Anhalter Straße
 Mehringdamm (Westseite zwischen Kreuzbergstr. und Schwiebusser Str.)
 Eldenaer Straße (westlich Proskauer Str.)
 Hasenheide (Südseite)
 Dietzgenstraße (Westseite zwischen Rosenthaler Weg und Kastanienallee)
 Alt-Karow (Westseite)
 Gaußstraße
 Nürnberger Straße (südlich Augsburger Str. und nördlich Tauentzienstr.)
 Teplitzer Straße
 Hubertusallee (südlich Warmbrunner Str.)
 Dahlemer Weg (Weißwasserweg – Mörchinger Str.)
 Blanckertzweg
 Kaiser-Wilhelm-Straße (nördlich Alt-Lankwitz)
 Rheinstraße (Ostseite zwischen Walther-Schreiber-Platz und Kaisereiche)
 Monumentenbrücke
 Rixdorfer Straße (südlich Eisenacher Str.)
 Manteuffelstraße (südlich Berlinickeplatz)
 Boelckestraße (nördlich Werner-Voß-Damm)
 Kölner Damm
 Karl-Marx-Straße (nördlich Jonasstr.)
 Oberspreestraße (Südseite zwischen Silbergrasweg und Ostritzer Str.)
 An der Wuhlheide (Nordseite)
 Wegedornstraße (beiderseits Semmelweisstr.)
 Wendenschloßstraße (Westseite zwischen Charlottenstr. und Lienhardweg)
 Blumberger Damm (soweit noch keine Radwege vorhanden)
 Wuhletalstraße (soweit noch keine Radfahrstreifen vorhanden)
 Herzbergstraße (westlich Vulkanstr. und östlich Siegfriedstr.)
 Lückstraße (außer Bereich beiderseits Weitlingstr.)
 Egon-Erwin-Kisch-Straße (östlich Grevesmühlener Str.)
 Falkenberger Chaussee (Südseite beiderseits Pablo-Picasso-Str.)

Dorfstraße (Südseite zwischen Hausvaterweg und Hohenschönhauser Str.)

Oranienburger Straße (Ostseite nördlich Tessenowstraße, Westseite zwischen Eichborndamm und Taldorfer Weg sowie zwischen Lübarser Str. und Göschenplatz)

Hennigsdorfer Straße

Eichborndamm zwischen Waldstr. und Pannwitzstr.

Zudem gibt es erste Vorüberlegungen für einige weitere Maßnahmen. Über Streckenlänge, Kosten und den Zeitpunkt der Fertigstellung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Angaben möglich, da die genaue Ausgestaltung der Maßnahmen noch nicht feststeht.

Frage 5: Die Radverkehrsstrategie sieht vor, bei allen Straßenbaumaßnahmen für die Herstellung oder zumindest Beibehaltung einer ausreichenden Radverkehrskapazität sowie einer zügigen Fahrrad-Befahrbarkeit zu sorgen. Kann der Senat mit Sicherheit ausschließen, dass diese Vorgabe seit 2011 in einzelnen Fällen nicht umgesetzt wurde?

Antwort zu 5: Der Senat ist bestrebt, bei Straßenbaumaßnahmen auch die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen, kann aber aufgrund der vielfältigen Einflüsse auf die Straßenbaumaßnahmen und der überwiegend bezirklichen Zuständigkeit für den Straßenbau nicht vollständig ausschließen, dass im Einzelfall die Zielsetzungen nicht umgesetzt werden.

Frage 6: Wie viel wird pro Einwohner*in und Jahr an Investitionsmitteln des Straßenbaus für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ausgegeben?

Antwort zu 6: Da außer im Titel 72016 „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ auch in anderen, meist von den Bezirksämtern verwalteten Haushaltstiteln Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs enthalten sein können, kann hierfür ohne eine grundlegende Änderung der bestehenden Systematik der Verbuchung von Bauleistungen kein Wert angegeben werden. Auf den Bericht für den Hauptausschuss (Drucksache 1531 B) wird verwiesen.

Frage 7: Strebt der Senat für den kommenden Haushalt eine Erhöhung der Investitionsmittel auf die in der Radverkehrsstrategie angekündigten 5 Euro pro Einwohner*in und Jahr an?

Antwort zu 7: Der Senat strebt weiterhin eine bedarfsorientierte Höhe der Investitionsmittel für die Förderung des Radverkehrs an.

Frage 8: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass ein erheblicher Teil der Mittel zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die Asphaltierung gepflasterter Nebenstraßen ohne Einrichtung eines Radfahr- oder Schutzstreifens verwendet wird?

Antwort zu 8: Auf die Antworten zu diesem Thema in Drucksache 1531 B wird verwiesen. Die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen ist in Nebenstraßen nach den geltenden Regelwerken und den Erkenntnissen der Radverkehrsplanung nicht geboten und zudem durch die Straßenverkehrsordnung ausgeschlossen, da diese Straßen ja in aller Regel Teil einer Tempo-30-Zone sind und deren Anordnung in Straßen mit Radfahr- oder Schutzstreifen unzulässig wäre (vgl. Straßenverkehrsordnung [StVO] § 45 [1c] Satz 3). Andererseits ist in gepflasterten Straßen die Herstellung einer gut befahrbaren Asphaltdecke die unerlässliche Voraussetzung, um die Straße für den Radverkehr attraktiv zu machen. Daher sind Maßnahmen, die die Asphaltierung von für den Radverkehr wichtigen Pflasterstraßen beinhalten, ein unverzichtbarer Bestandteil der Radverkehrsstrategie.

Frage 9: Was spricht nach Auffassung des Senats dagegen, die Asphaltierung von Nebenstraßen und damit die Verbesserung der Autoverkehrsinfrastruktur zumindest anteilig aus regulären Straßenbaumitteln zu finanzieren?

Antwort zu 9: Aufgrund der im Vergleich mit Fahrrädern deutlich besseren und wirksameren Federung von Kraftfahrzeugen sowie der nicht vorhandenen Sturzgefahr und des durch die geschlossene Karosserie gegebenen Schutzes gegen Verschmutzung sind die Vorteile, die sich für den Autoverkehr aus der Asphaltierung von Nebenstraßen ergeben, weitaus geringer als die für den Radverkehr. Da diese Maßnahmen deshalb ganz überwiegend im Interesse des Radverkehrs durchgeführt werden, machen die Bezirksämter in der Regel Planung und Durchführung dieser Maßnahmen von einer gesicherten Finanzierung aus den Mitteln des Haushaltstitels 72016 „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ abhängig.

Unter den in der Drucksache 1531 B aufgeführten Voraussetzungen wird der Senat daher auch zukünftig solche Vorhaben aus Mitteln des Haushaltstitels 72016 finanzieren. Im Rahmen der Investitionsplanung und der bezirklichen Festlegungen werden entsprechende Vorhaben auch weiterhin aus „regulären“ Straßenbaumitteln finanziert werden. Mitunter ist die Herstellung von Fahrradrouten nur durch das Zusammenwirken beider Finanzierungswege möglich. Meist ist es dann aber zur Reduzierung unnötigen bürokratischen Aufwands sinnvoller, abschnittsweise getrennte Bauvorhaben durchzuführen anstatt die Kosten für einzelne Vorhaben aufzuteilen.

Berlin, den 16. Dezember 2014

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 29. Dez. 2014)