

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bettina König (SPD)**

vom 13. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2018)

zum Thema:

Radspuren auf der Straße vs. Radwege auf Gehwegen?

und **Antwort** vom 23. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina König (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13789
vom 13.03.2018
über Radspuren auf der Straße vs. Radwege auf Gehwegen?

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

Frage 1:

Wird bei der Anlage von Radwegen weiterhin der Fokus auf die Einrichtung von Radspuren (auf der Straße) gelegt? Unter welchen Umständen werden Radwege auf Gehsteigen in der Planung bevorzugt?

Antwort zu 1:

Bei der Planung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen wird in jedem Einzelfall ortsbezogen und ergebnisoffen nach den Kriterien der geltenden Regelwerke abgewogen, ob ein baulicher Radweg im Seitenraum, ein Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau oder auch ein Schutzstreifen für den Radverkehr die unter den jeweiligen Gesichtspunkten, wie beispielsweise Verkehrssicherheit, angemessene Lösung ist. Die dabei zu beachtenden Kriterien können den entsprechenden Regelwerken entnommen werden. In Berlin soll künftig zudem verstärkt darauf geachtet werden, dass vorschriftswidriges Parken oder Halten auf den Radverkehrsanlagen unterbleibt. Darüber hinaus ist das Ziel – insbesondere im Sinne der Verkehrssicherheit – Radverkehrsanlagen baulich so zu gestalten, dass ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt (§ 42 Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes).

Frage 2:

Wird die Verlegung von Radwegen auf die Straße auch bei einer dann notwendigen Verkleinerung von Grünflächen (wie beispielsweise dem Grünstreifen auf der Hauptstraße Residenzstraße in Reinickendorf-Ost) präferiert?

Antwort zu 2:

Da bei der Planung von Rad- und auch von Fußverkehrsanlagen ortsbezogen und ergebnisoffen abgewogen wird, kann es durchaus auch zu einer Verkleinerung von Grünflächen kommen. So wird beispielsweise in der Residenzstraße der grüne Mittelstreifen bewusst zugunsten größerer Flächen für einen sicheren Rad- und Fußgängerverkehr verkleinert.

Frage 3:

Wie lautet die Einschätzung des Senats zum aktuellen Zustand des Radwegenetzes (sowohl hinsichtlich des baulichen Zustands als auch der Netzabdeckung) in Reinickendorf-Ost?

Antwort zu 3:

Dazu liegen keine aktuellen Erkenntnisse vor. Im Ergebnis der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, das ca. ein Jahr nach Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes vorliegen wird, kann diese Frage voraussichtlich beantwortet werden.

Berlin, den 23.03.2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz