Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 28 029
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)

vom 23. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2021)

zum Thema:

(IV) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehr und wo popen neue Radwege up?

und **Antwort** vom 05. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Jul. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28029
vom 23. Juni 2021
über (IV) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehr und wo popen neue Radwege up?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Vorbemerkung: bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, der zufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020).

Frage 1:

Welche Auswirkungen hat die Coronakrise auf den Berliner Radverkehr und die Anzahl der Radfahrenden gehabt?

Antwort zu 1:

Bei fast allen automatischen Radverkehrszählstellen und an acht der Rad-Pegelpunkten konnte gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Zunahme der Fahrradverkehrsstärke festgestellt werden. Die Entwicklung des Verkehrs an den Radverkehrszählstellen der Senatsverwaltung ist veröffentlicht unter https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/.

Zusätzlich wird im Jahresbericht 2020 für die Radverkehrszählstellen dargestellt, dass das Fahrradverkehrsaufkommen an den Rad-Pegelpunkten und automatischen Radverkehrszählstellen unterschiedlich stark beeinflusst wurde.

Frage 2:

Wie hat sich die Unfallstatistik unter Beteiligung Radfahrender im Rahmen der Coronakrise verändert und warum (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk, Severität des Unfalls)?

Antwort zu 2:

Gemäß der Weltgesundheitsorganisation (WHO) wurde der Corona-Pandemiezustand am 11.03.2020 ausgerufen, der erste Fall in Deutschland wurde am 27.01.2020 amtlich registriert. Vor diesem Hintergrund sind die in Berlin polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) unter der Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2019 bis anteilig 2021 der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle kann in der Summe abweichen, da „sonstige Unfälle“ hier nicht dargestellt sind. Unter „sonstige Unfälle“ werden überwiegend reine Sachschadensunfälle ohne Personenschaden erfasst. Eine Differenzierung der Verkehrsunfalldaten der Berliner Bezirke in "City" und "Außenbezirke" im Sinne der Fragestellung liegt nicht vor.

Bezirk / Unfallfolge	**Jahr / Anzahl der VU**			
	2019	**2020**	**2021**	**Gesamt**
Charlottenburg-Wilmersdorf	**817**	**710**	**138**	**1665**
VU mit Getöteten	2	3	0	5
VU mit Schwerverletzten	79	68	15	162
VU mit Leichtverletzten	522	466	78	1.066
Friedrichshain-Kreuzberg	**1.115**	**1.078**	**177**	**2.370**
VU mit Getöteten	0	2	0	2
VU mit Schwerverletzten	77	73	12	162
VU mit Leichtverletzten	709	704	115	1.528
Lichtenberg	**409**	**455**	**79**	**943**
VU mit Getöteten	0	1	0	1
VU mit Schwerverletzten	51	47	3	101
VU mit Leichtverletzten	246	277	53	576
Marzahn-Hellersdorf	**298**	**306**	**44**	**648**
VU mit Getöteten	0	2	0	2
VU mit Schwerverletzten	45	34	3	82
VU mit Leichtverletzten	164	166	21	351
Mitte	**1.633**	**1.403**	**243**	**3.279**
VU mit Getöteten	1	1	0	2
VU mit Schwerverletzten	122	105	23	250
VU mit Leichtverletzten	1.016	907	151	2.074
Neukölln	**566**	**606**	**119**	**1.291**
VU mit Getöteten	0	0	1	1
VU mit Schwerverletzten	25	32	8	65
VU mit Leichtverletzten	343	362	72	777
Pankow	**891**	**852**	**168**	**1.911**
VU mit Getöteten	0	1	1	2
VU mit Schwerverletzten	75	91	22	188
VU mit Leichtverletzten	567	537	93	1.197
Reinickendorf	**303**	**372**	**56**	**731**
VU mit Getöteten	0	2	0	2
VU mit Schwerverletzten	33	38	7	78
VU mit Leichtverletzten	195	236	33	464
Spandau	**253**	**299**	**56**	**608**

Bezirk / Unfallfolge	Jahr / Anzahl der VU			
	2019	**2020**	**2021**	**Gesamt**
VU mit Getöteten	1	1	0	2
VU mit Schwerverletzten	28	29	5	62
VU mit Leichtverletzten	166	176	30	372
Steglitz-Zehlendorf	**449**	**558**	**78**	**1.085**
VU mit Getöteten	1	2	0	3
VU mit Schwerverletzten	46	86	8	140
VU mit Leichtverletzten	278	312	48	638
Tempelhof-Schöneberg	**624**	**630**	**118**	**1.372**
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	55	63	9	127
VU mit Leichtverletzten	383	371	60	814
Treptow-Köpenick	**549**	**639**	**101**	**1.289**
VU mit Getöteten	1	3	0	4
VU mit Schwerverletzten	72	73	9	154
VU mit Leichtverletzten	338	417	64	819
Gesamt	**7.907**	**7.908**	**1.377**	**17.192**

(Stand: 30.04.2021)

Die COVID-19-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf das gesamte öffentliche Leben in Deutschland hatte auch auf das Mobilitätsverhalten in Berlin erheblichen Einfluss. Vor allem während des ersten Lockdowns im Jahr 2020 wurde der öffentliche Personennahverkehr deutlich weniger genutzt. Pendelnde nutzten vermehrt das Rad, um die Ansteckungsgefahr zu reduzieren. Bei erheblich gestiegenem Radverkehrsanteil blieb die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant.

Frage 3:

Wie viele sogenannte Pop-Up-Radwege sind im Zuge der Coronakrise errichtet worden, wie viele km umfassen diese, wann und wo wurden sie erstellt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 3:

Im Jahr 2020 wurden mit dem Hinweis auf ein Beschleunigungsgebot angesichts des veränderten Verkehrsverhaltens aufgrund der Pandemie kurzfristig Radfahrstreifen als temporäre Maßnahmen („temporär“) eingerichtet, die mittlerweile zum Teil bereits dauerhaft markiert und beschildert wurden („dauerhaft“). Für alle Radfahrstreifen wird eine letztlich dauerhafte Umsetzung angestrebt.

Straßenzug	**Richtung**	**von**	**bis**	**Bezirk**	**Status**	**ca. Länge (m)**
Kantstraße / Neue Kantstraße	beidseitig	Messedamm	Budapester Str.	Charlottenburg -Wilmersdorf	temporär	7.200
Zossener Brücke / Zossener Straße	beidseitig			Friedrichshain-Kreuzberg	temporär	380

Frankfurter Allee	stadteinwärts	Samariterstr.	Proskauer Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	temporär	400
Gitschiner Straße / Skalitzer Straße	beidseitig	Hallesches Tor	Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg	dauerhaft, teils in Arbeit	3.500
Hallesches Ufer	einseitig	Hallesches Tor	Köthener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	dauerhaft, teils in Arbeit	1.300
Kottbusser Brücke	einseitig			Friedrichshain-Kreuzberg	temporär	70
Kottbusser Damm / Kottbusser Straße	beidseitig	Kottbusser Tor	Hermannplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	dauerhaft / temporär	2.360
Lichtenberger Straße	beidseitig	Holzmarktstr.	Strausberger Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	dauerhaft	960
Petersburger Straße	beidseitig	Bersarinplatz	Landsberger Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	temporär	1.750
Tempelhofer Ufer / Waterloo-Ufer	einseitig	Schöneberger Str.	Zossener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	dauerhaft, teils in Arbeit	1.650
Schöneberger Ufer	einseitig	Potsdamer Brücke	Köthener Str.	Mitte	dauerhaft, teils in Arbeit	580
Blaschkoallee	einseitig	Britzer Damm	Buschkrugallee	Neukölln	temporär	910
Danziger Straße	beidseitig	Prenzlauer Alle e	Danziger Straße 144	Pankow	dauerhaft, teils in Arbeit	1.800
B96a (Adlergestell)	stadt-auswärts	Rudower Chaussee	Fennstraße	Treptow-Köpenick	temporär	2.600

Frage 4:

Wer hat wie entschieden, wo Pop-Up-Radwege entstehen werden und warum (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 4:

Siehe Antwort zu Frage 3 aus der Schriftlichen Anfrage 18/23710 und Antwort zu Frage 2 aus der Schriftlichen Anfrage 18/23416.

Frage 5:

Wie wurde sichergestellt, dass die errichteten Pop-Up-Radwege den Bedarfen der Fahrradfahrenden entsprechen?

Antwort zu 5:

Siehe Antworten zu den Fragen 8 und 9 aus der Schriftlichen Anfrage 18/25534.

Frage 6:

Wie wurde die Bevölkerung in die Planung der Strecken der Pop-Up-Radwege mit einbezogen? Welche Bürgerbeteiligung erfolgte im Einzelnen (aufgeschlüsselt für jeden Pop-Up-Radweg)?

Antwort zu 6:

Siehe Antwort zu Frage 7 aus der Schriftlichen Anfrage 18/23710.

Frage 7:

Wie lange sollen die Pop-Up-Radwege jeweils stehen bleiben und welche kommen noch hinzu (aufgeschlüsselt nach Radweg, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 7:

Siehe Antwort zu Frage 3.
Radverkehrsanlagen können auch künftig als temporäre Verkehrsmaßnahmen eingerichtet werden.

Frage 8

Wie bewertet der Bezirk die Pop-Up-Radwege hinsichtlich
a. Der Sicherheit für Radfahrende
b. Der Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr?
c. Der Parkmöglichkeiten des motorisierten Verkehrs?

Antwort zu 8:

Siehe Antwort zu Frage 6 aus der Schriftlichen Anfrage 18/23416.

Frage 9:

Welche Rahmenbedingungen haben die schnelle Errichtung der Pop-Up-Radwege unterstützt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk, Radweg)?

Antwort zu 9:

Siehe Antwort zu Frage 5 aus der Schriftlichen Anfrage 18/23710.

Frage 10:

Wie bewertet der Senat den Vorschlag eines Pop-Up-Radweges am Marzahner Knoten zum Schutz der Radfahrenden an der Landsberger Allee und warum?

Antwort zu 10:

Ein solcher Vorschlag ist nicht bzw. nicht in hinreichender Genauigkeit bekannt. Die komplexe Verkehrsführung an dieser Stelle erfordert zudem umfangreiche Planungen, die mit dem Konzept der schnellen Einrichtung temporärer Radverkehrsanlagen nicht kompatibel sind.

Frage 11:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 05.07.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz