

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 16. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2021)

zum Thema:

**(XII) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Was bewegt sich bei Berlins Radverkehrsnetz?**

und **Antwort** vom 28. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2021)

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. 18/28181**  
**vom 16. Juli 2021**  
**über (XII) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehrsnetz?**

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „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). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Gem. § 40 Abs. 7 MobG BE soll binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten besagten Gesetzes ein Radverkehrsplan aufgestellt sein. Wo ist dieser Radverkehrsplan zu finden?

Antwort zu 1:

Der Entwurf des Radverkehrsplans wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) erarbeitet und befindet sich momentan im Mitzeichnungsverfahren mit den anderen Senatsverwaltungen. Nach Abschluss des Mitzeichnungsverfahrens wird der Radverkehrsplan dem Senat vorgelegt.

Frage 2:

Welche Kriterien definiert der Radverkehrsplan für die Anforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes?

Antwort zu 2:

Der Entwurf des Radverkehrsplans legt Standards und Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur und den Ausbau des Radverkehrsnetzes fest, unter anderem in Bezug auf Erschließungs- und Qualitätsstandards. Unter anderem werden konkrete Breitenstandards für das Radverkehrsnetz festgelegt. Nach Abschluss des Abstimmungsprozesses zum Radverkehrsplan werden entsprechende Inhalte bekanntgegeben.

Frage 3:

Gem. § 41 Abs. 1 Satz 1 MobG BE soll das Berliner Radverkehrsnetz insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete in allen Teilen Berlins gleichwertig miteinander verknüpfen. Sind alle Teile Berlins mit einem gleichwertigen Radverkehrsnetz ausgestattet? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, wo ist keine Gleichwertigkeit der Anbindung durch das Berliner Radverkehrsnetz gewährleistet (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Frage 4:

Was wird unternommen, um das Radverkehrsnetz in allen Teilen Berlins gleichwertig im Sinne des Mobilitätsgesetzes auszugestalten?

Antwort zu 3 und 4:

Auf Grundlage der angewandten Methodik bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes wird Berlin als Ganzes (inklusive Verknüpfungen zum Umland) betrachtet, sodass es keine unterschiedliche Herangehensweise für einzelne Bezirke oder eine Aufteilung in City und Außenbezirke gibt.

Die angewandte Methodik basiert auf den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und fußt auf der Raumordnungstheorie *System der zentralen Orte*. Diese zentralen Orte (Zentren) bilden die städtischen Funktionen (Wohnen, Gewerbe, Bildung, Kultur, Freizeit etc.) ab und sind hierarchisch anhand ihrer Bedeutung und Größe in Ober-, Mittel- und Unterzentren gegliedert, sowie geographisch verortet.

Die einzelnen Zentren sind bei der Radverkehrsnetzplanung zunächst mittels Luftlinien verbunden und anschließend auf das reale Straßen- und Wegenetz umgelegt worden. Anhand der Bedeutung der jeweiligen Verbindung, die sich aus der Hierarchie der Zentren ergibt, werden die einzelnen Netzbestandteile einer Verkehrswegekategorie (sogenannte RIN-Stufe II, III oder IV) zugeordnet. Hierdurch entsteht ein Gesamtnetz mit großräumigen, übergeordneten und örtlichen Verbindungen.

Insgesamt führt die Methodik dazu, dass die städtischen Funktionsräume im Radverkehrsnetz miteinander verbunden und an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Demnach sind Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen etc. im Radverkehrsnetz miteinander verknüpft. Die Gestaltung des Radverkehrsnetzes ist nicht von der geographischen Lage (beispielsweise City oder Außenbezirke), sondern von den Funktionsräumen abhängig, sodass hier eine Gleichwertigkeit entsprechend der Bedeutung der Zentren gegeben ist.

Frage 5:

Der Senat hat elf Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Wie viele km der in § 45 Abs. 2 Satz 1 MobG BE anvisierten 100km Radschnellverbindungen sind bereits gebaut worden, wann und wo? Wann und wo werden die weiteren Strecken der Radschnellverbindungen gebaut werden (aufgeschlüsselt nach Jahr und Bezirk)?

Frage 6:

In welcher Umsetzungsphase befinden sich die geplanten Radschnellverbindungen (aufgeschlüsselt nach Phase, Planungsbeginn, geplanter Fertigstellung und Kosten)?

Antwort zu 5 und 6:

Nach § 22 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes sind Radschnellverbindungen als Gesamttrassen planfestzustellen. Erst nach dem Planfeststellungsbeschluss darf mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Diese Verfahren befinden sich derzeit in planerischer Vorbereitung. Die Vorwegnahme des Planfeststellungsbeschlusses durch Baumaßnahmen ist nicht zulässig. Demzufolge wurden noch keine Radschnellverbindungs-Abschnitte realisiert.

Die Machbarkeitsuntersuchungen sind für alle Radschnellverbindungen abgeschlossen und abgestimmt. Für acht der zehn Radschnellverbindungen sind die ausführlichen Untersuchungsberichte und die Ergebnisberichte inkl. erster Kostenschätzungen veröffentlicht; die übrigen zwei folgen in den kommenden Wochen. Sechs der zehn Trassen befinden sich bereits mitten in der Vorplanung, drei davon werden voraussichtlich bis zum Ende des Jahres abgeschlossen.

Der voraussichtliche Baubeginn kann mit Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses benannt werden.

Über die derzeitigen Entwicklungen bei den Machbarkeitsuntersuchungen der einzelnen Radschnellverbindungen wird auf der Internet-Seite der GB infraVelo GmbH kontinuierlich und aktuell berichtet (vgl. <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/>).

Frage 7:

Wird es über die elf genannten Radschnellverbindungen hinaus weitere Radschnellverbindungen geben? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Radschnellverbindungen sind zudem geplant?

Antwort zu 7:

Gemäß § 45 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen realisiert werden. Somit besteht hier die Möglichkeit, dass in Zukunft noch weitere Trassenkorridore untersucht und in die Realisierung gebracht werden. Derzeit liegt der Fokus jedoch auf den vorliegenden elf ausgewählten und entsprechend zu priorisierenden Radschnellverbindungen.

Frage 8:

Welche Kosten sind für den Bau der Radschnellverbindungen bisher angefallen, und wie viel wird der Ausbau der elf Radschnellwege insgesamt benötigen (aufgeschlüsselt der Ausgaben nach Bezirk)?

Antwort zu 8:

Die Kosten für den Bau von Radschnellverbindungen in Berlin sind derzeit noch nicht im Detail bekannt. Erste Kostenschätzungen werden entsprechend der derzeit planerisch favorisierten Routenvarianten der einzelnen Radschnellverbindungen in Kurzberichten zeitnah veröffentlicht.

Die derzeitigen Prognosen gehen von Kosten in Höhe von 0,5 Millionen bis 2,0 Millionen Euro pro Kilometer Radschnellverbindung aus, dies hängt unter anderem ab von erforderlichen Ingenieurbauwerken entlang der Streckenabschnitte.

Die Prognosewerte decken sich mit den Erfahrungswerten anderer Kommunen bei der Realisierung von Radschnellverbindungen. Letztlich wird jedoch erst mit den Planfeststellungsverfahren und deren Abschluss Sicherheit über das mögliche Bauvorhaben erzielt. Die Vorhaben werden bezirksübergreifend geplant und gebaut, weshalb keine bezirksfeine Kosten-Aufschlüsselung der Projekte erfolgt.

Frage 9:

Wem obliegt bei den Baumaßnahmen die Entscheidung über die konkrete Strecke der Radschnellverbindungen?

Antwort zu 9:

Wie in der Antwort zu den Fragen 5 und 6 beschrieben, müssen Radschnellverbindungen gemäß § 22 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes planfestgestellt werden. Somit obliegt der planfeststellenden Behörde die finale Entscheidung über die endgültige Streckenführung. Im Planfeststellungsverfahren wird nach objektivierter, fachplanerischer Analyse die planerisch zu bevorzugende Routenvariante vorgeschlagen, die im Vergleich zu anderen Varianten zunächst den Vorzug erlangt hat.

Frage 10:

Gem. § 42 Abs. 1 Satz 1 soll ein Vorrangnetz innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes definiert werden. Welche Kriterien werden angewandt, um Wege des Vorrangnetzes zu definieren?

Antwort zu 10:

Ziel des Vorrangnetzes ist es, mindestens 80 % der Einwohnenden, Arbeits- und Bildungsplätze im 400 Meter Einzugsbereich zu erreichen. Dabei sollen alle wesentlichen Teile Berlins verbunden und besonders netzbedeutsame Strecken einbezogen werden.

Frage 11:

Welche Straßen gelten als Vorrangnetz (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 11:

Das Radverkehrsnetz befindet sich in den letzten internen und externen Abstimmungen und steht unmittelbar vor der Veröffentlichung. Solange es nicht abgestimmt und veröffentlicht ist, kann keine Auflistung erfolgen.

Eine Beantwortung kann aktuell nur auf Grundlage der Herangehensweise zur Radverkehrsnetzerstellung erfolgen. Hierzu wird auf die Methodik des Radverkehrsnetzes (siehe Antwort zu den Fragen 3 und 4) sowie die Zielstellung des Vorrangnetzes (siehe Antwort zu Frage 10) verwiesen.

Bezogen auf den aktuellen Arbeitsstand gehören alle Netzbestandteile der sogenannten Verkehrswegekategorie RIN-Stufe II zum Vorrangnetz. Zusätzlich gehören einige Netzbestandteile der sogenannten Verkehrswegekategorie RIN-Stufe III ebenso zum Vorrangnetz, sofern diese eine hohe Erschließungswirkung, gute Netzeinbindung und gute Realisierungschancen aufweisen.

Frage 12:

Der Senat soll gem. § 48 Abs. 1 Satz den Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes regelmäßig erheben. Gibt es bereits eine solche Erhebung? Wenn nein: Wann ist mit einer Erhebung zu rechnen?

Frage 13:

Wenn ja: wie schätzt der Senat den Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes ein (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 12 und 13:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20187, Fragen 19 bis 21, verwiesen, die nach wie vor zutreffend ist.

Frage 14:

Gibt es bereits ein im Sinne von § 48 Abs. 3 Satz 1 gefordertes Mängelregister zur Radverkehrsinfrastruktur? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: welche Mängel sind bereits vermerkt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 14:

Es ist geplant, erweiterte Rückmeldemöglichkeiten zu Mängeln in Verbindung mit der App „Ordnungsamt Online“ zu implementieren. Hierfür müssen zahlreiche Geschäftsprozesse erhoben und zusammengeführt werden. Außerdem ist die Anbindung aller Straßen- und Grünflächenämter an das Anliegen-Management-System (AMS) erforderlich, da ansonsten keine zentrale Erfassung möglich ist.

Frage 15:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Der überwiegende Teil der Fragen wurde bereits in der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/24184 vom Juli 2020 beantwortet.

Von Seiten der Senat UVK wird auf den jährlichen Bericht zur „Umsetzung des Leitprojektes Radwegeinfrastruktur“ (rote Nummer: 1392 I, siehe <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-1392.I-v.pdf>) an den Hauptausschuss verwiesen. Dieser dient dazu, die Abgeordneten mit relevanten Informationen zu laufenden und abgeschlossenen Radverkehrsprojekten in Berlin zu versorgen und einen umfassenden Überblick über die Berliner Radverkehrsförderung zu geben. Darüber hinaus hält die Webseite der GB infraVelo GmbH umfangreiche Informationen bereit (vgl. <https://www.infravelo.de/>).

Berlin, den 28.07.2021

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz