

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ülker Radziwill (SPD)**

vom 02. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juni 2020)

zum Thema:

Tempo und Qualität der Berliner Radwegeplanung und deren Umsetzung

und **Antwort** vom 23. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Jun. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Ülker Radziwill (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 / 23 695
vom 02. Juni 2020
über Tempo und Qualität der Berliner Radwegeplanung und deren Umsetzung

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele km Gesamtlänge umfasst das Hauptverkehrsstraßennetz in Berlin in der Zuständigkeit des Berliner Senats?

Antwort zu 1:

Das Hauptverkehrsstraßennetz in Berlin umfasst ca. 1.400 Kilometer.

Frage 2:

Inwiefern ist der Senat zuversichtlich, dass das im Mobilitätsgesetz festgelegte Ziel einer kompletten Ausstattung mit sicheren Radwegen bis zum Jahr 2030 beim bisherigen Tempo des Ausbaus annähernd zu erreichen ist?

Antwort zu 2:

Der Senat ist weiterhin zuversichtlich, dass die im Mobilitätsgesetz (MobG BE) festgelegten Ziele bis zum Jahr 2030 erreichbar sind. Die Fortschritte bei Planung und Bau von sicheren Radverkehrsanlagen sind u. a. von den personellen Ressourcen in der zuständigen Senatsverwaltung und in den jeweiligen Bezirksamtern abhängig, die in der Regel die zuständigen Baulastträger für die Radverkehrsmaßnahmen sind.

Frage 3:

Wie viele neue dauerhafte Radwege (in km) können in dieser Legislaturperiode umgesetzt werden?

Antwort zu 3:

Im Auftrag des Landes Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), koordiniert und organisiert die GB infraVelo GmbH (infraVelo) als Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH seit diesem Jahr die bezirklichen Steuerungsrunden zur Abstimmung der Radverkehrsmaßnahmen. Ziel dieses Projektsteuerungsauftrages ist es unter anderem, eine umfassende Datenbank aufzubauen, die ein einheitliches Monitoring des Radwegeausbaus gewährleisten kann.

Die GB infraVelo GmbH stellt die avisierten, laufenden und abgeschlossenen Radverkehrsmaßnahmen in dieser Datenbank ein. Die vorhabenbezogenen Projektinformationen werden zwecks der Schaffung von Transparenz, der Identifikation von Problemstellungen, der Effizienzsteigerung bei der Umsetzung der Maßnahmen und dem Berichtswesen erfasst. Die Datenbank wird durch Informationen aus den Bezirken zu den einzelnen Projekten erweitert und aktualisiert. Je nach personellen Kapazitäten in den jeweiligen Bezirken ist die Datenbank mit Meilensteinen und Kennzahlen, wie z.B. Art der Maßnahme, Projektphase und Bauzeiten befüllt oder noch zu befüllen.

Laut aktuellem Stand der Datenbank (01.06.2020) werden im Land Berlin derzeit insgesamt 311 durch SenUVK finanzierte Maßnahmen im Bereich Radverkehrswege umgesetzt bzw. als aktiv bezeichnet. Darunter fallen Maßnahmen, die sich derzeit in Planung, im Bau oder kurz vor Abschluss befinden. Diese 311 Maßnahmen umfassen eine Gesamtlänge von 285 km.

Von diesen 311 Maßnahmen haben 49 Maßnahmen mit einer Länge von 37 km ein geplantes Bauende bis spätestens zum 31.12.2021. Die übrigen 262 Maßnahmen sind noch nicht mit einem Bauabschlagsdatum vermerkt.

Radverkehrswege	Projekte	Kilometer
<i>Im Zeitraum vom 01.01.2017 – 31.05.2020 abgeschlossene Maßnahmen</i>	91	65
<i>Aktiv laufende Maßnahmen</i>	311	285
Davon aktiv mit Bauzeitende bis 2021	49	37
Davon aktiv ohne bekanntes Bauzeitende	262	248
<i>Avisierte Maßnahmen</i>	81	53
Davon avisierte mit einem geplanten Bauzeitende bis 2021	1	2
Davon avisiert ohne bekanntes Bauzeitende	80	51
Gesamt	483	403

Tabelle umfasst Werte inklusive temporäre Radfahrstreifen, da diese nur vorgezogene, aber avisierte/aktive Radverkehrswege sind. Die Daten beinhalten neu erstellte sowie nach aktuellen Ausbaustandards sanierte Radverkehrsinfrastruktur.

Frage 4:

Welche neuen Radwege werden in Charlottenburg-Wilmersdorf bis zum Ende der Legislaturperiode umgesetzt?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf antwortete wie folgt:

„Im Jahr 2020 erfolgt die Fertigstellung der Hardenbergstraße und der Bundesallee. Für das Jahr 2021 sollen Maßnahmen in der Rönnestraße, am Goerdeler Damm und in der Windscheidstraße umgesetzt werden. Für die Fasanenstraße und für die Diagonalsperre und die Mischverkehrsfläche in der Prinzregentenstraße liegen die Ausführungsplanungen vor. Maßnahmen am Spandauer Damm werden in Abhängigkeit der Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe in 2021 umgesetzt.“

Frage 5:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Prozess der Planung und baulichen Umsetzung von Radwegen, der über sechs Jahre dauern kann, im zweigliedrigen Berliner Verwaltungssystem zu beschleunigen und wo gibt es aktuell Hemmnisse?

Antwort zu 5:

Hemmnisse bestehen aktuell in der personellen Ausstattung der Behörden. Möglichkeiten zur Beschleunigung ergeben sich u. a. aus Prozessaufnahmen und –analysen etwa im Rahmen von Projekten zur Geschäftsprozessoptimierung (GPO). Zur Verbesserung der Abläufe wird das Projekt Prozessanalyse Radverkehr (PARI) durchgeführt.

Frage 6:

Wie sind die genauen Schnittstellen im Prozess der Planung eines Radweges bzw. wie sind die Zuständigkeiten bei

- a) der Abteilung Verkehrsmanagement (früher VLB)
- b) beim Referat für Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen
- c) bei der neuen „Koordinierungsstelle“
- d) beim Grundsatzreferat der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- e) bei der „Infravelo.“
- f) Wann ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zuständig?
- g) Ab wann sind die Bezirke zuständig und wie ist das Zusammenspiel zwischen Senat und der unteren Straßenverkehrsbehörde und den Bereichen Verkehr und Ordnungsangelegenheiten?
- h) Welche weiteren Akteure spielen bei der Abstimmung eines Radweges in Berlin außer der Polizei und Feuerwehr noch eine Rolle?

Frage 7:

Wie sieht der Prozess bzw. die Zeitschiene bei der Planung und baulichen Umsetzung eines durchschnittlichen Radweges anhand der Akteure in Frage 6 einschließlich der Ausschreibungen für externe Büros bisher aus?

Antwort zu 6 und 7:

Ein „durchschnittlicher Radweg“ existiert nicht. Die Schnittstellen und Zuständigkeiten ergeben sich daher im Einzelfall aus dem konkreten Projekt. Für die Planung und den Bau ist im Grundsatz der jeweilige Bezirk als Baulastträger zuständig. Ausnahmen ergeben sich aus dem Allgemeinen Zuständigkeitskatalog (ZustKat AZG) Nr. 10 Abs. 2. Ein Abgleich der

Planung mit den Planungsvorgaben der SenUVK erfolgt über das Referat für Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt im übergeordneten Straßennetz durch Abteilung VI der SenUVK.

Frage 8:

Welche Rolle spielen die durch das Mobilitätsgesetz eingerichteten bezirklichen Fahr-Räte und wie ist die Auswirkung auf den Planungsprozess, wenn dieses Gremium mit den Radwegeplanungen des Senats nicht einverstanden ist und mit dem Stadtrat Gegenvorschläge unterbreiten.

Antwort zu 8:

Die bezirklichen FahrRäte sind nach § 37 Abs. 8 MobG BE beratende Gremien. Sie ersetzen damit nicht die Abwägungen und Entscheidungen in den beteiligten Behörden. Die konkrete Ausgestaltung der Arbeit der bezirklichen FahrRäte und deren Zusammensetzung obliegt gemäß § 37 Abs. 8 MobG BE den zuständigen Stadträtinnen/Stadträten.

Frage 9:

Werden die Bezirke bei der Erarbeitung der Prioritäten des Radverkehrsplans bzw. der Netzplanung eingebunden?

Antwort zu 9:

Vertretende der Bezirke nehmen an dem Beteiligungsverfahren zum Radverkehrsplan teil. An der Erarbeitung des Netzes werden die Vertretenden der Bezirke ebenfalls beteiligt.

Frage 10:

Nach welchen Kriterien wurden aus den Vorschlägen der Bezirke die Temporären Radwege ausgewählt?

Antwort zu 10:

Die Bewertung der Vorschläge erfolgte im Wesentlichen hinsichtlich der temporären Realisierungswahrscheinlichkeit und der Möglichkeit zur Verstetigung im Anschluss an die temporäre Anordnung.

Frage 11:

Warum konnten zahlreiche Vorschläge der Bezirke für temporäre Radwege (abgesehen vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) nicht berücksichtigt werden?

Antwort zu 11:

Die Anordnung von temporären Radfahrstreifen eignet sich für Streckenabschnitte mit geringer Komplexität. In Frage kommen unter Umständen auch Strecken, die zwar komplexer, jedoch bereits vorgeplant sind. In diesen Fällen kommt dann zumindest eine teilweise temporäre Umsetzung in Betracht. In jedem Fall müssen durch den zuständigen Bezirk nötige Vorüberlegungen angestellt und mit der SenUVK abgestimmt werden, damit von dort eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung erfolgen kann. Fehlt es an den genannten Voraussetzungen, ist eine kurzfristige Anordnung einer Radverkehrsanlage nach

den TEER-Regelplänen (Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen) im Regelfall nicht möglich. Einige Vorschläge konnten zudem nicht berücksichtigt werden, weil es an notwendigen Kapazitäten zur Erstellung der Zeichnungen fehlt.

Frage 12:

Wie beurteilt der Senat die Umsetzung des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf beim Temporären Radweg in der Kantstraße, die im ganzen Bundesgebiet (z.B. im Stern) medienwirksame Beachtung fand.

- a) Was waren aus Sicht des Senats die Hauptursachen für die lange Umsetzung bis Ende Mai
- b) das nicht erfolgte Abschleppen von Falschparken auf dem Radweg?
- c) Wurde die BVG in die Planung mit einbezogen hinsichtlich der Sicherheit rund um die Bushaltestellen?

Antwort zu 12:

a) Seitens SenUVK wurden dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Charlottenburg-Wilmersdorf verschiedene Hinweise zu festgestellten Abweichungen der Umsetzung von der getroffenen Anordnung gegeben. Diese wurden mindestens teilweise schon behoben. Darüber hinaus kann sich der Senat ohne detaillierte Kenntnisse der Abläufe im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf nicht äußern.

b) Die Umsetzung von Kraftfahrzeugen im Rahmen der Gefahrenabwehr setzt eine korrekte Beschilderung bzw. Markierung voraus, damit als Voraussetzung für Zwangsmaßnahmen ein Verstoß gegen die Rechtsordnung ohne Zweifel vorliegt.

c) Die Anordnung basiert auf den veröffentlichten TEER-Regelplänen. Die Lösungen für Haltestellen in diesen Regelplänen wurden mit der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) abgestimmt. Unklarheiten bezüglich der Anfahrbarkeit der Haltestellen wurden erörtert und ausgeräumt.

Frage 13:

Wie beurteilt die Oberste Straßenverkehrsbehörde die veröffentlichten Ergebnisse der juristischen Expertise der Verkehrsrechtsexpertin Charlotte Heppner „Zur rechtlichen Umsetzung sogenannter Pop Up Bike Lanes“, nach der Temporäre Radwege auch ohne Mobilitätsgesetz und Corona-Virus als straßenverkehrsrechtliches Instrument angeordnet werden können?

- a) Wird der Senat nach Corona auch davon Gebrauch machen?

Antwort zu 13:

Den Ausführungen kann in diesen Punkten zugestimmt werden. Die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen erfolgen ausschließlich auf Grundlage von § 45 StVO (Straßenverkehrsordnung).

- a) Der Senat wird, sofern zweckmäßig, auch nach Corona von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

Frage 14:

Ist der Senat bereit, die Planungen eines nachhaltigen Radweges in der Kantstraße entsprechend der Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes mit einer baulichen Umgestaltung der Kantstraße unter frühzeitiger

Einbindung des Bezirks und des bezirklichen Fahr-Rates einzuleiten, so dass dieser zeitnah umgesetzt werden kann?

Antwort zu 14:

Der Senat ist grundsätzlich bereit, nachhaltige Radwege entsprechend der Qualitätsstandards des MobG BE zu errichten und umzusetzen, insbesondere auch in der Kantstraße. Für die Umsetzung sind im Regelfall die notwendigen Kapazitäten beim als Baulastträger zuständigen Bezirk notwendig. Der Senat ist bestrebt, eine zeitnahe Umsetzung unter Einbeziehung aller Beteiligten zu erreichen.

Berlin, den 23.06.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz