

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP)

vom 09. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. November 2021)

zum Thema:

Vom Popup-Radweg zum Radweg

und **Antwort** vom 19. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Nov. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10053
vom 09.11.2021
über Vom Popup-Radweg zum Radweg

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

Frage 1:

Wie viele temporäre Radverkehrsanlagen sind derzeit im Land Berlin eingerichtet, wo befinden sich diese und welche Länge haben sie?

Antwort zu 1:

Als temporäre Radverkehrsanlagen werden hier nur solche Verkehrsmaßnahmen verstanden, die allein zu diesem Zweck errichtet wurden. Temporäre Radverkehrsführungen an Baustellen und im Bereich von Veranstaltungen sind in der nachstehenden Aufzählung nicht enthalten:

- Kantstraße / Neue Kantstraße (derzeit ca. 6 km)
- Adlergestell (2,6 km)
- Petersburger Straße (1,75 km)
- Teilstück Bülowstraße (0,2 km)
- Frankfurter Allee (0,4 km)
- Zossener Straße (0,38 km)
- Kottbusser Straße (0,6 km)
- Blaschkoallee (0,9 km)
- Tempelhofer Damm / Mariendorfer Damm (5,6 km)

Frage 2:

Welche Erkenntnisse haben Senat und Bezirke über den Gebrauch und die Nutzung der jeweils einzelnen temporären Radwege?

Antwort zu 2:

Auf der Grundlage von Rückmeldungen aus der Bevölkerung und Verkehrsbeobachtungen kann die Aussage getroffen werden, dass die Radfahrstreifen eine jeweils bedeutende Verbesserung der Situation für den Radverkehr bedeuten.

Frage 3:

Wie und seit wann erfolgt diese Evaluierung?

Antwort zu 3:

Eine spezielle Evaluierung erfolgt nicht. Gleichwohl ist es stetige Aufgabe unter anderem der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde, die verkehrliche Situation nach der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen zu beobachten.

Frage 4:

Welche Schlüsse gehen mit dieser Evaluierung der jeweiligen Radwege einher und welche Handlungsmaßnahmen ergeben sich daraus für die einzelnen Akteure?

Antwort zu 4:

Ganz vorrangig betreffen die Feststellungen im Zusammenhang mit temporären Radverkehrsanlagen den Bedarf kleinerer Anpassungen, z. B. durch die Veränderung von Markierungen oder Beschilderungen.

Frage 5:

Welche Schritte werden unternommen, um temporäre Radverkehrsanlagen in dauerhafte Anlagen zu überführen und um welche konkreten Maßnahmen handelt sich dabei?

Antwort zu 5:

Für die dauerhafte Etablierung der zunächst temporären Radverkehrsanlagen werden auf Basis der vorübergehenden Maßnahmen im Regelfall Verkehrszeichenpläne gefertigt, um diese sodann straßenverkehrsbehördlich anordnen zu können. Im Anschluss ist eine Umsetzung durch den Baulastträger erforderlich.

Frage 6:

Wie werden bei der Verstetigung der temporären Radverkehrsanlagen die Bedürfnisse des öffentlichen Nahverkehrs, der Rettungskräfte und des Wirtschaftsverkehrs eingebunden?

Antwort zu 6:

Die Entscheidung zu Einrichtung von Radverkehrsanlagen durch eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung muss, sowohl bei einer temporären wie auch bei einer dauerhaften Umsetzung in Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens, die Belange aller Verkehrsarten berücksichtigen.

Frage 7:

Welcher Zeitplan wird bei der Umwandlung verfolgt?

Antwort zu 7:

Im Rahmen verfügbarer Ressourcen ist eine schnellstmögliche Verstetigung aller aufgelisteten und bislang temporären Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Frage 8:

Wie wirkt sich die Umwandlung der temporären Anlagen auf die Planung und Umsetzung von regulär geplanten Radwegen im Stadtgebiet aus?

Antwort zu 8:

Aufgrund der in ihrer Gesamtheit begrenzten Ressourcen bedeutet die Realisierung eines Vorhabens zu Veränderungen im Verkehrsraum stets, dass die genutzten Ressourcen nicht zugleich für andere Vorhaben zu Verfügung stehen. Aufgrund der schnelleren Realisierung führt die Umsetzung temporärer Radverkehrsanlagen mit anschließender Verstetigung jedoch zu einem insgesamt schnelleren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Frage 9:

Inwiefern ist die GB infraVelo GmbH an diesen Maßnahmen beteiligt und welche Rolle spielt sie dabei?

Antwort zu 9:

Die GB infraVelo GmbH ist an den Vorhaben zur Einrichtung der aufgelisteten, temporären Radverkehrsanlagen nicht beteiligt.

Frage 10:

Welche Kosten ergeben sich aus der Umwandlung der einzelnen temporären Radverkehrsanlagen und wie beziffern sich diese für die jeweiligen Radwege?

Antwort zu 10:

Die Kostenermittlung ist Teil der anstehenden Vorhaben für eine Verstetigung der temporären Radverkehrsanlagen. Pauschale Aussagen dazu sind nicht möglich.

Berlin, den 19.11.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz