

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Christian Zander (CDU)**

vom 10. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2022)

zum Thema:

**Radialroute RR11 Mahlow-Schlossplatz**

und **Antwort** vom 24. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10543  
vom 10. Januar 2022  
über Radialroute RR11 Mahlow-Schlossplatz

---

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

Frage 1:

Seit wann gibt es die Hauptroute Tempelhof-Schöneberg als RR11 für den Radverkehr und wer hat den Verlauf festgelegt? Wer ist grundsätzlich aktuell für Ausweisung und Planung für das Fahrradrouthenetz zuständig?

Frage 2:

Weshalb kam es mit welchem Ziel zuletzt zu einer Änderung des Streckenverlaufs der Radroute RR11 im Bereich Lichtenrade, Marienfelde und Mariendorf? Ist diese dauerhaft oder lediglich vorübergehend als Reaktion auf die Auswirkungen der Baumaßnahme Dresdner Bahn?

Antwort zu 1 und 2:

Die ehemalige Hauptroute RR 11 Schlossplatz-Mahlow gab es als Planungsidee seit 1992, festgelegt von der damaligen Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe. Bei der ursprünglich geplanten Routenführung zwischen den beiden Hauptstraßenzügen B 96 und Boelckestraße – Manteuffelstraße - Alarichstraße-Rathausstraße wären wegen einer Reihe von Lücken im Nebenstraßennetz an vielen Stellen komplizierte Grunderwerbsverhandlungen erforderlich geworden.

Der Streckenverlauf der ehemaligen Hauptroute RR 11 wurde im Zusammenhang mit der Schließung des Flughafens Tempelhof in Tempelhof und Mariendorf verändert, insbesondere um eine Routenführung östlich der B 96 als Ersatz für die nicht realisierbare Routenführung westlich davon anzustreben. Mit den in der Folge des Volksentscheids bzw. des Gesetzes über das ehemalige Flughafengelände eingetretenen Beschränkung der planerischen Möglichkeiten im Bereich Flughafen/Ringbahnquerung war aber auch dieser Planungsansatz nicht mehr erfolgversprechend. Angesichts des bereits in Erarbeitung befindlichen neuen Radverkehrsnetzes wurde jedoch auf weitere Änderungen des Streckenverlaufs verzichtet. Die Baumaßnahme Dresdner Bahn hatte lediglich im Bereich südlich des südlichen Stadtrands in Lichtenrade eine begrenzte Bedeutung für die Routenführung; die neue Vorrangroutenführung des Radverkehrsnetzes liegt hier allerdings auf der Trasse der früheren RR 11.

Mit dem neuen Radverkehrsnetz Berlin sind im Bereich Tempelhof-Schöneberg überwiegend andere Routenführungen vorgesehen worden. Angesichts der negativen Erfahrungen bezüglich der Realisierbarkeit einer Nord-Süd-Route zwischen Kreuzberg und Lichtenrade über Nebenstraßen ist nunmehr zwischen Kreuzberg (Platz der Luftbrücke) und Mariendorf (Körtingstraße) eine Vorrangroutenführung auf der B 96 vorgesehen, deren Umsetzung derzeit bereits im Gange ist.

Mit dem Senatsbeschluss zum Radverkehrsplan am 16.11.2021 ist der Plan gemäß Mobilitätsgesetz am 03.12.2021 im Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht und damit als Rechtsverordnung erlassen worden. Der Radverkehrsplan stellt den Rahmen, den Umfang und die Standards für die weitere Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen in Berlin.

Zentraler Baustein des Radverkehrsplans ist das neu entwickelte Radverkehrsnetz. Ab dem Inkrafttreten des Radverkehrsplans als Rechtsverordnung bildet das nun vorliegende Radverkehrsnetz die konzeptionelle stadtweite Grundlage für Radverkehrsplanungen in Berlin. Zuständig für Ausweisung des Radverkehrsnetzes Berlin ist die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, für Planungen und Umsetzungen der jeweiligen Radverkehrsanlagen sind es die Baulastträger, in der Regel die Bezirke.

Frage 3:

Welche Stellen und Verbände wurden im Vorfeld der Änderung einbezogen und wie positionierten sich diese?

Antwort zu 3:

Zur Änderung der alten Routenplanung gab es keine Verbändebeteiligung. Im Rahmen der Beteiligung zum Radverkehrsplan gab es eine entsprechende Einbeziehung der Mitglieder des FahrRates und der Bezirke.

Frage 4:

In welchen Bereichen dieser Radroute besteht welcher Handlungsbedarf, um die Strecke für den Radverkehr sicherer und besser befahrbar zu gestalten und wann sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Antwort zu 4:

Für die die alte Route RR 11 ersetzenden Abschnitte des neuen Radverkehrsnetzes besteht insbesondere hinsichtlich der Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge der B 96 zwischen Alt-Tempelhof und Alt-Mariendorf erheblicher Handlungsbedarf. Die Umsetzung der Radverkehrsanlagen hat bereits begonnen. Welche Maßnahmen weiter südlich erforderlich werden, wird noch untersucht. Die betroffenen Hauptverkehrsstraßen verfügen hier bereits über Radverkehrsanlagen. Die vollständige Umsetzung wird hier bis 2030 angestrebt.

Frage 5:

Weshalb ist die RR11 nicht ausgeschildert? Wann ist eine Ausschilderung geplant?

Antwort zu 5:

Infolge der Umstellung der Netzplanung auf das neue Radverkehrsnetz wurde die nur für den Bereich südlich von Mariendorf vorbereitete Ausschilderung bisher nicht umgesetzt. Eine Kennzeichnung der Routen des neuen Vorrangnetzes wird nach der jeweiligen Fertigstellung ebenfalls angestrebt.

Berlin, den 24.01.2022

In Vertretung  
Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz