

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Katharina Günther-Wünsch (CDU)**

vom 12. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2022)

zum Thema:

**Radnetzplanung im Randbezirk**

und **Antwort** vom 31. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. September 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katharina Günther-Wünsch (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12907  
vom 12. August 2022  
über Radnetzplanung im Randbezirk

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Radnetzplanung verfolgt die Senatsverwaltung in den Randbezirken von Berlin? Wenn Pläne vorhanden, bitte beifügen.

Antwort zu 1:

Das gesamtstädtische Radverkehrsnetz Berlin wurde im Dezember 2021 als Teil des Radverkehrsplans verbindlich festgelegt. An der Entwicklung wurden alle Berliner Bezirke und die Mitglieder des FahrRats eng beteiligt.

Das Radverkehrsnetz wurde auf Basis der Methodik der Richtlinien für die integrierte Netzplanung (RIN 2008) entwickelt und verbindet wichtige Quellen und Ziele. Es bildet die konzeptionelle stadtweite Grundlage für Radverkehrsplanungen in Berlin.

Das Radverkehrsnetz Berlin umfasst als planerisches Zielnetz in seinem Umfang rund 2.376 Kilometer. Davon entfallen 871 Kilometer auf das Vorrangnetz, welches Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung abdeckt und besonders hohen Qualitätsstandards unterliegt. Das ebenfalls zum Radverkehrsnetz gehörende Ergänzungsnetz hat eine Länge von circa 1.505 Kilometern. Hinzu kommen weitere rund 550 Kilometer Hauptverkehrsstraßen, die nicht Teil des planerischen Zielnetzes, aber gemäß § 43 MobG BE ebenfalls mit Radverkehrsanlagen auszustatten sind.

Dieses Radverkehrsnetz ist gemäß Mobilitätsgesetz (MobG BE) bis 2030 unabhängig von der Lage des jeweiligen Bezirks zu realisieren. Zur Unterstützung der Bezirke für die Umsetzung und die Finanzierung der Anlage von Radverkehrsanlagen gibt es ein Sonderprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Für die Umsetzung dieser Radverkehrsanlagen sind die Bezirke im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung verantwortlich. Je nach Prioritätensetzung und personeller Ausstattung der Bezirke sowie örtlichen Gegebenheiten sind unterschiedlich viele und umfangreiche Projekte realisiert worden bzw. befinden sich in der Planung.

Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht über die Aufteilung des bezirklichen Sonderprogramms im Jahr 2021 (in Kilometern). Eine Aussage über die Randbezirke findet sich in den Angaben „außerhalb des S-Bahn-Ringes“ wieder.

	Fertiggestellt	In Bau	In Planung	Summe
Maßnahmen des bezirklichen Radverkehrsprogramms (Sonderprogramm, auftragsweise Bewirtschaftung), davon	27,8	46,0	146,2	220
- Fahrradstraßen	6,7	5,1	6,0	17,8
- geschützte Radfahrstreifen	6,9	16,3	48,8	72,0
- Hauptverkehrsstraßen	18,7	35,5	129,6	183,8
- innerhalb des S-Bahn-Ringes	17,7	26,8	45,0	89,5
- außerhalb des S-Bahn-Ringes	10,1	19,2	101,3	130,6

Auszug aus dem Fortschrittsbericht 2021

(<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschrittsbericht/>).

Frage 2:

Welche Radnetzplanung verfolgt die Senatsverwaltung und das Bezirksamt in Marzahn-Hellersdorf? Wenn Pläne vorhanden, bitte beifügen.

- Welche Radwegeplanungen gibt es für die Großsiedlung?
- Welche Radwegeplanung gibt es für das Siedlungsgebiet?
- Welche Rolle spielen die S- und U-Bahnhöfe bei der Radwegeplanung?
- Gibt es Planungen einzelne Straßen für den Individualverkehr auszuschließen, um daraus reine Fahrradstraßen zu machen? Wenn ja, unter Angabe des Straßennamens.

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Grundlage ist der Radverkehrsplan des Landes Berlin. Unterlagen sind auf der zugehörigen Webseite (Link nachfolgend) hinterlegt. Siehe:

[https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/.](https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/)“

Frage 3:

Nach welchen Kriterien erfolgt die Radnetzplanung in den Randbezirken?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Nach den Kriterien der geltenden Gesetze und Verordnungen.“

Frage 4:

Welche Mittel stehen für die Radnetzplanung in Marzahn-Hellersdorf zur Verfügung? Bitte unter Angabe von Titeln.

Antwort zu 4:

Grundsätzlich sind für die Planung, die bauliche Umsetzung und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen in Berlin die Bezirksämter als verantwortliche Baulastträger zuständig. Zur Unterstützung aller Bezirke für die Umsetzung und die Finanzierung der Anlage von Radverkehrsanlagen gibt es, wie oben beschrieben, das Sonderprogramm der SenUMVK.

Frage 5:

Welche konkreten Maßnahmen in der Radnetzplanung sind in den Berliner Bezirken bis 2026 geplant? Bitte bezirksscharf und wenn möglich unter Beigabe von Plänen ausführen.

Antwort zu 5:

Informationen zu allen laufenden Radverkehrsmaßnahmen, die über das bezirkliche Radverkehrsprogramm finanziert werden, finden sich auf der infraVelo Projektlandkarte unter <https://www.infravelo.de/karte/>

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Bitterfelder Brücke bis Lea-Grundig-Straße (TR6/TR7), Gülzower Straße, Altentreptower Straße (ZR1), Ludwigsluster Straße bis Hellersdorfer Straße (ZR1), weitere Maßnahmen aus dem ZR1 Projekt (Europaradweg Zubringer 1).“

Frage 6:

Sind im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radnetze in Marzahn-Hellersdorf auch Fahrradparkhäuser geplant?  
Wenn ja, wo genau?

Antwort zu 6:

Im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hat die GB infraVelo GmbH von 2018–2021 auch an den 19 U- und S-Bahnhöfen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf den Bestand an Abstellanlagen und die Anzahl der abgestellten Räder untersucht. Zusätzlich wurde der Bedarf an Stellplätzen, die bis 2030 voraussichtlich benötigt werden, errechnet und rund um die Bahnhöfe nach Flächen für zusätzliche Anlagen gesucht. Die Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalysen für die 19 U- und S-Bahnhöfe sind hier einsehbar:

[http://www.infravelo.de/assets/Fahrradparken/Standort-und\\_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-gesamt.pdf](http://www.infravelo.de/assets/Fahrradparken/Standort-und_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-gesamt.pdf).

Ab einem entsprechenden Stellplatzbedarf sowie insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächenverfügbarkeiten wird an den U- und S-Bahnhöfen auch die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses geprüft. Neben diesen Faktoren wird auch beachtet, wie die Fahrradparkhäuser an das Radverkehrsnetz angebunden sind. Gegenwärtig wird im Bezirk Marzahn-Hellersdorf geprüft, ob ein Fahrradparkhaus am Bahnhof Mahlsdorf errichtet werden kann.

Weitere Informationen zu diesem Standort sind hier abrufbar:

<https://www.infravelo.de/projekt/fahrradparkhaus-am-s-bahnhof-mahlsdorf/>.

Frage 7:

Welche Partizipationsmöglichkeiten gibt es für die Bevölkerung im Planungsverfahren der Radnetzplanung in den Randbezirken?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Die gleichen Möglichkeiten, wie sie für alle Planungsverfahren vorgesehen sind.“

Berlin, den 31.08.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz