

17. Wahlperiode**Schriftliche Anfrage****der Abgeordneten Oliver Friederici und Tim-Christopher Zeelen (CDU)**vom 11. November 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. November 2014) und **Antwort****Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs in Berlin**

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

Frage 1: Welches Konzept verfolgt der Senat, dass der Radverkehr attraktiv und sicher gefördert werden kann bei gleichzeitigem Erhalt der Leistungsfähigkeit der Straßen für den Kfz-Verkehr?

Antwort zu 1.: Die Aufgabe des Senats besteht u.a. darin, für alle Personen der Stadt und damit auch hinsichtlich aller Verkehrsarten entsprechende Planungen durchzuführen und angemessene und sichere Angebote vorzusehen. Der Senat hat sich dabei hinsichtlich des Radverkehrs u.a. das Ziel gesetzt, sukzessive ein flächendeckendes Radverkehrsnetz speziell an den Hauptverkehrsstraßen herzustellen, um einen attraktiven und sicheren Radverkehr zu ermöglichen. Die Bereitstellung von Radverkehrsanlagen ist dabei als Angebotsplanung zu verstehen. Die hierzu notwendige Infrastruktur wird gemäß der finanziellen und zeitlichen Möglichkeiten zur Umsetzung, d.h. möglichst in Zusammenhang mit anstehenden anderen Maßnahmen im Straßenraum (bspw. bei Instandsetzungsmaßnahmen oder im Rahmen von anderen Baumaßnahmen), realisiert.

Die Umsetzung von Radverkehrsanlagen erfolgt sukzessive. Hierbei wird unter anderem an Hand der aktuellen und ggf. künftigen Verkehrsnachfrage im Straßenverkehr, der Bedeutung der Relation für den Radverkehr und den Abmaßen des Straßenraums geprüft, welcher Straßenquerschnitt angemessen ist. Fahrspurreduktionen sind bislang an den Straßen zum Einsatz gekommen, bei denen die Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr auch mit den dann noch zur Verfügung stehenden Fahrspuren realisiert werden konnten, ohne Verdrängungseffekte in andere Straßen zur Folge zu haben.

Hinsichtlich der Planungsprinzipien, die der Senat berücksichtigt, gelten die derzeit gültigen Gesetze bzw. Rechtsprechungen und Richtlinien, die unter anderem auch Themen wie Gestaltung, Abwickelbarkeit der Verkehrsströme und vor allem auch Verkehrssicherheit berücksichtigen.

Frage 2: Gibt es Konzepte, Radverkehr und Kfz-Verkehr weitgehend durch den Bau separater Infrastruktur zu trennen und trotzdem für alle Verkehrsarten attraktiv zu gestalten?

Antwort zu 2.: Die Schaffung separater Radverkehrsanlagen ist in der Regel in Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr anzustreben, um dort das Radfahren attraktiver und sicherer zu machen. Ergänzend können straßenunabhängige Wegeverbindungen vom Radverkehr genutzt oder durch bauliche Maßnahmen für den Radverkehr ertüchtigt oder neu gebaut werden. Dabei müssen allerdings auch die übrigen Ansprüche an den Straßenraum bzw. an die für die Wege benötigten Flächen berücksichtigt werden.

Aus den in Berlin eingeführten Straßenbau-Regelwerken („Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege“ sowie „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06“ und „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) ist im Einzelfall abzuleiten, ob die Schaffung von Radverkehrsanlagen angesichts der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke sowie anderer Randbedingungen erforderlich ist und inwieweit diese separaten Radverkehrsanlagen besser durch Fahrbahnmarkierungen oder besser durch Schaffung baulicher Radwege herzustellen sind.

Auf der Grundlage dieser Regelwerke hat der Senat ein Fahrradroutenkonzept entwickelt, um dem Radverkehr auch über weitere Strecken ohne größere Umwege attraktive Fahrmöglichkeiten zu eröffnen. Dieses Fahrradroutennetz soll die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs über Straßen und Wege mit fahrradfreundlichen Oberflächen und möglichst wenig Autoverkehr miteinander verknüpfen und ist Teil der 2013 vom Senat beschlossenen Radverkehrsstrategie. Es wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern laufend weiterentwickelt und schrittweise umgesetzt.

Auch wenn es aus Platz- und Kostengründen nicht möglich ist, den Radverkehr überall in diesem Netz vollständig vom Kfz-Verkehr zu trennen, ist eine weitgehende Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr (insbesondere durch Schaffung lückenloser und ausreichend dimensionierter Radverkehrsanlagen an den im Netz enthaltenen Hauptverkehrsstraßen) ein Kernmerkmal dieses Netzes. Zudem wird bei der Realisierung dieses Netzes besonders auf die Querungsstellen geachtet, an denen die Fahrradrouten stark vom Kfz-Verkehr befahrene Straßen kreuzen: Hier werden in der Regel Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen als Querungshilfen vorgesehen, um ein sicheres Queren zu ermöglichen; in Ausnahmefällen können auch vollständig konfliktfreie Querungen in Form von Unter- oder Überführungen genutzt oder neu geschaffen werden.

Frage 3: Gibt es Konzepte ein separates Fahrradstraßennetz aufzubauen?

Antwort zu 3.: Es wird auf die Antwort zur Kleinen Anfrage Nr. 17/12981 verwiesen. In Anbetracht insbesondere der rechtlichen Probleme, die mit einem zusammenhängenden separaten Fahrradstraßennetz verbunden wären und die dazu führen, dass ein solches Netz in der Praxis nicht realisierbar wäre, gibt es seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt keine Planungen für ein separates Fahrradstraßennetz. Dagegen unterstützt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Bezirksämter, wenn sie in einzelnen geeigneten Straßen und insbesondere auf geeigneten Teilabschnitten des Fahrradroutennetzes weitere Fahrradstraßen einrichten.

Frage 4: Inwieweit wird der demografische Wandel und die Folgen der wachsenden Stadt in die Konzeption zur Sicherung der Mobilität einbezogen?

Antwort zu 4.: Der Senat berücksichtigt die allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen bei seinen Planungen als auch bei seinen strategischen Konzepten und dabei auch sämtliche Verkehrsarten. Dies beginnt bei Erschließungsfragen, bei denen der Senat sich nicht nur mit der straßen- und ÖV¹-seitigen Erschließung der Gebiete befasst, sondern auch Fragen zu Abstellanlagen für den Radverkehr u.ä. berücksichtigt; und es endet bei den allgemeinen Strategien. Sowohl die demographischen Effekte als auch die Wirkungen der wachsenden Stadt finden in den Analysen, Planungen und Strategien des Senats Berücksichtigung. Dies betrifft bspw. die Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrssicherheit für die verschiedenen Altersgruppen oder die Frage der Angebotsausweitungen im ÖPNV, wie sie u.a. im Nahverkehrsplan 2014-2018 in Zusammenhang mit der Frage der Wachsenden Stadt thematisiert sind. Auch die Haushaltsanmeldungen werden dies widerspiegeln.

Berlin, den 28. November 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dez. 2014)

¹ Öffentlicher Verkehr