

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 23. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2020)

zum Thema:

(IV) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehr und wo popen neue Radwege up?

und **Antwort** vom 09. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Jul. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23841
vom 23. Juni 2020
über (IV) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehr und wo popen neue Radwege up?

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 die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020).

Frage 1:

Welche Auswirkungen hat die Coronakrise auf den Berliner Radverkehr und die Anzahl der Radfahrenden gehabt?

Antwort zu 1:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 3 in der Drucksache 18/23800 verwiesen.

Frage 2:

Wie hat sich die Unfallstatistik unter Beteiligung Radfahrender im Rahmen der Coronakrise verändert und warum (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk, Severität des Unfalls)?

Antwort zu 2:

Zur Abbildung eines aussagefähigen Trends wurde – neben den Monaten März und April – der Monat Mai 2020 trotz der noch nicht vollständig vorliegenden Daten im Datawarehouse Verkehrslagebild der Polizei Berlin, was auf die regelmäßige sechswöchige Verzögerung der Dateneinspeisung zurückzuführen ist, in die Recherche einbezogen. Insofern kann im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine leichte „Unschärfe“ nicht ausgeschlossen werden.

Die Abnahme der Radverkehrsunfälle ist aus Sicht der Polizei Berlin auf das während der „Corona-Krise“ allgemein gesunkene Verkehrsaufkommen im Land Berlin zurückzuführen.

Eine Differenzierung der Bezirke in „City“ und „Außenbezirke“ kann nicht hergestellt werden.

Die Daten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr/ Bezirk/ Unfallart	März			April			Mai		
	2019	2020	Veränderung in %	2019	2020	Veränderung in %	2019	2020	Veränderung in %
Charlottenburg- Wilmersdorf	43	23	-46,51	85	53	-37,65	70	57	-18,57
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	5	3	-40,00	9	3	-66,67	3	7	133,33
davon mit Leichtverletzten	38	20	-47,37	54	39	-27,78	50	32	-36,00
Friedrichshain- Kreuzberg	84	52	-38,10	97	64	-34,02	110	92	-16,36
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	10	2	-80,00	7	6	-14,29	7	3	-57,14
davon mit Leichtverletzten	45	36	-20,00	60	39	-35,00	75	62	-17,33
Lichtenberg	28	21	-25,00	28	40	42,86	39	41	5,13
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	3	2	-33,33	0	2	+ 2	6	2	-66,67
davon mit Leichtverletzten	13	13	+ / - 0	19	23	21,05	20	20	+ / - 0
Marzahn- Hellersdorf	24	10	-58,33	29	23	-20,69	36	27	-25,00
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	1	+ 1
davon mit Schwerverletzten	3	2	-33,33	4	4	+ / - 0	7	2	-71,43
davon mit Leichtverletzten	10	7	-30,00	18	16	-11,11	16	16	+ / - 0
Mitte	92	54	-41,30	158	86	-45,57	142	93	-34,51

davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	1	+ 1
davon mit Schwerverletzten	6	4	-33,33	12	5	-58,33	7	4	-42,86
davon mit Leichtverletzten	53	30	-43,40	92	61	-33,70	101	51	-49,50
Neukölln	30	33	10,00	43	47	9,30	48	41	-14,58
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	2	4	100,00	1	4	+3	0	3	+3
davon mit Leichtverletzten	20	13	-35,00	27	28	+1	27	25	-7,41
Pankow	48	51	6,25	96	59	-38,54	97	68	-29,90
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	4	2	-50,00	8	8	+ / - 0	9	11	22,22
davon mit Leichtverletzten	35	44	25,71	56	32	-42,86	72	39	-45,83
Reinickendorf	20	23	15,00	27	31	14,81	39	33	-15,38
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	2	2	+ / - 0	3	3	+ / - 0	2	3	50,00
davon mit Leichtverletzten	11	12	9,09	11	17	54,55	32	20	-37,50
Spandau	11	17	54,55	23	28	21,74	26	25	-3,85
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	1	3	200,00	2	4	100,00	3	4	33,33
davon mit Leichtverletzten	9	8	-11,11	15	13	-13,33	17	15	-11,76
Steglitz-Zehlendorf	28	26	-7,14	43	42	-2,33	41	61	48,78
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	4	6	50,00	2	4	100,00	3	10	233,33
davon mit Leichtverletzten	15	12	-20,00	28	25	-10,71	27	31	14,81
Tempelhof-Schöneberg	29	34	17,24	56	48	-14,29	57	47	-17,54
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0
davon mit Schwerverletzten	6	4	-33,33	5	5	+ / - 0	3	6	100,00
davon mit Leichtverletzten	16	19	18,75	33	23	-30,30	37	33	-10,81

Treptow-Köpenick	36	29	-19,44	57	42	-26,32	54	56	3,70
davon mit Getöteten	0	0	+ / - 0	0	0	+ / - 0	1	0	-1
davon mit Schwerverletzten	3	2	-33,33	8	6	-25,00	10	6	-40,00
davon mit Leichtverletzten	24	24	+ / - 0	36	28	-22,22	29	33	13,79

(Stand: 29.06.2020)

Frage 3:

Wie viele sogenannte Pop-Up-Radwege sind im Zuge der Coronakrise errichtet worden, wie viele km umfassen diese, wann und wo wurden sie erstellt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 3:

Straßenzug	Richtung	von	bis	Bezirk	ca. Länge (m)
Kantstraße / Neue Kantstraße	beidseitig	Messedamm	Budapester Str.	Charlottenburg-Wilmersdorf	7.200
Frankfurter Allee	stadt-einwärts	Samariterstr.	Proskauer Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	400
Gitschiner Straße / Skalitzer Straße	beidseitig	Hallesches Tor	Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg	3.500
Hallesches Ufer	einseitig	Hallesches Tor	Köthener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	1.300
Kottbusser Brücke	einseitig			Friedrichshain-Kreuzberg	70
Kottbusser Damm / Kottbusser Straße	beidseitig	Kottbusser Tor	Hermannplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	2.360
Lichtenberger Straße	beidseitig	Holzmarktstr.	Strausberger Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	960
Petersburger Straße	beidseitig	Bersarinplatz	Landsberger Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	1.750
Tempelhofer Ufer / Waterloo-Ufer	einseitig	Schöneberger Str.	Zossener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	1.650
Schöneberger Ufer	einseitig	Potsdamer Brücke	Köthener Str.	Mitte	580
Danziger Straße	beidseitig	Prenzlauer Allee	Danziger Straße 144	Pankow	1.800

(Stand: 26.06.2020)

Frage 4:

Wer hat wie entschieden, wo Pop-Up-Radwege entstehen werden und warum (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk)?

Frage 9:

Welche Rahmenbedingungen haben die schnelle Errichtung der Pop-Up-Radwege unterstützt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirk, Radweg)?

Antwort zu 4 und 9:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 in der Drucksache 18/23416 verwiesen. Die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen wurden aufgrund der Zugehörigkeit der bisherigen Strecken zum Hauptstraßennetz durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz getroffen.

Frage 5:

Wie wurde sichergestellt, dass die errichteten Pop-Up-Radwege den Bedarfen der Fahrradfahrenden entsprechen?

Antwort zu 5:

Die temporären Radfahrstreifen entsprechen den einschlägigen Regelwerken.

Frage 6:

Wie wurde die Bevölkerung in die Planung der Strecken der Pop-Up-Radwege mit einbezogen? Welche Bürgerbeteiligung erfolgte im Einzelnen (aufgeschlüsselt für jeden Pop-Up-Radweg)?

Antwort zu 6:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 7 in der Drucksache 18/23710 verwiesen.

Frage 7:

Wie lange sollen die Pop-Up-Radwege jeweils stehen bleiben und welche kommen noch hinzu (aufgeschlüsselt nach Radweg, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 7:

Hierzu wird auf die Sätze 1 und 2 der Antwort zur Frage 5 in der Drucksache 18/23416 verwiesen.

Zu möglichen weiteren temporären Radfahrstreifen erfolgen fortlaufend Abstimmungen zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und den zuständigen Bezirken. Bereits angeordnet sind Radfahrstreifen auf der Attilastraße in Tempelhof-Schönberg (zwischen Röblingstraße/Gersdorfstraße und Ringstraße), auf dem Steglitzer Damm in Steglitz-Zehlendorf (zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm) auf dem Adlergestell in Treptow-Köpenick (stadtauswärts zwischen Rudower Chaussee und Fennstraße), auf der Blaschkoallee in Neukölln (zwischen Britzer Damm und Buschkrugallee) sowie eine Verbreiterung des bestehenden Radfahrstreifens auf der Zossener Straße in Friedrichshain-Kreuzberg (zwischen Zossener Brücke und Blücherstraße).

Weitere Strecken stehen noch nicht verbindlich fest.

Frage 8:

Wie bewertet der Bezirk die Pop-Up-Radwege hinsichtlich

- a. Der Sicherheit für Radfahrende
- b. Der Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr?
- c. Der Parkmöglichkeiten des motorisierten Verkehrs?

Antworten der Bezirksamter von Berlin zur Frage 8:

Bezirk Mitte:

- a) „Über die Sicherheit der Radfahrenden (Vergleich Vor- und Nachher) liegen dem Bezirk bisher keine auswertbaren Ergebnisse vor. Die Unfallstatistik wird von der Polizei geführt. Grundsätzlich sind Pop Up Radwege für Radfahrende ein sichereres Angebot, da sie genügend Breite, Sichtbarkeit und Abstand gewähren.
- b) Aufgrund der dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden, geringeren Fläche kommt es zu entsprechenden Reduzierungen. Nicht überall kann ausgeschlossen werden, dass auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) davon betroffen ist. Hier müssen Lösungen für eine Differenzierung von privatem und öffentlichem motorisierten Verkehr gefunden werden.
- c) Hinsichtlich der Popup Radwege ist Mitte nicht betroffen, da das Schöneberger Ufer über keinen Parkstreifen verfügte. Insgesamt werden durch die Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Hauptnetz, die Parkmöglichkeiten massiv zurückgefahren. Um zu verhindern, dass damit der Parksuchverkehr, in das bezirkliche Nebennetz geführt wird, muss auch hier z.B. durch Parkraumbewirtschaftung reguliert werden.“

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf:

- a) „bis c) Das Bezirksamt verlässt sich im Wesentlichen auf die fachliche Kompetenz der für die Verkehrssicherheit und das Verkehrsmanagement an Hauptverkehrsstraßen zuständigen Landesbehörden und führt keine eigenen Gefährdungsbeurteilungen oder Messungen des Verkehrsflusses durch. Ein Parkplatzverlust durch Pop-Up-Radwege ist nicht vollständig vermeidbar, jedoch ist eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbands vom Gesetzgeber intendiert. Wichtig ist daher eine mittel- und langfristige Perspektive auf die Flächenaufteilung.“

Bezirk Pankow:

- a) „Durch die Einrichtung der temporären Radfahrstreifen in der Danziger Straße, zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142, konnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Vor der Maßnahme nutzte der Radverkehr den rechten von jeweils drei Fahrstreifen im Mischverkehr. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sehen die technischen Regelwerke auf hoch belasteten mehrstreifigen Bundesstraßen nicht vor. Der Radverkehr ist hier grundsätzlich getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Mit den temporären Radfahrstreifen konnte der motorisierte Verkehr vom Radverkehr getrennt werden. Dies führt objektiv zu mehr Sicherheit für den Rad- und den Kfz-Verkehr. Die Trennung der Verkehrsarten führt zusätzlich zu einer deutlichen Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei Radfahrenden. Durch die neu geschaffene Radverkehrsinfrastruktur verringerte sich auch der Anteil der Gehwegradelnden deutlich. Somit hat sich auch die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erheblich verbessert.
- b) Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kfz-Verkehr betragen in der Danziger Straße ca. 20-30 km/h. Durch die Entflechtung der Verkehrsarten Rad und Kfz hat sich auf der Strecke der Verkehrsfluss nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für den Kfz-Verkehr deutlich verbessert. Im Bereich von Lichtsignalanlagen führt der Wegfall eines Fahrstreifens grundsätzlich zu einer Verringerung der

Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes, für den Kfz-Verkehr. Konkrete Hinweise, dass sich die Verringerung der Kfz-Fahrstreifen in der Danziger Straße erheblich auf den motorisierten Verkehr auswirkt, sind dem Bezirksamt nicht bekannt.

- c) Die Flächen des ruhenden Verkehrs wurden nicht reduziert. In Teilabschnitten fand lediglich ein Verschieben der Längsparkstände auf den anliegenden Fahrstreifen statt.“

Bezirk Spandau:

„Da es im Bezirk Spandau keine sogenannten Pop-Up-Radwege gibt, kann der Bezirk auch keine Bewertung der genannten Kriterien vornehmen.“

Bezirk Tempelhof-Schöneberg:

- a) „Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg hat auf Basis von Anträgen der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) sowie der Kriterien für Pop-up Radwege 6 Vorschläge an die Senatsverwaltung gesendet, um die Sicherheit von Radfahrenden kurzfristig zu erhöhen. Diese sind größtenteils noch in der Prüfung. Erste Maßnahmen (Friedrich-Gerlach-Brücke, Schöneberger Straße, Attilastraße) sind umgesetzt oder angeordnet. Die bisherigen Maßnahmen bewirken eine erhöhte Sicherheit für den Radverkehr.
- b) Evtl. Auswirkungen auf den fließenden Verkehr werden iterativ erfasst und bewertet. Die ersten Maßnahmen haben hier keine relevanten Auswirkungen gezeigt.
- c) Die ausgewählten Abschnitte gehen zum Teil zulasten des ruhenden Verkehrs.“

Bezirk Treptow-Köpenick:

- a) „Die Sicherheit für Radfahrende und zu Fußgehende ist signifikant verbessert, da nunmehr für jede Verkehrsart ein separater Verkehrsweg zur Verfügung steht. Zuvor mussten sich Radfahrende und Zufußgehende einen ca. 1 m breiten Gehweg teilen.
- b) Die Einrichtung erfolgt zum 30.06.2020. Es liegen noch keine Erfahrungen vor.
- c) Keine Verschlechterung, da bislang auch keine Parkmöglichkeiten an der Örtlichkeit bestanden.“

Bezirk Neukölln:

- a) „Sicherheit: Pop-Up-Radwege entstehen normalerweise an Straßen mit unzureichenden (geringe Breite, schlechter baulicher Zustand etc.) oder gänzlich fehlenden Radverkehrsanlagen. Die Sicherheit für Radfahrende wird daher mit Pop-Up-Radwegen auf der Fahrbahn deutlich erhöht, da hierbei ausreichend breite (in der Regel min. 2,0 m) und durch Baken deutlich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennte Bereiche entstehen. In der Neuköllner Blaschkoallee fehlt überwiegend jede Infrastruktur für Radfahrende, so dass auf dieser vielbefahrenen Straße die Sicherheit für Radfahrende deutlich erhöht wird.
- b) Auswirkungen auf den MIV: Werden vormals Parkstreifen für die Pop-Up-Radwege herangezogen, gibt es kaum Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit für den MIV. Wird ein vormals Fahrstreifen in einen Pop-Up-Radweg umgewandelt, reduziert sich der Verkehrsfluss des MIV entsprechend. Hierbei müssen bei der Planung insbesondere die Leistungsfähigkeit von signalisierten Knotenpunkten und Auswirkungen auf den ÖPNV berücksichtigt werden. In der Neuköllner Blaschkoallee erfolgt keine Reduzierung der Fahrbahnen, so dass die Auswirkungen auf den MIV gering sind
- c) Parkmöglichkeiten: Wird ein vormals Fahrstreifen in einen Pop-Up-Radweg umgewandelt, hat dies keine Auswirkungen auf die Anzahl der vorhandenen Parkmöglichkeiten. Werden vormals Parkstreifen für die Pop-Up-Radwege herangezogen, entfallen in diesem Bereich die Parkmöglichkeiten. Lieferzonen in

Straßen mit Gewerbe / Gastronomie müssen hierbei in Planung und Ausführung explizit berücksichtigt werden. In der Neuköllner Blaschkoallee entfallen vorhandene Parkmöglichkeiten, wobei sich im Bereich des Pop-Up-Radweges kaum Gewerbe bzw. Gastronomie befindet.“

Bezirk Lichtenberg:

- a) „Das Bezirksamt Lichtenberg hat keine Pop-Up-Radwege eingerichtet. Es war daher nicht notwendig abschließende und detaillierte Abwägungsentscheidungen zu treffen. Bei den angedachten, jedoch nicht realisierten, Standorten in Lichtenberg handelte es sich um Örtlichkeiten, die ohnehin seit längerem für eine Umgestaltung vorgesehen sind. Eine Sicherheitssteigerung ist nicht zwangsläufig bei jeder „Pop-Up Maßnahme“ zu erwarten, wohl aber ein Komfortgewinn für den Radverkehr, da zum Teil lediglich eine Verlagerung auf andere Straßenbestandteile erfolgt und oder im Istzustand keine erhöhte Gefährdung vorliegt. Eine Steigerung der Sicherheit für Radfahrende ist nicht nachweisbar. Die meisten Radunfälle ereignen sich überwiegend an Knotenpunkten und nicht auf der Strecke.
- b) bis c) Durch den häufig eintretenden ersatzlosen Entfall des ruhenden Verkehrs ist mit Verdrängung und steigendem Parkdruck in den umliegenden Wohngebieten zu rechnen, auch werden Lade- und Lieferprozesse sowie Anliegerverkehre zunehmend in die umliegenden Straßen verlagert und/oder ordnungswidrig durchgeführt. Eine Reduktion der Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen zu Lasten der Anlieger- und Anwohnenden aber auch Behinderungen des Fließverkehrs auf der Hauptachse und im Zweifel auch Probleme bei der Notfallrettung können kausale Folgen daraus sein.“

Bezirk Marzahn-Hellersdorf:

- a) „Im Straßen- und Grünflächenamt (SGA), Fachbereich Straße, liegen keine direkten Erfahrungen mit Pop Up Radwegen vor. Grundsätzlich bestehen im Fachbereich Straße bezüglich der Sicherheit der Radfahrenden Bedenken. Auf geraden Strecken sind die schnell eingerichteten Pop Up Radwege für Radfahrende nutzbar. Problematisch und teilweise gefährlich wird es beim Zusammentreffen verschiedener Verkehrsströme wie z.B. an Kreuzungen, Querungen, Brücken.
- b) Es kommt in den meisten Fällen zu starken Einschränkungen für den motorisierten Verkehr, da häufig eine Fahrspur wegfällt. Der motorisierte Verkehr und der ÖPNV konzentrieren sich auf weniger Raum. Mit Frust und aggressivem Fahren muss gerechnet werden.
- c) Die Parkmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr werden zum Teil erheblich eingeschränkt. Auf Grund der Kurzfristigkeit der Einrichtung von Pop Up Radwegen ist es schwer, Alternativen bereitzustellen.“

Bezirk Reinickendorf:

- a) „bis c) Im Bezirk Reinickendorf wurde bisher kein Pop-Up Radweg eingerichtet, weil
 - ein den Vorgaben entsprechender Planungsstand nicht gegeben war,
 - der Bezirk auf Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden durch Entflechtung der Verkehrsarten setzt und beispielsweise Fahrradstraßen im Nebennetz bevorzugt,
 - die Reduzierung belasteter Straßenzüge um eine Fahrspur die verkehrliche Situation weiter verkompliziert anstatt den Verkehr zu verflüssigen,
 - die großräumige Reduzierung von Parkraum zu Gunsten der Radwege im Bezirk nicht begrüßt, für den ansässigen Einzelhandel als nachteilig und für das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden als abträglich eingeschätzt wird.“

Bezirk Steglitz-Zehlendorf:

- a) „bis c) Die gestellten Fragen sind nicht pauschal zu beantworten, da jeder mögliche Temporäre Radstreifen für sich mit seinen Auswirkungen zu betrachten ist. Es wird bei jedem möglichen Temporären Radstreifen gemeinsam mit Bezirk, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Polizei eine Abwägung sowohl bezüglich der Sicherheit und den Auswirkungen auf andere Verkehrsarten vorgenommen. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass es bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes zu Einschränkungen anderer Verkehrsarten kommen kann. Dies ist bei Temporären Radverkehrsanlagen nicht anders als bei dauerhaft angeordneten.“

Frage 10:

Wie bewertet der Senat den Vorschlag eines Pop-Up-Radweges am Marzahner Knoten zum Schutz der Radfahrenden an der Landsberger Allee und warum?

Antwort zu 10:

Ein Vorschlag für einen Pop-Up-Radweg am Marzahner Knoten ist nicht bekannt.

Frage 11:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 09.07.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz