

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 17. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juli 2020)

zum Thema:

(XII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Was bewegt sich bei Berlins Radverkehrsnetz?

und **Antwort** vom 04. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Aug. 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. 18/24184
vom 17. Juli 2020
über (XII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich bei Berlins Radverkehrsnetz?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, der zufolge „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). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Gem. § 40 Abs. 7 MobG BE soll binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten besagten Gesetzes ein Radverkehrsplan aufgestellt sein. Wo ist dieser Radverkehrsplan zu finden?

Antwort zu 1:

Der Radverkehrsplan ist in Bearbeitung. Aufgrund von personellen Veränderungen beim zur Erarbeitung des Radverkehrsnetzes beauftragten Dienstleister, der daraus resultierenden Kündigung des Vertrags durch den Dienstleister, und die darauffolgende erneute Vergabe des Auftrags an ein anderes Planungsbüro, ergab sich auch eine Zeitverzögerung in Bezug auf den Radverkehrsplan, da das Radverkehrsnetz ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrsplans ist.

Frage 2:

Welche Kriterien definiert der Radverkehrsplan für die Anforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes?

Antwort zu 2:

Laut § 40 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes soll der Radverkehrsplan Standards und Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur und den Ausbau des Radverkehrsnetzes festlegen. Entsprechende Inhalte und Kriterien sind derzeit in der Erarbeitung und werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben.

Frage 3:

Gem. § 41 Abs. 1 Satz 1 MobG BE soll das Berliner Radverkehrsnetz insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete in allen Teilen Berlins gleichwertig miteinander verknüpfen. Sind alle Teile Berlins mit einem gleichwertigen Radverkehrsnetz ausgestattet? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, wo ist keine Gleichwertigkeit der Anbindung durch das Berliner Radverkehrsnetz gewährleistet (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Frage 4:

Was wird unternommen, um das Radverkehrsnetz in allen Teilen Berlins gleichwertig im Sinne des Mobilitätsgesetzes auszugestalten?

Antwort zu 3 und 4:

Auf Grundlage der angewandten Methodik bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes wird Berlin als Ganzes (inklusive Verknüpfungen zum Umland) betrachtet, sodass es keine unterschiedliche Herangehensweise für einzelne Bezirke oder eine Aufteilung in City und Außenbezirke gibt.

Die angewandte Methodik basiert auf den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und fußt auf der Raumordnungstheorie *System der zentralen Orte*. Diese zentralen Orte (Zentren) bilden die städtischen Funktionen (Wohnen, Gewerbe, Bildung, Kultur, Freizeit etc.) ab und sind hierarchisch anhand ihrer Bedeutung und Größe in Ober-, Mittel- und Unterzentren gegliedert, sowie geographisch verortet.

Die einzelnen Zentren sind bei der Radverkehrsnetzplanung zunächst mittels Luftlinien verbunden und anschließend auf das reale Straßen- und Wegenetz umgelegt worden. Anhand der Bedeutung der jeweiligen Verbindung, die sich aus der Hierarchie der Zentren ergibt, werden die einzelnen Netzbestandteile einer Verkehrswegekategorie (RIN-Stufe II, III oder IV) zugeordnet. Hierdurch entsteht ein Gesamtnetz mit großräumigen, übergeordneten und örtlichen Verbindungen.

Insgesamt führt die Methodik dazu, dass die städtischen Funktionsräume im Radverkehrsnetz miteinander verbunden und an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Demnach sind Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, etc. im Radverkehrsnetz miteinander verknüpft. Die Gestaltung des Radverkehrsnetzes ist nicht von der geographischen Lage (beispielsweise City oder Außenbezirke), sondern von den Funktionsräumen abhängig, sodass hier eine Gleichwertigkeit entsprechend der Bedeutung der Zentren gegeben ist.

Frage 5:

Der Senat hat elf Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Wie viele km der in § 45 Abs. 2 Satz 1 MobG BE anvisierten 100km Radschnellverbindungen sind bereits gebaut worden, wann und wo? Wann und wo werden die weiteren Strecken der Radschnellverbindungen gebaut werden (aufgeschlüsselt nach Jahr und Bezirk)?

Frage 6:

In welcher Umsetzungsphase befinden sich die geplanten Radschnellverbindungen (aufgeschlüsselt nach Phase, Planungsbeginn, geplanter Fertigstellung und Kosten)?

Antwort zu 5 und 6:

Nach § 22 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes sind Radschnellverbindungen als Gesamttrassen planfestzustellen. Erst nach dem Planfeststellungsbeschluss darf mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Diese Verfahren befinden sich derzeit in planerischer Vorbereitung. Die Vorwegnahme des Planfeststellungsbeschlusses durch Baumaßnahmen ist nicht zulässig. Demzufolge wurden noch keine Radschnellverbindungs-Abschnitte realisiert.

Die Machbarkeitsuntersuchungen wurden weitestgehend für alle Radschnellverbindungs-Trassen abgeschlossen und befinden sich in der Überarbeitung oder Abstimmung. Der jeweilige Planungsbeginn der einzelnen Radschnellverbindungen soll unmittelbar nach Abschluss und Freigabe der Unterlagen erfolgen. Kostenschätzungen werden entsprechend der planerisch zu bevorzugenden Routenvarianten in Kurzberichten zu den einzelnen Radschnellverbindungen zeitnah veröffentlicht.

Der voraussichtliche Baubeginn kann mit Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses benannt werden.

Über die derzeitigen Entwicklungen bei den Machbarkeitsuntersuchungen der einzelnen Radschnellverbindungen wird auf der Internet-Seite der GB infraVelo GmbH kontinuierlich und aktuell berichtet (vgl. <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/>).

Frage 7:

Wird es über die elf genannten Radschnellverbindungen hinaus weitere Radschnellverbindungen geben? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Radschnellverbindungen sind zudem geplant?

Antwort zu 7:

Gemäß § 45 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen realisiert werden. Somit besteht hier die Möglichkeit, dass in Zukunft noch weitere Trassenkorridore untersucht und in die Realisierung gebracht werden. Derzeit liegt der Fokus jedoch auf den vorliegenden elf ausgewählten und entsprechend zu priorisierenden Radschnellverbindungen.

Frage 8:

Welche Kosten sind für den Bau der Radschnellverbindungen bisher angefallen, und wie viel wird der Ausbau der elf Radschnellwege insgesamt benötigen (aufgeschlüsselt der Ausgaben nach Bezirk)?

Antwort zu 8:

Die Kosten für den Bau von Radschnellverbindungen in Berlin sind derzeit noch nicht im Detail bekannt. Erste Kostenschätzungen werden entsprechend der derzeit planerisch favorisierten Routenvarianten der einzelnen Radschnellverbindungen in Kurzberichten zeitnah veröffentlicht.

Die derzeitigen Prognosen gehen von Kosten in Höhe von 0,5 Millionen bis 2,0 Millionen Euro pro Kilometer Radschnellverbindung aus, dies hängt u. a. ab von erforderlichen Ingenieurbauwerken entlang der Streckenabschnitte.

Die Prognosewerte decken sich mit den Erfahrungswerten anderer Kommunen bei der Realisierung von Radschnellverbindungen. Letztlich wird jedoch erst mit den Planfeststellungsverfahren und deren Abschluss Sicherheit über das mögliche Bauvorhaben erzielt. Die Vorhaben werden bezirksübergreifend geplant und gebaut, weshalb keine bezirksfeine Kosten-Aufschlüsselung der Projekte erfolgt.

Frage 9:

Wem obliegt bei den Baumaßnahmen die Entscheidung über die konkrete Strecke der Radschnellverbindungen?

Antwort zu 9:

Wie in der Antwort zu den Fragen 5 und 6 beschrieben, müssen Radschnellverbindungen gemäß § 22 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes planfestgestellt werden. Somit obliegt der planfeststellenden Behörde die finale Entscheidung über die endgültige Streckenführung. Im Planfeststellungsverfahren wird nach objektivierter, fachplanerischer Analyse die planerisch zu bevorzugende Routenvariante vorgeschlagen, die im Vergleich zu anderen Varianten zunächst den Vorzug erlangt hat.

Frage 10:

Gem. § 42 Abs. 1 Satz 1 soll ein Vorrangnetz innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes definiert werden. Welche Kriterien werden angewandt, um Wege des Vorrangnetzes zu definieren?

Antwort zu 10:

Ziel des Vorrangnetzes ist es, mindestens 80 % der Einwohnenden, Arbeits- und Bildungsplätze im 400 Meter Einzugsbereich zu erreichen. Dabei sollen alle wesentlichen Teile Berlins verbunden und besonders netzbedeutsame Strecken einbezogen werden.

Frage 11:

Welche Straßen gelten als Vorrangnetz (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 11:

Der Entwurf des Radverkehrsnetzes inklusive Vorrangnetz befindet sich noch in der internen Abstimmung, sodass Anpassungen am aktuellen Arbeitsstand des Radverkehrsnetzes nicht

ausgeschlossen werden können. Deshalb ist die Benennung einzelner Straßen pro Bezirk derzeit noch nicht möglich.

Eine Beantwortung kann aktuell nur auf Grundlage der Herangehensweise zur Radverkehrsnetzerstellung erfolgen. Hierzu wird auf die Methodik des Radverkehrsnetzes (siehe Antwort zu den Fragen 3 und 4) sowie die Zielstellung des Vorrangnetzes (siehe Antwort zu Frage 10) verwiesen.

Bezogen auf den aktuellen Arbeitsstand gehören alle Netzbestandteile der Verkehrswegekategorie RIN II sowie die geplanten Radschnellverbindungen zum Vorrangnetz. Zusätzlich gehören einige Netzbestandteile der Verkehrswegekategorie-Stufe RIN III zum Vorrangnetz, sofern diese eine hohe Erschließungswirkung, gute Netzeinbindung und gute Realisierungschancen aufweisen.

Frage 12:

Der Senat soll gem. § 48 Abs. 1 Satz den Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes regelmäßig erheben. Gibt es bereits eine solche Erhebung? Wenn nein: Wann ist mit einer Erhebung zu rechnen?

Frage 13:

Wenn ja: wie schätzt der Senat den Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes ein (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 12 und 13:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/20187, Fragen 19 bis 21, verwiesen, die nach wie vor zutreffend ist.

Frage 14:

Gibt es bereits ein im Sinne von § 48 Abs. 3 Satz 1 gefordertes Mängelregister zur Radverkehrsinfrastruktur? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: welche Mängel sind bereits vermerkt (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 14:

Es besteht derzeit kein zentrales Mängelregister zur Radverkehrsinfrastruktur bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Die Erfassung akuter Mängel im Straßenraum sowie die Sammlung von Mängelmeldungen der Nutzenden obliegt aus operativen Gründen den für Sanierung, Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zuständigen Straßenbaulastträgern (in der Regel die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter).

Frage 15:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Von Seiten der Senatsverwaltung wird auf den jährlichen Bericht zur „Umsetzung des Leitprojektes Radwegeinfrastruktur“ (Drucksachen-Nummer 18/2846) an den Hauptausschuss verwiesen. Dieser dient dazu, die Abgeordneten mit relevanten

Informationen zu laufenden und abgeschlossenen Radverkehrsprojekten in Berlin zu versorgen und einen umfassenden Überblick über die Berliner Radverkehrsförderung zu geben. Darüber hinaus hält die Webseite der GB infraVelo GmbH umfangreiche Informationen bereit (vgl. <https://www.infravelo.de/>).

Berlin, den 04.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz