

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 22. Januar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2016) und **Antwort**

#### Anspruch und Wirklichkeit der Radverkehrsstrategie VIII: Welche Ziele hat sich dieser Senat noch gesetzt?

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

welchen Haushaltstiteln setzen sich diese Mittel zusammen?

Frage 1: In der Pressekonferenz zum Jahresauftakt hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für das Jahr 2016 15,3 Mio. Euro „für die Verbesserung und Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur“ angekündigt. Aus

Antwort zu 1: Aus der nachfolgenden Tabelle sind die verschiedenen Teilsummen, aus denen sich die Summe von 15,3 Mio. € ergeben hat, zu ersehen:

#### Finanzierung Radverkehr (aus Sondermitteln des Senats)

Mittelherkunft	2015 Soll	2015 Ist	2016 Soll
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Haushaltstitel 1270/72016 Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	4,000	3,626	4,000
Haushaltstitel 1270/52108 Sanierung von Radwegen	2,000	2,260	2,000
GRW <sup>1</sup> -geförderte Radrouten projektbezogene Förderung (Haushaltstitel 1330/88306 und 1330/88307)	5,500	4,520	5,530
Bike&Ride-Anlagen (Förderprogramm S-Bahn und BVG <sup>2</sup> ; Haushaltstitel 1270/89102)	0,300	0,250	0,300
Projekt EBike <sup>3</sup> Pendeln (Haushaltstitel 1270/68358)	0,500	0,362	0,950
öffentliches Fahrradverleihsystem (Haushaltstitel 1270/68353)	1,000	0,000	1,500
Radverkehrszählung (automatisierte Zählstellen, Haushaltstitel 1271/81279)	0,000	0,089	0,090
Machbarkeitsuntersuchungen Radschnellwege (1270/52609)	0,000	0,000	0,200
Konzepte und Voruntersuchungen Strategie Fahrradparken/ Pedelec <sup>4</sup> -Korridor (Haushaltstitel 1270/54059)	0,000	0,210	0,163
Sanierung von Radwegen aus Mitteln des Straßeninstandsetzungsprogramms (Haushaltstitel 1255/52130 bzw. 2712/52130))	0,500	0,500	0,600
<b>Summe</b>	<b>13,8</b>	<b>11,8</b>	<b>15,3</b>

<sup>1</sup> Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

<sup>2</sup> Berliner Verkehrsbetriebe

<sup>3</sup> Elektrofahrräder

<sup>4</sup> Pedal Electric Cycle (spezielle Ausführung eines Elektrofahrrads)

Frage 2: Welche Maßnahmen und Vorhaben werden aus den unter Frage 1 genannten Mitteln finanziert? (Bitte um eine detaillierte Darstellung.)

Antwort zu 2: Auf die Angaben in den Vorlagen zu den Haushaltsberatungen wird verwiesen. Soweit es sich um Sammeltitel handelt, wird sich erst im Laufe des Jahres 2016 ergeben, welche Einzelmaßnahmen konkret bewilligt und umgesetzt werden können. Detailliertere Angaben zu solchen Einzelmaßnahmen sind erst im Januar 2017 möglich.

Frage 3: Wie viele Kilometer Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen werden im Jahr 2016 an welcher Stelle neu gebaut? (Bitte aufschlüsseln nach Art, Ort und Länge der Radverkehrsanlage sowie voraussichtlichen Kosten der Baumaßnahme.)

Antwort zu 3: Erst im Lauf des Jahres 2016 wird sich im Zuge der Bauvorbereitung für die geplanten Maßnahmen ergeben, welche Maßnahmen konkret bewilligt und umgesetzt werden können. Daher wird auf die Angaben in den Vorlagen zu den Haushaltsberatungen (Titel 72016, insbesondere Rote Nummer 1531 E) verwiesen. Detailliertere Angaben zu dieser Frage sind erst im Januar 2017 möglich.

Frage 4: Wie viele Kilometer der unter Frage 3 genannten Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen werden an Hauptverkehrsstraßen gebaut?

Antwort zu 4: Die Abmarkierung von Radfahr- oder Schutzstreifen in Tempo-30-Zonen ist nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig. Da Radfahr- und Schutzstreifen schon aus diesen rechtlichen Gründen praktisch immer an Hauptverkehrsstraßen angelegt werden, kann ungeachtet der unter 2. beschriebenen Unsicherheiten bereits jetzt davon ausgegangen werden, dass alle Radfahr- oder Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen markiert werden. Auch im Falle der baulichen Radwege liegt erfahrungsgemäß der größere Teil der Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen. Hier werden jedoch auch selbständige Radwege gebaut.

Frage 5: Wie viele Kilometer Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen werden im Jahr 2016 an welcher Stelle saniert? (Bitte aufschlüsseln nach Art, Ort und Länge der Radverkehrsanlage sowie voraussichtlichen Kosten der Baumaßnahme.)

Antwort zu 5: Wie viele Kilometer Radverkehrsanlagen an welcher Stelle gebaut oder saniert werden, lässt sich erst am Ende des Jahres 2016 sagen. Auf die im Rahmen der Haushaltsberatungen für den Haushalt 2016/2017 zusammengestellten Projektlisten für den Haushaltstitel 52108 wird verwiesen. Welche

Vorhaben bis zum Jahresende wirklich durchgeführt und abgeschlossen werden können, wird sich jedoch erst im Zuge der unmittelbaren Vorbereitung und Durchführung der Vorhaben im Laufe dieses Jahres herausstellen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt schafft die entsprechenden Voraussetzungen einschließlich der Erstellung einer bestätigten Bauplanungsunterlage und der Sicherstellung der Finanzierung. Die Umsetzung und der Bau der Maßnahmen obliegt den Bezirken.

Frage 6: Wie viele Fahrradabstellanlagen werden im Jahr 2016 an welcher Stelle neu gebaut? (Bitte aufschlüsseln nach Art und Ort der Fahrradabstellanlagen, sowie voraussichtlichen Kosten der Baumaßnahme.)

Antwort zu 6: Die Abfrage der Bezirksämter über vorhandene und geplante Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit der Beantwortung Schriftlicher Anfragen des Abgeordnetenhauses der letzten Jahre hat ergeben, dass die Bezirke keine Statistiken über Bestand und Planung führen. Detaillierte Aussagen sind daher nicht möglich.

Die Durchführung einer Bestands- und Bedarfsanalyse zum ruhenden Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der derzeit in Bearbeitung befindlichen neuen Strategie Fahrradparken Berlin. Dazu erfolgte bereits eine umfangreiche Befragung der Bezirksämter. Die Auswertung der Materialien ist noch nicht abgeschlossen. Endgültige Ergebnisse werden mit Vorliegen des Strategiepapiers voraussichtlich im September dieses Jahres vorliegen.

Ein großes Potential an Fahrradabstellanlagen wurde in den letzten Jahren im Rahmen der Bauprogramme der S-Bahn Berlin GmbH und der BVG im Sinne von Bike-and-Ride errichtet. Diese Programme werden auch 2016 durch das Land Berlin weiter gefördert.

Die BVG errichtet ab März 2016 im Bezirk Charlottenburg – Wilmersdorf in Absprache mit dem Straßenbaulastträger ca. 189 Bügel an 25 Standorten (Kosten ca. 80.000 €). Im Bezirk Mitte sind 430 Bügel an 45 Standorten geplant (Kosten ca. 172.000 €). Die Bauplanungsunterlagen (BPU) für Bezirk Mitte ist in Bearbeitung und wird im 1. Quartal 2016 fertiggestellt.

Die S-Bahn Berlin GmbH plant für 2016 folgende Maßnahmen:

S-Bahnhof	Modul	Einzelbügel	Stellplätze
Kaulsdorf	1 M26	10	46
Marzahn		15	30
Mehrower Allee	1 M26		26
Karlshorst	3 M26		78
Landsberger Allee		7	14
Westend		10	20
Savignyplatz		12	24
Bellevue		32	64
<b>gesamt</b>			<b>302</b>

Frage 7: Auf welche Haushaltstitel entfallen die „10% Steigerung“ der in Frage 1 genannten Mittel gegenüber dem Jahr 2015?

Antwort zu 7: Auf die Antwort zu Frage 1 und die dazugehörige Tabelle wird verwiesen; die Steigerung zwischen dem Soll 2015 und dem Soll 2016 beträgt 10,87 %.

Frage 8: Laut Drs. 17/16253 seien an den ca. 1.600 km Hauptverkehrsstraßen „schätzungsweise ca. 1.500 km Radverkehrsanlagen“ vorhanden. Welche 100 km Hauptverkehrsstraßen weisen keine Radverkehrsanlagen auf?

Frage 9: Auf wie vielen der laut Drs. 17/16253 ca. 1.500 km von insgesamt ca. 1.600 km Hauptverkehrsstraßen bestehen die Radverkehrsanlagen aus Radwegen, auf wie vielen aus Radfahr- bzw. Schutzstreifen?

Antwort zu 8 und 9: In der Regel sind bei Hauptverkehrsstraßen beidseitig Radverkehrsanlagen erforderlich, so dass weit mehr als 100 km Hauptverkehrsstraßen noch nicht oder noch nicht vollständig über Radverkehrsanlagen verfügen. Der Bestand an baulichen Radwegen sowie Radfahr- und Schutzstreifen wurde 2012 von der Verkehrlenkung Berlin erhoben: An Straßen in der Zuständigkeit der Verkehrlenkung Berlin gab es 964 km bauliche Radwege, 88 km Radfahrstreifen und 165 km Schutzstreifen. Einschließlich der 119 km gemeinsamen Geh- und Radwege sowie der 97 km Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr ergab sich eine Gesamtlänge von 1433 km. Durch den seit 2012 erfolgten Zuwachs kann man gegenwärtig von ca. 1500 km Radverkehrsanlagen ausgehen.

Frage 10: Bis wann werden an allen Hauptverkehrsstraßen in Berlin Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen vorhanden sein?

Antwort zu 10: Der Senat strebt an, alle Hauptverkehrsstraßen, in denen die Straßenbreite dies zulässt oder bei denen unter Berücksichtigung der Randbebauung eine ausreichende Straßenbreite hergestellt werden kann, nach und nach mit Radverkehrsanlagen auszustatten. Es wird jedoch immer einzelne Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen geben, wo aus Platzgründen keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen angelegt werden können.

Frage 11: Konnte die Untersuchung zur Erarbeitung einer neuen „Strategie zum Fahrradparken Berlin“ tatsächlich zum Ende des Jahres 2015 abgeschlossen werden, wie in Drs. 17/15178 angekündigt?

- a. Wenn nein, warum nicht?
- b. Wann werden welche nächsten Schritte zur Erarbeitung der Strategie Fahrradparken unternommen?
- c. Wann wird der Senat die neue „Strategie zum Fahrradparken in Berlin“ vorstellen?

Antwort zu 11: Die im Februar 2015 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragte Bearbeitung einer neuen Strategie Fahrradparken Berlin ist noch nicht abgeschlossen.

Die Bearbeitung der vielseitigen Arbeitspakete insbesondere die Durchführung von Recherchen zum Bestand, Bedarf und zu geeigneten Abstellsystemen, Betreiber – und Finanzierungsmodellen erfordert eine breite Mitwirkung verschiedener Verwaltungen, der Verkehrsunternehmen und unterschiedlicher Gremien aus den Bereichen Wohnen, Wirtschaft, Soziales, Bildung und Kultur. Dadurch entstand ein umfangreicherer und zeitintensiverer Arbeitsaufwand in den zuarbeitenden Fachbereichen sowie ein höherer Abstimmungsbedarf als anfänglich geplant waren. Vor allem auch die Entscheidung, verschiedene Schwerpunkte des Fahrradparkens mit einer breiten fachübergreifenden Öffentlichkeit und der Politik im Rahmen eines Expertenworkshops sowie im Runden Tisch Fahrradparken umfassend zu diskutieren, führte zur Verlängerung der Bearbeitungszeit. Diese Gremien dienen zum Erfahrungsaustausch über internationale und nationale Trends zum Fahrradparken und deren Prüfung auf Eignung für Berlin.

Derzeit werden die Untersuchungsergebnisse und Schlussfolgerungen des Expertenworkshops und Runden Tisches ausgewertet. Der Abschluss der Untersuchungen ist für Ende Februar 2016 geplant. Anschließend erfolgt die Entwurfsbearbeitung zum Strategiepapier und zum überarbeiteten Leitfaden Fahrradparken in Berlin.

Es ist vorgesehen, dass bis zur VeloBerlin<sup>5</sup> im April 2016 der Entwurf der Strategie sowie eine Senatsvorlage zur Festlegung notwendiger Maßnahmen und Handlungsgebiete mit Finanzierungsquellen und Benennung von Akteuren vorliegen.

Die Neuauflage des Leitfadens „Fahrradparken in Berlin“ und der Beschluss der Senatsvorlage als Handlungs- und Maßnahmenkonzept sind bis September 2016 (vor den Abgeordnetenhaus-Wahlen) geplant.

Zum Strategiepapier (Gesamtkonzept Fahrradparken) und zur Neuauflage des Leitfadens sollen Flyer als Kurzinformation für die Öffentlichkeit erarbeitet werden. Gleichzeitig soll die Strategie im Internet präsentiert werden.

Die im Februar 2015 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragte Bearbeitung einer neuen Strategie Fahrradparken Berlin ist also noch nicht abgeschlossen.

Frage 12: Wie viele Fahrradabstellanlagen wurden im Rahmen des Pilotprojekts „Fahrradparken auf der Fahrbahn zu Lasten von PKW-Parkplätzen“ errichtet, und wie viele weitere sollen in diesem Rahmen noch bis wann errichtet werden?

<sup>5</sup> Publikumsmesse Rund ums Fahrrad

Frage 13: Welche Erkenntnisse hat der Senat aus dem in Frage 12 genannten Pilotprojekt gewonnen?

Antwort zu 12 und 13: Das Modellprojekt „Fahrradparken auf der Fahrbahn“ wurde 2004 initiiert. Von diesem Programm hat nur der Bezirk Mitte Gebrauch gemacht. Insgesamt wurden rund 280 Fahrradbügel verbaut. Das Programm wurde 2013 wegen mangelnder Nachfrage beendet.

Die langen Abstimmungszeiten zwischen bezirklicher Straßenverkehrsbehörde und bezirklichem Straßen- und Grünflächenamt haben dazu geführt, dass Planung und Umsetzung in der Regel mehrere Jahre gedauert haben und mit großen Unsicherheiten behaftet waren. Dadurch ergab sich der Nachteil einer langen Mittelbindung im für die Finanzierung genutzten Haushaltstitel 72016. Für das Fahrradparken sind in Berlin die Bezirke verantwortlich und verwenden eigene Mittel für die Errichtung von Radabstellanlagen.

Frage 14: Welche weiteren Ziele für die Verbesserung und Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur hat sich der Senat für das Jahr 2016 gesetzt?

Antwort zu 14: Auf die Ausführungen in den Vorlagen zu den Haushaltsberatungen wird verwiesen.

Berlin, den 10. Februar 2016

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Feb. 2016)