

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 29. März 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. März 2016) und **Antwort**

Kosten und Bedarf von Radinfrastruktur im Hauptstraßennetz

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

Frage 1: Wie viele Kilometer Gesamtlänge umfassen die Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG?

Antwort zu 1: Die Gesamtlänge der Straßen I. und II. Ordnung wird statistisch nicht erfasst.

Frage 2: An wie vielen Kilometern der Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG gibt es Radverkehrsanlagen mit einer Breite je Richtung von mindestens zwei Metern und deren Oberflächenbeschaffenheit in einem guten, ebenen Zustand sich befindet - a) in beiden Fahrtrichtungen bzw. b) in nur einer Fahrtrichtung? Wie viele Kilometer sind kleiner als a) zwei Meter b) als 1,50 Meter c) als 1,00 Meter?

Frage 3: An wie vielen Kilometern der Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG befinden sich zwar Radverkehrsanlagen, die aber aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit und Fahrbahnbreite erneuerungsbedürftig sind a) in beiden Fahrtrichtungen bzw. b) in nur einer Fahrtrichtung?

Frage 4: An wie vielen Kilometern der Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG gibt es keine Radverkehrsanlagen, jedoch ist die Busspur für Radfahrer*innen freigegeben

a) in beiden Fahrtrichtungen bzw. b) in nur einer Fahrtrichtung?

Frage 5: An wie vielen Kilometern der Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG gibt es keine Radverkehrsanlage und keine für Radfahrer*innen freigegebene Busspur, jedoch ist der Gehweg für Radfahrer*innen freigegeben a) in beiden Fahrtrichtungen bzw. b) in nur einer Fahrtrichtung?

Frage 6: An wie vielen Kilometern der Straße I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG sind die Radverkehrsanlagen so beschaffen, dass ein effektives Befahren und Halten anderer Verkehrsteilnehmer*innen verhindert wird?

Frage 7: An wie vielen Kilometern der Straßen I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG gibt es keine Fahrradwege oder Schutz- bzw. Fahrradstreifen?

Antwort zu 2 bis 7: Die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Radverkehrsanlage richtet sich insbesondere nach der Verkehrsbelastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Bedeutung der Straße für den Radverkehr. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren sind die Straßen des übergeordneten Straßennetzes unabhängig von deren Klassifizierung als Straße I. oder II. Ordnung relevant für die Planung von Radverkehrsanlagen, so dass die statistische Erfassung der Radverkehrsanlagen einheitlich für das gesamte übergeordnete Straßennetz von ca. 1.600 km Länge erfolgt. Nach Stand 2015 beträgt die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen im übergeordneten Straßennetz 1.470,3 km. Davon sind 285,8 km Radfahr- und Schutzstreifen, 968,4 km bauliche Radwege und 216,1 km gemeinsame Geh- und Radwege oder für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Hinzu kommen ca. 100 km für den Radverkehr freigegebene Bussonderfahrstreifen.

Bezüglich der begrenzten Möglichkeiten, Radverkehrsanlagen mit vertretbarem Aufwand statistisch zu erfassen, wird auf die Antwort auf die Anfrage 17/16253 vom 21.05.2015 verwiesen.

Frage 8: Wie viele Kreuzungen mit mindestens einer Straße der I. und II. Ordnung nach §20 BerlStrG gibt es in Berlin?

Antwort zu 8: Die Zahl der Kreuzungen und Einmündungen mit mindestens einer Straße der I. und II. Ordnung wird statistisch nicht erfasst.

Frage 9: Welche durchschnittlichen Gesamtkosten veranschlagt der Senat für die Ausweisung und Umsetzung eines Radstreifens auf einer bestehenden Fahrbahnfläche je Kilometer?

Frage 12: Welche durchschnittlichen Gesamtkosten veranschlagt der Senat für die Ausweisung und Umsetzung eines Radstreifens auf einer bestehenden Fahrbahnfläche je Kilometer?

Antwort zu 9 und 12: Die Kosten für Markierungen werden von den jeweils als Straßenbaulastträger zuständigen Bezirksämtern bzw. den mit der Planung beauftragten Ingenieurbüros veranschlagt, so dass es keine einheitlichen Kostenansätze gibt. Erfahrungsgemäß ist jedoch mit Kosten von ca. 10 € pro laufendem Meter Radfahrstreifenmarkierung zu rechnen.

Frage 10: Welche durchschnittlichen Gesamtkosten veranschlagt der Senat für die bauliche Separierung von Radstreifen auf einer bestehenden Fahrbahnfläche je Kilometer (z.B. Pfosten, Blumenkübel, Längsbarrieren, Armadillos)?

Frage 11: Welche durchschnittlichen Gesamtkosten veranschlagt der Senat für den Bau einer neuer baulichen Radverkehrsanlage je Kilometer?

Antwort zu 10 und 11: Die Kosten für bauliche Separierungen von Radfahrstreifen oder von neuen baulichen Radverkehrsanlagen werden von den jeweils als Straßenbaulastträger zuständigen Bezirksämtern bzw. den mit der Planung beauftragten Ingenieurbüros nach eigenen Erfahrungen veranschlagt, so dass sich keine einheitlichen Kostenansätze angeben lassen. Zudem hängen die Kosten bei baulichen Radwegen mehr noch als bei Fahrbahnmarkierungen stark von der Bauweise und verschiedensten Begleitumständen ab. Beim innerstädtischen Bau von Radwegen kommen zu den Kosten für die Radwegbefestigung selbst fast immer weitere Kosten für Aufbrucharbeiten, Anpassungen benachbarter Flächen und andere zwingend erforderliche Begleitmaßnahmen im Umfeld hinzu, so dass eine Kostenberechnung nur auf der Basis der Kosten für die Radwegbefestigung nicht zielführend wäre.

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf hat für ein Vorhaben des Radverkehrsinfrastrukturprogramms, bei dem ausnahmsweise wegen des besonderen Charakters des betreffenden Straßenabschnitts und des dort nicht zu berücksichtigenden Fußgängerquerverkehrs die Abtrennung eines ca. 2 m breiten Radfahrstreifens von der benachbarten Fahrspur durch Leitelemente vorgesehen ist, für die Leitelemente Kosten von ca. 100 € pro laufendem Meter abgeschätzt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Unterhaltungskosten für solche Leitelemente erfahrungsgemäß sehr hoch sind und solche Sonderkonstruktionen daher von den Straßenbaulastträgern nur in Ausnahmefällen akzeptiert werden. Insofern kann aus diesem Kostenvorteil im Vergleich zu baulichen Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen im Seitenraum, die bei einer Radwegbreite von 2 m nur selten unter 200 € pro laufendem Meter Radweg zu realisieren sind, nicht geschlossen werden, dass solche Lösungen mit Leitelementen im Fahrbahnbereich grundsätzlich kostengünstiger sind.

Berlin, den 12. April 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Apr. 2016)