

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 12. Juli 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juli 2016) und **Antwort**

Auf welchen Hauptstraßen setzt der Senat die Radverkehrsstrategie (nicht) um?

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

Frage 1: Nach welchen Kriterien, in welchen Kategorien und auf welcher rechtlichen Grundlage werden Haupt- und Nebenstraßen im über- und im untergeordneten Straßennetz Berlins definiert?

Antwort zu 1: Das Berliner Straßennetz wird auf Basis der „Richtlinie für Netzgestaltung“ (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) klassifiziert und in Verbindungsfunktionsstufen eingeteilt.

Das übergeordnete Straßennetz (auch als „StEP-Netz“ bezeichnet) wird in Verbindung mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) veröffentlicht und umfasst jetzt die Verbindungsfunktionsstufen 0 bis IV. Im Folgenden werden die Verbindungsfunktionsstufen des übergeordneten Straßennetzes erläutert:

Verbindungsfunktionsstufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
0	kontinentale Straßenverbindung	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumige Straßenverbindung	Verbindung zwischen Oberzentren in der Region und den Zentrenbereichen historische Mitte und City West
II	übergeordnete Straßenverbindung	Verbindung von bezirklichen Hauptzentren und besonderen Mittelzentren, Anbindung dieser Zentren an die Straßen der Verbindungsstufe I, Anbindung von Verknüpfungspunkten des großräumigen Verkehrssystems (Flughäfen, Fernbahnhöfe, Häfen)
III	örtliche Straßenverbindung	Verbindung von sonstigen Mittelzentren und Unterezentren bzw. Ortsteilen mit den Haupt- und besonderen Mittelzentren, Verbindung zwischen den sonstigen Mittel- und Unterezentren bzw. Ortsteilen, Anbindung von Verknüpfungspunkten des regionalen Verkehrssystems (Regionalbahnhöfe, P+R-Anlagen)
IV	Ergänzungsstraßen (Straßen von besonderer Bedeutung)	Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Industriegebieten, Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahn, Bus)

Die konkrete Einstufung der jeweiligen Straße ist für das übergeordnete Straßennetz von Berlin veröffentlicht unter

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/index.shtml bzw. als Karte für den Bestand unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/Uebergeordnete_Straßennetz_Bestand_2015_h.pdf zu sehen.

Auf dieser Webseite findet sich auch der Link zum FIS-Broker, der ebenfalls den Bestand enthält und in einem die Orientierung erleichternden Modus darstellt.

Unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/aenderungen.shtml werden Änderungen in den Einstufungen ausgewiesen.

Alle Straßen, die nicht zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehören, sind Straßen des sogenannten Nebenstraßennetzes bzw. untergeordneten Straßennetzes.

Frage 2: Auf wie viele Kilometer addieren sich die Straßen des übergeordneten und des untergeordneten Straßennetzes in Berlin, jeweils aufgeschlüsselt nach den unter Frage 1 genannten Kategorien?

Antwort zu 2: Für das übergeordnete Straßennetz von Berlin liegen folgende Daten vor:

Verbindungsfunktionsstufe	Länge - Bestand 2015 [km]
0	5,3
I	156,2
II	625,4
III	441,0
IV	307,8
Summe	1535,7

Die Straßenlängen sind gerundete Werte.

Das gesamte Berliner Straßennetz weist eine Gesamtlänge in 2015 von rd. 5.354 km auf.

Frage 3: An welcher Stelle sind die Einordnungen der einzelnen Berliner Straßen in die jeweiligen, unter Frage 1 genannten Kategorien öffentlich einzusehen? (Bitte um eine Einzelaufstellung im Anhang, falls nicht öffentlich einsehbar.)

Antwort zu 3: Siehe Antwort zu 1.

Frage 4: Wie viele Kilometer im übergeordneten Straßennetz, jeweils aufgeschlüsselt nach den unter Frage 1 genannten Kategorien, verfügen über Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 4: Statistische Angaben über die Länge der Radverkehrsanlagen werden nur von der Verkehrslenkung Berlin für die in ihrer Zuständigkeit liegenden Straßen erhoben: Danach verfügen nach dem Stand vom März

2016 1.033 km über bauliche oder im Seitenraum markierte Radwege, 90 km über Radfahrstreifen, 180 km über Schutzstreifen für den Radverkehr, 111 km über gemeinsame Geh- und Radwege und 104 km über für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Zusammen mit 151 km Radverkehrsführungen in Knotenpunktsbereichen (in der Regel Radfahrerfurten) ergibt dies eine Gesamtlänge von 1.669 km Radverkehrsanlagen an Straßen in der Zuständigkeit der Verkehrslenkung Berlin.

Bei den Straßen in der Zuständigkeit der Verkehrslenkung Berlin handelt es sich in der Regel um Straßen der Verbindungsfunktionsstufen 0-IV. Eine Zuordnung der Daten für die Radverkehrsanlagen zu den einzelnen Verbindungsfunktionsstufen wird bei der Erhebung der Längenangaben jedoch nicht vorgenommen und kann daher nicht angegeben werden.

Frage 5: Für wie viele Kilometer im übergeordneten Straßennetz, jeweils aufgeschlüsselt nach den unter Frage 1 genannten Kategorien, befinden sich aktuell Radverkehrsanlagen in Bau oder in Planung?

Antwort zu 5: Siehe Antwort zu 6.

Frage 6: Für welche Straßen im übergeordneten Straßennetz, jeweils aufgeschlüsselt nach den unter Frage 1 genannten Kategorien, befinden sich aktuell Radverkehrsanlagen in Bau oder in Planung?

Antwort zu 6: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen können von den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern sowohl im Rahmen des allgemeinen Straßenbaus als auch im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen des Radverkehrsinfrastrukturprogramms geplant und errichtet werden. Da der Senat von den durch die Bezirksämter in eigener Regie durchgeführten Vorhaben meist keine Kenntnis hat und nicht über Detailinformationen zu diesen Vorhaben verfügt, beschränkt sich die folgende Auflistung auf die letzteren, von den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern im Auftrag des Senats durchgeführten Vorhaben des Radverkehrsinfrastrukturprogramms. Da bei noch in der Planung befindlichen Maßnahmen die genaue Länge der letztendlich hergestellten Radverkehrsanlagen noch nicht feststeht, sind insbesondere diese Längenangaben vorläufiger Natur und auf der Basis von Abschätzungen ermittelt worden:

Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr
Kapitel 2970 Titel 720 16
Vorhaben, für die Förderzusagen erteilt sind

Nr.	Bezirk	Name des Vorhabens	Stufe	Länge
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Radverkehrsanlagen Teplitzer Straße - Hubertusallee	II	1,100 km
2	Charlottenburg-Wilmersdorf	Nürnberger Str.	III	0,370 km
3	Lichtenberg	Geh- und Radweg Möllendorfstraße	II	0,045 km
4	Marzahn-Hellersdorf	Radverkehrsanlagen Blumberger Damm	II	2,386 km
5	Mitte	Französische Straße	III	1,310 km
6	Spandau	Rad- und Gehweg Nauener Trog	III	0,060 km
7	Steglitz-Zehlendorf	Feuerbachstraße	III	0,315 km
8	Treptow-Köpenick	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Oberspreestraße Nord und Schnellerstraße	II	0,380 km

Vorhaben in Planung (noch nicht final abgestimmt, Realisierbarkeit noch nicht sicher)

Nr.	Bezirk	Name des Vorhabens	Stufe	Länge
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Schutzstreifen Dovestraße-Helmholtzstraße	III	ca. 0,800 km
2	Charlottenburg-Wilmersdorf	Schutzstreifen Brandenburgische Straße	II	ca. 0,3 km
3	Friedrichshain-Kreuzberg	Schutzstreifen Hasenheide (Südseite)	II	ca. 1,1 km
4	Friedrichshain-Kreuzberg	Radweg Stralauer Allee	I	ca. 0,7 km
5	Lichtenberg	Schutzstreifen Siegfriedstraße Süd	III	ca. 0,1 km
6	Lichtenberg	Schutzstreifen Gensinger Straße	III	ca. 1,0 km
7	Lichtenberg	Radweganbindung Seefelder Straße	III	ca. 0,1 km
8	Mitte	Schutzstreifen Chausseestraße zwischen Zinnowitzer Straße und Wöhlerstraße	II	ca. 0,6 km
9	Pankow	Schutzstreifen Neumannstraße	IV	ca. 1,3 km
10	Pankow	Radverkehrsanlagen Pasewalker Straße - Berlin Straße	III	ca. 1,5 km
11	Spandau	Radverkehrsanlagen Teilabschnitte Seegefelder Straße	III	ca. 0,5 km
12	Spandau	Radverkehrsanlagen Kisselnallee	III	ca. 0,6 km
13	Spandau	Geh- und Radweg an der Schönwalder Allee (südlich Landesgrenze)	III	ca. 0,1 km
14	Steglitz-Zehlendorf	Radverkehrsanlagen Teilabschnitte Clayallee	II	ca. 0,5 km
15	Tempelhof-Schöneberg	Schutzstreifen Boelckestraße	III	ca. 1,0 km
16	Tempelhof-Schöneberg	Schutzstreifen Marienfelder Allee	II	ca. 1,7 km
17	Tempelhof-Schöneberg	Herstellung Radverkehrsverbindung Alvenslebener Straße-Winterfeldstraße (LSA-Querung an der Potsdamer Str.)	I	ca. 0,1 km
18	Treptow-Köpenick	Radweg Elsenstraße Nordseite	II	ca. 0,4 km
19	Treptow-Köpenick	Radverkehrsanlagen Rummelsburger Allee zw. Treskowallee und Am Walde	II	ca. 0,7 km
20	Treptow-Köpenick	Schutzstreifen An der Wuhlheide (nördl.Seite)	II	ca. 3,0 km

Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr
Kapitel 1270 Titel 720 16
Vorhaben 2016 (in Vorbereitung, im Bau oder in der Abrechnungsphase)

Nr.	Bezirk	Name des Vorhabens	Stufe	Länge
1	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Gitschiner Straße	II	1,450 km
2	Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung und LSA-Anpassung Warschauer Str.	II	0,920 km
3	Lichtenberg	Seddiner Str.	III	0,400 km
4	Lichtenberg	Radverkehrsverbindung Lichtenberger Brücke (Nordseite)	I	0,280 km
5	Lichtenberg	Egon-Erwin-Kisch-Straße	III	0,140 km
6	Marzahn-Hellersdorf	Radverkehrsanlagen Alt-Kaulsdorf	I	0,200 km
7	Mitte	Stülerstr.-Budapester Str.	III	0,570 km
8	Mitte	Reinickendorfer Str.	II	1,300 km
9	Mitte	Annenstraße	III/IV	0,310 km
10	Pankow	Danziger Str. östl. Bötzowstr.	II	1,200 km
11	Pankow	Dietzgenstr. ab Rosenthaler Weg (Westseite)	II	1,000 km
12	Pankow	Radfahrstreifen Buschallee	II	0,100 km
13	Reinickendorf	Schutzstreifen Eichborndamm	II	0,630 km
14	Spandau	Zeppelinstr.-Nauener Str.	III	0,315 km
15	Tempelhof-Schöneberg	Radverkehrsanlagen Kaiserstraße	III	0,200 km
16	Treptow-Köpenick	Köpenicker Landstraße - Am Treptower Park	I	0,290 km

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
Kapitel 1270 Titel 521 08
Vorhaben 2016 (in Vorbereitung, im Bau oder in der Abrechnungsphase)

Nr.	Bezirk	Name des Vorhabens	Stufe	Länge
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Hohenzollerndamm (Südseite im Bereich Julius-Morgenroth-Platz - Einmündung Brienner Straße)	II	0,036 km
2	Friedrichshain-Kreuzberg	Blücherstr. (Brachvogelstr.-Zossener Str.)	II	0,180 km
3	Friedrichshain-Kreuzberg	Zossener Str. (Blücherstr.-Johanniterstr.)	II	0,050 km
4	Lichtenberg	Falkenberger Ch. (Bhf. - hinter Pablo-Picasso-Str.)	II	0,510 km
5	Marzahn-Hellersdorf	Knotenpunkt Märkische Allee / Alt-Biesdorf	II	1,300 km
6	Mitte	Seestraße (Teilabschnitte)	II	0,985 km
7	Mitte	Lessingstraße Ostseite	II	0,220 km
8	Mitte	Stromstraße Westseite	II	0,300 km
9	Spandau	Falkenseer Chaussee Südseite	II	0,920 km
10	Spandau	Gartenfelder Straße Nordseite	IV	0,720 km
11	Spandau	Ruhlebener Straße Nordseite	II	0,515 km
12	Steglitz-Zehlendorf	Kamenzer Damm Nordseite	II	0,400 km
13	Steglitz-Zehlendorf	Dahlemer Weg	III	0,540 km
14	Tempelhof-Schöneberg	Friedrich-Wilhelm-Platz	III	0,050 km
15	Tempelhof-Schöneberg	Rixdorfer Straße	II	0,800 km
16	Treptow-Köpenick	Sanierung des Radwegs in der Wernsdorfer Straße	III	0,300 km

Summen für die Verbindungsfunktionsstufen

Stufe	in Vorbereitung, im Bau oder in der Abrechnungsphase	in Planung
I	0,770 km	ca. 0,800 km
II	16,727 km	ca. 8,300 km
III	4,880 km	ca. 5,700 km
IV	0,720 km	ca. 1,300 km
Summe	23,097 km	ca. 16,100 km

Frage 7: Wie verteilen sich die Zuständigkeiten für die Planung, für verkehrliche Anordnungen und deren Umsetzung sowie für die Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen im übergeordneten und im untergeordneten Straßennetz auf die Senatsverwaltung und ihre nachgeordneten Behörden sowie auf die Bezirke?

Antwort zu 7: Die genaue Zuständigkeitsverteilung ist dem Allgemeinen Zuständigkeits-Gesetz (AZG) bzw. dem damit verbundenen Zuständigkeitskatalog zu entnehmen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass im übergeordneten Straßennetz für die Planung von Straßenbaumaßnahmen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, für die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen die Verkehrslenkung Berlin (abgesehen von Anordnungen betreffend den ruhenden Verkehr, die von den bezirklichen Straßenverkehrsbehörden getroffen werden) und für den Entwurf, die Ausführungsplanung, die Vergabe der Arbeiten, die Kontrolle der Bauausführung und die Abrechnung der Maßnahmen das jeweilige bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt als Baulastträger zuständig ist. Ausgenommen von der bezirklichen Baulast sind Lichtsignalanlagen, Ingenieurbauwerke wie z. B. Brücken sowie die Autobahnen und andere Bundesstraßenabschnitte, die noch in der Baulast des Bundes sind.

Im untergeordneten Straßennetz sind die Bezirksämter bzw. deren Fachämter (Straßen- und Grünflächenamt bzw. Ordnungsamt als bezirkliche Straßenverkehrsbehörde) für Planung, Anordnung und Bau zuständig. Eine Ausnahme gibt es lediglich bezüglich der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf das übergeordnete Netz, Maßnahmen für überörtliche Radwegführungen, der Kennzeichnung überörtlicher Fahrradrouten sowie bei allgemeinen verkehrlichen und Sicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bundesbehörden, parlamentarischen Einrichtungen, diplomatischen und konsularischen Vertretungen und sonstigen besonders gefährdeten Objekten; hierfür ist die Verkehrslenkung Berlin zuständig.

Für die Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen sind grundsätzlich die jeweiligen Straßenbaulastträger, also in der Regel die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter, zuständig. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

und Umwelt stellt aber in großem Umfang Mittel bereit, um die Bezirke in die Lage zu versetzen, auch über die von ihnen im Rahmen der Straßenerhaltung oder der Abarbeitung der laufenden Investitionsplanung durchgeführten Vorhaben hinaus besondere Schwerpunkte wie beispielsweise bei Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs, der Bushaltestellen oder des Radverkehrsnetzes setzen zu können.

Frage 8: Welche Zielzeitpunkte hat sich der Senat für die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie niedergelegten Maßnahmen und Modellprojekte, die das übergeordnete Straßennetz betreffen, gesetzt? (Bitte um eine detaillierte Einzelaufzählung.)

Antwort zu 8: Für die wesentlichen Ziele der Radverkehrsstrategie ist der Zielhorizont für das Jahr 2025 formuliert. Teilweise enthält die Radverkehrsstrategie dazu konkretere Angaben (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/download/radverkehrsstrategie_senatsbeschluss.pdf, s. 24 ff.). Der Sachstand der Zielerreichung bzw. der Maßnahmenumsetzung wird regelmäßig evaluiert und mit dem Beratungsgremium „FahrRat“ erörtert, um entsprechend nachzusteuern und ggf. auch Zeitziele anpassen zu können.

Das Land Berlin erarbeitet derzeit zur Bewältigung der Fahrradabstellprobleme in der Stadt eine Strategie Fahrradparken Berlin. Der Beschluss soll voraussichtlich Ende 2016 vorliegen. Die Strategie Fahrradparken soll einerseits Leitlinien und Handlungsansätze für die Erhöhung und Differenzierung des Fahrradabstellangebotes enthalten und andererseits finanzielle Mittel für die Realisierung von Maßnahmen akquiriert werden. Ein wesentlicher Schwerpunkt der Strategie Fahrradparken ist die zeitnahe Umsetzung in den Jahren 2017 bis 2021 von 6 Modellprojekten - Umsetzung einer gesicherten Abstellanlage am Bf. Gesundbrunnen, Umsetzung eines Konzeptes für ein Fahrradparkhaus/-station, Umsetzung von 5 gesicherten Abstellanlagen im öffentlichen Raum, gezielte Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch attraktive Abstellangebote an den Quellen (Wohnen) und Zielen (ÖPNV), Qualifizierung und Erweiterung des Bike-and-Ride Angebotes und Durchführung eines „Fahrradparken Audits“. Dabei sollen für Berlin geeignete Lösungsansätze für unterschiedliche Anforderungen erprobt werden.

Die Modellprojekte werden in der Strategie Fahrradparken skizziert und der notwendige Finanzierungsbedarf

wird abgeschätzt. Zur Durchführung der Modellprojekte werden die Leistungen und Anforderungen in weiteren Arbeitsschritten als Grundlage für eine Ausschreibung präzisiert und konkretisiert.

Neben Maßnahmen im Bereich des Fahrradparkens werden auch weitere Modellprojekte der Radverkehrsstrategie angegangen.

Dazu zählt auch, das Radfahren auf längeren Wegen attraktiv zu machen. Hierbei sollen einerseits die Fahrtzeiten im Radverkehr verkürzt werden, und somit die Geschwindigkeitsnachteile gegenüber dem Kfz-Verkehr auf längeren Strecken verringert werden. Dafür hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in diesem Jahr eine Potenzial- und Machbarkeitsstudie für Radverkehrsanlagen mit Radschnellverbindungscharakter in Berlin in die Wege geleitet. Diese Untersuchung hat das Ziel, Trassen und Streckenabschnitte im Berliner Stadtgebiet ausfindig zu machen, für die qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen so gestaltet werden können, dass diese sich insbesondere für eine Beschleunigung des Radverkehrs eignen.

Weiter wird das Fahrradrouthenetz mit Haupt- und Nebenrouten sowie das Fernrouthenetz erweitert bzw. auf den qualitativ notwendigen Stand gebracht.

Wesentliche Konfliktpunkte stellen die Knotenpunkte dar. Nach der Auswertung der online-Abfrage werden in Zusammenarbeit mit der Unfallkommission die hinsichtlich der Verkehrssicherheit auffälligen Kreuzungen und Einmündungen untersucht. Die Lösungsansätze werden zeitnah umgesetzt.

Auch innovative Lösungen zur Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Fahrradfreundliche Koordination von Lichtsignalanlagen werden erprobt und bei Erfolg im bemerkenswerten Umfang eingesetzt.

Auch der wichtige Themenkomplex der Öffentlichkeitsarbeit wird durch den Senat berücksichtigt. So wird noch in diesem Jahr einer Ausschreibung für eine umfassende und langfristige Kommunikationsstrategie für alle Bereiche des Berliner Radverkehrs vorbereitet. Bei dieser Strategie wird es u. a. darum gehen, eine stärkere Sichtbarkeit der gesamten Thematik „Radfahren in Berlin“, die Möglichkeit zur Identifikation mit diesem Thema und die stärkere Einbeziehung und aktive Teilhabe von Bürgerinnen und Bürger an der Thematik Radverkehr, im Sinne der Förderung einer „Radverkehrskultur“ und positiven Wahrnehmung von Fahrradmobilität und damit einer Unterstützung der Veränderung von Mobilitätsgewohnheiten, zu schaffen.

Berlin, den 28. Juli 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Aug. 2016)