

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 12. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2019)

zum Thema:

Fahrradverkehr in Berlin

und **Antwort** vom 30. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Aug. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20236
vom 12. Juli 2019
über Fahrradverkehr in Berlin

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

Frage 1:

Von wie vielen Fahrradfahrern geht der Senat in Berlin aus und wie hat sich der Anteil am gesamten Straßenverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Antwort zu 1:

Zum gesamten Straßenverkehr gehören der Fußverkehr, der Radverkehr, der Kraftfahrzeugverkehr inklusive des Lkw-Verkehrs. Straßen werden auch von Pendlern/Gästen und Besucherinnen und Besuchern der Stadt benutzt. Insofern ist eine Aussage zum Anteil des Radverkehrs am gesamten Straßenverkehr nicht möglich. Das Land Berlin beteiligt sich seit 2008 an dem alle fünf Jahre durchgeführten Forschungsprojekt „Mobilität in Städten–SrV“, welches das Verkehrsverhalten der Berliner Wohnbevölkerung abbildet. Zentrale Ergebnisse hierzu werden auf den Internet-Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bereitgestellt unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/index.shtml.

Ergebnisse des Befragungsdurchgangs aus dem Jahr 2018 werden ab Frühjahr 2020 zur Verfügung stehen. Für einen Radverkehrsanteil zurückgelegter Wege steht deshalb aktuell lediglich ein Vergleich der Jahre 2008 und 2013 zur Verfügung. Dieser zeigt für die Bewohnerinnen und Bewohner Berlins folgende Entwicklung:

Jahr	2008	2013
Einwohner	ca. 3,363 Mio.	ca. 3,517 Mio.
Anzahl Wege pro Einwohner pro Tag	3,4 Wege/Person	3,5 Wege/Person
Anzahl Wege pro Tag insgesamt	ca. 11,434 Mio.	ca. 12,310 Mio.
Anteil Radverkehr	11 Prozent	13 Prozent
mit dem Rad zurückgelegte Wege pro Tag	ca. 1,258 Mio.	ca. 1,600 Mio.

Frage 2:

Wie viele Fahrradfahrer wurden seit 2006 in Unfälle verwickelt, wie viele hierbei verletzt oder getötet? Bitte um Angaben nach Jahren und Bezirken.

Antwort zu 2:

Eine valide Darstellung der Verkehrsunfalldaten im Sinne der Fragestellung ist erst ab dem Jahr 2007 möglich. Diese ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				Gesamt
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	
2007	14	524	4.200	2.496	7.234
2008	11	539	4.757	2.816	8.123
2009	9	539	4.287	2.619	7.454
2010	6	470	3.803	2.222	6.501
2011	11	599	4.467	2.665	7.742
2012	15	635	4.527	2.528	7.705
2013	9	580	4.308	2.423	7.320
2014	10	586	4.757	2.722	8.075
2015	10	616	4.737	2.708	8.071
2016	17	583	4.668	2.607	7.875
2017	9	623	4.344	2.428	7.404
2018	11	741	4.871	2.760	8.383
Gesamt	132	7.035	53.726	30.995	91.887

Bezirk / Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				Gesamt
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	
Charlottenburg- Wilmersdorf	15	686	5.881	2.817	9.399
2007	1	46	466	242	755
2008	2	45	536	238	821
2009	0	52	482	259	793
2010	0	48	409	198	655
2011	0	48	496	242	786
2012	2	73	536	228	839
2013	0	52	439	199	690
2014	0	72	502	249	823
2015	3	66	493	257	819
2016	5	52	534	240	831
2017	0	57	455	215	727
2018	2	75	533	250	860
Friedrichshain- Kreuzberg	11	755	7.139	4.845	12.750
2007	0	49	462	340	851
2008	0	51	531	406	988

Bezirk / Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	Gesamt
2009	1	47	549	381	978
2010	1	53	509	336	899
2011	3	68	587	402	1.060
2012	1	66	610	403	1.080
2013	1	81	581	413	1.076
2014	1	60	670	429	1.160
2015	1	67	660	440	1.168
2016	0	62	664	446	1.172
2017	2	67	612	399	1.080
2018	0	84	704	450	1.238
Lichtenberg	7	400	2.489	1.469	4.365
2007	0	30	158	120	308
2008	1	30	237	119	387
2009	0	31	202	145	378
2010	0	31	157	101	289
2011	0	39	217	145	401
2012	1	31	198	102	332
2013	0	26	193	109	328
2014	0	35	204	111	350
2015	2	34	232	125	393
2016	1	35	216	119	371
2017	0	35	210	141	386
2018	2	43	265	132	442
Marzahn-Hellersdorf	2	358	1.896	1.070	3.326
2007	0	35	182	93	310
2008	1	39	204	114	358
2009	0	23	176	98	297
2010	0	27	124	76	227
2011	0	32	145	95	272
2012	1	33	142	87	263
2013	0	23	165	80	268
2014	0	30	165	73	268
2015	0	19	162	88	269
2016	0	20	140	82	242
2017	0	34	125	80	239
2018	0	43	166	104	313
Mitte	19	1.265	10.534	6.349	18.167
2007	3	76	786	482	1.347
2008	2	104	831	514	1.451
2009	0	108	765	482	1.355
2010	3	92	756	441	1.292
2011	2	111	863	593	1.569
2012	0	110	859	518	1.487

Bezirk / Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	Gesamt
2013	1	97	864	513	1.475
2014	3	98	958	615	1.674
2015	0	113	979	586	1.678
2016	3	97	954	541	1.595
2017	1	123	896	483	1.503
2018	1	136	1.023	581	1.741
Neukölln	7	355	3.222	2.222	5.806
2007	0	20	239	149	408
2008	0	24	270	192	486
2009	2	26	242	185	455
2010	0	23	223	149	395
2011	0	27	255	181	463
2012	1	37	281	207	526
2013	0	43	255	184	482
2014	0	33	300	213	546
2015	1	32	293	208	534
2016	2	27	301	189	519
2017	1	29	260	182	472
2018	0	34	303	183	520
Pankow	19	954	6.269	3.581	10.823
2007	4	79	493	325	901
2008	1	74	549	338	962
2009	3	82	514	343	942
2010	0	61	428	301	790
2011	2	79	523	295	899
2012	2	92	468	279	841
2013	1	84	517	242	844
2014	1	85	557	297	940
2015	2	75	536	289	902
2016	1	87	552	298	938
2017	1	78	548	278	905
2018	1	78	584	296	959
Reinickendorf	5	263	2.396	1.251	3.915
2007	1	23	205	102	331
2008	0	17	234	143	394
2009	0	21	204	102	327
2010	0	18	184	103	305
2011	0	18	192	87	297
2012	3	25	199	91	318
2013	0	25	203	102	330
2014	0	23	210	92	325
2015	0	16	200	114	330
2016	0	22	195	106	323

Bezirk / Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				Gesamt
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	
2017	1	15	170	81	267
2018	0	40	200	128	368
Spandau	8	333	2.283	1.110	3.734
2007	2	23	214	102	341
2008	1	32	271	152	456
2009	1	26	197	110	334
2010	0	23	152	95	270
2011	0	25	218	91	334
2012	1	28	196	85	310
2013	1	25	169	92	287
2014	0	28	201	81	310
2015	0	34	181	73	288
2016	0	30	181	86	297
2017	1	23	146	77	247
2018	1	36	157	66	260
Steglitz-Zehlendorf	13	495	3.462	1.735	5.705
2007	1	44	301	165	511
2008	0	30	347	159	536
2009	0	46	281	135	462
2010	1	33	236	109	379
2011	2	47	278	144	471
2012	1	49	316	155	521
2013	1	38	281	132	452
2014	2	30	283	151	466
2015	0	36	313	150	499
2016	3	43	271	148	465
2017	1	44	266	130	441
2018	1	55	289	157	502
Tempelhof-Schöneberg	14	546	4.436	2.471	7.467
2007	1	44	359	182	586
2008	2	43	408	256	709
2009	2	40	374	186	602
2010	0	35	356	160	551
2011	1	45	370	212	628
2012	1	43	376	199	619
2013	3	37	335	200	575
2014	1	45	407	239	692
2015	1	55	393	209	658
2016	0	53	371	216	640
2017	0	46	348	186	580
2018	2	60	339	226	627
Treptow-Köpenick	12	625	3.719	2.074	6.430
2007	1	55	335	194	585

Bezirk / Jahr	Radfahrende Beteiligte / Unfallfolgen				Gesamt
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	ohne Folgen	
2008	1	50	339	185	575
2009	0	37	301	193	531
2010	1	26	269	153	449
2011	1	60	323	178	562
2012	1	48	346	174	569
2013	1	49	306	157	513
2014	2	47	300	172	521
2015	0	69	295	169	533
2016	2	55	289	136	482
2017	1	72	308	176	557
2018	1	57	308	187	553

Quelle: Data Warehouse Verkehrslagebild, Stand: 16. Juli 2019

Frage 3:

Worauf führt der Senat zurück, welche Bewertungen und Schlussfolgerungen werden hierzu vorgenommen, dass der Anteil tödlich verunglückter Fußgänger, Auto- und Motorradfahrer rückläufig ist, jener bei Fahrradfahrern jedoch nicht?

Antwort zu 3:

Aus den Daten zu den Unfalltoten der vergangenen sechs Jahre in der nachfolgenden Übersicht lassen sich die in der Fragestellung angenommenen Tendenzen nicht ableiten:

Jahr/Verkehrstote	Zu Fuß Gehende	Radfahrende	mot. Zweiräder	Pkw
2013	14	9	4	6
2014	21	10	13	7
2015	19	10	6	13
2016	21	17	10	7
2017	13	9	5	7
2018	19	11	9	3

Quelle: Data Warehouse Verkehrslagebild, Stand: 11. Juli 2019

Bewertungen und Schlussfolgerungen im Sinne der Fragestellung werden deshalb durch den Senat aktuell auch nicht vorgenommen.

Frage 4:

Welche örtlichen Unfallschwerpunkte unter Beteiligung von Fahrradfahrern gibt es in Berlin und mit welchen Maßnahmen soll hier konkret Abhilfe geschaffen werden?

Antwort zu 4:

Die Unfallhäufungsstellen im Zusammenhang mit der Beteiligung von Radfahrenden für das Jahr 2018 sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Unfallhäufungsstellen	Verkehrsunfälle
Admiralstr./Kottbusser Str./Reichenberger Str./Skalitzer Str./Adalberstr.	21
Otto-Braun-Straße/Alexanderstraße/Karl-Marx-Allee	18
Mühlenstraße/Stralauer Allee/Warschauer Str./Am Oberbaum	18
Otto-Braun-Straße/Mollstraße	15
Gneisenaustraße/Mehringdamm/Yorckstraße	15
Straße der Pariser Kommune/Karl-Marx-Allee	14
Wilhelmstraße/Unter den Linden	14
Oranienstraße/Moritzplatz	13
Fennstraße/Tegeler Straße	13
Frankfurter Tor/Frankfurter Tor	13
Brunnenstraße/Invalidenstraße/Veteranenstraße	13
Danziger Straße/Eberswalder Straße /Kastanienallee/Pappelallee/Schönhauser Allee	12
Manteuffelstraße/Oranienstraße/Skalitzer Str./Wiener Str.	11
Mehringdamm/Tempelhofer Ufer/Mehringbrücke	11
Memhardstraße/Münzstraße/Rosa-Luxemburg-Straße	11
Grünberger Straße/Warschauer Straße	11
Karl-Liebnecht-Straße/Spandauer Straße	10
Frankfurter Allee/Jungstraße/Voigtstraße	10
Gudvanger Straße/Talstraße/Wisbyer Straße	10
Flughafenstraße/Fuldastraße/Karl-Marx-Straße	10

Quelle: Data Warehouse Verkehrslagebild, Stand: 16. Juli 2019

Radfahrende sind an den meisten der über 1.500 Unfallhäufungsstellen im Land Berlin auch betroffen. Bei der Betrachtung der Unfallhäufungsstellen durch die Unfallkommission wird immer die Gesamtunfallsituation betrachtet, wobei getrennte Analysen der Polizei zum Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr zu Grunde liegen. Schwere Unfälle mit Radfahrenden treten im ganzen Stadtgebiet auf, verstärkt jedoch in der Innenstadt, da dort der Radverkehrsanteil deutlich größer ist. Die Entscheidung über konkrete Verbesserungsmaßnahmen, die zur Vermeidung von Unfällen mit Rad Fahrenden beitragen, unterliegt immer einer Einzelfallprüfung unter Betrachtung der konkreten Örtlichkeit. Maßnahmen können sein: Verbesserungen der Sichtbeziehungen, Rotunterlegungen von Radverkehrsführungen, Schaffung von Radverkehrsanlagen, separate Signalisierungen für den Radverkehr und neue Lichtzeichenanlagen (Aufzählung nicht abschließend).

Darüber hinaus werden durch die Berliner Polizei auf Grundlage aktueller örtlicher und stadtweiter Verkehrsunfallanalysen vielfältige Schwerpunktmaßnahmen der Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention an Unfallschwerpunkten durchgeführt.

Nach Maßgabe der Regelung des § 36 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) soll durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen

eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden erreicht werden. Dabei ist die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs.

Frage 5:

Polizeilichen Verkehrsunfallmeldungen ist häufig zu entnehmen, ob z.B. ein LKW-Fahrer beim Abbiegen einen Fahrradfahrer übersehen hat oder ein Fahrradfahrer bei Rot über die Kreuzung gefahren ist. Welche Erkenntnisse hat der Senat zu Unfallverursachern? Wie häufig liegt die Schuld jeweils bei einem Kraftfahrzeughalter oder dem Fahrradfahrer? Wie haben sich diese Zahlen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Antwort zu 5:

Die Verursacherzahlen für sämtliche Radfahrunfälle sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Die Verursacherzahlen beziehen sich auf sämtliche Verkehrsunfälle, an denen Radfahrende beteiligt gewesen sind. Das sind Unfälle zwischen Radfahrenden und (allen) sonstigen möglichen Verkehrsbeteiligungsarten (z. B. Kraftfahrzeugführende, Radfahrende, zu Fuß Gehende, Straßenbahnen, sonstige Fahrzeuge) – nicht aber ausschließlich zwischen Kfz. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem Verkehrsunfall auch mehrere Beteiligte eine Ursache setzen können. Die Fragestellung wird dahingehend interpretiert, dass das Fehlverhalten beim Abbiegen und die Missachtung von Lichtzeichen nur exemplarisch für typische Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung genannt sind.

Unfallverursacher	Jahr					
	2014	2015	2016	2017	2018	Gesamt
Radfahrende	4.132	4.101	3.851	3.600	4.196	19.880
Kraftfahrzeugführende	4.034	4.032	3.947	3.681	4.002	19.696

Quelle: Data Warehouse Verkehrslagebild, Stand: 16. Juli 2019

Frage 6:

Wie steht der Senat und welche konkreten Überlegungen gibt es zur Einführung einer Helmpflicht, einer Versicherungspflicht und einer Registrierungspflicht (Nummernschilder)? Welche Voraussetzungen müssten hierbei erfüllt sein und mit welchem Aufwand wäre dies umsetzbar?

Antwort zu 6:

Das Helmtragen beim Fahrradfahren ist sinnvoll und eine Steigerung der Helmtragequote, insbesondere bei Kindern und Jugendlichen erstrebenswert.

Die Verhaltensregel der StVO geben vor, dass wer Krafräder oder offene drei- oder mehrrädriige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf oder in ihnen mitfährt, während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen muss. Somit gilt die Helmtragepflicht auch für Mofas bis 25 km/h und Kleinkrafräder bis 45 km/h sowie offene drei- oder mehrspurige Kraftfahrzeuge mit mehr als 20 km/h (z.B. sogenannte „Trikes“ und „Quads“). Fahrräder mit einem tretunabhängigen Zusatzantrieb sind je nach Geschwindigkeit Leichtmofas (bis 20 km/h), Mofas (bis 25 km/h) oder Kleinkrafräder (bis 45 km/h), so dass hier bei Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h ebenfalls eine Helmpflicht besteht. Wer ein schnelles Pedelec fährt, auch S-Pedelec genannt, nutzt kein Fahrrad, sondern ein Kleinkrafrad. Daraus folgt

neben weiteren Besonderheiten auch, dass Fahrerinnen und Fahrer einen geeigneten Schutzhelm tragen müssen.

Eine Helmtragepflicht für Radfahrende gibt es aktuell nicht. Diese könnte ausschließlich durch die Bundesregierung in der StVO verankert werden. Eine vom Bund losgelöste eigene Regelungsmöglichkeit zum Tragen von Fahrradhelmen für das Land Berlin gibt es nicht. Dass der Bundesgesetzgeber bislang kein Tragen von Schutzhelmen für Radfahrende vorschreibt, hat eine Vielzahl von Gründen:

Bei Einführung einer Helmtragepflicht müsste davon ausgegangen werden, dass weniger Menschen das umweltfreundliche Fahrrad im Alltag nutzen. In der Folge würde der Erfolg der Bemühungen des Berliner Senats, den Radverkehr durch eine Vielzahl von Maßnahmen und mit einem erheblichen Aufwand zu fördern. Dies stünde im Widerspruch zu der Zielstellung des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Förderung des Umweltverbundes.

Die Einführung einer Versicherungs- und Kennzeichenpflicht für Fahrräder ist in den vergangenen Jahren wiederholt gefordert und in den einschlägigen Gremien von Bund und Ländern intensiv und wiederholt diskutiert worden.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes gibt es derzeit ca. 80 Mio. Fahrräder (mit steigender Tendenz). Wollte man alle Fahrräder der Kennzeichen-(Registrierungs-) und Versicherungspflicht unterwerfen, stünde dies in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Nutzen, da es einen gravierenden Verwaltungsaufwand mit entsprechend hohen Kosten nach sich ziehen würde. Auch die aus einem solchen Vorhaben resultierende finanzielle und zeitliche Belastung sämtlicher Halterinnen und Halter von Fahrrädern wäre unverhältnismäßig. Eine derartige Reglementierung der Fahrradfahrenden stünde zudem dem Ziel des Senats entgegen, den Fahrradverkehr zu fördern.

Der Einführung einer Kennzeichenpflicht für Fahrräder stehen auch technische Bedenken entgegen. Für den Bereich der Kraftfahrzeuge und deren Anhänger existieren international (Typgenehmigung) wie national (Einzelgenehmigung) detaillierte Bau- und Werkvorschriften, unter anderem auch Anforderungen an den Platz für das hintere Kennzeichenschild. Derartige Anforderungen gibt es international wie national für Fahrräder nicht. National sind lediglich einige wenige Anforderungen für Fahrräder normiert, insbesondere bezüglich Bremsen, Schallzeichen und lichttechnischer Einrichtungen. Eine Angleichung ließe sich nur über die Änderung von internationalem Recht und das Bundesrecht realisieren.

Konkrete Zahlen zum Aufwand für eine Einführung einer Versicherungs- und Registrierungspflicht für Fahrräder liegen dem Senat nicht vor. Anhaltspunkte liefert ein Vergleich zu den Kraftfahrzeugen:

Bundesweit waren zum 1. Januar 2019 ca. 64,8 Mio. Fahrzeuge zugelassen, davon zirka 57,3 Mio. Kraftfahrzeuge und zirka 7,5 Mio. Anhänger¹⁾. Zur Verwaltung dieses Fahrzeugbestandes gab es zum Stand April 2019 bundesweit 421 Zulassungsbehörden (Hauptstellen) und 277 Zulassungsbehörden (Nebenstellen)²⁾ sowie das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das beispielsweise das Zentrale Fahrzeugregister führt. Die Zulassungsbehörde Berlin, welche zirka 1,5 Mio. Fahrzeuge verwaltet, verfügt über zirka 280 Mitarbeitende. Mehraufwand wäre zudem auch für weitere Einrichtungen zu erwarten (z.B. Verkehrsüberwachung, Bußgeldbehörde, Ordnungsämter).

Bei Abwägung aller Argumente ist die Einführung einer Versicherungs- und Kennzeichenpflicht für Fahrräder daher auch nach Auffassung des Senats nach wie vor nicht vertretbar.

Der Fokus wird aus den genannten Gründen durch den Berliner Senat auf verkehrserzieherische und aufklärende Maßnahmen gelegt (z.B. im Rahmen von Fahrradprüfungen). Aufklärungskampagnen, insbesondere im Schulunterricht, durch gezielte Polizei-Aktionen, PR-Kampagnen usw. werden engagiert fortgesetzt. Der Senat setzt darauf, das Radwegenetz stetig weiter zu verbessern und so das Radfahren für alle Beteiligten sicherer zu machen.

1), 2): Quelle: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA)

Frage 7:

Für welche Straßen, mit welchem Zeitplan und Kostenansatz ist vorgesehen, durch die Schaffung von Pollern Radwege und Autostraßen voneinander zu trennen?

Antwort zu 7:

Mit geschützten Radverkehrsanlagen wird dem § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) entsprochen. Radverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

Für die Protektion der Radverkehrsanlagen sind unterschiedliche Trennelemente möglich. Diese können unter anderem in der Installationsart, in ihrer Größe und Flexibilität variieren. Aufgrund dieser Varianz ist es nicht möglich, einen einheitlichen Kostenansatz für die Errichtung von geschützten Radverkehrsanlagen anzugeben.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind in der Regel die jeweiligen Bezirke als Straßenbaulasträger zuständig; im Ausnahmefall kann aber auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz oder nach entsprechender Vereinbarung mit den verantwortlichen Bezirksämtern die GB infraVelo GmbH diese Aufgabe übernehmen.

Bereits abgeschlossene Projekte zu geschützten Radverkehrsanlagen sind:

Mitte:

- Holzmarktstraße (beidseitig zwischen Brückenstraße/Alexanderstraße und An der Michaelbrücke/Lichtenberger Straße)

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Hasenheide (Südseite)
- Mehringdamm (Ostseite vor Fidicinstraße)

Steglitz-Zehlendorf:

- Dahlemer Weg

Tempelhof-Schöneberg:

- Kolonnenstraße (Nordseite vor Hauptstraße bzw. Crellestraße)

Projekte, die 2019 starten sollen:

Mitte:

- Stromstraße (Ostseite Turmstraße/Perleberger Straße)
- Amrumer Straße (Westseite)

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Frankfurter Allee (Südseite Niederbarnimstraße/Müggelstraße)

Charlottenburg-Wilmersdorf

- Fasanenstraße (sechs kurze Abschnitte an Lichtzeichenanlagen)

Steglitz-Zehlendorf:

- Schlossstraße (Teilbereich auf der Nordseite westlich Muthesiusstraße)

Neukölln:

- Karl-Marx-Straße (Hermannplatz/Reuterstraße und kurze Abschnitte südlich Thomasstraße)

Marzahn-Hellersdorf

- Märkische Allee (südlich Brücke über die Ostbahn)

Lichtenberg:

- Alt-Friedrichsfelde (Teilbereich auf der Südseite östlich Charlottenstraße)

Die tatsächliche Umsetzung der oben genannten Projekte hängt von den jeweiligen Ausschreibungen der Bauleistungen und den notwendigen weiteren Abstimmungen durch die Bezirke sowie insbesondere auch von Behinderungen beispielsweise durch Leitungsbauarbeiten ab, die unter Umständen zu Verzögerungen der Vorhaben führen können. Für das Jahr 2020 sind weitere Projekte in Vorbereitung.

Frage 8:

Welche Auswirkungen haben die kürzlich zugelassenen E-Scooter bezüglich Kapazitäten und Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr in der Stadt?

Antwort zu 8:

Elektrokleinstfahrzeuge (sogenannte E-Scooter) sind durch den Bundesverordnungsgeber erst seit dem 15. Juni 2019 im Straßenverkehr zugelassen. Bis zum 16. Juli 2019 wurden in Berlin 21 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern registriert. An drei Unfällen waren Radfahrende beteiligt, ein Radfahrer wurde dabei leicht verletzt. Die Benutzung von Radverkehrsflächen durch E-Scooter führt zu einer Zunahme von Konfliktsituationen mit dem Radverkehr. Zu den detaillierten Auswirkungen auf die Auslastung der gegebenen räumlichen Kapazitäten und die Verkehrssicherheit des Radverkehrs können, aufgrund des erst kurzen verstrichenen Zeitraums der Zulassung von E-Scootern im öffentlichen Verkehrsraum, aber noch keine verlässlichen Aussagen getätigt werden.

Die Berliner Polizei begleitet die Einführung der neuen E-Scooter mit einer Öffentlichkeits- und Medienarbeit. In den polizeilichen Statements wird regelmäßig auf Verhaltensregeln und typische Unfallgefahren hingewiesen. Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention

wurden sowohl ein Infolyer, als auch ein Internet-Video erstellt, in denen über alle wichtigen Regeln und Vorschriften im Zusammenhang mit dem Führen von E-Scootern informiert wird. Darüber hinaus erfolgt insbesondere in den Innenstadtbereichen eine zielgerichtete Verkehrsüberwachung.

Frage 9:

Welche konkreten Maßnahmen resultieren für den Fahrradverkehr aus dem Mobilitätsgesetz?

Antwort zu 9:

Die aus dem Mobilitätsgesetz für den Radverkehr resultierenden Maßnahmen sind sehr vielfältig. Beispielhaft können hier Maßnahmen wie die Schaffung von zusätzlichen Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen, die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, ein Schaffen von Radschnellverbindungen oder zusätzliche Fahrradabstellanlagen genannt werden.

Zusätzlich zu den infrastrukturellen Maßnahmen für den Radverkehr arbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz auch an den notwendigen Begleitmaßnahmen, um die inhaltlichen Grundlagen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen, welche für die Förderung und deutliche Beschleunigung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in Berlin benötigt werden. Wesentliche Bausteine sind hier unter anderem die Erarbeitung eines Radverkehrs-Vorrangnetzes und die Initiierung des Bündnisses für den Radverkehr.

Frage 10:

In welchem Umfang stehen dem Land Berlin und den zwölf Bezirken Mittel für die Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr zur Verfügung? Bitte um Auflistung nach Bezirken, auch in welchem Umfang vorhandene Mittel in den vergangenen drei Jahren abgerufen wurden.

Antwort zu 10:

Für die Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr steht der Senats-Haushaltstitel „72016 - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ zur Verfügung. Mit Mitteln dieses Titels wird dem Ziel Rechnung getragen, künftig mehr für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu tun, die Umsetzung von Radverkehrsprojekten zu beschleunigen, Standards der Radverkehrsinfrastruktur an die gewachsenen Anforderungen anzupassen und neben bewährten Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr auch neue Formen der Radverkehrsinfrastruktur zu finanzieren.

Übersicht zu den Ansätzen im Titel 72016 für die Jahre 2016 bis 2019:

2016	2017	2018	2019
4,0 Mio. €	5,69 Mio. € (Aufstockung über den Nachtragshaushalt)	5,0 Mio. €	4,0 Mio. €

Die Mittel sind in den jeweiligen Jahren durch eine Vielzahl von Maßnahmen und Projekten stets komplett gebunden gewesen.

Übersicht zum Mittelabfluss im Titel 72016 in den vergangenen drei Jahren:

2016	2017	2018
3,41 Mio. €	2,05 Mio. €	3,39 Mio. €

Zu den jeweiligen Bezirks-Haushaltstiteln und deren einzelnen Ansätzen liegen dem Senat keine Informationen vor.

Berlin, den 30.07.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz