

LICHTENBERGER FAHRRAT

26. APRIL 2023

Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg
Rathaus Möllendorffstraße 6, 10367 Berlin



BERLIN



Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - Der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - Der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - Der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - Der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

TOP 3 – Der Lichtenberger Radverkehrsplan

Zielsetzung des BA Lichtenbergs:

- Der Entwurf des bezirklichen Radverkehrsplans soll mit dem gesamtstädtischen Berliner Radverkehrsplan abgeglichen werden.
- Zusätzliche Inhalte werden abgestimmt und als bezirksspezifische Ergänzungen als Anlage zum Berliner Radverkehrsplan verstanden.
- Eine Ausarbeitung von konkreten inhaltlichen Vorschlägen erfolgt durch den FahrRat selbst. Diese werden bei der nächsten Sitzung ausgewertet und besprochen.

4. Maßnahmen

Für die Umsetzung der im vorherigen Kapitel beschriebenen Ziele, werden in diesem Kapitel die in Verantwortung des Bezirksamtes umzusetzenden Maßnahmen beschrieben. Viele Maßnahmen adressieren mehrere Ziele.

4.1 Zügiger Ausbau Radverkehrsnetz

- Das Berliner Radverkehrsnetz wird in Lichtenberg mit klaren Prioritäten und transparent umgesetzt. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist ein beschlossenes Gesetz, das Radverkehrsnetz eine dazugehörige Rechtsverordnung. Die Streckenführung steht durch den Radverkehrsplan fest.
- 1. Die zuständigen Stellen in Lichtenberg setzen die Streckenabschnitte des Vorrangnetzes entsprechend den priorisierten Vorgaben von SenUMVK und in enger Zusammenarbeit mit SenUMVK ohne Verzögerungen um.
- 2. Vom Vorrangnetz, das sich auf Lichtenberger Gebiet befindet, werden bis 2025 50% der Streckenabschnitte (33 von 67 Streckenabschnitten) ausgebaut. Sofern dies aufgrund finanzieller Restriktionen oder Verwaltungsabläufen nicht möglich ist, soll mit smarten Methoden aufgebaut werden.
- 3. Im Vorrang- und Ergänzungsnetz werden pro Jahr **mindestens 10 Fahrradstraßen** nach vorheriger Anordnung umgebaut.
- 4. Als Konkretisierung von §44 (1) MobG BE werden Streckenabschnitte sowohl des Vorrang- als auch des Ergänzungsnetzes in **Nebenstraßen immer als Fahrradstraßen** ausgeführt. Ausnahmen werden vorher im FahrRat beraten.
- 5. Der Bezirk **arbeitet bereits ab 2023 an der Herstellung des Ergänzungsnetzes**.
- 6. Um den Modal Split für Radverkehr zu erhöhen sowie die rechtlichen Vorgaben für Fahrradstraßen umzusetzen, wird der motorisierte Durchgangsverkehr im Ergänzungsnetz durch geeignete Maßnahmen unterbunden.



Kommentierung durch das SGA

- SenUMVK hat eine Priorisierung der Straßen im Vorrangnetz vorgegeben. Straßen aus dem Ergänzungsnetz sind darin nicht enthalten. Am 24.05.23 wird diese Priorisierungsliste im Bezirk beraten. Es ist nicht absehbar, dass in 2023 schon RVA aus dem Ergänzungsnetz umgesetzt werden.
- Der Priorisierungsvorschlag von SenUMVK wurde in Lichtenberg ausgewertet und **geändert**. Diese Änderungen werden von SenUMVK ausgewertet und gemeinsam diskutiert.
- 1. Die Planung und Umsetzung einer baulichen Maßnahme dauert vom Vorschlag bis zur Fertigstellung ca. 2 - 5 Jahre (abhängig vom Umfang der Maßnahme) - Idealfall!
- 2. auch „smart“ geht kaum schneller, da auch dafür Planung, Abstimmung, Anordnung und Umsetzung erforderlich sind.
- 3. Potentielle Straßen müssen die Anforderungen für Fahrradstraßen erfüllen. Der FahrRat kann dazu ggf. Vorschläge unterbreiten.
- 5. Das Ergänzungsnetz wird überwiegend erst nach Herstellung des Vorrangnetzes umgesetzt. Das wird in der Breite voraussichtlich nicht vor 2027 der Fall sein. Der Bezirk kann auf Grundlage der Prio-Listen max. 20 % der Finanzmittel für andere Maßnahmen einsetzen. Das müssen nicht zwangsläufig Maßnahmen aus dem Ergänzungsnetz sein.
- 6. Hier wird die bezirkliche oder oberste Straßenverkehrsbehörde eine Einzelfallentscheidung treffen – nach Zuständigkeit.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.2 Innovationen und Verkehrsversuche

- Durch Verkehrsversuche werden in Lichtenberg innovative Maßnahmen ausprobiert. Hier wird kostengünstig und mit kürzeren Planungszeiten eine mögliche Infrastruktur getestet. Erfahrungswerte werden generiert. Bei der Verstetigung sind dann Verbesserungen aus den gemachten Erfahrungen möglich.
- Spätestens bei der Verstetigung von Radinfrastruktur werden die Qualitätsanforderungen des Mobilitätsgesetzes erreicht.
- Mögliche Verkehrsversuche wären: Schulzonen, Tempo 30 Zonen, Fahrradzonen, grüner Pfeil für abbiegende Radfahrende (Zeichen 721), Fußgängerzonen.



Kommentierung durch das SGA

- In welchen Bereichen entsprechende Zonen eingerichtet werden, wird von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall geprüft. Hier werden alle Verkehrsteilnehmende berücksichtigt. Gleiches gilt für den grünen Pfeil für Radfahrende.
- Auch Verkehrsversuche müssen geplant, angeordnet und umgesetzt werden. Die Bearbeitungszeit ist nicht wesentlich kürzer. Die Finanzierung dieser Verkehrsversuche ist ungeklärt.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.3 Sanierung der vorhandenen Radinfrastruktur

- Zur transparenten und bedarfsorientierten Steuerung der Sanierung von Radinfrastruktur wird vom Bezirk jährlich die Liste der Sanierungsprojekte neu priorisiert und veröffentlicht. Der FahrRat wird in den Priorisierungsprozess eingebunden. Dadurch wird erreicht, dass der aktuelle Zustand, die Änderung von örtlichen Gegebenheit - z.B. Schulneubauten etc. - jährlich neu in die Priorisierung einfließen.
- Für die Sanierung werden, wo immer möglich, Finanzmittel von SenUMVK akquiriert und eingesetzt.



Kommentierung durch das SGA

- Zur Sanierung bzw. Errichtung der Radinfrastruktur sei auf die Priorisierungsliste der SenUMVK verwiesen. Der FahrRat wird darüber informiert und kann dazu Vorschläge einbringen.
- Meist ist es jedoch wie folgt: Die Priorisierung erfolgt nach Vorgabe und Abstimmung mit SenUMVK. Finanzierung nur für Maßnahmen, die SenUMVK für wichtig hält.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.4 Der 15-Minuten-Kiez

- Für die schrittweise Umsetzung des 15-Minuten-Kiezes sollen öffentliche Gebäude und ÖPNV-Knoten prioritär an das Radverkehrsnetz angeschlossen und mit Fahrradabstellanlagen versehen werden.
- Öffentliche Gebäude sollen über das Radverkehrsnetz erreichbar sein. Bei Fortschreibungen des berlinweiten Radnetzplans setzt sich der Bezirk dafür ein, dass öffentliche Gebäude gut angebunden sind.
- Radabstellanlagen werden in ihrer Anzahl weiter erhöht und verbessert. Pro Jahr werden mindestens 400 neue Kreuzberger Bügel aufgebaut. Zusätzlich zu Kreuzberger Bügeln wird auch in Lichtenberg überdachtes und gesichertes Fahrradparken aufgebaut.
- In jeder Straße wird es im Umkreis von 300m ausreichend Abstellmöglichkeiten geben.
- Die Kapazitäten zu Radabstellanlagen an Bildungseinrichtungen werden kontinuierlich erhöht.
- Radabstellanlagen nahe an öffentlichen Gebäuden motivieren bei der Verkehrsmittelwahl den Weg öfter mit dem Rad zurückzulegen. Daher sollen bei allen öffentlichen Gebäuden kontinuierlich die Radabstellanlagen erweitert werden.
- Die Kapazitäten der Radabstellanlagen an Stationen des Personennahverkehrs werden erhöht, um den Umweltverbund zu stärken.
- Auch Abstellanlagen für Lastenräder werden errichtet.



Kommentierung durch das SGA

- Fahrradabstellanlagen werden da aufgestellt, wo ein Bedarf erkennbar ist. Das SGA hat hier schon mehrfach den FahrRat zur Mitarbeit aufgefordert. Für die **Errichtung von FAA an S- und U-Bahnhöfen hat die infraVelo ein Konzept erstellt, welches auch durch die infraVelo in Abstimmung mit dem Bezirk umgesetzt** wird. 400 FAA pro Jahr **können durch den Bezirk allein** nicht aufgestellt werden. Hierfür ist eine Bestandsaufnahme erforderlich, um nicht FAA an Standorten zu errichten, die sich im Nachgang als ungeeignet erweisen.
- Für die Aufstellung von FAA an Schulen ist das Schulamt verantwortlich. Hier hat das SGA in der Vergangenheit jedoch unterstützend mitgewirkt.
- Lastenräder können an allen äußeren Bügeln abgestellt werden. Die Aufstellung von reinen „Lastenbügel“ erfolgt in Abhängigkeit der Bedarfsermittlung.

Text aus dem Lichtenberger RVP

Kommentierung durch das SGA

4.5 Vereinfachungen für Radfahrende

- 1. Entsprechend §46 (1) MobG BE werden in den Jahren 2023 und 2024 alle Einbahnstraßen in Lichtenberg systematisch geprüft und bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
- 2. Entsprechend §46 (2) MobG BE werden bis 2025 alle Sackgassen in Lichtenberg systematisch geprüft und für Radfahrende passierbar gemacht, sofern mit vertretbarem Aufwand umsetzbar. Alle Grenzfälle sind im FahrRat zu diskutieren.
- 3. Kreuzungen in Lichtenberg werden mit dem grünen Pfeil für abbiegende Radfahrende (Zeichen 721) in Lichtenberg montiert ausgestattet sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, insbesondere auf Vorschläge von Bürger:innen hin.
- 4. Installation von Haltebügeln werden an großen Kreuzungen montiert.



- Ob Sackgassen und Einbahnstraßen für Radfahrende passiert werden können, kann im Einzelfall geprüft werden. Der FahrRat kann hier fundierte Vorschläge unterbreiten. Grenzfälle können im FahrRat beraten werden.
- 3. Grüner Pfeil an Lichtsignalanlagen liegt in der Verantwortung der SenUMVK Abt. VI.
- 4. Haltebügel an großen Kreuzungen werden bei Bedarf aufgestellt. Der FahrRat kann dazu Vorschläge unterbreiten, die dann geprüft werden.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.6 Vision Zero

- 1. Die Arbeit der Unfallkommission wird auch im Gebiet Lichtenberg durch aktive Zusammenarbeit mit dem Bezirk eingebunden, um Fortschritte bei der Sicherheit aller Mobilitätsmodi zu erzielen.
- 2. Höhere Verkehrssicherheit wird in Lichtenberg durch **Schulzonen** erreicht, von denen **pro Jahr 10 neu** eingerichtet werden, damit Kinder selbstständig und sicher zur Schule gelangen können.
- 3. **20 Kreuzungen pro Jahr** werden durch das Aufstellen von **Radbügeln** (vgl. § 55 (6) MobG BE) auf dem ersten Autoparkplatz nach **dem 5-Meter-Radius sicherer gestaltet**. Diese Kreuzungsumgestaltungen tragen zu den Zielen erhöhte Sicherheit und mehr Radabstellanlagen bei.
- 4. **Einrichtung von Lieferzonen**, um die Interessen von fließendem Rad- und Autoverkehr einerseits und Lieferverkehr andererseits besser in Einklang zu bringen.



Kommentierung durch das SGA

- 1. Die Unfallkommission der SenUMVK hat eine eigene Vorgehensweise. Der Bezirk wird eingebunden, wenn es die UK für erforderlich hält.
- 2. Die Schulwegsicherheit ist ein eigenes Thema und wird in der Arbeitsgruppe „Schulwegsicherheit“ und in der Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs“ behandelt.
- 3. Fahrradbügel werden an Kreuzungen aufgestellt, wenn es für die Bügel an der Kreuzung auch einen **Bedarf** gibt.
- 4. Ja - wenn der dafür notwendige Platz vorhanden ist.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.7 Enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit SenUMVK

- Der Bezirk beteiligt sich proaktiv an Arbeitsgruppen, wie z.B. an der **Projektgruppe Radverkehrsanlagen** und bringt pro Jahr mindestens ein Projekt ein.



Kommentierung durch das SGA

- Der Bezirk arbeite jetzt schon eng mit SenUMVK zusammen und bringt jedes Jahr mehrere Projekte ein, die dem Fahrrad auch innerhalb der Treffen mitgeteilt wurden.

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.8 Bürger:innenbeteiligung

- 1. **Beteiligungsverfahren** in Lichtenberg werden weiter professionalisiert und bewusst alle betroffenen Personengruppen zur Teilnahme aktiviert. Im gesetzlichen Rahmen wird in Beteiligungsverfahren die Bevölkerung beteiligt, wie die gesetzlichen Aufgaben umgesetzt werden. Durch das Zulassen einer Fehlerkultur und das Einbinden agiler iterativer Ansätze, wird eine gute Abwägung zwischen schneller Umsetzung (der smarten Pop-Up-Lösung) und umfassender Beteiligung (bei der Verstetigung) gefunden.
- 2. Der Lichtenberger **Bürgerhaushalt** soll ein Beteiligungsformat sein, bei dem Vorschläge der Bürger:innen erfolgreich Impulse für das Verwaltungshandeln geben, auch im Bereich Mobilität und öffentlicher Raum. Im Jahr 2023 wird die Beteiligung des Straßen- und Grünflächenamtes Lichtenberg evaluiert und ausgehend von diesen Ergebnissen verbessert.



Kommentierung durch das SGA

- 1. Im Bezirk gibt es den FahrRat. Es steht allen offen sich hier zu beteiligen. Hier wird über aktuelle Projekte informiert und die Beteiligung ermöglicht.
- 2. Es gibt Projekte, bei denen keine Beteiligung erfolgen kann, weil es keinen Handlungsspielraum gibt z.B. reine Sanierung eines Abschnittes und Verbreiterung (z. B. Lückenschluss Vorrangnetz Landsberger Allee zw. Siegfriedstraße und Arendsweg).

Text aus dem Lichtenberger RVP

4.9 Weitere Maßnahmen

- 1. Der Bezirk kooperiert mit dem und unterstützt das **Lastenradprojekt Flotte**.
- 2. Der Bezirk setzt sich dafür ein, dass mindestens 2 **Fahrradbarometer** (Radverkehrszähler mit Display) an Lichtenberger Straßen bis 2025 aufgestellt werden.
- 3. Maßnahmen für Verlagerungen des Wirtschaftsverkehrs auf umweltfreundliche Modalitätsformen werden unterstützt und in Planungen miteinbezogen, beispielsweise der Einsatz von Lastenrädern.
- 4. Der Bezirk setzt sich für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen ein.



Kommentierung durch das SGA

- 1. Das Lastenradprojekt Flotte hat sich bisher nicht im SGA vorgestellt.
- 2. Fahrradbarometer wurden bisher durch SenUMVK? aufgestellt - das kann ggf. in der nächsten Steuerungsrunde besprochen werden.
- 3. Für die Förderung der Wirtschaft ist nicht das SGA zuständig. Das SGA kann hier max. beratend bzw. im Rahmen seiner Zuständigkeit tätig werden.
- 4. Geschwindigkeitskontrollen obliegen alleinig der Polizei.

Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

Im Folgenden werden die Inhalte der Präsentation zur Methodik der Priorisierungsliste der SenUMVK gezeigt.

Einführung

Herausforderung:

- Sehr ambitionierte Zielvorgaben zum Radnetz in MobG BE, RVP und Koa-Vertrag
→ Höchste Priorität hat das Vorrangnetz
- Erneut niedriger Mittelabfluss und hohe Vorbelastungen in den Titeln 52108 und 72016, sowie personelle Engpässe → Nur wenige neue Maßnahmen in 2022 / 2023

Lösung:

- Strukturiertes und strategisches Vorgehen mit klarer Prioritätensetzung
- Kopplung von Finanzmitteln an Umsetzung prioritärer Maßnahmen im Vorrangnetz

Das Priorisierungskonzept dient dazu, nach objektiven, nachvollziehbaren Kriterien die wichtigsten Maßnahmen zu identifizieren

Bewertung:

Für jede Maßnahme im Vorrangnetz wird eine Gesamtpunktzahl ermittelt. Diese setzt sich wie folgt zusammen:

1. **Bewertungskriterien**
2. Prozentuale Zuschläge (**Korrekturfaktoren**)

Da über die Bewertungskriterien eine große Zahl wichtiger Maßnahmen identifiziert wird, dienen die Korrekturfaktoren dazu, innerhalb dieser weiter zu differenzieren.

Ziel: Pro Bezirk ein Ranking („Prio-Liste“) aller Maßnahmen im Vorrangnetz.

Maßnahmenbewertung - Bewertungskriterien

Kriterien	Unterkriterien	Max. Punkte
Zustandsbewertung	Verbesserung des Ist-Zustandes	43
	a) Ist-Zustand RVA an Hauptverkehrsstraße b) Ist-Zustand in Nebenstraße	
Verkehrssicherheit	Unfallanalyse Radverkehr	43
Radverkehrsaufkommen	Aktuelles Radverkehrsaufkommen	7
	Erwarteter Zuwachs	7

Anmerkung SGA:
Je höher die Punktzahl,
desto höher ist die
Priorisierung diese RVA
(aus)zubauen.

Summe maximale Punkte: 100

Priorisierungsmatrix – Korrekturfaktoren

Faktoren	Unterfaktoren	Ausprägung	Prozent
Netzlücke	Netzlücke im Vorrangnetz	Schließt eine Netzlücke im Vorrangnetz	30
		Schließt keine Netzlücke im Vorrangnetz	0
städtebauliche Projekte	Anbindung Neubaugebiet / städtebauliches Projekt	Anbindung an ein Projekt erfolgt	10
		Keine Anbindung an ein Projekt erfolgt	0
Quick wins	Umsetzbarkeit innerhalb 1 Jahr	Umsetzbarkeit innerhalb 1 Jahr wahrscheinlich	50
		Umsetzbarkeit innerhalb 1 Jahr nicht möglich	0
Summe maximale Prozente:			90

Finanzierungszusagen für neue Maßnahmen werden an das Priorisierungskonzept gekoppelt

- Die Kopplung erfolgt nach folgendem Schema:
 - Jeder Bezirk erhält eine priorisierte Maßnahmenliste. Es können Maßnahmen ausgewählt werden, die mind. 75 % der Punktzahl der höchstbewerteten Maßnahme des Bezirks erreicht haben.
 - Um darüber hinaus auch andere bezirkliche Belange berücksichtigen zu können, können maximal 20% der Finanzmittel für andere Maßnahmen genutzt werden (z.B. Unfallschwerpunkt außerhalb Vorrangnetz).
- Diese Regelung wird auf Basis der gemachten Erfahrungen nach einiger Zeit evaluiert.

Auszug aus der Prio-Liste der SenUMVK für Lichtenberg - ohne Anmerkungen des Bezirks

3							Bewertungs-kriterien			Korrektur-faktoren					
4															
5	Fortlaufende Nr.	Projekt-nr.	Projektname	Vorrangnetz	Gesamtbewertung	Prozentuale Bewertung (*Referenz ist am höchsten bewertetes Projekt in 100%)	K01 Zustandsbewertung	K02 Nutzen Verkehrssicherheit	K03 Aktuelles und erwartetes Radverkehrsaufkommen	F01 Schließung von Netzlücken (ja/nein)	F02 Stadtentwicklung (ja/nein)	F03 "Quick wins" (ja/nein)	STEP-Stufe	Information zu UKD Gesamt (in t€/km)	Information zu aktuellem Radverkehrsaufkommen (in Bike Citizen Nutzenden pro Betrachtungszeitraum)
6	1	11023	Landsberger Allee zwischen Vulkanstr und Weißenseer Weg	Ja	98	100%	43,0	11,0	7,0	0%	10%	50%	2	96,84	29,38
57	52	11035	Alt-Friedrichsfelde zwischen Rosenfelder Str und Am Tierpark	Ja	49	50%	28,5	11,0	9,5	0%	0%	0%	1	84,34	29,54



Auszug aus der Prio-Liste der SenUMVK für Lichtenberg - nach Anmerkungen des Bezirks

3																
4																
5	Fortlaufende Nr.	Projekt-nr.	Projektname	Vorrangnetz	Gesamtbewertung	Prozentuale Bewertung (*Referenz ist am höchsten bewertetes Projekt in 100%)	Bewertungskriterien			Korrekturfaktoren		Anmerkungen SGA Lichtenberg	STEP-Stufe	Information zu UKD Gesamt (in t€/km)	Information zu aktuellem Radverkehrsaufkommen (in Bike Citizen Nutzenden pro	
6	22	1	11023	Ja	67	59%	K01 Zustandsbewertung	K02 Nutzen Verkehrssicherheit	K03 Aktuelles/erwartetes Radaufkommen	F01 Schließung von Netzlücken (ja/nein)	F02 Stadtentwicklung (ja/nein)		F03 "Quick wins" (ja/nein)	2	96,84	29,38
	52	11035	Alt-Friedrichsfelde zwischen Rosenfelder Str und Am Tierpark	Ja	114	100%	43,0	11,0	9,5	30%	0%	50%	Zustand auf der Südseite extrem schlecht. RVA auf Fahrbahn verlegen durch Umwidmung eines Kfz-Fahrestreifens der B1 - stadtauswärts. Zwischen Robert-Uhrig-Straße und Am Tierpark gibt es bereits Planungen für eine neue RVA. Dringlichkeit seitens SGA hier wirklich gegeben. Umbau der LSA B1/B5 - Rosenfelder Straße von Westen kommend mit Wegfall eines FS Richtung stadtauswärts bereits angeordnet. <u>Vorläufige Rückmeldung SenUMVK:</u> Zustandsbewertung wird angenommen, da beim Schutzstreifen auf der Nordseite kein Sicherheitstrennstreifen vorliegt und der Radweg auf der Südseite starke Mängel vorweist. Eine Netzlücke besteht nicht, da die Radinfrastruktur in Richtung Westen auf der Frankfurter Allee (Busspur) ebenfalls nicht optimal ist. QuickWin wird angenommen.	1	84,34	29,54
	1	11023	Landsberger Allee zwischen Vulkanstr und Weißenseer Weg	Ja	67	59%	43,0	11,0	7,0	0%	10%	0%	Die Quick wins entfallen da, hier in den nächsten Jahren umfangreiche Bauarbeiten der BWB anstehen und eine Herstellung von RVA bis auf weiteres verschoben werden muss. Die Bewertung verringert sich stark von 98 auf 67. <u>Vorläufige Rückmeldung SenUMVK:</u> Änderung des Quick Wins wurde angenommen.	2	96,84	29,38



Anmerkungen zur Priorisierungsliste

- Die „K01 Zustandsbewertung“ ist zu wenig differenziert und vom jeweiligen Betrachter abhängig.
- Es ist nicht erkennbar, welchen Einfluss auf die Zustandsbewertung die unterschiedlichen Ausbaubreiten und die baulichen Zustände (z. B. Asphalt, Beton, Pflaster) einer RVA haben und wie hier differenziert wurde.
- Es ist nicht erkennbar wie groß das Radverkehrsaufkommen ist. In der entsprechenden Spalte fehlt die Einheit.
- Bei dem Korrekturfaktor „Netzlücke“ gibt es nur schwarz/weiß. Vorhandene Radwege, die nicht der geforderten Breite entsprechen, wurden nicht berücksichtigt. Hier wäre auch das Aufkommen an Radfahrern von Bedeutung.
- Es ist bei den "Quick Wins" nicht dargestellt, was baulich innerhalb eines Jahres erreicht werden soll. Hier werden willkürlich Projekte nach vorn geschoben, die eine schnelle bauliche Umsetzung versprechen, jedoch nicht zwangsläufig wichtig für den Berliner Radverkehr sind.
- Es fehlen in der Bewertungsmatrix ein Abschlag „Quick Losses" bei Vorhandensein von aktuell unüberwindbaren Hindernissen (z. B. Baumbestand, Straßenraumbreite, große langfristige Baumaßnahmen)

Tagesordnung

TOP 1 - Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

TOP 2 - Beschluss über die Tagesordnung

TOP 3 - der Lichtenberger Radverkehrsplan

TOP 4 - Vorstellung der Methodik der Priorisierungsliste

TOP 5 - Sonstiges

Kommende Termine

FahrRat Radtour

- Bitte reichen Sie Vorschläge für die Routenplanung ein

Nächste Sitzung des FahrRat im Herbst