

Bezirksamtsvorlage Nr. 542 /2024
zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem 9. April 2024

1. Gegenstand der Vorlage:

Einbringung einer Vorlage - zur Kenntnisnahme bei der Bezirksverordnetenversammlung zur Drucksache Nr. 0976/VI, Beschluss vom 07.06.2023 betrifft: **Radverkehrsnetz umsetzen**

2. Berichtersteller/in:

Bezirksstadträtin Dr. Neumann

3. Beschlussentwurf:

I. Das Bezirksamt beschließt:

die beigefügte Vorlage - zur Kenntnisnahme - betrifft „**Radverkehrsnetz umsetzen**“ als Schlussbericht. Sie ist bei der Bezirksverordnetenversammlung einzubringen.

II. Bei der Bezirksverordnetenversammlung ist die beigefügte Vorlage zur Kenntnisnahme einzubringen.

III. Mit der Durchführung des Beschlusses wird der Geschäftsbereich Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen beauftragt.

IV. Veröffentlichung: ja

V. Beteiligung der Beschäftigtenvertretungen: nein

- a) Personalrat: nein
- b) Frauenvertretung: nein
- c) Schwerbehindertenvertretung: nein
- d) Jugend- und Auszubildendenvertretung: nein

4. Begründung, Rechtsgrundlage und Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

bitten wir, der beigefügten Vorlage an die Bezirksverordnetenversammlung zu entnehmen.

5. Gleichstellungsrelevante Auswirkungen:

Keine

6. Behindertenrelevante Auswirkungen:

Keine

7. Integrationsrelevante Auswirkungen:

Keine

8. Sozialraumrelevante Auswirkungen:

Keine

9. Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Vorlage hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Klimaschutz, weil der Radwegeausbau den Modal Split im Sinne des umweltfreundlichen Umweltverbundes positiv verändern wird. Der Radwegeausbau stellt auch eine der im Klimaschutzkonzept vorgesehenen dringlichen Maßnahmen dar.

10. Mitzeichnung(en):

Keine

Bezirksstadträtin Dr. Neumann

Bezirksverordnetenversammlung
Mitte von Berlin

Drucksache Nr.: **0976/VI**

Vorlage - zur Kenntnisnahme -

„Radverkehrsnetz umsetzen“

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 07.06.2023 folgendes Ersuchen an das Bezirksamt beschlossen (Drucksache Nr. 0976/VI):

Das Bezirksamt wird ersucht das Berliner Radverkehrsnetz, dessen rechtlicher Rahmen das Mobilitätsgesetz (MobG) bildet, für Berlin-Mitte umzusetzen.

Das Bezirksamt hat am 9. April 2024 beschlossen, der Bezirksverordnetenversammlung dazu Nachfolgendes als Schlussbericht zur Kenntnis zu bringen:

Das Bezirksamt Mitte setzt seit Inkrafttreten des Radverkehrsplans des Landes Berlin (RVP, s. Anlage 1) im Dezember 2021 das darin enthaltene und verbindlich festgelegte Radverkehrsnetz Berlin (Radverkehrsnetz, s. Anlage 2) Schritt für Schritt um. Daher unterstützt das Bezirksamt Mitte das Ersuchen der BVV ausdrücklich.

Der RVP stellt eine Rechtsverordnung auf Grundlage von § 40 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) dar. Er zielt primär auf den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und definiert hierfür ein engmaschiges Radverkehrsnetz mit einer Länge von insgesamt 2.371 Kilometern, davon 865 Kilometern Vorrangnetz, mit entsprechenden Qualitätsstandards. Mit attraktiven Standards zur Führung des Radverkehrs (etwa Breite und Gestaltung der Radverkehrsanlagen) als Voraussetzung dafür, dass sich Radfahrende sicher bewegen können und sich im Straßenverkehr wohlfühlen, verfolgt der RVP die im MobG verfolgten Ziele eines deutlichen Anstiegs des Radverkehrsanteils am Modal Split und der Verbesserung sowohl der objektiven Verkehrssicherheit („Vision Zero“ als Leitlinie) als auch der subjektiven Verkehrssicherheit.

Das auf Grundlage von § 41 MobG erlassene Radverkehrsnetz zielt auf die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und dient zugleich der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr. Das Radverkehrsnetz im Bereich des Bezirks Berlin-Mitte stellt als städtebauliches Verkehrskonzept die konkreten verkehrsmäßigen Planungen für den Radverkehr im gesamten Bezirk dar, die das Bezirksamt aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig hält.

1. Planerische und rechtliche Grundlagen des Radverkehrsnetzes

Das auf Grundlage des MobG neu entwickelte Radverkehrsnetz hat das bisherige Fahrradrouthenetz aus den 90er-Jahren abgelöst. Es verknüpft in allen Teilen Berlins gleichwertig die im Alltag wichtigen Ziele der Stadt - Wohngebiete, Arbeits- und Bildungsstätten, Einkaufsmöglichkeiten sowie weitere wichtige Start- und Zielorte - und entspricht der polyzentrischen Struktur Berlins (zur genauen planerischen Erarbeitung s. RVP, S. 10 ff.).

Das Radverkehrsnetz verfolgt die drei im RVP niedergelegten strategischen Ziele (s. RVP, S. 8):

„1) Steigerung des Radverkehrsanteils

Der Radverkehrsanteil - auf allen Wegelängen und bei allen Wegzwecken - in Berlin soll bis 2030 auf mindestens 23 Prozent steigen. Dieser Zuwachs soll nicht zulasten des übrigen Umweltverbundes (ÖPNV, zu Fuß Gehende) erfolgen. Vielmehr sollen Wege, die derzeit mit dem Auto zurückgelegt werden, verlagert und die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV gefördert werden.

2) „Vision Zero“

Die im MobG festgelegte „Vision Zero“ gilt auch für den Radverkehr: Im Berliner Stadtgebiet sollen sich künftig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Im RVP wird die Verkehrssicherheit als wichtiges Querschnittsthema betrachtet. Dementsprechend gilt es, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die damit verbundene „Vision Zero“ bei allen Planungen, Abwägungen und Maßnahmenumsetzungen zu beachten. Detaillierte Ziele zur Verkehrssicherheit werden in dem fortzuschreibenden Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Berlin festgelegt.

3) Erhöhung der subjektiven Sicherheit und der Zufriedenheit

Es gilt, das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden sowie deren Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur zu erhöhen.“

Die planerischen und rechtlichen Grundlagen für die Erstellung des Radverkehrsnetzes und der entsprechenden Ausbaustandards finden sich dabei in folgenden Gesetzen, Planwerken, Programmen und Regelwerken:

- Mobilitätsgesetz Berlin (MobG)
- Berliner Straßengesetz
- Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Übergeordnetes Straßennetz von Berlin der SenMVKU
- Leitfaden Fahrradstraßen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU)
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS 2019) durch das Land Berlin
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der FGSV (RiN 2008)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA 2010)
- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Klima
- Stadtentwicklungsplan Zentren
- Luftreinhalteplan für Berlin
- Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

2. Umsetzungsstandards

Das Radverkehrsnetz als Ganzes und auch das darin enthaltene und prioritär umzusetzende Vorrangnetz bestehen sowohl aus Haupt- als auch aus Nebenstraßen.

Auf Hauptstraßen, d.h. Straßen im übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin (Straßen der StEP-Stufen 0-IV, vgl. SenMVKU, Berliner Straßennetz, Erläuterung zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin, Dezember 2017), sieht der RVP als Umsetzungsstandard grundsätzlich durch Protektionselemente geschützte Radstreifen mit einer Breite von im Grundsatz 2,50 Metern (Vorrangnetz) bzw. 2,30 Metern (Ergänzungsnetz) vor.

Auf Nebenstraßen, d.h. Straßen mit reiner Versorgungs- und Erschließungsfunktion (Straßen der StEP-Kategorie V, vgl. a.a.O.), sieht der RVP als Umsetzungsstandard grundsätzlich die Einrichtung von Fahrradstraßen vor (s. näher zu den Umsetzungsstandards § 43 f. MobG sowie RVP, S. 25 ff. und den Leitfaden Fahrradstraßen der SenMVKU).

3. Planerische Abwägung

Der RVP auf Grundlage des MobG ist die Grundlage der verkehrlichen Planungen des Radverkehrs in ganz Berlin und somit auch im Bezirk Berlin-Mitte.

Bezüglich der Veränderung von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen ist Folgendes zu konstatieren:

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in Nebenstraßen ist zum einen davon auszugehen, dass sich ein Teil des dort nicht mehr möglichen Kfz-Durchgangsverkehrs auf die umgebenden Hauptstraßen verlagern wird. Es entspricht aufgrund ihrer Verbindungsfunktion der Zweckbestimmung der Hauptstraßen, genau diesen Verkehr aufzunehmen. Denn Nebenstraßen sind bezogen auf den Kfz-Verkehr auch ohne entsprechende Beschilderung von ihrer Funktion her reine Anliegerstraßen und dienen lediglich der Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion (vgl. RiN 2008, S. 12 und 15).

Zum anderen ist bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in Nebenstraßen davon auszugehen, dass ein anderer Teil der Wege sich auf andere Verkehrsmittel verlagern wird. Dieses Phänomen wird auch als „Verkehrsverpuffung“ beschrieben. Die aktuelle Meta-Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik, die die Ergebnisse zahlreicher nationaler und internationaler Studien zusammenfasst (Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein, Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps, Difu Policy Papers, Bd. 2, 2023), zeigt, dass sich befürchtete Effekte weitgehender Verkehrsverlagerungen auf das benachbarte Straßennetz bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Regel nicht einstellen, sondern vielmehr insgesamt eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs eintritt zugunsten der dann attraktiveren Verkehrsmodalitäten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV).

Bei der Einrichtung von geschützten Radstreifen an Hauptstraßen kommt zum einen der Wegfall von Kfz-Parkstreifen in Betracht. Dieser löst keine Veränderung von Verkehrsströmen aus. Auf den Erhalt von Parkplätzen im öffentlichen Raum besteht im Übrigen kein Anspruch (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 – BVerwG 4 C 58/80 –, juris Rn. 14).

Zum anderen kommt bei der Einrichtung von geschützten Radstreifen an Hauptstraßen der Wegfall einer Kfz-Fahrspur in Betracht. Auch dies führt allerdings zumeist nicht zu starken Verzögerungen des Verkehrsflusses für Kfz-Führende (siehe Conrad Gosse, Andres Clarens, Quantifying the total cost of infrastructure to enable environmentally preferable decisions: the case of urban roadway design, Environmental Research Letters Volume 8, Number 1, 2013; s. auch die Zusammenfassung weiterer Studien bei Martin Randelhoff, Wirkung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf die Fahrzeiten des motorisierten Verkehrs, veröffentlicht auf www.zukunft-mobilitaet.net, 11. Juli 2015; Holger Dambeck, Spiegel-Datenanalyse: Bremsen Radspuren den Autoverkehr aus?, www.spiegel.de, 5. Juli 2023). Die sich etwaig ergebenden geringfügigen Zeitverzögerungen für den Kfz-Verkehr treten in der planerischen Abwägung gegenüber den durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes verfolgten Zielen, insbesondere der Verkehrssicherheit, zurück.

4. Priorisierung bei der Auswahl von Radverkehrsmaßnahmen

Radverkehrsmaßnahmen werden anhand folgender Faktoren priorisiert und ausgewählt:

- Geringe Kosten
- Geringer Aufwand in Planung, Abstimmung und Umsetzung
- Hohe Netzbedeutung
- Geringe Qualität der Radverkehrsanlage
- Hohe Realisierungswahrscheinlichkeit
- Hohe erwartete Auswirkungen
- Beitrag zu weiteren Zielen
- Zusammenhang mit anderen Maßnahmen

Aufgrund der genannten Faktoren werden folgende Radverkehrsmaßnahmen höher priorisiert:

- ohne Tiefbaumaßnahmen
- in Straßenabschnitten, in denen noch keine Radverkehrsanlage besteht
- in Straßenabschnitten mit besonders hoher Netzbedeutung
- Lückenschlüsse
- im Nebenstraßennetz

5. Bereits umgesetzte Radverkehrsmaßnahmen und geplanter Ausbaupfad

Der RVP definiert die jeweiligen Jahresausbauziele beginnend mit dem Jahr 2022, um entsprechend der Vorgabe des § 41 Abs. 4 MobG das Radverkehrsnetz bis zum Jahr 2030 umzusetzen (RVP, S. 20).

Für Berlin-Mitte ergibt sich folgender Ausbaupfad (Werte gerundet):

- 2022: 4 km
- 2023: 6 km
- 2024: 10 km
- 2025: 18 km
- 2026: 31 km
- 2027: 31 km
- 2028: 21 km
- 2029: 27 km
- 2030: 27 km

Im Bezirk Mitte wurden die Jahresausbauziele in den Jahren 2022 und 2023 nahezu erreicht, teilweise wird die Umsetzung durch externe Faktoren verzögert. Dies steht im Gegensatz zu den meisten anderen Bezirken Berlins, in denen die Ausbauziele leider mit größerem Abstand verfehlt wurden (vgl. SenMVKU, Bericht „Fahrrad Berlin – Fortschrittsbericht 2022“, Juni 2023).

Die Ausbauziele für die Jahre 2026 ff werden als ausgesprochen ambitioniert eingeschätzt.

Konkret wurden in den Jahren 2022 und 2023 folgende Radverkehrsmaßnahmen im Berliner Radnetz umgesetzt:

Auf Hauptverkehrsstraßen:

- Hansabrücke: Radfahrstreifen (0,1 km)
- Müllerstraße / Chausseestraße: geschützte Radfahrstreifen (2,3 km)
- Provisorium Unter den Linden: Radfahrstreifen und Bussonderfahrstreifen (1,5 km)
- Amrumer Straße: teilw. geschützte Radfahrstreifen (0,5 km)
- Tram M10 Turmstraße: Radfahrstreifen (0,7 km)
- Luisenstraße: Radfahrstreifen (0,2 km)
- Marschallbrücke: Radfahrstreifen (0,1 km)
-

Auf Nebenstraßen:

- Charlottenstraße: Fahrradstraße (0,7 km)
- Triftstraße / Gerichtstraße: Fahrradstraße (1,1 km)
- Tucholskystraße: Fahrradstraße (0,3 km)
- Singerstraße: Fußgängerzone Radverkehr frei (0,2 km)
- Kleine Hamburger Straße: Fahrradstraße (0,1 km)

Folgende weitere Maßnahmen sind im Jahr 2024 geplant:

Bereits in Umsetzung:

- Beusselstraße: geschützte Radfahrstreifen (1,0 km)
- Wallstraße: Fahrradstraße (0,9 km)
- Nieder- und Oberwallstraße: Fahrradstraße (0,6 km)
- Gartenstraße: Fahrradstraße (0,4 km)

In Planung:

- Lynarstraße: Fahrradstraße (0,4 km)
- Schwedter Straße: Fahrradstraße (0,8 km)
- Ungarnstraße: Fahrradstraße (0,6 km)
- Charles-Corcelle-Ring: Fahrradstraße (2,4 km)

Weiterhin vorgesehen:

- Charlottenstraße Süd: Fahrradstraße (0,3 km)
- Gartenstraße: Fahrradstraße (0,2 km)
- Genthiner Straße: Fahrradstraße (0,4 km)
- Gormannstraße: Fahrradstraße (0,4 km)
- Helgoländer Ufer: Fahrradstraße (0,3 km)
- Jülicher Straße / RSV: Fahrradstraße (0,5 km)
- Kluckstraße / Stauffenbergstraße: Fahrradstraße (0,7 km)

- Lützowstraße: Fahrradstraße (1,7 km)
- Lützowufer: Fahrradstraße (0,3 km)
- Melchiorstraße: Fahrradstraße (0,4 km)
- Nordufer: Fahrradstraße (0,3 km)
- Oberwallstraße: Fahrradstraße (0,2 km)
- Thomasiusstraße / Wilsnacker Straße: Fahrradstraße (1,2 km)
- Togostraße: Fahrradstraße (0,7 km)
- Uferstraße: Fahrradstraße (0,6 km)

6. Bürger:innenbeteiligung

Im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrsnetzes soll die Bevölkerung in folgendem Rahmen durch Konsultation und Information beteiligt werden:

- Pressearbeit (Pressemitteilungen, Social-Media-Beiträge), auch sehr frühzeitig wie bspw. durch die Veröffentlichung von geplanten Maßnahmen-Portfolios
- Ankündigung und Vorstellung der Maßnahmen in Gremien
- Vorstellung der Maßnahmen auf der Website des Bezirks
- Aufnahme in Vorhabenliste des Bezirks
- Informierende Schilder vor Ort
- Anwohnenden-Information mittels Aushang oder Flyer
- Ggf. erklärende Videos oder Grafiken
- Ausnahme sämtlicher Hinweise aus der Bevölkerung zu den Maßnahmen
- Eröffnungsveranstaltung („Anradeln“)

A) Rechtsgrundlage:

§ 13 i.V.m 36 BezVG

B) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a. Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Nein

b. Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Nein

C) Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Vorlage hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Klimaschutz, weil der Radwegeausbau den Modal Split im Sinne des umweltfreundlichen Umweltverbundes positiv verändern wird. Der Radwegeausbau stellt auch eine der im Klimaschutzkonzept vorgesehenen dringlichen Maßnahmen dar.

Berlin, den 2. April 2024

Bezirksbürgermeisterin Remlinger

Bezirksstadträtin Dr. Neumann