



## 2. FahrRat 2022

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 13.09.2022, 17 bis 18:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

### 1 Begrüßung

Bezirksstadträtin Ellenbeck begrüßt die Anwesenden und fragt, ob es Wünsche zur Ergänzung der Tagesordnung gibt. Die Tagesordnungspunkte 2 und 3 werden getauscht.

Unter dem Top Verschiedenes soll auch das Thema Umsetzung Baustellenleitfaden für den Radverkehr, das Thema mehr Tempo 30 Strecken und Umsetzungsstand einer Radspur in der Grunewaldstraße angesprochen werden.

### 2. Informationen aus der Bezirksverwaltung

#### **Personal:**

Der neue Doppelhaushalt hat dem Straßen- und Grünflächenamt – insbesondere dem Fachbereich Straßen deutlich mehr Stellen ermöglicht. Es müssen aber auch diverse bereits vorhandene noch unbesetzte Stellen besetzt werden.

Neu besetzt sind inzwischen die Fachbereichsleitung Straßen, die Stelle des/r Mobilitätsmanager\_in und ab dem 1.10.2022 eine Radverkehrsplanerin. Eine Radverkehrsplanerin befindet sich derzeit nicht im Dienst.

Eine weitere Stelle für den Radverkehr wird demnächst ausgeschrieben.

Anmerkung eines Vertreters des ADFC bittet um die Nennung einer Koordinationsperson für den FahrRat aus dem Bezirksamt. Er gibt die Anregung, dass - um sicher zu stellen, dass im Bezirksamt immer mindestens zwei Radverkehrsplaner\_innen zur Verfügung stehen -, das Bezirksamt mehr Stellen besetzt.

#### **Radverkehrsanlage Bülowstraße:**

Die Anlage ist bis auf kleinere Restarbeiten fertiggestellt und wurde durch den Unterhaltungsbereich des FB Straßen übernommen.

### **Radverkehrsanlage Tempelhofer Damm:**

Die Arbeiten an der Strecke wurden wieder aufgenommen – derzeit wird die Fahrbahn abschnittsweise saniert, im Anschluss werden die noch fehlenden Protektionselemente befestigt.

### **Radverkehrsanlage Mariendorfer Damm:**

Da auch die Berliner Wasserbetriebe im Bereich der geplanten Radverkehrsanlage noch einige Arbeiten durchführen müssen, gibt es hier noch Abstimmungsbedarf bzgl. des Bauablaufes zur Fahrbahnsanierung und Befestigung der Protektionselemente. Ziel ist auch hier eine möglichst schnelle Fertigstellung.

### **Bahnhofstraße Lichtenrade:**

Baustart für die Komplett-Sanierung der Bahnhofstraße ist der 19.09.2022. Die Bahnhofstraße erhält beidseitig einen Radweg, der aufgrund der Anforderungen aus dem ÖPNV und zum Schutz des alten Baumbestandes leider untermaßig sein muss. Dieses Vorgehen ist mit der genehmigenden Behörde abgestimmt.

### **Fahrradstraße Handjerystraße:**

Der Einwohnerantrag zur Neuplanung der Fahrradstraße wurde von der BVV abgelehnt. Für den nördlichen Bereich sollen nun die Ausschreibungsunterlagen erstellt werden und dann möglichst schnell ausgeschrieben und die Fahrradstraße markiert werden.

Für den südlichen Bereich (Bundesallee bis Renee-Sintenis-Platz) wurde das Planungsbüro gebeten, die Einwände und Wünsche aus der Anwohnerschaft und von anliegenden sozialen Einrichtungen – wenn möglich - einzuarbeiten. Das Ergebnis soll in der Oktober-Sitzung des Ausschusses Straßen- und Verkehr präsentiert werden.

## **3. Projektgruppe Beschleunigung Radverkehrsanlagen: Sachstand Boelckestraße**

Eine Vertreterin der InfraVelo GmbH, die im Auftrag der SenUMVK arbeitet, stellt den aktuellen Stand zur Radverkehrsanlage Boelckestraße vor. Die Planung wurde vom Büro Hoffmann u. Leichter erstellt – sie reicht von der Dudenstraße bis zur Hoepfnerstraße. Da es sich weitgehend um eine verkehrsrechtliche Anordnung / Markierungslösung handelt, wird die Maßnahme verkehrsrechtlich angeordnet.

### **Fragen aus dem Teilnehmendenkreis:**

#### **Frage/Anmerkung:**

Vor der Tempelherrengrundschule soll statt der derzeit vorhandenen Gehwegvorstreckung ein FGÜ angeordnet werden. Wie steht es um die Sicherheit der Schüler\_innen?

Antwort:

Durch den neu einzurichtenden FGÜ und das Abordnen von Parkständen direkt vor dem FGÜ wird die Übersicht besser und damit auch die Sicherheit der Schüler\_innen bei der Überquerung der Fahrbahn verbessert.

**Frage/Anmerkung:**

Changing Cities begrüßt die Einrichtung eines FGÜ. Es wird nach den Breiten des Radstreifens gefragt.

Antwort:

Es ist eine Breite von 2,15 m vorgesehen, nur an den Knoten kann es zu etwas engeren Stellen von 2 m kommen.

**Frage/Anmerkung:**

Welche Parkplätze für Kfz fallen im Abschnitt Dudenstraße/Bayernring weg?

Antwort:

Die westlichen Parkplätze fallen weg, die östlichen bleiben bestehen.

**Frage/Anmerkung:**

Wird gleichzeitig der Gehweg saniert?

Antwort:

Da es sich hier um eine Radverkehrsmaßnahme handelt, werden bei dieser Maßnahme die Fußwege nicht betrachtet. Es findet aber der reguläre Begang durch den Fachbereich Straßen statt und bei akuten Schadstellen werden diese behoben.

Bezirksamt wird die Frage nach einer Sanierung des Fußweges prüfen.

**Frage/Anmerkung:**

Wie wird der Radstreifen gegen Falschparker\_innen und Befahren mit Kfz geschützt?

Antwort:

Bei der RV-Anlage handelt es sich um eine Markierungslösung mit teilweiser Protektion.

**Frage/Anmerkung:**

Wird es unter der Autobahnbrücke die Möglichkeit geben zu parken?

Anwtort:

Es wird derzeit geprüft, ob dort Stellplätze als Kompensation angeboten werden können.

**Frage/Anmerkung:**

Wie wird der Busverkehr geführt?

Antwort:

Der Busverkehr ist – wie bisher - im Fließverkehr angesiedelt.

**Frage/Anmerkung:**

Haltelinie vor der LSA an der Autobahnunterführung: Ist der vorgezogene Haltestreifen für den Radverkehr weit genug vorgezogen? Die ERA sagt, dass es 3 m sein sollten.

Antwort:

Wird überprüft.

**Frage/Anmerkung:**

Wann sind die in der vorgestellten Planung violett dargestellten Teile umsetzbar?

Antwort:

Die Projekteinheit arbeitet mit Hochdruck gemeinsam mit den zuständigen Stellen an der Umsetzung. Teilweise bedarf es der Neuplanung von LSA oder FGÜ.

**Frage/Anmerkung:**

Ist bei der Spurführung an indirektes Abbiegen nach links für den RV gedacht?

**Antwort:**

Ja

## 4. Radverkehrsplan (SenUMVK)

Eine Vertreterin der SenUMVK erläutert dem Gremium die Genese, Bedeutung und Verbindlichkeit des Radverkehrsplans und Radnetzes des Landes Berlin anhand einer Präsentation (siehe Anlage 1)

**Fragen/Anmerkungen:**

Im Berliner Stadtgrün müssen jeweils Einzellösungen bzgl. der Mindestbreiten gefunden werden.

**Frage/Anmerkung:**

Ist das Radnetz fix und kann nicht mehr verändert werden? An manchen Stellen gibt es durchaus Verbesserungsbedarf.

Antwort:

Das Radnetz kann durch ein formalisiertes Änderungsverfahren den Gegebenheiten auf Antrag des Baulastträgers angepasst werden.

**Frage/Anmerkung:**

Wie soll das Netz umgesetzt werden – gibt es Priorisierungen?

Antwort:

Es soll nach noch festzulegenden Kriterien eine Rangliste erstellt werden. Entsprechend werden auch die Mittel für Umsetzung durch die SenUMVK zur Verfügung gestellt.

**Frage/Anmerkung:**

Der Radverkehrsplan hat diverse Dinge, die für den RV wichtig sind, ausgelagert. Dies ist z.B. die Frage des Winterdienstes, ein Umsetzungskonzept für Hauptverkehrsstraßen, Knotenpunkte und Grünflächen-/anlagen. Das Hauptstraßennetz sollte unbedingt zur besseren Übersicht im Radnetz mit abgebildet werden.

Antwort:

Das Winterdienstkonzept ist bei SenUMVK in Arbeit, die Konzepte für Hauptverkehrsstraßen,

Knotenpunkte und Grünanlagen noch nicht.

Ob es möglich ist, im Radnetzplan auch die Hauptstraßen mit zu integrieren wird geklärt.

**Frage/Anmerkung:**

Das Netz hat insofern Mängel, als es Überlagerungen mit dem Hauptstraßen- und ÖPNV-Netz hat. Als Beispiele werden Lichtenrade, die Crellestraße und die B1 genannt.

**Frage/Anmerkung:**

Bezirk habe die Aufgabe Radverkehrsstrecken in Grünanlagen freizugeben. Dies ist in T-S noch nicht erfolgt.

Antwort:

Die Regelung aus dem Grünanlagengesetz ist eine sog. „Kann-Regelung“. Hier gilt es die Interessen von Erholungssuchenden und Radverkehr abzuwägen und Konfliktfälle zu vermeiden. Insofern besteht keine Pflicht des Bezirks in Grünanlagen Radwege auszuweisen.

**Frage/Anmerkung:**

Die Verbände haben einen Vorschlag zur Priorisierung von Radverkehrsstrecken und deren Umsetzung erarbeitet und würden sie gern im kommenden FahrRat vorstellen.

Antwort:

Das Bezirksamt kennt die Liste und Kriterien der Priorisierung auch noch nicht. Das Thema kann aber im kommenden FahrRat aufgerufen werden.

**Frage/Anmerkung:**

Das Radverkehrsnetz hat Widersprüche zum Vorrangnetz für den ÖPNV. Wie wird das abgearbeitet und in Einklang gebracht?

Antwort:

Das Planungsbüro macht derzeit einen Abgleich. Um im konkreten Konfliktfall eine Entscheidungsgrundlage zu haben, wird derzeit eine Ausführungsvorschrift zum Vorgehen im Konfliktfall (AV Abwägung) erarbeitet. Wichtig ist dabei, dass es sich um einen Umweltverbund handelt, also der Ausgleich gesucht werden soll.

## 4. Verschiedenes

Stand Tempo 30 – Strecken im Bezirk:

Die Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsnetz liegt in der Zuständigkeit der SenUMVK. Im Nebennetz hat der Bezirk inzwischen Tempo 30 in der Akazienstraße umgesetzt.

Umsetzung Baustellenleitfaden für den Radverkehr:

Baustellen werden gemäß Leitfaden angeordnet. Das Problem kann sein, dass Baufirmen die Anordnung nicht immer korrekt umsetzen. Sollten solche Verstöße auffallen, können sie für die

Nebenstraßen an die E-Mail: [sv@ba-ts.berlin.de](mailto:sv@ba-ts.berlin.de) oder für Hauptstraßen an die E-Mail: [verkehrsmanagement@senumvk.berlin.de](mailto:verkehrsmanagement@senumvk.berlin.de) gemeldet werden.

**Stand Radverkehrsanlage Grunewaldstraße:**

Die Grunewaldstraße wurde der Projekteinheit Radverkehr bei SenUMVK gemeldet. Derzeit läuft noch eine Studie der IHK zum Thema Liefern/Laden für die anliegenden Geschäfte. Es gibt noch keinen Zeithorizont für die Umsetzung, es hat aber eine hohe Priorität für den Bezirk.

**Stand weitere Fahrradstraßen im Bezirk:**

Es wurde nach dem Stand der weiteren beauftragten Fahrradstraßenplanungen im Bezirk gefragt (Wannseeroute und Diedersdorfer Weg). Diese ruhen derzeit und sollen wiederaufgenommen werden, wenn der Bezirk über die dafür notwendigen Mitarbeiter\_innen im Radverkehrsbereich verfügt.

Nächster Termin: Donnerstag, 15. Dezember, 17:00 bis 18:30 Uhr

Protokoll: OSGrünUNRef1

# RADVERKEHRSPPLAN UND RADVERKEHRNETZ

Sabine Bongardt, SenUMVK  
Berlin, 13. August 2022

**BERLIN**







# 01

## RADVERKEHRSPPLAN



# Einordnung:

## Den Rahmen des RVP bestimmt das Mobilitätsgesetz

- stärkere **Verbindlichkeit** durch gesetzliche Ziel- und Planungsvorgaben
  - z.B. Vorrang des Umweltverbunds vor dem MIV, Vision Zero
- fördert eine **integrative Planung** mit verbindlichen Vorgaben für die Umsetzung
  - durch Planwerke (u.a. StEP MoVe, Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Verkehrssicherheitsprogramm)
- **Mechanismus zur Konfliktlösung**
  - Konflikte zwischen Planwerken und Maßnahmen: §§ 24, 25 MobG
- fördert **Transparenz**
  - Durch Berichts- und Veröffentlichungspflichten (z. B. Bericht über Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und über den Stand der Zielerreichung, § 37 (9) MobG)

# Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan (§ 40 MobG)

- **Aufstellung eines Radverkehrsplans (RVP)** für Berlin als **Rechtsverordnung** (§ 40 Absatz 3 MobG BE)
- der RVP „dient insbesondere zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur“ (§ 40 Absatz 2 MobG BE)
- Der RVP enthält **konkrete Ausbauvorgaben** zu
  - Errichtung des Radnetzes (Jahresausbauziele und Ausbaupfade)
  - Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen
- RVP **definiert Ziele** für Entwicklung des RV und **Mindestanforderungen** bzgl. Sicherheit, Qualität & Quantität sowie Entwicklung d. Radnetzes
- **Ausbau der Datengrundlagen** (u.a. mit weiteren autom. Zählstellen) für Aufstellung und Evaluation des RVP und von RV-Maßnahmen



# Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan (§ 40 MobG BE)

- **Indikator** für Wirksamkeit der RV-Förderung: Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten, längeren Wege
- Aufstellung des RVP durch SenUMVK unter Beachtung der Ziele aus dem MobG BE
- RVP konkretisiert radverkehrsrelevante Vorgaben aus MobG
- RVP soll **alle 5 Jahre fortgeschrieben** werden, vorher Vorlage der Evaluationsergebnisse im AGH



# Umfassende Beteiligung zum Radverkehrsplan - Übersicht

- 05/19: Workshop mit Vertreter:innen der **Initiativen und Verbände** zum Radverkehrsnetz
- 06/19-09/20: 4 Workshops zu den Schwerpunkten des Radverkehrsplans (Verkehrssicherheit Fahrradparken, Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards, Fahrradparken, nicht-infrastrukturelle Maßnahmen)
- 09/20: Vorstellung Radverkehrsnetz - **Bezirke**
- 11/20: SenUVK-**interne Mitzeichnung** des Radverkehrsplans
- 11/20: Informationsveranstaltung für die **bezirklichen FahrRäte** und den **FahrRat**
- 06/21: **Mitzeichnung der anderen Senatsverwaltungen** des Radverkehrsplans
- 08/21: **Veröffentlichung des Radverkehrsnetzes Berlin** (als PDF-Datei auf [uvk.berlin.de](http://uvk.berlin.de))
- Ab 09/21: Befassung im **Senat** und in zwei Ausschüssen des **Rates der Bürgermeister (RdB)**
- 10/21 **Beschluss des RdB**
- 11/21 **Beschluss des Senats**
- **04.12.2021** Inkrafttreten des RVP als Rechtsverordnung durch Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Berlin





02

## RADVERKEHRSNETZ

# Anlass und Ziele des Radverkehrsnetzes Berlin

- Erstellung eines Radverkehrsnetzes **als Bestandteil des RVP** (§ 41 (3) MobG BE)
- Innerhalb des Radverkehrsnetzes ist ein **Vorrangnetz** mit für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen – **insbesondere von gesamtstädtischer Bedeutung** – zu definieren (§ 42 (1) MobG BE).
- **Herstellung und Beschilderung des Radverkehrsnetzes bis 2030**
- Das Radverkehrsnetz ist als Teil einer **Rechtsverordnung** verabschiedet worden und **nur mit** Netzänderungsverfahren änderbar.

Erstellung eines Radverkehrsnetzes ist fachlich ein Instrument:

- zur **Priorisierung** wichtiger Strecken
- zur **Steuerung** der Finanzmittel
- welches Grundlage für straßenverkehrsrechtliche **Begründungen** darstellt

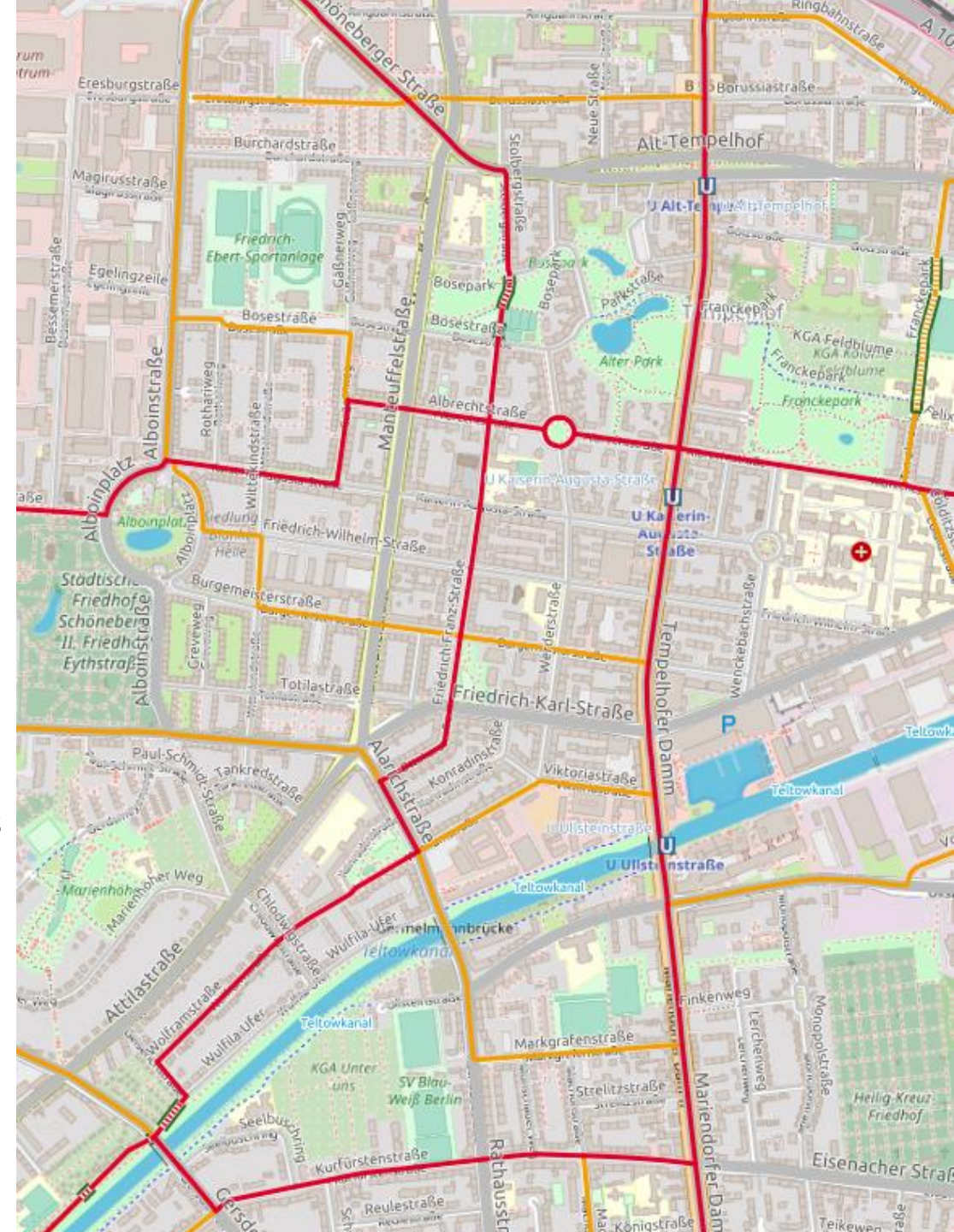


Bild: SenUMVK, Rohe



# Das Berliner Radverkehrsnetz

- Gesamtlänge **Radverkehrsnetz: 2376 km**
  - **Vorrangnetz: 871 km** (davon 385 km HVS)
  - **Ergänzungsnetz: 1505 km** (davon 461 km HVS)
- **Methodik** Netzentwicklung basiert auf „Richtlinien für integrierte Netzentwicklung (**RIN 2008**)“, FGSV
  - Verbindung von Orten bestimmter Hierarchiestufen durch Luftlinien, die aufs Straßen- und Wegenetz umgelegt wurden (inkl. neu zu schaffender Strecken)
  - Ableitung der Hierarchie der so gebildeten Netze aus der Bedeutung der miteinander verbundenen Orte (Oberzentren, Mittelzentren, Stadtteilzentren, Ortsteile, Bahnhöfe, etc.)





# Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf

Definition des Vorrangnetzes innerhalb des Radverkehrsnetzes:

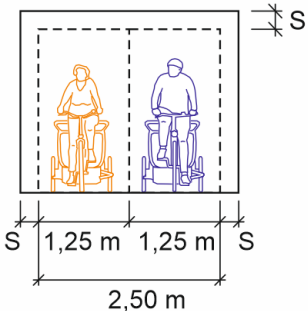
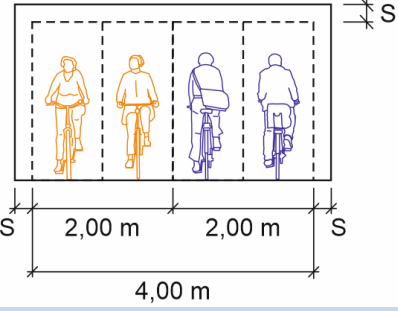
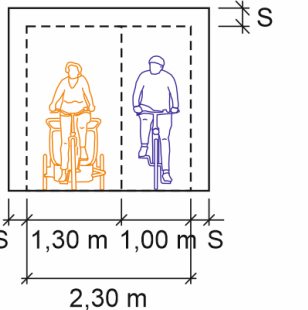
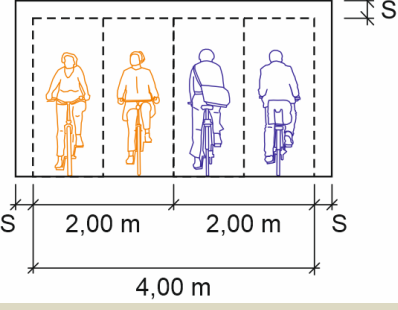
- Besonders **wichtige Verbindungen**, v.a. solche mit gesamtstädtischer Bedeutung
- Verkehrsrechtlicher **Vorrang des Radverkehrs** als Teil des Umweltverbundes vor dem MIV
- Besondere **Qualitätsstandards** gem. RVP
- **Prioritäre Umsetzung** der Maßnahmen im Vorrangnetz
- Koordinierung der LSA für einen fließenden Radverkehr



Bild: SenUMVK

# Vorgaben und Standards

## Übersicht der entwickelten Breitenstandards

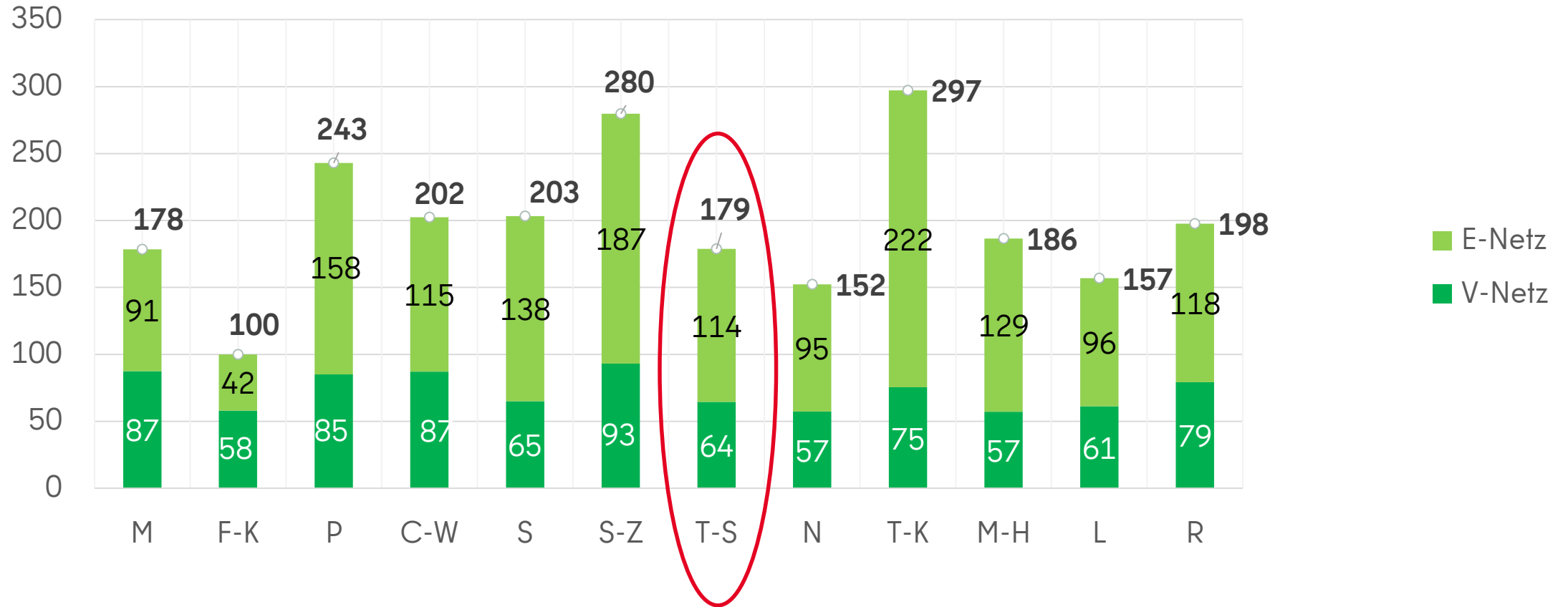
Standard	Einrichtungsverkehr (Radweg, (geschützter) Radfahrstreifen)	Zweirichtungsverkehr Sonderweg, (selbständiger) Radweg, Fahrradstraße)
Vorrangnetz	Regelmaß 2,50 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungs- fall) 
Basis- standard	Regelmaß 2,30 m Mindestmaß 2,00 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungs- fall) 

© alle Grafiken: Michael Haase

———— Lichter Raum      - - - - - Verkehrsraum      S = Sicherheitsraum

Anwendung der Standards im Vorrangnetz: Eine Abweichung davon ist nur in Ausnahmefällen vorgesehen und soll 15 Prozent der Netzlänge im öffentlichen Straßenland nicht überschreiten.

# Übersicht Netzlänge pro Bezirk (Stand 03/2022)





# Radverkehrsnetz in Tempelhof-Schönefeld

- **179 km Radverkehrsnetz** im Bezirk, davon **64 km im Vorrangnetz**
- Wichtige Verbindungen im Bezirk im Hauptstraßennetz z.B.
  - Tempelhofer Damm, Mariendorfer Damm
  - Buckower Chaussee

Das **Radverkehrsnetz in digitaler Form** befindet sich hier:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/>



# Netzänderungsverfahren

Relevante Gründe für Netzänderungsvorschläge können insbesondere bestehen:

- in einer **besseren Umsetzbarkeit** der angestrebten Qualitätsstandards,
- der qualitätsgerechten Anpassung an **städtebauliche Entwicklungen**,
- der **Bewältigung von Konfliktlagen** (§ 24 MobG BE, § 25 MobG BE),
- bei Belangen des **Umweltschutzes** oder
- der Erweiterung der Möglichkeiten für den Radverkehr insbesondere durch das **Vermeiden von Umwegen oder Wartezeiten**.

Quelle: RVP Abschnitt 2.3.4.4 Netzänderungsverfahren



Bild: SenUMVK



# Priorisierung der Maßnahmen

- Werkzeug für eine strategische und zielgerichtete Steuerung der Umsetzung des Radnetzes
  - strategischer und zielgerichteter Einsatz der SenUMVK Finanzmittel
- Bewertung der Radverkehrsprojekte des Radnetzes nach möglichst objektiven Kriterien
  - nachvollziehbar und fachlich begründet
- Erstellung einer Rangliste aller Radverkehrsprojekte pro Bezirk



Bild: SenUMVK

# Vielen Dank!

Sabine Bongardt

Abteilung Mobilität, Radverkehrsinfrastruktur

Am Kölnischen Park 3 | 10179 Berlin

Tel. +49 (0)30 9025-1381

[sabine.bongardt@senumvk.berlin.de](mailto:sabine.bongardt@senumvk.berlin.de)

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**

