

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

**1392 D**

### **Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“**

19. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 14. Dezember 2017  
- Drucksache Nr. 18/0700 (II.B.48) Auflagenbeschlüsse 2018/2019 -

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018  
Bericht SenUVK – IV B 33 – vom 26. Juni 2018, rote Nr. 1392

44. Sitzung des Hauptausschusses am 27. Februar 2019  
Bericht SenUVK – IV B 33 – vom 10. Januar 2019, rote Nr. 1392 A

48. Sitzung des Hauptausschusses am 29. Mai 2019  
Bericht SenUVK – IV B 33 – vom 10. Mai 2019, rote Nr. 1392 B

Zwischenbericht SenUVK – IV B 33 – vom 19. Juni 2019, rote Nr. 1392 C

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, jährlich, erstmals zum 30. Juni 2018, über den Stand der Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“ zu berichten.“

Ich bitte, den diesbezüglichen Bericht der beiliegenden Mitteilung zur Kenntnisnahme an das Abgeordnetenhaus zu entnehmen, den der Senat in seiner Sitzung am 13.08.2019 beschlossen hat.

R. Günther

Senatorin für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Der Senat von Berlin  
UVK - IV B 33 -  
Tel.: 9025 2653

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“

- Drucksachen Nr. 18/0700 (II.B.48) Auflagenbeschlüsse 2018/2019

---

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 14.12.2017 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, jährlich, erstmals zum 30. Juni 2018, über den Stand der Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“ zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Die Förderung des Radverkehrs ist eine der wichtigsten Leitlinien der Regierungskoalition. Um künftig die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen, vorhandene Radverkehrsanlagen zu sanieren und zu unterhalten, neue Radverkehrsanlagen zu schaffen sowie auch Fahrradabstellanlagen umfangreicher als bisher zu fördern, stehen für diesen Zweck im Kapitel 0730 – Verkehr – sowie über SIWANA IV und V Mittel zur Verfügung, um mit den Bezirken und mit Unterstützung der neu gegründeten GB infraVelo GmbH die angestrebten Ziele zu erreichen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei von den Kapazitäten der entsprechend verantwortlichen Baulastträger (i.d.R. die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke) bzw. dem Aufbau-/Ausstattungsstand der GB infraVelo GmbH abhängig.

Nachfolgend wird zu ausgewählten Radverkehrsprojekten in Berlin berichtet, die in den Jahren 2018 bzw. 2019 gestartet sind bzw. abgeschlossen wurden:

## I. Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen schaffen Anreize, häufiger das Fahrrad zu benutzen: Sie machen das Radfahren sicherer und direkter – insbesondere bei Wegstrecken, die länger als fünf Kilometer sind. Radschnellverbindungen besitzen breite Wege für Radfahrende, sind gut beleuchtet, bequem und bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp zu befahren. In Berlin entstehen in den nächsten Jahren mehrere Radschnellverbindungen, die neue Möglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger schaffen, sich in der Freizeit oder im Beruf umweltfreundlich fortzubewegen.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat in den letzten Jahren deshalb 30 Trassenkorridore auf ihre Potentiale hin untersuchen lassen. Für insgesamt 10 Trassenkorridore daraus (in Summe über 100 Kilometer) werden nun vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt, um den tatsächlich geeigneten Trassenverlauf und die zu erwartenden Kosten zu ermitteln und die konkreten Planungen vorzubereiten.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat durch die GB infraVelo GmbH für alle der oben genannten Trassenkorridore weiterführende Untersuchungen ausschreiben lassen. Die Aufgabenstellung der Ausschreibung sieht dabei für die jeweiligen Trassenkorridore grundlegende Machbarkeitsuntersuchungen sowie die Durchführung von ersten bauvorbereitenden Planungsleistungen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vor.

Ziel der jeweiligen Ausschreibung ist es, entsprechende Entwurfsvorschläge für rechtlich, planrechtlich und verkehrstechnisch machbare Routenverläufe von Radschnellverbindungen in den jeweiligen Trassenkorridoren darzustellen und damit belastbare Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen auszuarbeiten.

Diese Machbarkeitsuntersuchungen wurden 2018 in drei separaten Losen ausgeschrieben. Die Untersuchungen zu Los 1 starteten bereits im August 2018. Die anderen beiden Lose konnten noch Ende 2018 vergeben werden, die Untersuchungen sind im Januar 2019 gestartet.

Die 10 Trassenkorridore teilen sich wie folgt auf:

Los I:

- „Teltowkanalroute“ (ca. 8,1 km)
- „Y-Trasse“ (ca. 16,6 km)
- „Trasse Königsweg-Kronprinzessinnenweg“ (ca. 11,1 km)

Los II:

- „Trasse Mitte-Tegel-Spandau“ (ca. 18,6 km):
- „West-Route“ (ca. 20,0 km)
- „Ost-Route“ (ca. 11,7 km)
- „Trasse Spandauer Damm - Freiheit“ (ca. 5,4 km)
- „Trasse Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“ (ca. 9,2 km)
- „Reinickendorf-Route“ (ca. 16,6 km)

Los III:

- „Panke-Trail“ (ca. 17,6 km)

Zu jedem der drei Trassenkorridore aus Los I wurde bereits jeweils eine öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung durchgeführt. Für die weiteren Trassenkorridore sind ebenso Informationsveranstaltungen geplant.

Die Ergebnisse der Veranstaltungen sind unter folgendem Link einzusehen: <https://www.infravelo.de/projekte/radschnellverbindungen/>.

Die Planungen für die Radschnellverbindung im Zuge der „Tangentialen Verbindung Ost (TVO)“ zwischen der B1/B5 im Bezirk Marzahn-Hellersdorf im Norden und der Straße An der Wuhlheide im Bezirk Treptow-Köpenick im Süden werden ebenfalls weiter vorangetrieben. Eine Machbarkeitsstudie erfolgt in diesem Fall nicht, da sich die Planungen und die Realisierung der Radschnellverbindung entlang der TVO als Auftrag aus der Koalitionsvereinbarung ableiten. Eine perspektivische Anbindung in Richtung des Trassenkorridors „Ost-Route“ wird dabei unbedingt angestrebt.

## II. Fahrradparken

### Standort- und Potenzialanalysen

Die GB infraVelo GmbH führt seit 2018 Ausschreibungen für Standort- und Potenzialanalysen für Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Zugangsstellen durch. Ziel der Analysen ist es, für insgesamt 73 Standorte in elf<sup>1</sup> Bezirken die Bedarfe an Fahrradabstellanlagen bis zum Jahr 2030 zu ermitteln, ggf. vorhandene Planungsbefugnisse festzustellen und konkrete Projekte zu initiieren. Neben den

---

<sup>1</sup> Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ermittelt im Rahmen einer eigenen Standort- und Potenzialanalyse die Bedarfe im Bezirk. Die Abstimmung mit der GB infraVelo GmbH ist erfolgt.

unten genannten ÖPNV-Zugangsstellen werden vier weitere Standort- und Potenzialanalysen mit jeweils 20 Standorten ausgeschrieben. Die Auswahl der Standorte ist derzeit in Erarbeitung und erfolgt in Rücksprache mit den Bezirken. Bis zum Frühjahr 2020 werden voraussichtlich insgesamt 151 von 280 Standorten im Berliner S- und U-Bahnnetz analysiert sein.

Jahr	Projektpaket	ÖPNV-Stationen (S- und/oder U-Bahn)	Bezirk
2018	1. Standort- und Potenzialanalyse	Grünau	Treptow-Köpenick
		Hermannstraße	Neukölln
		Jannowitzbrücke	Mitte
		Karlshorst	Lichtenberg
		Mahlsdorf	Marzahn-Hellersdorf
		Priesterweg	Tempelhof-Schöneberg
		Rathaus Spandau	Spandau
		Schönhauser Allee	Pankow
		Senefelder Platz	Pankow
		Spandau	Spandau
		Warschauer Straße	Friedrichshain-Kreuzberg
2019	2. Standort- und Potenzialanalyse	Ahrensfelde	Marzahn-Hellersdorf
		Beusselstraße	Mitte
		Blankenburg	Pankow
		Buch	Pankow
		Frankfurter Tor	Friedrichshain-Kreuzberg
		Schönevide	Treptow-Köpenick
		Frohnau	Reinickendorf
		Greifswalder Straße	Pankow
		Hallesches Tor	Friedrichshain-Kreuzberg
		Heiligensee	Reinickendorf
		Hellersdorf	Marzahn-Hellersdorf
		Lichtenrade	Tempelhof-Schöneberg
		Lichterfelde Ost	Steglitz-Zehlendorf
		Lichterfelde Süd	Steglitz-Zehlendorf
		Neukölln	Neukölln
		Pankow	Pankow
		Blaschkoallee	Neukölln
		Staaken	Spandau
		Tempelhof	Tempelhof-Schöneberg
Tierpark	Lichtenberg		
Treptower Park	Treptow-Köpenick		
Wittenau	Reinickendorf		

<b>Jahr</b>	<b>Projektpaket</b>	<b>ÖPNV-Stationen (S- und/oder U-Bahn)</b>	<b>Bezirk</b>
2019	3. Standort- und Potenzialanalyse	Adlershof	Treptow-Köpenick
		Baumschulenweg	Treptow-Köpenick
		Bellevue	Mitte
		Biesdorf	Marzahn-Hellersdorf
		Elsterwerdaer Platz	Marzahn-Hellersdorf
		Frankfurter Allee	Lichtenberg
		Haselhorst	Spandau
		Hermisdorf	Reinickendorf
		Innsbrucker Platz	Tempelhof-Schöneberg
		Johannisthaler Chaussee	Neukölln
		Landsberger Allee	Pankow
		Osloer Str.	Mitte
		Prenzlauer Allee	Pankow
		Rathaus Steglitz	Steglitz-Zehlendorf
		Schöneberg	Tempelhof-Schöneberg
		Sonnenallee	Neukölln
		Südstern	Friedrichshain-Kreuzberg
		Wedding	Mitte
		Westhafen	Mitte
		Wilhelmshagen	Treptow-Köpenick
2019	4. Standort- und Potenzialanalyse	Alexanderplatz	Mitte
		Alt-Mariendorf	Tempelhof-Schöneberg
		Botanischer Garten	Steglitz-Zehlendorf
		Britz-Süd	Neukölln
		Friedrichstrasse	Mitte
		Gesundbrunnen	Mitte
		Hackescher Markt	Mitte
		Hohenschönhausen	Lichtenberg
		Karow	Pankow
		Kaulsdorf	Marzahn-Hellersdorf
		Köpenick	Treptow-Köpenick
		Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg
		Lichterfelde West	Steglitz-Zehlendorf
		Ostbahnhof	Friedrichshain-Kreuzberg
		Friedrichshagen	Treptow-Köpenick
		Schönholz	Reinickendorf
		Storkower Str.	Pankow
		Südkreuz	Tempelhof-Schöneberg
		Waidmannslust	Reinickendorf
		Yorckstraße/	Tempelhof-Schöneberg

Jahr	Projektpaket	ÖPNV-Stationen (S- und/oder U-Bahn)	Bezirk
		Großgörschenstraße	

Die GB infraVelo GmbH schreibt im Jahr 2019 Planungsleistungen für den Bau von Fahrradabstellanlagen vorbehaltlich der erforderlichen Abstimmung mit den Bezirken an folgenden Standorten aus:

- Bhf. Grünau – Bezirk Treptow – Köpenick
- Bhf. Hermannstraße – Bezirk Neukölln
- Bhf. Jannowitzbrücke – Bezirk Mitte
- Bhf. Karlshorst – Bezirk Lichtenberg
- Bhf. Priesterweg – Bezirk Tempelhof – Schöneberg
- Bhf. Schönhauser Allee – Bezirk Pankow
- Bhf. Senefelder Platz – Bezirk Pankow
- Bhf. Warschauer Straße – Bezirk Friedrichshain – Kreuzberg

Es handelt sich um die Erweiterung von bestehenden Anlagen und den Neubau von Bügeln und Doppelstockparkern. Dabei ist vorgesehen, auch die Errichtung von gesicherten Abstellplätzen in Sammelschließanlagen oder Bestandsgebäuden zu prüfen. In diesem Zusammenhang werden gleichzeitig (voraussichtlich bis Mai 2020) Buchungs- und Zutrittskontrollsysteme entwickelt.

#### Fahrradparkhäuser

Im Kontext mit der Freiraumplanung für die Gestaltung der Vorplätze am Ostkreuz wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, um einen geeigneten Standort für ein Fahrradparkhaus zu eruieren und diesen dann mit verschiedenen Varianten zu prüfen. Zeitgleich wird der Bedarf an Fahrradabstellanlagen für das Jahr 2030 ermittelt und eine Befragung der Reisenden / Umsteigenden zum kostenpflichtigen Fahrradparken durchgeführt. Ebenso wird mit der Studie die Einbindung in den städtebaulichen Kontext und dem bestehenden Baudenkmalsschutz geprüft. Die Bestvariante soll im Entwurf im Sommer 2019 vorliegen. Nach Abschluss der Studie soll ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden, unter Vorbehalt der Zustimmung aller zu beteiligenden Verwaltungsebenen.

Am Fern- und S-Bahnhof Spandau sowie am S-Bahnhof Mahlsdorf sind größere Maßnahmen, ggf. auch Fahrradparkhäuser, vorgesehen. Die Planungsleistungen für die Fahrradabstellanlagen werden nach Klärung der Flächenverfügbarkeit und vorbehaltlich der Abstimmungen mit der DB AG und den Bezirken in separaten Aufträgen ausgeschrieben.

## Weitere Maßnahmen zum Fahrradparken

- Den Berliner Bezirken werden aus dem sogenannten „Fahrradbügel-Programm“ auch im Jahr 2019 wieder finanzielle Mittel für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen von SenUVK zur Verfügung gestellt. Bis zum 31.05.2019 konnten die Bezirke dafür finanzielle Mittel anmelden.
- Das Fahrradparken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn soll im Rahmen eines Modellversuches erprobt werden. Auf Initiative der Radverkehrsingenieurinnen und -ingenieure aus den Bezirken Neukölln und Mitte wurde - in Abstimmung mit der VLB und SenUVK - ein Regelplan für das Fahrradparken von Lastenfahrrädern erstellt. Dieses Projekt wurde für den Deutschen Fahrradpreis 2019 im Bereich Infrastruktur nominiert - vgl. [https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb\\_dateien/Download\\_2019/Nominierte/29\\_Regelplan\\_Lastenfahrradparkplatz.pdf](https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2019/Nominierte/29_Regelplan_Lastenfahrradparkplatz.pdf)

### III. Grünbeschichtung von Radverkehrsanlagen

Um den Radverkehr in Berlin sicherer und vor allem sichtbarer zu machen, werden seit Herbst 2018 versuchsweise Straßen bzw. Straßenabschnitte im Streckenverlauf in der Farbe verkehrsrötlich sowie an Kreuzungen, Einmündungen und sonstigen besonderen Konfliktbereichen rot beschichtet.

Wie bei den geschützten Radverkehrsanlagen werden im Auftrag der SenUVK auch die Grüneinfärbungen in ihrer Wirkung wissenschaftlich untersucht. Neben Verkehrsverhaltensbeobachtungen und Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern sowie beteiligten Behörden sind in diesem Rahmen auch die optische Kontrolle der Markierungen sowie die Messung der Griffigkeit in regelmäßigen Abständen vorgesehen. Bisher lag die Griffigkeit der aufgetragenen Grünbeschichtungen in allen Fällen innerhalb des zulässigen Bereichs.

Für die farbliche Beschichtung kommen verschiedene Materialien (Rollplastik, Reibplastik und Epoxidharz) zum Einsatz, deren Eigenschaften im Rahmen des Versuchs miteinander verglichen werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die GB infraVelo GmbH im Auftrag der jeweiligen Bezirke verantwortlich. Drei Bezirksämter haben Grünbeschichtungen durchgeführt, die sie selbständig ohne Mitwirkung der GB infraVelo GmbH beauftragt haben.

Bereits abgeschlossene Maßnahmen:

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Katzbachstraße (Yorkstraße – Dudenstraße)
- Proskauer Straße (Frankfurter Allee – Eldenaer Straße)
- Großbeerenstraße (Yorckstraße-Tempelhofer Ufer)



Neukölln:

- Lahnstraße (Niemetzstraße – Karl-Marx-Straße)
- Werbellinstraße (Karl-Marx-Straße – Hermannstraße)

Steglitz-Zehlendorf:

- Thielallee / Habelschwedter Allee (Brümmerstraße – Ladenbergstraße)

Lichtenberg:

- Skandinavische Straße

Pankow:

- Kastanienallee (Schönhauser Allee – Schwedter Straße)

Maßnahmen, die 2019 umgesetzt werden sollen:

Charlottenburg-Wilmersdorf:

- Joachim-Friedrich-Straße (Heilbronner Straße – Kurfürstendamm)

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Warschauer Straße

Mitte:

- Reinickendorfer Straße

Neukölln:

- Karl-Marx-Straße (1. Bauabschnitt Grenzallee – Uthmannstraße)
- Karl-Marx-Straße (2. Bauabschnitt Uthmannstraße bis Kienitzerstraße)

Pankow:

- Wichertstraße (Stahlheimer Straße – Prenzlauer Allee), ggf. sogar bis Schönhauser Allee
- Wisbyer Straße (Prenzlauer Allee – Berliner Straße)
- Greifswalder Straße (Danziger Straße – Prenzlauer Berg)

Steglitz-Zehlendorf:

- Schloßstraße (Schöneberger Straße – Grunewaldstraße)

Lichtenberg:

- Alt Friedrichsfelde Ost (Südseite östlich Am Tierpark)

Durch die Bezirksämter selbst sollen nach derzeitigem Planungsstand in der Weitlingstraße (nördlich Bahnhof Lichtenberg) und in der Wendenschlossstraße (kurzer Abschnitt vor einer Straßenbahnhaltestelle, Fahrtrichtung Süd) Grünbeschichtungen durchgeführt werden, die aus Mitteln des Titels 52108 finanziert

werden. Weitere Grünbeschichtungen werden in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten voraussichtlich im Rahmen von einigen größeren Radverkehrsanlagen-Neumarkierungs-Vorhaben in 2020 umgesetzt.

#### IV. Umsetzung von geschützten Radverkehrsanlagen

§ 43 Berliner Mobilitätsgesetz legt fest, dass Radverkehrsanlagen so gestaltet werden sollen, dass Radfahrende sich sicher überholen können und unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Konkretisiert wird dies durch die Koalitionsvereinbarung für die Legislaturperiode 2016-2021, wonach für den Regelfall mindestens zwei Meter breite Radverkehrsanlagen im Berliner Hauptstraßennetz vorgegeben werden und im Rahmen von Verkehrsversuchen untersucht werden soll, inwieweit durch abschnittsweise „physische“ Trennung mit Sperrpfosten oder ähnlich wirkenden Elementen die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs verbessert werden kann.

Die Realisierung geschützter Radverkehrsanlagen ist bei entsprechendem Bedarf nur bei ausreichend großen Fahrbahnbreiten bzw. Radfahrstreifenbreiten möglich. Zusätzlich zur Protektion mit feststehenden Trennelementen sind bisher auch einige Strecken mit flexiblen Trennelementen ausgestattet worden, deren Installation sich insbesondere in engeren Straßenräumen anbietet. Es handelt sich dabei jedoch um kostengünstigere, aber auch weniger haltbare Protektionselemente. Einige weitere Verkehrsversuche mit solchen flexiblen Trennelementen werden voraussichtlich in 2019 und in 2020 folgen.

Wie bei den Grüneinfärbungen werden im Auftrag der SenUVK auch die geschützten Radverkehrsanlagen als Verkehrsversuche gem. § 45 Absatz 1 Nr. 6 StVO realisiert und begleitend in ihrer Wirkung wissenschaftlich über eine Dauer von fünf Jahren untersucht. Hierbei sind insbesondere Beobachtungen des Verkehrsverhaltens und Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern sowie beteiligten Behörden und auch eine Bewertung der Haltbarkeit und Wirksamkeit der Protektionselemente vorgesehen. Diese Begleituntersuchungen haben bereits begonnen, werden jedoch frühestens ab 2020 erste aussagekräftige Ergebnisse erbringen. Dies liegt daran, dass vor den Erhebungen des Nachher-Zustands eine gewisse Eingewöhnungszeit vergangen sein muss, da vergleichende Unfalluntersuchungen Erhebungszeiträume von wenigstens einem, besser aber drei oder mehr Jahren erfordern und die Aufbereitung und Auswertung der für den Nachher-Zustand erhobenen Daten mehrere Monate dauert.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind in der Regel die jeweiligen Bezirke als Baulastträger 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:

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 / Müggelestraße)

Charlottenburg-Wilmersdorf

- Fasanenstraße (6 kurze Abschnitte an Lichtsignalanlagen)

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 z. B. durch Leitungsbauarbeiten ab, die unter Umständen zu längeren Verzögerungen der Vorhaben führen können. Für 2020 sind weitere Projekte in Vorbereitung.

#### V. Weitere Maßnahmen der GB infraVelo GmbH

Die GB infraVelo GmbH setzt im Auftrag der SenUVK weiterhin die folgenden Radfernwegprojekte um:

Rad- und Wanderweg an der Spree (zugleich auch Fernradweg):

- Mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden Festlegungen über die zu bearbeitenden Abschnitte getroffen. Planungsstand, Planungsansätze und Rahmenbedingungen wurden kommuniziert. Weiterführende Gespräche insbesondere zu grundstücksrechtlichen Fragen sowie über noch offene Leistungen aus dem Planfeststellungsverfahren „Schleuse Charlottenburg“ sind erforderlich.
- Mit dem Bezirk Spandau haben für die betreffenden Abschnitte Abstimmungen zum Planungsumfang, Zeithorizont und zu Schnittstellen zu anderen Verkehrsprojekten (bezirkliche Radwegeplanung, Radschnellverbindungen, etc.) stattgefunden.
- Als Schnittstellenplanung für den Bau des Klärwerks Ruhleben ist von der GB infraVelo GmbH eine Voruntersuchung zur Radverkehrsplanung am Sophienwerderweg in Auftrag gegeben worden. Mit den Abstimmungen möglicher Varianten wurde im Dezember 2018 begonnen. Die Ergebnisse wurden Mitte April 2019 im „Dialog Sophienwerderweg“ allen beteiligten Akteuren vorgestellt und das weitere Vorgehen abgestimmt.
- Zeitgleich wurde eine Untersuchung zur Machbarkeit und Lage der für die Führung des Rad- und Wanderweges an der Spree zwingend erforderlichen neuen Spandauer Spreebrücke am Grützmaiergraben in Abhängigkeit vorhandener Infrastruktur erstellt. Mit dem für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 (Umbau der Spree) zuständigen Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) wurde im Grundsatz abgestimmt, dass die für die Anlage eines Radweges erforderlichen baulichen Vorleistungen (Anpassung der Spundwand, Hinterfüllung etc.) im Rahmen des Umbaus der Uferbefestigungen geschaffen werden können. Eine entsprechende Kostenübernahmevereinbarung für die Planungs- und Bauleistungen zwischen SenUVK und WNA wird aktuell durch SenUVK vorbereitet.
- Für die mit den Bezirken festgelegten Abschnitte des westlichen Rad- und Wanderweges an der Spree wird zurzeit ein Vergabeverfahren für die Planung vorbereitet. Die Ausschreibung weiterer Planungsleistungen steht unmittelbar bevor.

## Lückenschluss des Fernradwegs Berlin-Leipzig:

- Die Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2) für die Anbindung des Radfernweges Berlin-Leipzig an den Berliner Mauerweg wurden abgeschlossen.
- Nach Freigabe der Vorplanung durch SenUVK wurden die Leistungsphasen 3 und 4 beauftragt. Sobald die geprüfte Bauplanungsunterlage (BPU) vorliegt, wird das Projekt von der GB infraVelo GmbH weitergeführt. Die Maßnahme soll im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) gefördert werden.

## VI. Weiterentwicklung des Berliner Radverkehrsnetzes

Die Untersuchung und Weiterentwicklung des Berliner Radverkehrsnetzes wurde im September 2018 öffentlich ausgeschrieben. Nach Angebotsprüfung und Bietergesprächen wurde im Dezember 2018 der Zuschlag vergeben. Bestandteil des Auftrages ist die (Weiter-)Entwicklung von Standards (Qualitäts-, Zugangs- und Erschließungsstandards), die eigentliche Netzentwicklung (insbesondere des Vorrangnetzes), ein Handlungskonzept, ein zugehöriger Kostenrahmen sowie die Beteiligung der Initiativen und der Öffentlichkeit. Nach § 41 des Berliner Mobilitätsgesetzes soll das Berliner Radverkehrsnetz durch einen Netzplan als Bestandteil des Radverkehrsplans beschrieben werden.

## VII. Wichtige Einzelprojekte im Radverkehr

Der Ausbau der Berliner Radverkehrsinfrastruktur ist ein Schwerpunkt der Regierungspolitik auf Landesebene. Die zur Finanzierung bezirklicher Radverkehrsprojekte im Jahr 2019 veranschlagten Mittel betragen beim investiven Titel 72016 4 Mio. € und beim konsumtiven Titel 52108 6,3 Mio. €.

Darüber hinaus stehen für bezirkliche investive Maßnahmen aus dem Programm SIWANA IV weitere Mittel in Höhe von 16 Mio. € zur Verfügung, die im III. Quartal 2018 und I. Quartal 2019 erstmals in Anspruch genommen wurden. Davon befindet sich 1 Projekt in der Umsetzung, 3 Projekte in der Bauvorbereitung und 1 Projekt in der Planungsphase.

Aufgrund der stark gestiegenen bzw. steigenden Baupreise und der nunmehr durch das Berliner Mobilitätsgesetz vorgegebenen neuen Ausbaustandards hat sich der für die Bewilligung und Umsetzung der Maßnahmen erforderliche Mittelbedarf im letzten Jahr weiter erhöht.

Die ausgeschöpften Personalkapazitäten der Straßen- und Grünflächenämter sowie der Straßenbauunternehmen und die zahlreichen notwendigen Umplanungen aufgrund

gesetzlicher Vorgaben führen zu einer Verlängerung der Ausführungs- und Abrechnungszeiten der Maßnahmen, so dass diese erst bis Ende 2019 bzw. in 2020 zum Abschluss kommen dürften. Dadurch ist ab 2020 voraussichtlich mit einer wachsenden Zahl baureifer Vorhaben zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund und der großen Anzahl der in Planung befindlichen Vorhaben sind die finanziellen Spielräume für neue Projekte stark begrenzt.

Nachfolgend ist eine kleine Auswahl größerer Radverkehrsprojekte aufgelistet, die in den einzelnen Bezirken voraussichtlich noch in diesem Jahr umgesetzt werden sollen oder bei denen zumindest mit dem Bau begonnen werden soll. Die Maßnahmen werden von der SenUVK finanziert und von den Bezirken als Straßenbaulastträger umgesetzt. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass auch Maßnahmen der o.g. Haushaltstitel, die überwiegend der Verbesserung von Knotenpunkten dienen, meist über die Bezirksämter als Baulastträger finanziert werden. Sie sind unter VIII. aufgeführt.

Charlottenburg-Wilmersdorf:

Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung und Ausbau der Radwege im Knotenpunkt Bundesallee / Hohenzollerndamm – Nachodstraße: Baubeginn voraussichtlich 2019

Friedrichshain-Kreuzberg:

Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung des Radweges in der Oranienstraße auf der Nordseite zwischen Axel-Springer-Straße und Alte Jakobstraße – Planung ist soweit abgeschlossen, Baubeginn voraussichtlich 2019

Investive Maßnahmen:

- Sanierung (Verbreiterung) des Radwegs in der Karl-Marx-Allee (zwischen Kosmoskino und Straße der Pariser Kommune, nördliche und südliche Seite) – Baubeginn frühestens im Herbst 2019
- Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor – Bauarbeiten gehen weiter und Markierungen sollen im Herbst 2019 fertiggestellt werden.
- Radverkehrsanlagen Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Eisenbrücke (Südseite) – Baubeginn voraussichtlich in 2019

Lichtenberg:

Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung der Radwege in der Rhinstraße zwischen Gärtnerstraße und Plauener Straße (Baubeginn im Herbst 2019 angestrebt)

Investive Maßnahmen:

- Radverkehrsanlagen Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße (Baubeginn im Herbst 2019 angestrebt)

Marzahn-Hellersdorf:

Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung des Radwegs an der Straßenbahntrasse in Marzahn nördlich Wuhletalstraße (Baubeginn voraussichtlich Herbst 2019)

Investive Maßnahmen:

- Bau von Geh- und Radwegen zwischen Hoyerswerdaer Straße und U-Bahnhof Louis-Lewin-Straße (Baubeginn voraussichtlich Sommer/Herbst 2019)
- Bau eines Geh- und Radwegs zwischen Bahnhof Wuhletal und Cecilienstraße (Baubeginn voraussichtlich Herbst 2019)

Mitte:

Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung der Radwege in der Seestraße (Südseite)
- Ertüchtigung der Fahrradstraße Linienstraße durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen

Investive Maßnahmen:

- Asphaltierung der Kameruner Straße zur Einrichtung einer Fahrradstraße

Neukölln:

Konsumtive Maßnahmen:

- Unterstützende Maßnahmen für die Fahrradstraße Weigandufer (Sperrung für Kfz-Verkehr südlich Wildenbruchstraße) – Umsetzung in 2019 geplant
- Markierung von Radverkehrsanlagen in der Johannisthaler Chaussee, Neuköllner Straße und Rudower Straße – Umsetzung in 2019 geplant

Investive Maßnahmen:

- Asphaltierung Braunschweiger Straße (zwischen Richardstraße und Sonnenallee, mit Umgestaltung der Einmündung in die Sonnenallee zur Unterbindung unerwünschter Schleichverkehre durch das Wohngebiet) – Baubeginn voraussichtlich 2019 – Bauende geplant bis Ende 2020

Pankow:

Konsumtive Maßnahmen:

- Markierung von Radfahrstreifen in der Berliner Straße und der Pasewalker Straße (für Sommer/Herbst 2019 geplant)

#### Investive Maßnahmen:

- Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße (Fortsetzung der begonnenen Maßnahme)

#### Spandau:

##### Konsumtive Maßnahmen:

- Ausbau einer Wegeverbindung im Wilhelm-von-Siemens-Park
- Sanierung des Radwegs in der Falkenseer Chaussee zwischen Germersheimer Weg und Zeppelinstraße

#### Steglitz-Zehlendorf:

##### Konsumtive Maßnahmen:

- Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Königstraße (Südseite) östlich der Wannseebrücke – Umsetzung in 2019 geplant
- Sanierung des Radwegs auf der südlichen Straßenseite in der Potsdamer Chaussee (B 1) zwischen den Geh- und Radwegtunneln beiderseits Kleeblatt-Brückenbauwerks – Umsetzung in 2019 geplant

#### Weitere größere Maßnahmen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, die 2018 gestartet sind:

- Umbau der Karl-Marx-Allee zwischen Otto-Braun-Straße und Strausberger Platz:  
Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr werden in der Karl-Marx-Allee auch komfortable Radverkehrsanlagen errichtet. Dazu werden unmittelbar am Fahrbahnrand bis zu 4,0 m breite Radfahrstreifen angelegt, die durch einen Sicherheitsstreifen von 1,5 m Breite von dem links daneben liegenden Parkstreifen bzw. Fahrstreifen getrennt sind. Die Arbeiten begannen im Sommer 2018 und werden im 3. Quartal 2020 beendet.
- Erneuerung der B 96a Süd von Grünbergallee bis Adlergestell:  
Im Zuge der Erneuerung wird erstmalig ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,0 m auf rund 2,4 km Länge baulich getrennt von der stadteinwärtigen Richtungsfahrbahn errichtet. Der Rad- und Fußgängerverkehr kann damit verkehrssicher, barrierefrei und vom Kfz-Verkehr getrennt abgewickelt werden. Die Verkehrsanlage wird in vier Bauabschnitten errichtet und voraussichtlich Mitte 2021 nutzbar sein.
- Erneuerung der B 109 - Schönerlinder Straße von Knotenpunkt „Zur Schönerlinder Straße“ bis Landesgrenze:  
Auf einer Länge von ca. 3,5 km wird die Schönerlinder Straße instand gesetzt - beginnend an der Straße "Zur Schönerlinder Straße" und endend an der



Landesgrenze zu Brandenburg. Dabei entstehen beidseitig, von der Fahrbahn getrennte Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,0 m. Die Arbeiten werden in Teilabschnitten ausgeführt, erste Teile der neuen Radwege sind seit Ende 2018 in Nutzung. Die Arbeiten dauern bis voraussichtlich Mitte 2020.

- Erneuerung der Autobahnbrücke Zehlendorfer Kleeblatt im Zuge der Bundesstraße B 1:  
Im Zuge der Maßnahme wurde parallel zur B1 / Potsdamer Chaussee beidseitig ein baulich getrennter Rad- und Gehweg geführt. Westlich und östlich des Kleeblattes Zehlendorf wird dieser Rad- und Gehweg wie bisher durch die Bestandstunnelunterführungen unter den Kfz-Verkehr der Verteilerfahrbahnen geführt. Der Rad- und Fußgängerverkehr ist somit verkehrssicher und barrierefrei vom Kfz-Verkehr in dem verkehrlich hoch belasteten Verkehrsknoten getrennt. Im Zuge des Ersatzneubaus ist in beiden Fahrtrichtungen der Rad- und Gehweg durch das Land Berlin zwischen dem Tunnel und über die neue Brücke mit neuen Breiten gemäß dem aktuellen Regelwerk in Asphaltbauweise komplett neu gebaut worden. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im April 2019.
- Neubau der Rad- und Fußverkehrsanlagen Heerstraße B 2/5 zwischen Frey- und Stößenseebrücke:  
Die vorhandenen Nebenanlagen (Rad- und Gehwege) befinden sich in einem desolaten Zustand und werden dem gewachsenen Bedarf der Radfahrenden nicht mehr gerecht. Daher ist geplant, beidseitig auf rund 750 m Länge die Anlagen zu erneuern. Voraussichtlich im Herbst 2019 beginnen die Arbeiten, die bis circa Mitte 2020 andauern werden.
- Straßenumbau Mühlendamm / Molkenmarkt / Grunerstraße:  
Der Molkenmarkt, als einst historisches Zentrum Berlins, ist gegenwärtig nur noch schwer erkennbar. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung sollen die Straßenverkehrsanlagen so umgebaut werden, dass der Molkenmarkt seine Bedeutung als lebendiges Stadtquartier zurück erhält. Der Fokus dafür liegt in der Umverlegung der Grunerstraße in den Verlauf der Gustav-Böß-Straße und den damit verbundenen Änderungen der angrenzenden Straßenverläufe, Bestandteil sind auch die Schaffung moderner Radverkehrsanlagen. Am Molkenmarkt und in der Grunerstraße werden hierfür jeweils 2,0 m breite Radwege auf Gehwegsniveau errichtet. In der Stralauer Straße und im Mühlendamm werden Fahrradfahrende auf im Mittel 2,0 m breiten Radstreifen auf Fahrbahnniveau geführt. Die Maßnahme wird voraussichtlich im Herbst 2019 beginnen und Mitte 2023 abgeschlossen.

## VIII. Sichere Umgestaltung von Kreuzungen

Die sichere (Um-)Gestaltung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA) ist ein Schlüsselement bei der Herstellung von attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen in Berlin.

Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über verschiedene Projekte, bei denen Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen für den Radverkehr umgeplant worden sind:

Planungen im Zuge des Projektes „Pedelec-Korridor“ im Bezirk Steglitz-Zehlendorf:

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Potsdamer Chaussee / Lindenthaler Allee
- Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße
- Argentinische Allee ( Altkanzlerstraße)
- Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße
- Argentinische Allee / Riemeisterstraße
- Clayallee / Argentinische Allee - Saargemünder Straße

Maßnahmenpaket:

- Umbau der Knotenpunkte zur Herstellung von Radverkehrsanlagen
- Leistungsfähigkeitsbetrachtung aller Knoten, detaillierte Betrachtung der LSA Potsdamer Chaussee / Lindenthaler Allee
- Diskussion der Radwegeführung mit Erarbeitung eines Lösungsvorschlages (bauliche Trennung auf der Fahrbahn durch Borde), dieser Vorschlag wird aktuell bezirksintern diskutiert, bei einer Entscheidung für diese Lösungsvariante werden die anderen Knoten ebenfalls nach diesem Prinzip entwickelt

Planungen im Zuge des Lückenschlusses Radfernweg Berlin-Leipzig + Hauptroute „Südring“ im Bezirk Steglitz-Zehlendorf

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Kaiser-Wilhelm-Straße / Alt-Lankwitz - Edenkobener Weg
- Kaiser-Wilhelm-Straße / (Nr. 135 Zufahrt)

Maßnahmenpaket:

- Umbau beider Knotenpunkte,
- für beide Knotenpunkte wurde jeweils eine Vorzugsvariante erarbeitet,
- der Rotplan wird aktuell für eine BPU überarbeitet

Erstellung von Radverkehrsanlagen entlang der Königsberger Straße / Kranoldplatz im Bezirk Steglitz-Zehlendorf

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Königsberger Straße / Jungfernstieg - Morgensternstraße
- Kranoldplatz: Lankwitzer Straße / Oberhofer Weg - Brauerstraße

Maßnahmenpaket:

- Umbau beider Knotenpunkte
- Abstimmung Rotplan ist erfolgt
- Aufgabenstellung wurde erstellt
- Ausführung im Zusammenhang mit der Sanierung der Königsberger Straße durch den Bezirk

Erstellung von Radverkehrsanlagen entlang der Boelckestraße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Boelckestraße / Werner-Voß-Damm
- Boelckestraße / Loewenhardtdamm
- Boelckestraße / Bayernring

Maßnahmenpaket:

- Umbau der Knotenpunkte
- Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur LSA 16028 erfolgt mit Festlegung der Spuraufteilung und grundsätzlichem Phasenablauf
- offene Fragen zu finanzierungs- und bautechnischen Themen sind noch zu klären, bevor die BPU erstellt werden kann
- erhöhter Aufwand zur separaten Signalisierung des Radverkehrs gegenüber abbiegendem Kfz-Verkehr

Ausbau des bezirklichen Fahrradrouthenetzes als Ergänzung zum Berliner Hauptrouthenetz im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Betroffene Lichtsignalanlage:

- Ringstraße / Gersdorfstraße

Maßnahmenpaket:

- Radverkehr in Zufahrt Ringstraße Ost erhält eigenes Signal und wird somit getrennt vom rechtsabbiegenden Verkehr, der ebenfalls eine Eigensignalisierung erhält, abgewickelt.

- In der Zufahrt Gersdorfstraße wird der Radverkehr auf den Gehweg bzw. eigenen Radweg geführt und erhält eine markierte Führung über den Knotenpunkt.

Ausbau des bezirklichen Fahrradrouthenetzes als Ergänzung zum Berliner Hauptrouthennetz im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Betroffene Lichtsignalanlage:

- Rathausstraße / Ringstraße

Maßnahmenpaket:

- Anpassung der Radverkehrsführung
- Der linksabbiegende Radverkehr aus der Rathausstraße Süd erhält eine eigene Signalisierung und wird nun direkt in die Ringstraße geführt.
- Eigene Signalisierung für geradeaus fahrenden Radverkehr aus der Rathausstraße, so dass dieser einen Vorlauf vor dem Kfz Verkehr erhalten kann.
- Neuer Radfahrstreifen in der Ringstraße in Richtung Westen, aus Richtung Westen kommend kann die Busspur genutzt werden.
- Eigenes Signal für den Radverkehr an der Busschleuse, um ggf. gemeinsam mit dem Busverkehr vor dem Kfz-Verkehr diesen Querschnitt passieren zu können und behinderungsfrei auf den Radweg aufzufahren.

Einrichtung eines Zweirichtungsrads durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg:

Betroffene Lichtsignalanlage:

- Großbeerenstraße - Rathausstraße / Alt-Mariendorf

Maßnahmenpaket:

- Der indirekt linksabbiegende Radverkehr erhält eine nun farblich markierte „Aufstellfläche“ und wird somit besser vor dem rechtsabbiegenden Verkehr aus Richtung Alt-Mariendorf geschützt.
- Die Anlage erhält eine Umprogrammierung für die ÖPNV-Priorisierung.

Ausbau des Radverkehrs-Nebenrouthenetzes im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Potsdamer Straße / Alvenslebenstraße - Winterfeldtstraße

Maßnahmenpaket:

- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für den Radverkehr (Kfz Verkehr darf an dieser Stelle nicht queren).
- Eigensignalisierung des Radverkehrs.
- Schaffung von Aufstellflächen für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr in Richtung Winterfeldtstraße und Alvenslebenstraße.

Knotenpunktumbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Theodor-Heuss-Platz ( Nordost ) – Kaiserdamm

Maßnahmenpaket:

- Änderung der zulässigen Kfz-Abfahrtsrichtung aus Richtung Süden zum Schutz des Radverkehrs in Fahrtrichtung Reichsstraße / Heerstraße.
- Einrichtung eines Zweirichtungsradweges für die Gegenrichtung - Anordnung einer provisorischen Zwischenlösung bis zum endgültigen Umbau

Ausbau des Radverkehrs-Nebenroutennetzes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Breite Straße / Warnemünder Straße

Maßnahmenpaket:

- Anbindung des Radweges aus Richtung Friedrichshaller Straße am LSA-Knotenpunkt

Errichtung von Radverkehrsanlagen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Hubertusallee / Warmbrunner Straße

Maßnahmenpaket:

- Berücksichtigung der Radverkehrsanlagen im Knotenpunktbereich

Neugestaltung der Hardenbergstraße hinsichtlich Radverkehr und ÖPNV

Betroffene Lichtsignalanlagen:

- Hardenbergstraße / Steinplatz

- Hardenbergstraße / Fasanenstraße
- Hardenbergplatz

Maßnahmenpaket:

- Verbreiterung des Bussonderfahrstreifens zur gemeinsamen Nutzung durch Radverkehr und ÖPNV.
- Einbau einer Radweiche am Knotenpunkt Hardenbergplatz.

Ausbau des Radverkehrsnetzes Radroute 1 im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Neue Lichtsignalanlage:

- Hauptstraße (Helmstraße - Vorbergstraße)

Maßnahmenpaket:

- Umsetzung einer neuen LSA zur Querung der Hauptstraße an einer versetzten Doppelseinmündung für Fußverkehr und Radverkehr.
- bauliche Absicherung des Radverkehrs ggü. parallelem Fahrverkehr

Für 2019 geplante Maßnahmen für den Radverkehr aus der Unfallkommission:

- Umbau der Einmündung Brunsbütteler Damm / Nauener Straße:  
Der Rechtsabbieger aus der Nauener Straße erhält eine getrennte Signalisierung, so dass parallelfahrender Radverkehr konfliktfrei fahren kann.
- Bundesallee / Hohenzollerndamm – Nachodstraße:  
Getrennte Rechtsabbiegesignalisierung für den Kraftfahrzeugverkehr aus der Bundesallee in den westlichen Hohenzollerndamm, damit konfliktfreies Geradeausfahren für den Radverkehr möglich wird.
- Umbau der Kreuzung Alexanderstraße / Karl-Marx-Allee :  
Getrennte Rechtsabbiegesignalisierung für die Zufahrt Alexanderstraße in die Karl-Marx-Allee, damit konfliktfreies Geradeausfahren für den Radverkehr möglich wird.

Außerdem geplant:

- Protected Bikelane in der Pankstraße im Rahmen der Lärminderungsplanung

## IX. Initiierung des Bündnisses für den Radverkehr

Mit der Unterzeichnung des Bündnisses für den Radverkehr haben die Partner am 10. Mai 2019 ein Bündnis zur Beschleunigung der baulichen und organisatorischen Abläufe von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen und damit der Verwirklichung der

Ziele des Mobilitätsgesetzes geschlossen. Das erste koordinierende Treffen des Bündnisses fand am 12.12.2018 in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz statt.

Das Bündnis für den Radverkehr besteht aus mehreren Gremien, unter anderem einem Lenkungskreis, der über die strategischen Fragen der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und über konkrete Konfliktlösungen beraten und entscheiden soll. Zudem wird das Bündnis regelmäßig über eine Maßnahmenliste entscheiden, um unter allen Beteiligten eine geteilte Verbindlichkeit für konkrete Radverkehrsprojekte herzustellen.

Partner des Bündnisses für Radverkehr sind:

- Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport (SenInnDS)
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn)
- Berliner Bezirksämter
- Infra Velo GmbH
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - AöR
- S-Bahn Berlin GmbH
- DB Station und Service
- Berliner Wasserbetriebe
- Berliner Stadtreinigung
- Alliander Stadtlicht GmbH
- Gasag
- Vattenfall
- NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg

Weitere Akteure, wie z.B. das Bundesamt für Wasserstraßen oder die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), sollen projektbezogen in die Arbeitsgruppe Radverkehr einbezogen werden. Eine Unterstützung durch die Bezirksverordnetenversammlungen ist darüber hinaus erwünscht.

Die Bündnispartner werden im Laufe des Jahres 2019 einen gemeinsamen Maßnahmenplan verabschieden.

## X. Erstellung des Radverkehrsplans

Der Radverkehrsplan soll laut Berliner Mobilitätsgesetz erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgestellt werden und sich an den Vorgaben für die Radverkehrsplanung orientieren. Mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil in Berlin zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern,

soll der Radverkehrsplan u.a. konkrete Vorgaben zum Berliner Radverkehrsnetz, zu Ausbaustandards und Zeitzielen beinhalten.

Der Beteiligungsprozess zum Radverkehrsplan startete mit einer Auftaktveranstaltung im Mai 2019 und soll bis Anfang 2020 unter Einbeziehung verschiedener Gremien und Akteure und im Rahmen thematischer Workshops fortgeführt werden. Ziel des Beteiligungsprozesses ist es – neben einer Konkretisierung des Mobilitätsgesetzes – für die verschiedenen Themenfelder Radverkehrsinfrastruktur (u.a. Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards), Kommunikation, Innovation sowie Vernetzung und Services entsprechende Maßnahmen zu entwickeln. Einige im Mobilitätsgesetz festgelegte Radverkehrsmaßnahmen, die in den Radverkehrsplan einfließen sollen, werden bereits geplant und umgesetzt (z.B. Machbarkeitsstudien Radschnellwege, Erarbeitung Radverkehrsnetz, Infrastrukturausbau). An den Beteiligungsprozess schließt sich die Erstellung des Entwurfs des Radverkehrsplans an.

Wir bitten, den Beschluss für das Jahr 2019 damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 13.08.2019

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz