

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dennis Buchner (SPD)**

vom 15. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dezember 2022)

zum Thema:

**Sicher Radfahren – Wunschtraum oder Wirklichkeit?**

und **Antwort** vom 23. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dez. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dennis Buchner (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14350**  
**vom 15. Dezember 2022**  
**über Sicher Radfahren - Wunschtraum oder Wirklichkeit?**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Pankow um Stellungnahme gebeten. Diese wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Kilometer an neuen, dauerhaft nutzbaren Radverkehrsanlagen sind in den Jahren 2021 und 2022

- a) im Ortsteil Weißensee
- b) im Ortsteil Stadtrandsiedlung Malchow
- c) im Ortsteil Blankenburg entstanden?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2021 wurden in der Berliner Allee zwischen Gehringstraße und Nachtalbenweg beidseitig Radfahrstreifen auf einer Länge von ca. 430 Metern markiert. Die in diesem Zusammenhang noch ausstehende Planung zur Umgestaltung des signalisierten Knotenpunktes Berliner Allee/Feldtmannstraße/Nüßlerstraße soll in 2023 erfolgen. Im Rahmen der BVG-Baumaßnahme zum Bau der TRAM-Haltestellenkaps in der Langhansstraße wurden Radwege vorgesehen sowie deren Auf- und Abfahrten markiert. Die Einzelmaßnahmen lassen sich auf ca.

350 m summieren. Weitere Projekte für den Neubau von Radverkehrsanlagen in den drei Ortsteilen wurden nicht durchgeführt.“

Frage 2:

Wie viele Kilometer Radverkehrsanlagen wurden in den Jahren 2021 und 2022

- a) im Ortsteil Weißensee
- b) im Ortsteil Stadtrandsiedlung Malchow
- c) im Ortsteil Blankenburg saniert?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„In den Jahren 2021 und 2022 wurden keine reinen Radverkehrsanlagen in den drei Ortsteilen saniert. In den Gebieten wurden mehrere Radfurten in Knotenpunkten rot eingefärbt (ohne Längenbemessung).“

Frage 3:

Wie viele Kilometer Radverkehrsanlagen sind für das Jahr 2023 und die darauffolgenden Jahre

- a) im Ortsteil Weißensee
- b) im Ortsteil Stadtrandsiedlung Malchow
- c) im Ortsteil Blankenburg für Neubau und Sanierung projektiert und finanziert?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Baumaßnahmen zur Einrichtung der ca. 1.250 Meter langen Fahrradstraße in der Bizetstraße laufen derzeit und sollen 2023 abgeschlossen werden. Weitere Projekte für den Neubau von Radverkehrsanlagen in den drei Ortsteilen sind für 2023 nicht avisiert.“

Frage 4:

Wie viele Abstellplätze/Abstellanlagen für Fahrräder wurden in den Jahren 2017 bis 2022

- a) im Ortsteil Weißensee
- b) im Ortsteil Stadtrandsiedlung Malchow
- c) im Ortsteil Blankenburg neu errichtet?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Pankow führt erst seit dem Jahr 2019 eine Statistik über den Einbau von Fahrradbügel im öffentlichen Raum.

Einbau Fahrradbügel OT Weißensee

2019: 68 Fahrradbügel / 136 Fahrradabstellplätze

2020: 109 Fahrradbügel / 218 Fahrradabstellplätze

2021: 57 Fahrradbügel / 114 Fahrradabstellplätze und 2 Lastenradstellplätze

Im OT Stadtrandsiedlung Malchow wurden in den letzten Jahren keine Fahrradbügel aufgestellt.

Einbau Fahrradbügel OT Blankenburg

2021: 13 Fahrradbügel / 26 Fahrradabstellplätze

2022: 11 Fahrradbügel / 22 Fahrradabstellplätze“

Frage 5:

Der Senat verfolgt das Ziel, an allen Hauptstraßen sichere Radverkehrsanlagen herzustellen. Wie beurteilt der Senat die Zielerreichung in den vorgenannten Ortsteilen?

Antwort zu 5:

Die Herstellung anforderungsgerechter, dem Berliner Mobilitätsgesetz entsprechender Radverkehrsanlagen ist je nach der Flächensituation in den jeweiligen Hauptverkehrsstraßen sowie den sonstigen Randbedingungen (zum Beispiel personelle Situation bei den jeweiligen Baulastträgern, verfügbare Finanzmittel, konkurrierende Planungen, Auswirkungen städtebaulicher Neuordnungsvorhaben) mehr oder weniger rasch möglich. In den drei vorgenannten Ortsteilen verfügen nur wenige der Hauptverkehrsstraßen, die noch nicht über Radverkehrsanlagen verfügen, über Flächenreserven, die die Schaffung entsprechender Radverkehrsanlagen ohne Grunderwerb, langwierige förmliche Planverfahren oder weitgehende Verkehrsverlagerungen ermöglichen. Insofern kommt es hier wie in vielen Außenbezirken häufig darauf an, dass das Bezirksamt die entsprechenden Aufweitungen des Straßenlandes zur Sicherung der für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur erforderlichen Flächen vorantreibt. Im Falle von Blankenburg soll die konkrete Ausgestaltung des Straßennetzes im Zuge der dortigen städtebaulichen Entwicklung teilweise die Voraussetzungen für die Schaffung von Radverkehrsanlagen durch Sicherung der nötigen Flächen an neuen oder bisher zu schmalen Hauptverkehrsstraßen schaffen; dieser durchaus konflikträchtige Planungsprozess ist dort jedoch noch nicht abgeschlossen. Im Falle von Weißensee bzw. der nördlich anschließenden Stadtrandsiedlung Malchow sind die Lösungsmöglichkeiten für das Problem der fehlenden Radverkehrsanlagen ebenfalls von größeren Vorhaben des allgemeinen Straßenbaus abhängig (Beispiele: Straßenbahnverlängerung Rennbahnstraße-Romain-Rolland-Straße, Berliner Allee

südlich Rennbahnstraße), da hier in der Regel nur durch komplexe Umgestaltungen Flächen für Radverkehrsanlagen freigemacht werden können. Die im Vergleich mit den meisten Innenstadtbereichen geringeren Fortschritte beim Ausbau der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen im Nordosten Berlins erklären sich also nicht nur aus den unzureichenden Planungs- und Umsetzungskapazitäten im zuständigen Bezirksamt, sondern auch aus den im Vergleich mit der inneren Stadt meist geringeren Straßenbreiten der Hauptverkehrsstraßen, die in Weißensee oft auch noch Straßenbahngleise aufnehmen müssen.

Berlin, den 23.12.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz