

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 03. April 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. April 2017) und **Antwort**

#### **200 Jahre Fahrrad – Alles Gute zum Jubiläum Förderung des Radverkehrs in Berlin**

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

Frage 1: Wieviel Kilometer Radschutzstreifen (gestrichelte Linie) bzw. Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) sind bisher auf Berliner Straßen markiert?

Antwort zu 1: Nach Stand vom 10.04.2017 gibt es in Berlin 193,80 km Schutzstreifen für den Radverkehr und 101,02 km Radfahrstreifen.

Frage 2: Hält der Senat es für verkehrspolitisch sinnvoll, kurzfristig weitere Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen auf Fahrbahnen in Berlin anzulegen, wenn es in vielen Bezirken schon jetzt nicht gelingt, diese Streifen dauerhaft von falsch abgestellten Fahrzeugen freizuhalten?

Antwort zu 2: Die Problematik der Freihaltung der für Fuß- und Radverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen von falsch abgestellten Fahrzeugen besteht im Grundsatz unabhängig von der Art der Fläche bzw. der Verkehrsanlage, da auch Borde von Kraftfahrzeugen überfahren werden können, wenn die Fahrerin oder der Fahrer die Straßenverkehrsordnung missachtet. Die Probleme konzentrieren sich auf Straßen mit Geschäften und sind auch dort von Fall zu Fall unterschiedlich gravierend. Daher wird der Aspekt der Freihaltung der Radverkehrsanlage sowohl bei Schutz- und Radfahrstreifenplanungen als auch bei Radwegplanungen stets mitbetrachtet und ist im Falle von Hauptgeschäftsstraßen mitunter ausschlaggebend für die Planungsentscheidungen. Dies kann im Einzelfall bei knappen Fahrbahnbreiten und großzügigen Seitenraumbreiten auch dazu führen, auf die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen zugunsten des Baus von Radwegen zu verzichten, wobei aber zu beachten ist, dass Radwege insbesondere an Straßen mit vielen Grundstückszufahrten ebenfalls durch haltende Kraftfahrzeuge blockiert werden können und dies wegen der fehlenden Ausweichmöglichkeiten unter Umständen zu größeren

Behinderungen führen kann als auf Schutz- oder Radfahrstreifen durch im Fahrbahnbereich haltende Fahrzeuge.

Auch wegen des besseren Sichtkontakts zwischen ein- und abbiegenden Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr ist die Führung auf Radfahr- oder Schutzstreifen in der Regel sicherer und der auf Radwegen vorzuziehen. Zudem stehen gerade in Hauptgeschäftsstraßen wegen des starken Fußgängerverkehrs und bestimmter baulicher Gegebenheiten (z. B. U-Bahn-Eingänge, stark frequentierte Bushaltestellen) im Seitenraum meist keine ausreichenden Flächen für den Radverkehr zur Verfügung, so dass die Markierung von Radverkehrsanlagen im Fahrbahnbereich häufig die einzige Lösungsmöglichkeit bleibt. Dabei ist dann zu prüfen, ob es möglich ist, Behinderungen durch falsch abgestellte Fahrzeuge durch Schaffung und Freihaltung alternativer Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten vorzubeugen. Wo das nicht möglich oder nicht ausreichend ist, kommen auch situationsangepasste Maßnahmen, zu denen bei Radfahrstreifen auch der Einbau von Pollern oder ähnlichen Verkehrseinrichtungen („geschützter Radfahrstreifen bzw. Radweg“) und bei Schutzstreifen eine Fahrbahnaufteilung mit einer relativ geringen, für das Abstellen von Kfz zu schmalen Schutzstreifenbreite gehören kann, in Frage, um die Radverkehrsanlagen so weit wie möglich von ruhendem Verkehr freizuhalten.

Ein genereller Verzicht auf die Ausweisung von Schutz- oder Radfahrstreifen ist daher nicht zielführend, sondern eine situationsangepasste Planungsentscheidung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten, die ggf. durch die vorgenannten Begleitmaßnahmen zu flankieren ist.

Frage 3: Wie beurteilt der Senat die Situation, dass Radfahrstreifen, insbesondere aber Radschutzstreifen regelmäßig von Lieferfahrzeugen, aber auch z.B. von Fahrzeugen der BSR als Haltebereich genutzt werden, weil geeignete Ladezonen fehlen?

Antwort zu 3: Die genannten Behinderungen treten nur bei einem Teil der auf der Fahrbahn markierten Radverkehrsanlagen in erheblichem Umfang auf. Wo sie auftreten, haben sie ungeachtet der in den verschiedenen Straßen unterschiedlichen Problemlage nachteilige Auswirkungen auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die Vermehrung der Liefer-, Lade- und Kurzparkzonen in ausreichendem Abstand neben den Radverkehrsanlagen sowie deren Freihaltung von Dauerparkverkehr sind daher wichtige verkehrspolitische Ziele des Senats.

Frage 4: Wann und in welchem Umfang wird der Senat an verkehrsreichen Straßen Ladezonen einrichten, insbesondere um Radfahrstreifen bzw. Radschutzstreifen vom Lieferverkehr freizuhalten?

Antwort zu 4: Die Einrichtung von Ladezonen und ähnlichen, dem kurzen Abstellen von Kfz dienenden Verkehrsregelungen ist ein fortlaufender Prozess, der wegen der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten nur kleinteilig nach entsprechender Prüfung durch die zuständigen bezirklichen Straßenverkehrsbehörden erfolgen kann. Der Senat wird aber darauf drängen, dass die Einrichtung von Ladezonen und ähnlich wirkenden Verkehrsregelungen in deutlich größerem Umfang als bisher erfolgt und durch die Bezirksämter rascher umgesetzt wird.

Frage 5: Wie sind die Ordnungsämter der Bezirke personell ausgestattet, um behindernde Fahrzeuge von Radwegen, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen, aber auch Fußwegen, in Kreuzungsbereichen und in zweiter Reihe zeitnah entfernen zu lassen (bitte den ursprünglich geplanten und den realen Personalbestand der Ordnungsämter für die Kontrolle des „ruhenden Verkehrs“ in VzÄ Ende 2016 pro Bezirk angeben)?

Antwort zu 5: Da die Zuständigkeit für die Ordnungsämter nicht bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, sondern bei den Bezirksämtern liegt, lässt sich die gewünschte Statistik nicht zusammenstellen.

Frage 6: Wie beurteilt der Senat angesichts der stetig zunehmenden Kraftfahrzeugdichte in Berlin die Notwendigkeit, den damit steigenden Ordnungsbedarf an Radverkehrsanlagen und Fußgängerwegen durch kurzfristige Personalzuführungen zu den bezirklichen Ordnungsämtern zu unterstützen?

Frage 7: Welchen Personalaufwuchs in den Ordnungsämtern haben die Bezirke für 2017/18 geplant/angemeldet und in welchem Umfang, bzw. welcher Art, wird der Senat einen personellen Zuwachs in den Ordnungsämtern für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs unterstützen?

Antwort zu 6 und 7: Die wachsende Stadt und der damit einher gehende zunehmende Fahrzeugverkehr erfordern nach Einschätzung der für das Verkehrswesen zu-

ständigen Senatsverwaltung, sondern auch eine personelle Verstärkung der bezirklichen Straßenverkehrsbehörden sowie der Verkehrsüberwachungskräfte der Ordnungsämter. Konkrete Informationen hierzu liegen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nicht vor. Die anstehenden Haushaltsberatungen bleiben insoweit abzuwarten.

Frage 8: Wie viele Testabschnitte für eine grüne Welle für Radfahrer – bei 20 - 25km/h - hat der Senat bisher auf Berliner Straßen eingerichtet, welche Ergebnisse liegen zu diesen Testabschnitten bisher vor und wo sollen eventuell weitere Strecken mit grüner Welle für Radfahrer erprobt werden (bitte tabellarisch pro Bezirk angeben!)?

Antwort zu 8: In Berlin wurde auf einem Teilstück einer Fahrradrouten (der Wannseeroute) in der Belziger Straße bereits eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr erfolgreich eingerichtet. Des Weiteren läuft ein Forschungsprojekt der Technischen Universität (TU) Berlin, welches vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur gefördert wird. Das Untersuchungsgebiet ist der Abschnitt der Uhlandstraße zwischen der Berliner Straße im Süden und der Lietzenburger Straße im Norden. Das Projekt wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die Verkehrslenkung Berlin unterstützt, die Umsetzung ist im 2. Quartal des Jahres 2017 vorgesehen.

Frage 9: Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass die Ampelphasen auf den Berliner Straßen regelmäßig auf einen flüssigen Kraftfahrzeugverkehr ausgerichtet sind und damit für langsamere Radfahrende durch ständiges Abbremsen und neu Anfahren an den Ampeln oft sehr unattraktiv sind?

Antwort zu 9: Eine „Grüne Welle“ muss mit einer bestimmten Geschwindigkeit berechnet werden. Für eine „Grüne Welle“ des Radverkehrs wird mit einer deutlich geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit gerechnet als für den Kfz-Verkehr. Problematisch bei der Berücksichtigung des Radverkehrs ist zudem die große Bandbreite der gefahrenen Geschwindigkeiten, die etwa von 10 – 25 km/h und höher streuen. Gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) wird für „Grüne Wellen“ für den Radverkehr mit einer mittleren Geschwindigkeit von 16 -20 km/h gerechnet. Neben den gefahrenen Geschwindigkeiten müssen zudem die Knotenpunktabstände passen, so dass auch eine größere Gruppe von Rad fahrenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten mit einer mittleren Geschwindigkeit koordiniert werden können. Darüber hinaus ist die „Grüne Welle“ für den Kfz-Verkehr in der Regel zusätzlich für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimiert. Ein flüssiger motorisierter Individualverkehr und ÖPNV auf den Hauptverkehrsstraßen ist wiederum aus Luftreinhalte- und Lärmschutzgründen relevant. Ampelschaltungen können neben dem obersten Ziel, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, nur einen Kompromiss der verschiedenen Anforderungen (Zielkonflikte) an die Verkehrssteuerung darstellen.

Frage 10: An wie vielen Ampelanlagen (LZA) in Berlin müssen Radfahrer – und ggf. auch Fußgänger – zwischen zwei Grünphasen gantztätig oder zumindest zeitweilig 60 Sekunden oder länger warten und an wie vielen dieser Ampeln (LZA) erreichen die Wartezeiten zeitweilig oder gantztätig mehr als 75 Sekunden bzw. 90 Sekunden oder mehr (Bitte LZA´s mit Wartezeitangaben tabellarisch angeben!)?

Antwort zu 10: Für die gewünschten Auswertungen liegt keine Datenbasis vor. Die Wartezeiten liegen aber in den meisten Fällen deutlich darunter.

Frage 11: Sind dem Senat bestehende Radwege in Berlin bekannt, deren Qualität - z.B. durch mangelnde Breite, Baumwurzeln, Streckenführung etc. – in der Vergangenheit zur vermehrten Beschwerden oder gar Unfällen geführt hat und in welcher Weise setzt sich der Senat dafür ein, diese bekannten „Problemradwege“ schnellstmöglich zu sanieren?

Antwort zu 11: Dem Senat ist eine große Anzahl von bestehenden Radwegen bekannt, deren Qualität nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht und die daher auch zu Beschwerden geführt haben. Unfälle, die unmittelbar durch Schäden an Radwegen verursacht worden sind, sind allerdings selten. Der Senat ist im Interesse der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur bemüht, in Zusammenarbeit mit den für die Radwege unmittelbar zuständigen Bezirksämtern möglichst viele Radwege entsprechend den heute geltenden Regelwerken zu sanieren und zu verbreitern. Dies ist allerdings meist ein komplizierter Prozess, der eine sorgfältige Planung voraussetzt und oft auch mit einer Verlegung der Radverkehrsanlage verbunden ist, da die Erhaltung des Baumbestands in der Regel Vorrang hat und die vorhandenen Seitenraumflächen oft nicht ausreichend sind.

Frage 12: Wie beurteilt der Senat die Möglichkeit in Wohnstraßen mit z.T. schmalen Bürgerstreifen/ Fußgängerbereichen Radabstellanlagen bevorzugt am Rand der Fahrbahn zu installieren und welche Anordnungen sind aus Sicht des Senats erforderlich, um Radabstellanlagen z.B. in verkehrsberuhigten Zonen am Fahrbahnrand bzw. auf Parkstreifen zu installieren?

Antwort zu 12: Der Senat betrachtet die Möglichkeit, in Straßen mit schmalen Gehwegen bzw. Seitenräumen zur Vermeidung von Behinderungen des Fußverkehrs durch abgestellte Fahrräder Fahrradabstellanlagen auch auf der Fahrbahn einrichten zu können, als wichtigen Baustein der neuen Strategie Fahrradparken. Um solche Anlagen verkehrssicher und flächenökonomisch einrichten zu können, sind bereits 2015 entsprechende Regelpläne der Verkehrslenkung Berlin erarbeitet und eingeführt worden. Die Entscheidung im Einzelfall bleibt allerdings den für den ruhenden Verkehr zuständigen Straßenverkehrsbehörden vorbehalten, die den Bedarf auf der Basis der verfügbaren Gehweg- bzw. Seitenraumflächen, des Fuß- und Radverkehrsaufkommens sowie der Bedürfnisse

des fließenden und ruhenden Fahrzeugverkehrs einschätzen und die nötigen Begleitmaßnahmen in Form von Markierungen bzw. Verkehrseinrichtungen anordnen müssen.

Frage 13: Wie viele Pedelecs (bis 25 km/h) und E-Bikes oder S-Pedelecs (bis 45 km/h) sind nach Kenntnis des Senats bisher in Berlin in Benutzung bzw. im Besitz von Berliner Bürgern – wie viele elektrisch oder teil-elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge sind im Vergleich dazu in Berlin (Stand 2016) zugelassen?

Antwort zu 13: Wie viele Pedelecs (bis 25 km/h) und E-Bikes oder S-Pedelecs (bis 45 km/h) in Berlin in Benutzung bzw. im Besitz von Berliner Bürgerinnen und Bürgern sind, ist dem Senat nicht bekannt. Zulassungsfreie Fahrzeuge werden, auch wenn sie versicherungspflichtig sind, was bei S-Pedelecs und E-Bikes bis zu einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h der Fall ist, nicht im örtlichen Fahrzeugregister gespeichert. In Berlin waren zum Stand 18.04.2017 insgesamt 13.408 Kraftfahrzeuge mit elektrischem oder teil-elektrischem Antrieb zugelassen.

Frage 14: Wie beurteilt der Senat die weitere Verbreitung/stärkere Nutzung von E-Bikes und Pedelecs im Berliner Straßenraum bezüglich der Entlastung von Umwelt (Klima/Schadstoffe) und Entlastung des öffentlichen Raums?

Antwort zu 14: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht in der intensiveren Nutzung von Elektrozweirädern (Pedelec, S-Pedelec und E-Scooter) ein erhebliches Potential, die verkehrlichen, umwelt- und klimaseitigen Folgen des wachsenden Pkw-Verkehrs zu dämpfen. Die Räder sind leise, abgasfrei und schonen das Klima, auf einem Parkplatz für Pkw können sechs bis acht Elektroräder geparkt werden. Diese Potentiale werden insbesondere bei der Substitution von Pkw auf Arbeitswegen gesehen.

Die frühere Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat die Potentiale von Pedelecs im Pendler-Verkehr im Rahmen des Projekts EBikePendeln fundiert nachgewiesen. Unter der Voraussetzung, dass ein Pedelec im Haushalt verfügbar ist, wurde bei rund der Hälfte der Arbeitswege das Auto durch das Elektrorad ersetzt. Hohe Akzeptanz wurde im Entfernungsbereich bis 14 km ermittelt, die Wetterabhängigkeit der Nutzung war gering.

Das hohe Potential von Elektrozweirädern basiert auch auf dem Ziel vieler Privathaushalte, die Ausgaben für Verkehr zu senken. In zahlreichen Haushalten wird ein Zweitwagen überwiegend für den Arbeitsweg gehalten. Die Investition in ein Pedelec mittlerer Preisklasse macht sich in rund einem halben Jahr bezahlt, wenn die Anschaffungs- und Betriebskosten eines Kleinwagens gegen gerechnet werden. Die Untersuchungen stellten zudem die hohe Relevanz eines ebenerdigen, diebstahl- und vandalismussicheren Fahrrad-Parkplatzes am Wohnort heraus.

Frage 15: Welche Maßnahmen hat der Berliner Senat bisher ergriffen, um die weitere Verbreitung und stärkere Nutzung von E-Bikes und Pedelecs im Berliner Straßenverkehr zu unterstützen?

Antwort zu 15: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz prüft derzeit, welche effizienten Schritte zur Umsetzung der im Projekt EBikePendeln gewonnen Erkenntnisse unternommen werden können. Neben der Erweiterung und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Abstellungssituation am Wohnort und bei den Arbeitgebern besonders zielführend.

Da die seit Januar 2012 geltende „Dienststradregelung“ nach § 8 Absatz 2 Satz 8 Einkommenssteuergesetz (EStG) – analog der steuerlichen Regelung beim sog. Dienstwagenprivileg – bei vielen Beschäftigten, Arbeitgebern und Beschäftigtenvertretungen nicht bekannt ist, kommt kommunikativen Maßnahmen eine hohe Relevanz zu.

Frage 16: Wie viele Ladesäulen für elektrisch betriebene Fahrräder hat der Berliner Senat bisher im öffentlichen Raum aufstellen lassen und wie viele Ladesäulen sind es im Vergleich für Kraftfahrzeuge? Bitte Auflistung nach Bezirken und Straßenangabe.

Antwort zu 16: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht keinen Bedarf an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum für E-Bikes und Pedelecs. Die Reichweite der marktüblichen Akkus für E-Bikes und Pedelecs beträgt im Stadtverkehr rund 80 km. Unter der Annahme einer Reisegeschwindigkeit von 20 km/h können 4 Stunden Fahrzeit realisiert werden. Diese Nutzungsdauer ist im urbanen Verkehr – im Unterschied zum Fahrrad-Tourismus – nur selten anzunehmen.

Die Ladetechnik von Elektrozweirädern ist zudem nicht standardisiert. Zum Laden im öffentlichen Raum müsste das individuelle Ladegerät im Alltag mitgeführt werden. Der Ladevorgang müsste zudem vor Ort verfolgt werden, da die Ladegeräte nicht am Rahmen der Räder befestigt sind.

Für elektrisch unterstützte Lastenräder werden derzeit Akku-Tauschstationen entwickelt, die einen nahezu unterbrechungsfreien Einsatz dieser Räder ermöglichen.

Frage 17: Wie viele Radwege, Radfahrspuren und Radschutzstreifen hat der Senat bisher für die Nutzung von Pedelecs (bis 25 km/h) bzw. E-Bikes (45 km/h) durch das Zusatzschild „E-Bike frei“ freigegeben und wie ist hier die weitere Planung bis 2018?

Antwort zu 17: Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen für den Radverkehr dienen vorrangig dem Schutz der Radfahrenden und dürfen grundsätzlich nur von solchen Pedelecs benutzt werden, die nach geltendem Recht als Fahrrad gelten. Damit können sie vom größten Teil der in Betrieb befindlichen elektrisch angetriebenen

Zweiräder genutzt werden. E-Bikes mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h oder mehr werden - wie andere Kleinkrafträder auch - nur in Ausnahmefällen (z. B., wenn sie sonst die Autobahn oder eine Kraftfahrstraße benützen müssten, was nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig ist) auf Radwegen zugelassen. Sie können im normalen Stadtstraßennetz zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn nutzen, da sie dort ähnliche Geschwindigkeiten erreichen. Dies dient auch dem Schutz des Fußgängerverkehrs und insbesondere der Blinden und Sehbehinderten auf den Radwegen benachbarten Gehwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen.

Frage 18: Wird sich der Senat auf Bundesebene dafür einsetzen, dass insbesondere die schnellen E-Bikes (S-Pedelecs) rechtlich den Pedelecs gleichgestellt werden, um den Anteil dieser attraktiven und umweltschonenden Fahrzeuge am Berliner Stadtverkehr weiter zu steigern?

Antwort zu 18: Aus den vorgenannten Verkehrssicherheitsgründen ist die Gleichstellung der sogenannten S-Pedelecs (E-Bikes mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h oder mehr) mit den als Fahrrad geltenden Pedelecs nicht zielführend und wird vom Senat nicht unterstützt.

Frage 19: Welche Strategie verfolgt der Berliner Senat, um den zunehmenden Diebstahl insbesondere von hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes wirkungsvoll einzudämmen?

Antwort zu 19: Die Verbesserung der Prävention von Fahrraddiebstählen hat in der neuen Strategie Fahrradparken Berlin einen hohen Stellenwert. Vorrangiges Ziel ist es, dass die steigende Fahrradnutzung nicht zu einem Anstieg der Anzahl der Fahrraddiebstähle führt. So soll das Diebstahlrisiko vermindert werden, indem Fahrradabstellanlagen

- übersichtlich gestaltet sind,
- eine gute Einsehbarkeit und soziale Kontrolle haben,
- gut beleuchtet sind und/oder überwacht werden.

Durch den Einsatz neuer Fahrradabstellsysteme wie zum Beispiel Sammelschließanlagen, Fahrradparkhäuser sowie –stationen mit Zugangskontrolle und Fahrradboxen sollen Diebstähle vermindert werden. Radfahrende sollen zu mehr Sicherheit animiert werden und durch die Wahl der Fahrradcodierung, Registrierung der Rahmennummer sowie durch den Einsatz hochwertiger Fahrradschlösser Diebstählen vorbeugen.

Frage 20: Wie beurteilt der Senat in diesem Zusammenhang die sogenannten „Fahrradhäuschen“, für die z.B. in Hamburg öffentliche Flächen unentgeltlich für Installation und Betrieb dieser Parkhäuser zur Verfügung gestellt werden und wäre es aus Sicht des Senats denkbar, dieses Konzept auch in Berlin anzuwenden?

Antwort zu 20: Das Hamburger Modell ist auch für Berlin vor allem in dicht bebauten und –besiedelten Wohngebieten mit gründerzeitlicher Blockrandbebauung, in denen geeignete Räume und Flächen für das Fahrradparken auf den Grundstücken fehlen, geeignet. Die Strategie Fahrradparken Berlin sieht unter anderem die Durchführung eines Modellprojektes für solche Quartierstypen vor, bei dem Fahrradabstellboxen oder Sammel-schließanlagen im öffentlichen Raum und ggf. zu Lasten von PKW-Parkplätzen getestet werden sollen.

Frage 21: An wieviel Bahnhöfen oder anderen Verkehrsknoten in Berlin hat der Senat bisher überdachte und videoüberwachte Fahrradabstellanlagen (Fahrradparkhäuser) installiert bzw. installieren lassen und wie ist hier die weitere Entwicklung bis Ende 2018?

Antwort zu 21: Der Senat fördert seit Jahren Bike-and-Ride-Bauprogramme der S-Bahn Berlin GmbH und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an den Zugangsstellen des öffentlichen Personenverkehrs. Im Rahmen dieser Programme wurde das Fahrradabstellangebot in den Jahren 1999 bis 2016 von ca. 10.000 Abstellplätzen auf ca. 29.000 Fahrradabstellplätze erhöht.

Etwa 90 % der durch den Senat geförderten Bike and Ride Plätzen an den S-Bahnhöfen und etwa 40 % der BVG-Maßnahmen haben eine gesonderte Überdachung.

Bei der Erhöhung und Differenzierung des Fahrradabstellangebotes in den nächsten Jahren werden der Qualitätsanspruch hinsichtlich einer Überdachung sowie die Ausstattung von Videoüberwachungen zur Erhöhung der Sicherheit zunehmend eine Rolle spielen.

Frage 22: Wird der Senat den Kauf von Pedelecs und E-Bikes in Berlin – z.B. bei gleichzeitigem Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug – finanziell unterstützen? Wenn nein warum nicht?

Antwort zu 22: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verfolgt keine derartigen Überlegungen. Der Verzicht auf ein eigenes Auto wäre nur mit einem unverhältnismäßigen verwaltungsseitigen Aufwand nachweis- und nachprüfbar.

Frage 23: Welche der hier angefragten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin wird der Senat noch in diesem Jahr in Angriff nehmen/ umsetzen?

Antwort zu 23: Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich im Wesentlichen aus den vorangegangenen Antworten in dieser Schriftlichen Anfrage.

Da dem Berliner Senat die Förderung des Umweltverbundes und darunter besonders die des Radverkehrs sehr wichtig ist, werden die dafür notwendigen und sinnvollen Maßnahmen zeitnah geplant und umgesetzt werden. Viele Projekte sind Bestandteil von Förderprogrammen, die schon seit Jahren laufen und deren Finanzvolumen ab diesem Jahr erheblich erhöht wird.

Berlin, den 25. April 2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr  
und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Apr. 2017)