

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 25. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2019)

zum Thema:

**Fahrradverkehr in Treptow-Köpenick**

und **Antwort** vom 18. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mrz. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18031**  
**vom 25. Februar 2019**  
**über Fahrradverkehr in Treptow-Köpenick**

---

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche bezirklichen Unfallschwerpunkte gibt es aus Sicht der Berliner Polizei? Bitte jeweils um örtliche und jährliche Angaben: Anzahl von Verletzten und Getöteten in den Jahren 2008 bis 2018.

Antwort zu 1:

Gemäß der Definition nach dem Merkblatt für Unfallkommissionen nach VwV-StVO zu § 44 wird von einer Unfalld häufungsstelle innerorts gesprochen, wenn mindestens fünf Verkehrsunfälle gleichen Typs pro Jahr, unabhängig von den Unfallfolgen, an einem innerörtlichen Verkehrsknoten zu verzeichnen sind.

Für den Bezirk Treptow-Köpenick ereigneten sich gemäß o.g. Definition in den Jahren 2008 bis 2018 an folgenden Örtlichkeiten Unfälle mit verletzten bzw. getöteten Radfahrenden:

**Treptow-  
Köpenick**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Adlergestell/ Dörpfeldstraße/ Rudower Chaussee									0 / 2		
Adlergestell/ Glienicker Weg/ Köpenicker Straße		0 / 4							0 / 4	0 / 5	
Adlergestell/ Radickestraße					0 / 5						
Adlergestell/ Richterstraße/ Wassersportallee			0 / 5								
Alt-Treptow/ Bulgarische Straße/ Neue Krugallee				0 / 3						0 / 5	0 / 1
Bouchéstraße/Am Treptower Park/ Puschkinallee	0 / 3										
Glienicker Weg/ Anna-Seghers- Straße				0 / 5							
Hermann-Dorner- Allee/Igo-Etrich- Straße/Groß Berliner Damm				0 / 4							
Karlshorster Straße/ Schnellerstraße				0 / 3							
Kiefholzstraße/ Baumschulenstra ße							0 / 3				
Mentelinstraße/ Rummelsburger Straße				0 / 9	0 / 6		0 / 8		0 / 3		

Stand: 05.03.2019

Legende: x Tote / x Verletzte

Frage 2:

Welche konkreten Maßnahmen wurden und werden zu den zu 1. aufgeführten Unfallschwerpunkten seitens des Bezirks und in Zuständigkeit des Landes Berlin ergriffen?

Antwort zu 2:

An den Unfallhäufungsstellen, die über die Jahre hinweg mehrfach aufgetreten sind, wurden seitens der Polizei Berlin folgende Maßnahmen veranlasst:

- Die Unfallhäufungsstellen Adlergestell/Glienicker Weg/Köpenicker Straße und Alt-Treptow/Bulgarische Straße/Neue Krugallee wurden in die allgemeinen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 65 einbezogen. Im Rahmen von repressiven und präventiven verkehrsüberwachenden Maßnahmen – welche sich gleichermaßen auf Kraftfahrzeug-Führende und Radfahrende konzentrieren – wurde sowohl Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden geahndet als auch durch verkehrserzieherische Gespräche auf die besondere Gefährdung von Radfahrenden im Straßenverkehr hingewiesen.
- Die Einmündung Mentelinstraße/Rummelsburger Straße wurde bereits im Jahr 2011 im Rahmen einer Unfallauswertung der Polizei Berlin als Unfallhäufungsstelle mit Beteiligung von Radfahrenden identifiziert. Daraufhin schlug die Polizei Berlin der zuständigen Straßenverkehrsbehörde folgende Maßnahmen vor:
  - Austausch Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren.) gegen Zeichen 206 StVO (Halt. Vorfahrt gewähren.).
  - Aufbringen Zeichen 294 StVO (Haltlinie) in Verbindung mit Zeichen 295 StVO (Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung).
  - Markierung einer Radwegefurt über die Mentelinstraße.
- Im Jahr 2012 erfolgte eine erneute Unfallauswertung durch die Polizei Berlin, bei der ein Fehlverhalten von Radfahrenden (u.a. Benutzen des vorhandenen Radwegs in die falsche Richtung) als überwiegende Unfallursache festgestellt wurde.
- Im Jahr 2014 erging durch den örtlich zuständigen Polizeiabschnitt 66 gegenüber dem Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin ferner der Vorschlag, an dem Knotenpunkt das Zeichen 138-10 StVO (Achtung Radverkehr) aufzustellen.
- Nach wiederholter Information an das Bezirksamt im Jahr 2014 durch die Polizei Berlin und dem Hinweis, dass es sich bei der Örtlichkeit um eine Unfallhäufungsstelle handelt, wurden am 18. Juni 2014 folgende Maßnahmen abgeschlossen:
  - Austausch Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren.) gegen Zeichen 206 StVO (Halt. Vorfahrt gewähren.).
  - Aufbringen Zeichen 294 StVO (Haltlinie).
  - Markierung des Radfahrsymbols nach Regelplan 126.
- Losgelöst von der Umsetzung der straßenverkehrsbehördlich anzuordnenden Maßnahmen erfolgen durch den örtlich zuständigen Polizeiabschnitt 66 kontinuierlich an dieser Unfallhäufungsstelle repressive und präventive verkehrsüberwachende Maßnahmen.

Von der Unfallkommission wurden in Treptow-Köpenick die folgenden Unfallhäufungsstellen behandelt:

#### A) Umgesetzte Maßnahmen

- Schnellerstraße / Karlshorster Straße: Einführung einer getrennten Linksabbiegesignalisierung im Zuge der Schnellerstraße
- Ernst-Ruska-Ufer / Wegedornstraße: Verdeutlichung der Radfahrerführung auf dem Gehweg durch Radfahrepiktogramme (Wegedornstraße), Rotunterlegung der Radfahrerfurten im Zuge des Ernst-Ruska-Ufer
- Adlergestell / Richterstraße – Wassersportallee  
Rotunterlegung des gegenläufigen Radwegs sowie Änderung der Fahrstreifenaufteilung und Innenraummarkierung inklusive Anpassung des Vorwegweisers

#### B) Maßnahmen in Planung

- Adlergestell / Dörfeldstraße – Rudower Chaussee  
Änderung der Fahrbahnmarkierung, so dass künftig nur einspurig von der Rudower Chaussee in die Dörfeldstraße gefahren wird; Verdeutlichung, dass im Adlergestell in

Fahrtrichtung stadtauswärts der rechte Fahrstreifen ein Rechtabbiegefahrstreifen wird, um Fahrstreifenwechsel direkt vor oder im Knoten zu vermeiden

- Baumschulenstraße / Sonnenallee – Südostallee  
Optimierung des Fahrstreifenverschwenks in der Sonnenallee; Prüfen einer getrennten Linksabbiegesignalisierung von der Südostallee in Richtung Späthstraße; Verlegung der Haltestelle in der Baumschulenstraße vom Stau- in den Abflussraum

Frage 3:

Verfügt der Bezirk Treptow-Köpenick über ein Fahrradkonzept, ggf. wann und unter welchen Beteiligungen ist dieses zustande gekommen, mit welchen wesentlichen Inhalten/ Zielen und wie ist der Umsetzungs- und Fortschreitungsstand?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt dazu mit:

„Das Radwegekonzept Treptow-Köpenick wurde 2009 bis 2010 im Auftrag des Bezirksamtes als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) erarbeitet. Gemäß BEP-Verfahren fanden im Rahmen der Konzepterarbeitung die Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange statt. Die Vielzahl an Hinweisen, die im Rahmen dieser Beteiligungen abgegeben wurden, wurde in den verschiedenen Bearbeitungsphasen des Konzeptes eingearbeitet. Inhaltlich wurde zunächst aufbauend auf einer Quell- und Zielanalyse ein „Wunschliniennetz“ für den Radverkehr ermittelt. Diese Wunschlinien wurden im Anschluss auf das Bestandsstraßennetz umgelegt und Prioritäten für die jeweiligen Verbindungen ermittelt. Im Ergebnis ist das so erstellte Zielnetz dementsprechend in Haupt- und Nebenrouten gegliedert und weist überbezirkliche und touristische Routen aus. Zusätzlich sind der Berliner Mauerweg, sowie Routenverläufe auf Forstwegen dargestellt. Anhand des Zielnetzes wurde eine Infrastrukturanalyse durchgeführt und notwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung des Straßenraumes für den Radverkehr aufgelistet. Die Maßnahmen sind tabellarisch nach Ortsteilen geordnet, auf einer Maßnahmenkarte verortet und verschiedenen Prioritätsstufen zugeordnet.

Das Radwegekonzept wurde mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, den Nachbarbezirken und den Nachbarlandkreisen und durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick (BA-Beschluss 585/2011 vom 5. April 2011), sowie die Bezirksverordnetenversammlung (BVV-Beschluss 1097/51/11 vom 26. Mai 2011) beschlossen. Das Konzept ist auf der Internetseite des Bezirksamtes Treptow-Köpenick unter <http://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/artikel.158009.php> einseh- und abrufbar.

Die Abarbeitung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Kapazitäten unter Beachtung der umfangreichen Abstimmungsprozesse. Von den rund 130 Maßnahmen sind derzeit 32 abgeschlossen oder in Umsetzung, weitere 40 sind angearbeitet. Es wird aufgrund des Alters des Konzeptes, veränderter gesamtstädtischer Rahmenbedingungen und des dynamischen Wachstums des Bezirks eine Überarbeitung des Konzeptes angestrebt, welche jedoch von den personellen und finanziellen Möglichkeiten abhängig ist.“

Frage 4:

Wer ist für die Beschilderung zuständig, an wen können sich Anwohner mit Vorschlägen wenden und in welchem zeitlichen Rahmen ist mit einer Prüfung und notwendigenfalls der Umsetzung zu rechnen? Bitte um Angaben der Erreichbarkeit und zum Verfahren.

Antwort zu 4:

Die Zuständigkeit für Verkehrszeichen richtet sich im Land Berlin nach der Zugehörigkeit der Straße nach Haupt- und Nebenstraßennetz. Für die Hauptverkehrsstraßen liegt die Zuständigkeit bei der Verkehrslenkung Berlin. Anträge oder Anfragen dazu können bei der Verkehrslenkung Berlin formlos, aber mit Begründung am leichtesten per E-Mail gestellt werden: [verkehrslenkung@senuvk.berlin.de](mailto:verkehrslenkung@senuvk.berlin.de).

Für die wegweisende Beschilderung des übergeordneten Berliner Fahrradrouthenetzes zeichnet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verantwortlich. Sie hat diese Aufgabe, welche sowohl die Planung als auch die Unterhaltung der Wegweisung beinhaltet, an das landeseigene Unternehmen GB infraVelo GmbH übertragen. In diesem Zusammenhang wird die GB infraVelo GmbH auch ein Mängelmanagementsystem aufbauen, das u. a. eine schnelle Schadenaufnahme und -behebung ermöglichen soll. Die Zuständigkeit für die sogenannten Nebenrouthen liegt bei den Bezirken. Nur die Teile der bezirklichen Nebenrouthen, die parallel auf dem übergeordneten Fahrradrouthennetz verlaufen, werden von der GB infraVelo GmbH mit unterhalten.

Verkehrsbehördliche Anordnungen die infolge der Ausschilderung von Fahrradrouthen erforderlich werden können (z. B. die Anordnung von Verkehrszeichen) erfolgen durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Frage 5:

In welcher Höhe stehen Mittel seit 2011 für die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur im Bezirk sowie aus Landes-, Bundes- und Europamitteln zur Verfügung und wurden diese vollumfänglich abgerufen?

Antwort zu 5:

Wie alle Berliner Bezirksämter hatte und hat auch das Bezirksamt Treptow-Köpenick die Möglichkeit, Radverkehrsinfrastrukturmittel der Haushaltstitel 0730 72016 (vormals 1270 72016) und 0730 52108 (vormals 1270 52108) sowie für die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr vorgesehene Mittel des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvFG, Haushaltstitel 2920 72016) oder entsprechende SIWANA-Mittel (Haushaltstitel 9810 73039) bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) für entsprechende Vorhaben zu beantragen.

Davon hat das Bezirksamt Treptow-Köpenick seit 2011 auch in vielen Fällen Gebrauch gemacht. Dank regelmäßiger Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und auf der Basis der Erstellung entsprechender Planungsunterlagen konnten die vom Bezirksamt Treptow-Köpenick für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beantragten Mittel bisher auch stets zur Verfügung gestellt werden, da die stadtweit verfügbaren Mittel für alle von den Bezirksämtern auf der Basis vollständiger Planungsunterlagen beantragten Radverkehrsinfrastrukturvorhaben ausgereicht haben. Auch die Erstellung der für Radverkehrsinfrastrukturvorhaben erforderlichen Planungsunterlagen durch Dritte wurde und wird in erheblichem Umfang

aus diesen Haushaltstiteln finanziert. Lediglich sehr aufwendige Baumaßnahmen, deren Kosten sich schon in der Planungsphase auf mehrere Millionen Euro schätzen lassen, oder Maßnahmen, die den kompletten Umbau längerer Straßenabschnitte umfassen sollen, können aus Radverkehrsinfrastrukturmitteln grundsätzlich nicht finanziert werden, sondern müssen im Rahmen der bezirklichen Investitionsplanung für den allgemeinen Straßenbau angemeldet werden.

Dazu kommen Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) für touristische Radverkehrsinfrastruktur. Diese GRW-Mittel mit einem durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe bewilligten Fördersatz von 90 % wurden und werden für Planung und Bau mehrerer Abschnitte des Europaradweges R 1 sowie des Dahme-Radweges eingesetzt. Die erforderliche Kofinanzierung i.H.v. 10 % erfolgt durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Die zur Verfügung gestellten Mittel wurden naturgemäß nicht vollständig abgerufen, da es häufig Planungs-, Bau- und Abrechnungsverzögerungen gab und bei der Abrechnung am Projektende oft mehr oder weniger große Einsparungen gegenüber den bewilligten Summen erzielt wurden, die allerdings dann anderen Radverkehrsinfrastrukturvorhaben zugutekamen, wenn sie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vormals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) rechtzeitig mitgeteilt wurden.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt dazu mit:  
„Die Ist-Kosten für Radwege 2011-2018 wie folgt:

	Bau (Titel 72016)	Unterhaltung (Titel 52108)	Dahme-Radweg	Gesamt/Jahr
2011	180.516,89	356.141,07	0	536.657,96
2012	449.697,33	530.012,08	0	979.709,41
2013	405.140,83	239.686,37	0	644.827,20
2014	282.036,69	19.394,61	42.533,55	343.964,85
2015	60.620,88	148.518,85	189.710,03	398.849,76
2016	97.945,53	139.686,47	16.249,29	253.881,29
2017	44.981,85	416.111,78	108.702,68	569.796,31
2018	649.487,70	176.500,78	66.948,23	892.936,71
gesamt	2.170.427,70	2.026.052,01	424.143,78	4.620.623,49

Die Beträge enthalten auch die Planungskosten, nicht nur die reinen Baukosten.“

Frage 6:

Welche Projekte und institutionellen Formen der Verkehrserziehung gibt es im Bezirk, wie werden diese zum Beispiel den Schulen, Freizeiteinrichtungen und Vereinen bekannt gemacht? Bitte unter Angabe von Personal- und Finanzausstattung sowie bekannte Planungen.

Antwort zu 6:

Die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für die allgemein bildenden öffentlichen Schulen ist als übergreifendes Thema im Rahmenlehrplan für die Jahrgangsstufen 1-10 verankert. Aktuell erhielten die Schulen eine Handreichung mit Praxisbeispielen und Impulsen zu dieser Thematik. Projekte werden insbesondere durch die Kommunikationsplattform „Berlin-Sicher-Mobil“ zum Verkehrssicherheitsprogramm bekannt gemacht. Kürzlich erhielten die weiterführenden Schulen des Bezirks das Angebot, sich an dem Präventionsprojekt „Mit Helm - aber sicher!“ der Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg zu beteiligen.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt dazu mit:

„Im Schul- und Sportamt des Bezirkes Treptow-Köpenick werden keine Projekte und institutionellen Formen der Verkehrserziehung finanziert.

Die Verkehrserziehung wird in der bezirklichen Jugendverkehrsschule unter der Trägerschaft des Fachbereiches Schule für alle Schülerinnen und Schüler gemäß Rahmenlehrplan mit eigenem Personal angeboten.“

Berlin, den 18.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz