



## Protokoll der Sondersitzung des FahrRats Berlin

11. Januar 2024, 13:00 bis 14:40 Uhr

Hybridveranstaltung: Online und Raum 306, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

### Teilnehmende:

Christ, Dr. Michaela	Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Gluth, Gabriele	GB infraVelo GmbH
Heins, Isabel	BVG
Irmscher, Kathrin	Polizei Berlin
Kaden, Dr. Lutz	IHK Berlin e.V.
Krüger, Anja	GB infraVelo GmbH
Matthes, Gudrun	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Petters, Harald	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
Pohle, Michaela	S-Bahn Berlin GmbH
Probst, Herbert	Landesseniorenbeirat Berlin
Rost, Christian	BA Marzahn-Hellersdorf, Straßen- und Grünflächenamt
Saade, Ulrike	Velokonzept GmbH
Schack, Frank	BA Marzahn-Hellersdorf, Straßen- und Grünflächenamt
Schlaaff, Erik	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
Schlegel, Martin	BUND Berlin e.V.
Schuster, Thomas	BA Steglitz-Zehlendorf, Straßen- und Grünflächenamt
Selzer, Solveig	ADFC Berlin e.V.
Steckel, Dr. Jens	Changing Cities e.V.
Stojanoff, Katrin	Polizei Berlin
Tänzler, Christian	visitBerlin
von Marschall, Heiner	VCD Nordost e.V.
Voskamp, Wieland	BA Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt
Weis, Peter	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt und Naturschutzamt

### Für die Mobilitätsverwaltung:

Haegele, Christian  
Göttsche, Christian  
Kröger, Katharina  
Orbeck, Dan  
Stutz, Dr. Claudia



von Sassen, Wigand  
Wisken, Dr. Lea

Moderation und Protokoll:  
Heinrichs, Dr. Eckhart          Ramboll

### **TOP 1:            Begrüßung**

Herr Dr. Heinrichs (Ramboll) begrüßt als Moderator die Teilnehmenden und eröffnet die Sondersitzung des FahrRats. Die Anwesenden haben keine Einwände gegen eine Aufzeichnung der heutigen Sitzung für die Protokollführung.

Frau Dr. Stutz (Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr) begrüßt die Anwesenden und erläutert den Anlass der Sondersitzung. Es geht heute darum, den FahrRat zu den geplanten Anpassungen am Priorisierungskonzept zur Umsetzung des Radvorrangnetzes anzuhören. Vor dem Hintergrund umfangreicher Handlungsbedarfe und begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen sollen die Prioritäten vor allem anhand von vier Aspekten gesetzt werden: Verkehrssicherheit als TOP Priorität, Sanierungsbedarf, Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Radverkehrs sowie einer integrierten Betrachtung mit anderen Verkehrsarten, z. B. Umstieg auf den ÖPNV. Dies basiert auf den Richtlinien der Regierungspolitik des Senats.

In der heutigen Sitzung sollen die geplanten Änderungen erläutert und diskutiert werden. Nach der Sitzung haben die Mitglieder bis zum 31. Januar Gelegenheit, ihre Hinweise an die Senatsverwaltung zu senden.

### **TOP 2:            Vorstellung des Priorisierungskonzeptes Radverkehr (Entwurf)**

Herr Orbeck (SenMVKU) stellt die geplanten Anpassungen am Priorisierungskonzept zur Umsetzung des Radverkehrsvorrangnetzes vor. Die Logik der bisherigen Priorisierung wurde grundsätzlich beibehalten. Die einzelnen Abschnitte des Radvorrangnetzes werden im Haupt- und Nebenstraßennetz weiterhin anhand von Indikatoren und Korrekturfaktoren bewertet und bezirksweise in eine Prioritätenreihe gebracht. Ein wesentlicher Unterschied zum bisherigen Konzept liegt insbesondere in der stärkeren Betonung der Verkehrssicherheit. Nach der heutigen Sitzung wird SenMVKU das Konzept nach erfolgter Prüfung der Rückmeldungen aus dem FahrRat finalisieren und die erforderliche Datenerhebung und -berechnung unmittelbar einleiten. Im Ergebnis wird es entsprechende Prioritätenlisten für jeden Bezirk geben.

Die Präsentation und die Priorisierungsmatrix werden dem FahrRat im Nachgang der Sitzung zur Verfügung gestellt. Es wird ebenfalls zugesagt, eine Excel-Tabelle zuzusenden, um insbesondere den Bezirken zu ermöglichen, auszuprobieren, wie Maßnahmen im Ergebnis bewertet würden.



### TOP 3: Rückfragen und Hinweise der FahrRat-Mitglieder

Im Anschluss an den Vortrag haben die Mitglieder des FahrRats Gelegenheit für Fragen und Hinweise zum vorgestellten Konzept. Die Diskussion behandelt folgende übergreifende Aspekte:

- Der FahrRat wird zum geplanten Priorisierungskonzept Radverkehr angehört. Die Rückmeldungen aus dem Gremium wird SenMVKU prüfen und bei fachlicher Zustimmung berücksichtigen.
- Das Priorisierungskonzept gilt für das gesamte Radvorrangnetz, das rund 900 km Streckenlänge im Straßenhaupt- und -nebennetz umfasst. Das Vorrangnetz wurde mit dem Radverkehrsplan beschlossen, zukünftige Anpassungen sind über das Netzänderungsverfahren weiterhin, einmal jährlich, möglich.
- Die vorgesehene Bewertungsmethodik für Nebenstraßen erfordert andere Kriterien als für Hauptverkehrsstraßen, sodass es zwei unterschiedliche Bewertungsmatrizen gibt. Sowohl Hauptverkehrsstraßen als auch Nebenstraßen können jedoch grundsätzlich die gleiche Punktzahl erreichen. Die bezirksweise Prioritätenliste wird dementsprechend Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen in einer gemeinsamen Liste enthalten. Für das Straßennebennetz sind die Bezirke zuständig. Finanzmittel aus dem Haushalt der Senatsverwaltung sollen aber an die Umsetzung der landesweiten Prioritätenliste geknüpft werden, auch für Nebenstraßen.
- Der FahrRat diskutiert folgende Punkte zu den vorgeschlagenen Priorisierungskriterien:
  - Unfallkostendichte und Beschlüsse der Unfallkommission (UK):

SenMVKU erläutert, dass die Unfallkostendichte ein generelles Bewertungskriterium für die Unfallschwere ist. Die UK-Beschlüsse liegen für definierte Maßnahmen an konkreten Orten vor. Die beiden Aspekte stellen somit keine Doppelung dar.

Ein Mitglied des FahrRats regt an, neben der objektiven Sicherheit nach Möglichkeit auch die subjektive Sicherheit zu berücksichtigen.
  - Radverkehrsführung an Knotenpunkten:

Ein Mitglied bemerkt, dass aus den heutigen Ausführungen nicht gänzlich deutlich wird, welche Faktoren zur positiven oder negativen Bewertung der Knotenpunktfurten herangezogen werden (Breite, Linienführung usw.). SenMVKU erläutert, dass die einzelnen Bewertungskriterien noch nicht abschließend operationalisiert sind. Das folgt im weiteren Prozess.
  - Aktuelles Radverkehrsaufkommen:

SenMVKU erläutert, dass die verfügbare Datenlage zu Radverkehrsmengen im Vorrangnetz unvollständig ist. Neben den bei SenMVKU vorliegenden Daten aus Verkehrszählungen können ggf. auch externe Daten von BikeCitizens, Stadtradeln usw. verwendet werden.



Da Radverkehrsplanung Angebotsplanung ist, wäre es aus Sicht eines Mitglieds wünschenswert, neben den Bestandsdaten auch Potenziale und zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen. SenMVKU antwortet, dass derzeit jedoch keine belastbaren Prognosedaten zu zukünftigen Radverkehrsmengen vorliegen. Die Potenziale fließen allerdings zumindest teilweise durch die Berücksichtigung von weiterführenden Schulen und städtebaulichen Vorhaben ein.

○ Alternativstrecken:

Ein Mitglied merkt an, dass das Radvorrangnetz bereits Umwege zwischen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs berücksichtigt. Die Hinzunahme von alternativen Strecken würde weitere Umwege bewirken, so dass die Gefahr besteht, dass die ursprünglich beabsichtigte Verbindung aus dem Fokus gerät. Es gibt daher den Vorschlag, dieses Kriterium entfallen zu lassen. SenMVKU erläutert hierzu, dass mit diesem Kriterium sichergestellt werden soll, dass Netzelemente in Gebieten ohne vorhandene Radverkehrsanlagen gegenüber Gebieten, in denen bereits Alternativstrecken vorhanden sind, höher gewichtet werden.

○ Erschließung weiterführender Schulen:

Der FahrRat diskutiert, warum weiterführende Schulen berücksichtigt werden, andere wichtige Quellen und Ziele aber nicht. SenMVKU erläutert, dass Quellen und Ziele bereits bei der Netzerstellung berücksichtigt wurden und hiermit die Verkehrssicherheit für Schüler noch weiter gestärkt werden soll. Die Tatsache, dass weiterführende Schulen nun erstmals als Korrekturfaktor berücksichtigt werden, beruht auf den Richtlinien der Regierungspolitik. Es besteht grundsätzlich der Zielkonflikt zwischen umfassenden Kriterien einerseits und einer zeitnahen Umsetzbarkeit des Konzeptes andererseits, sodass auf die Aufnahme von weiteren Quellen und Zielen als Kriterien verzichtet werden sollte.

○ Deckschichtzustand:

SenMVKU erläutert, dass die Sanierungspriorität vorhandener Radverkehrsanlagen auch davon abhängen wird, ob bzw. inwieweit der betreffende Abschnitt die angestrebten Ausbaustandards erfüllt. Dies wird im vorliegenden Konzeptentwurf berücksichtigt, indem der Deckschichtzustand lediglich als prozentualer Zuschlag in die Berechnung eingeht – bei einer geringen Punktzahl des Indikators „Vorliegen RVA und Breite“ kommt er also auch etwas weniger zum Tragen.

○ Intermodalität:

Auf die Frage, ob die Intermodalität nicht besser ein Indikator als „nur“ ein Korrekturfaktor sein sollte, erläutert SenMVKU, dass die Kriterien grundsätzlich der Bewertung des einzelnen Streckenabschnitts dienen sollen. Aus ihnen



soll ersichtlich werden, ob dort überhaupt vorrangiger Handlungsbedarf besteht. Wenn beispielsweise an einer Strecke bereits eine gute Radverkehrsanlage vorhanden ist, besteht dort kein Handlungsbedarf – egal ob an der Stelle eine Schule erschlossen wird oder sonstige Korrekturfaktoren zutreffen. Die anschließenden Korrekturfaktoren beziffern eher die erzielbaren Gewinne und beziehen sich häufig auf größere Bereiche als einen einzelnen Streckenabschnitt.

○ Lückenschluss:

Ein Mitglied regt an, über den Korrekturfaktor „Lückenschluss“ hinaus die großräumigere „Netzwerkung“ zu berücksichtigen. Damit würde berücksichtigt, ob der einzelne Streckenabschnitt auch weiträumig zu einer wesentlichen Netzbildung beiträgt. Beispielsweise sollen grundlegende Hauptverbindungen höher bewertet werden als nachrangige Verästelungen, auch wenn diese isoliert betrachtet eine hohe Punktzahl erreichen. Die Staatssekretärin sagt zu, zu prüfen, ob und wie sich dies umsetzen lässt.

○ Der FahrRat diskutiert außerdem mögliche Ergänzungen des Konzeptes:

Das Konzept soll nach Möglichkeit Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr berücksichtigen.

Ziel ist es, auch die Radschnellverbindungen mittelfristig im Radverkehrsnetz zu berücksichtigen. SenMVKU bestätigt, dass dies nach wie vor geplant ist.

Der vorliegende Entwurf zum Priorisierungskonzept berücksichtigt keine schutzbedürftigen Aspekte wie Grünanlagen und vorhandenen Baumbestand. SenMVKU erläutert, dass das Priorisierungskonzept lediglich der Auswahl prioritär umzusetzender Netzabschnitte dient. Die konkrete Maßnahmenplanung erfolgt im Anschluss, sodass die genannten Aspekte im normalen Planverfahren berücksichtigt werden. Das Konzept behandelt zudem momentan nur das Straßennetz, in dem die Ausbaustandards des Radverkehrsplans gelten, nicht die Grünanlagen.

Zum Thema Radverkehr in Grünanlagen geben die FahrRat-Mitglieder ein diverses Stimmungsbild ab. Genannt werden folgende Aspekte:

- Radverkehr in Grünanlagen ist kritisch zu sehen, weil er zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt und die Grünanlage als Erholungsraum mit hohem Nutzungsdruck entwertet.
- Die Radverkehrsführung durch Grünanlagen ist wegen der Netzzusammenhänge an verschiedenen Stellen notwendig. Gäbe es dort Lücken im Netz, würde dies entweder zu einer geringeren Fahrradnutzung führen oder dazu, dass Radfahrende trotzdem – dann aber ungesichert – durch Grünanlagen fahren.
- Ziel des Netzes ist es, Menschen zum Umstieg aufs Rad zu ermutigen, unter anderem Ungeübte, ältere Menschen und Kinder. Daher sei es



legitim, dass das Netz nicht nur an Straßen verlaufe, an denen es Abgase gibt und Radfahrende sich tendenziell unsicherer fühlen. Radverkehr in Grünanlagen gehört dazu und sollte nicht prinzipiell ausgeschlossen werden.

- Es gilt, städtebauliche Aspekte und Mehrfachnutzungen zu berücksichtigen.
  - Der Kompromiss wurde bereits im Rahmen der Erstellung von Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz dahingehend getroffen, dass die Ausbaustandards nicht im Berliner Stadtgrün gelten.
  - Zu beachten sind auch praktische und weitgehend ungeklärte Aspekte wie die Frage der Ausbaustandards (z. B. Versiegelung), hoher Unterhaltungsaufwand, Winterdienst und Beleuchtung.
  - Schließlich gibt es den Hinweis, dass 96 % des Radvorrangnetzes in Berlin noch zu erstellen seien und der Fokus auf der Vervollständigung liegen solle. Die Zielführung jeder Detaildiskussion sei vor diesem Hintergrund kritisch zu hinterfragen.
- Auch im Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der neuen Prioritätenliste wird SenMVKU weiter am Ausbau des Radnetzes arbeiten und die Prioritäten im Sinne des neuen Konzeptes setzen.
  - Aus dem FahrRat kommt der Hinweis, dass der FahrRat neben der heutigen Diskussion zum Priorisierungskonzept Radverkehrsnetz auch über andere, wichtige Themen und Entscheidungen zu informieren bzw. einzubeziehen sei. Als Beispiel wird die geplante Aufhebung von Tempo-30-Strecken auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen genannt, die von dem Teilnehmenden als kritisch erachtet wird. Das Thema Verkehrssicherheit solle breiter behandelt werden. Hier vermisse man einen ganzheitlichen Blick auf die Berliner Verkehrspolitik. Es sei zu klären, welche Rolle der FahrRat spiele bzw. welche Rolle ihm zugestanden werde.

#### **TOP 4:            Ausblick und Verabschiedung**

Frau Dr. Stutz dankt allen Beteiligten für die Diskussion und bittet um schriftliche Hinweise zum vorliegenden Konzeptentwurf bis zum 31. Januar 2024.