

## **Wortprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität und Verkehr**

22. Sitzung  
28. Juni 2023

Beginn: 14.05 Uhr  
Schluss: 17.25 Uhr  
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Wahl der/des Vorsitzenden**

Siehe Inhaltsprotokoll.

#### Punkt 2 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

Siehe Inhaltsprotokoll.

#### Punkt 3 der Tagesordnung

##### **Bericht aus der Senatsverwaltung**

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0190](#)  
**Notwendigkeit der Priorisierung der  
Radverkehrsprojekte für einen funktionierenden  
Verkehrsfluss** Mobil  
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der  
SPD)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0191](#)  
**Senat stoppt Radwegeausbau – Welche  
Auswirkungen auf Radverkehrsprojekte hat die  
kürzlich bekannt gewordene Anweisung von  
Senatorin Schreiner an die Bezirke?** Mobil  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und  
der Fraktion Die Linke)
- c) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der [0193](#)  
Fraktion Die Linke Mobil  
Drucksache 19/1046  
**Kein Radwege-Stopp für Berlin – geltendes Recht  
umsetzen, Verkehrssicherheit priorisieren!**

– Vorabüberweisung –

**Vorsitzender Lars Bocian:** Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat im Vorfeld der Sitzung am 26. Juni 2023 einen schriftlichen Fragenkatalog eingereicht, bestehend aus 101 Fragen zum Thema Radwege-Stopp, Straßenbahn-Stopp, Verkehrswende-Stopp. Davon erfasst sind die Punkte 4 b und 4 c. Das Ausschussbüro hat diesen Fragenkatalog umgehend an die Senatsverwaltung und den Ausschuss per E-Mail weitergeleitet. Festzustellen ist, dass dieser Fragenkatalog mit 101 Fragen den Rahmen eines Besprechungspunktes und eines Antrags nach § 39 der Geschäftsordnung sprengt. Die Geschäftsordnung sieht vor, dass Fragen der Ausschussmitglieder in der Sitzung mündlich im Rahmen der Tagesordnung durch den Senat beantwortet werden. Es ist für den Senat nicht möglich, in einer Ausschusssitzung so viele Fragen mündlich zu beantworten. Daran ändert auch die vorherige schriftliche Einreichung nichts. Auch ist zu beachten, dass die Sprecherinnen und Sprecher sich auf die Tagesordnung mit mehreren Punkten verständigt haben. Dass ein Antrag und ein Besprechungspunkt derart viel Raum und Zeit einnehmen sollen, ist mit der Verständigung der Runde der Sprecherinnen und Sprecher nicht vereinbar. Wir haben uns ja auf diese Tagesordnung verständigt.

Insofern gibt es nun zwei Alternativen. Wir können mit der Beantwortung der Fragen im Rahmen der Beratung jetzt beginnen und vertagen den Punkt dann, oder wir verständigen uns darauf, dass die noch offenen Fragen schriftlich durch den Senat beantwortet werden. Aufgrund der Vorschrift des Artikels 44 Absatz 4 der Verfassung von Berlin in Verbindung mit § 26 Absatz 4 der Geschäftsordnung bedarf diese schriftliche Beantwortung eines Ausschussbeschlusses.

Dann würde ich der SPD das Wort für die Begründung zum Besprechungspunkt 4 a geben.

**Tino Schopf** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Liebe Kolleginnen und Kollegen! Den Richtlinien der Regierungspolitik ist der Satz zu entnehmen: „Der Senat priorisiert, welche Radverkehrsprojekte aus dem Radverkehrsplan er in dieser Legislaturperiode umsetzen will.“ Eine Prüfung ist für eine neue Hausleitung nichts Ungewöhnliches. Dennoch haben die jüngsten Äußerungen und Ankündigungen aus der Senatsverwaltung, wonach man Maßnahmen des Radverkehrs überprüfen und priorisieren möchte, zu Irritationen und zur Unsicherheit in den Bezirken, bei den Verbänden und auch bei den Bürgerinnen und Bürgern und zu einer doch sehr emotionalen Debatte um die Zukunft der Radwege geführt. Dieser Besprechungspunkt heute soll dazu dienen, die Pressemitteilung vom 16. Juni, das jetzige Handeln des Senats und ebenso einen konkreten zeitlichen Ausblick für die weitere Vorgehensweise des Senats darzustellen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Dann bitte ich um die Begründung des Besprechungsbedarfs zu Tagesordnungspunkt 4 b und des Antrags zu Tagesordnungspunkt 4 c durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen oder durch die Fraktion Die Linke. – Frau Hassepaß, bitte schön!

**Oda Hassepaß** (GRÜNE): Ich mache die Begründung zu den Besprechungspunkten, und Herr Ronneburg wird das für den Antrag übernehmen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Sehr gern! – Dann haben Sie jetzt das Wort.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE): Sie haben gerade gesagt, dass Sie die 101 Fragen, die Sie zwei Tage vorher von uns geschickt bekommen haben, so hier nicht alle beantworten können. Ein paar Fragen wurden Ihnen an anderer Stelle vorher schon gestellt. Wir hoffen, dass wir Antworten auf Grundsatzfragen, die hier die ganze Stadt bewegen, bekommen. Ich würde das eigentlich gar nicht als emotionale, sondern als sehr sachliche Debatte sehen, deren Antworten Sie uns aber häufig verwehrt haben. Wir hoffen, dass heute wenigstens schon ein paar dieser Antworten gegeben werden können. Die weiteren Antworten zu den heute nicht beantworteten Fragen nehmen wir gerne innerhalb von einer Woche entgegen.

Bislang gab es hier im Parlament ja keine Debatte. Draußen – das wissen wir – verlangt die Stadt nach Aufklärung. Wir möchten dazu beitragen, dass es diese Aufklärung gibt. Wir möchten uns als gewählte Abgeordnete nicht länger hinhalten lassen, denn wir haben es auch von unseren Stadträtinnen und Stadträten gehört: Jeder Tag zählt bei diesem Stopp. Millionen Euro an Fördergeldern verfallen. – Wir denken, der Radwege-Stopp ist radikal unvernünftig. Wahrscheinlich hätten wir auch einen Fragekatalog von 200 Fragen liefern können. Wir haben uns auf die 101 Fragen beschränkt.

Wir wissen, dass wir über 15 000 Verletzte im Straßenverkehr pro Jahr in Berlin haben. Die meisten davon sind Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer. Wir haben dieses Radverkehrsnetz. Das haben in jahrelanger Planung die Politik, die Verwaltung, Initiativen und die Öffentlichkeit gemeinsam gemacht. Die haben dieses Radverkehrsnetz entwickelt. Die Pläne liegen Ihnen detailliert vor, und es wurde bereits geprüft und auch im Gesetz verankert. Dass der Senat das jetzt einfach anhält und sagt, man muss das mal überprüfen, ist für uns schwer verständlich, für die Bürger draußen auch.

Ich habe meine Fragen, damit Sie sie hier beantworten können, in vier ganz knappe Unterpunkte gefasst. Das Erste ist der Verstoß gegen das Mobilitätsgesetz. § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes schreibt sichere Radwege an allen Hauptstraßen vor, und diese gilt es umzusetzen. Meine Frage ist: Was gibt es jetzt daran zu prüfen? Wie kann man die anhalten, wenn der fließende Verkehr oder auch nur ein Parkplatz möglicherweise damit befasst werden würde?

Meine zweite Frage geht in Richtung Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit. Sie hatten gesagt, dass all diese Maßnahmen nicht angehalten werden sollen, wenn sie die Schulwegsicherheit betreffen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es überhaupt einen Radweg gibt, der die Schulwegsicherheit nicht betrifft. Von daher würde ich sagen, diese Maßnahmen kann man überhaupt nicht anhalten. Dazu würde ich gerne auch eine Antwort von Ihnen haben. Denn wir denken, dass der Maßstab jeder Infrastruktur auf jeden Fall die Kinder sein müssen. Wenn sich Kinder sicher hier in der Stadt bewegen können, dann können es auch Seniorinnen und Senioren, dann können es auch Menschen mit Behinderung.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Frau Hassepaß, es geht jetzt erst mal um die Begründung, wir sind noch nicht in der Beratung.

**Oda Hassepaß (GRÜNE):** Okay, dann würde ich hier unterbrechen und mich wieder melden. – Vielen Dank! – Und ich möchte gerne ein Wortprotokoll beantragen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Sehr gern! Dann würde ich gleich über das beantragte Wortprotokoll abstimmen lassen. – Ich sehe Einvernehmen. Dann machen wir ein Wortprotokoll.

Der Senat möchte eine einleitende Stellungnahme abgeben. – Entschuldigung, ich habe Sie vergessen, Herr Ronneburg! Das tut mir sehr leid. – Sie haben jetzt das Wort!

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir möchten natürlich gerne noch mal den Antrag vorstellen, den wir, die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke, in diesem Zusammenhang gemeinsam in das Parlament eingebracht haben, und kurz begründen, weil wir die Diskussion brauchen. Ich will vorwegschicken, dass wir höchst irritiert darüber waren, dass wir erst am 14. Juni unsere Sitzung hier im Mobilitätsausschuss hatten und am nächsten Tag eine solche Mitteilung in der Presse kursierte, wonach dieser Radwege-Stopp – ich formuliere Radwege-Stopp, Sie nennen es möglicherweise Priorisierung von Radwegen, ich würde dafür andere Worte finden – das Licht der Welt erblickt hat, ohne dass vorher der Ausschuss darüber informiert wurde. Das halten wir wirklich für eine starke Missachtung auch unserer Rechte als Abgeordnete, von solchen bedeutenden Vorgängen zu erfahren. Insofern haben wir diesen Antrag eingebracht, weil wir der Überzeugung sind, dass wir keine weitere Zeit ins Land ziehen lassen können, um für verkehrssichere Radwege in der gesamten Stadt zu sorgen.

Wir können voranstellen, dass wir in Berlin geltende Regeln haben. Wir haben das Mobilitätsgesetz, wir haben das Straßengesetz, wir haben Ausführungsverordnungen, wir haben die neue AV Geh- und Radwege, wir haben eine Ausführungsverordnung zu Konfliktbewältigungen. All diese Instrumente liegen auf dem Tisch. Das Einzige, was wir bisher hören, sind mantraartige Bekundungen, dass man keine Schablone ansetzen dürfe, sondern dass man jetzt alles Stück für Stück nacheinander prüft.

Aus unserer Sicht gehen damit viele Fragestellungen einher, zum einen auch die Frage, wie die Bezirke jetzt überhaupt damit umgehen können, wenn sie eigentlich nur vor die Wahl gestellt werden, keine Gelder, keine Mittel mehr zu erhalten. Dementsprechend ergeben sich daraus Folgefragen, zum Beispiel: Wie ist es mit dem Verfall möglicherweise von Ko-Fördermitteln durch den Bund oder durch die europäische Ebene? – All diese Folgefragen, die sich ergeben, kann der Senat bis dato nicht vollumfänglich und erschöpfend beantworten. Deswegen haben wir die leise Hoffnung, dass wir im Rahmen dieser Antragsberatung zu einem klareren Bild kommen. Für uns steht aber erst einmal unmissverständlich fest, dass wir geltende Leitlinien in Berlin haben, die wieder zur Anwendung gebracht werden sollten.

Ich möchte als Letztes hinzufügen – dazu werden wir sicherlich auch gleich noch mal in die Debatte einsteigen –, dass selbst Ihr Koalitionspartner, die SPD, das Ganze sehr kritisch gesehen hat. Der SPD-Fraktionsvorsitzende Saleh hat von einem Kommunikationsdesaster gesprochen. Das sind schon starke Worte, denen dann eigentlich Taten folgen müssten. Wir würden uns heute auch gerne einmal darüber informieren lassen, welche Art von Moderation Sie jetzt weiterhin anstreben, welche Gespräche Sie führen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Auch für Sie: Sie müssen nur die Begründung abgeben, warum Sie den Antrag einreichen. Wir sind noch nicht in der Debatte.

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Genau! Ich komme jetzt zum Schluss. – Für uns ist vor allem noch mal entscheidend zu wissen, welches realistische Zeitszenario Sie anstreben. Denn es geht, wie gesagt, hier um Aufträge, die ausgelöst wurden oder ausgelöst werden sollen. Wir können uns eigentlich keinen Zeitverzug dabei leisten, das Radverkehrsnetz in Berlin für alle Verkehrsteilnehmenden weiter sicher auszubauen. – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Der Senat möchte eine einleitende Stellungnahme abgeben. – Bitte schön, Frau Senatorin, Sie haben das Wort!

**Senatorin Dr. Manja Schreiner (SenMVKU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, sehr verehrte Abgeordnete! Ich möchte einmal gleich am Anfang klarstellen, dass ich keinen Stopp der Fahrradwege angeordnet habe, sondern es mir um eine Priorisierung geht. Diese Priorisierung hat natürlich ganz denkbare Voraussetzungen, nämlich, dass ich mir einen Überblick verschaffe. Genau an dieser Stelle sind wir gerade. Ich bin tatsächlich etwas verwundert, dass mir der Überblick von der Vorgängerregierung gar nicht so hinterlassen wurde. Ich wundere mich schon auch darüber, dass ich vier verschiedene Abteilungen im Haus habe und wir gerade wirklich ordentlich daran sitzen, dass wir das alles zusammentragen. Das heißt, ich muss jetzt im Moment einfach mit dieser Situation umgehen. Wir müssen uns diesen Gesamtüberblick einmal richtig verschaffen. Das werden Sie mir zugestehen müssen, und da muss jetzt einfach auch ein bisschen Zeit eingeplant werden. Wir sind jetzt hier mit acht Arbeitstagen gerade unter Hochdruck dabei, uns diesen Überblick wirklich zu verschaffen.

Wir sind uns natürlich bewusst – das ist ja auch die Leitlinie unseres Koalitionsvertrags –, dass ein gut ausgebautes Radwegenetz nicht nur die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessert, sondern natürlich auch einen unglaublich positiven Einfluss auf die Umwelt, die Gesundheit und die Lebensqualität in unserer Stadt hat. Genau in diesem Kontext ist es mir wichtig klarzustellen, dass die aktuellen Vorgehen kein Stopp, sondern eine Priorisierung

sind. Dabei gibt es natürlich einen Anspruch, den wir haben, denn unser Ziel ist es, deutlich mehr Radwege zu bauen als die letzte Landesregierung. Wir haben gestern im Senat die Zahlen dazu verabschiedet. Wir wissen, dass 26,5 Kilometer gebaut wurden; das ist der jährliche Bericht „Radwegeinfrastruktur“. Unser Ziel ist es, dass wir deutlich mehr Radwege bauen.

Wir wollen die Radwege aber auch sicher bauen. Es ist einmal das Thema Unfallschwerpunkte, das wir in den Fokus rücken. Die müssen natürlich beseitigt werden. Es geht nicht nur um den Bau von Radwegen, sondern es geht auch insbesondere – worauf wir den Fokus auch im Koalitionsvertrag gelegt haben – um den Kreuzungsbereich. Ich habe vor zweieinhalb Wochen am Strausberger Platz eine Kreuzung eingeweiht, die fahrradfahrsicher umgebaut wird. Das hatte einen sehr langen Vorlauf. Das heißt, wir werden einen Schwerpunkt darauf setzen, wie man sichere Kreuzungen ausbauen kann. Wir wollen insgesamt flexibler in der Planung werden, das heißt, nicht pauschal, sondern flexibler werden, um mit dem Straßenraum umzugehen.

Der Straßenraum ist begrenzt, und der Straßenquerschnitt ist für alle Verkehrsteilnehmer da. Wir wollen natürlich Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV, wir haben aber auch Stadtgrün auf den Straßen und Gehwegen. Natürlich werden wir auch Autos berücksichtigen, am liebsten natürlich viele E-Autos. Deswegen ist es auch eine unserer Aufgaben, die Ladeinfrastruktur auszubauen und den gerade adressierten Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen, denn – auch das hatte ich vorhin schon gesagt – wichtig ist für unsere Millionenmetropole, dass wir genau das sicherstellen, dass wir versorgt werden. Dazu brauchen wir alle und natürlich insbesondere unseren Vorrang für den ÖPNV, den wir uns auch angucken wollen und der auf der einen oder anderen Hauptstraße im Projekt im Moment nicht gegeben ist.

Wir wollen Radwege in der ganzen Stadt schaffen. Dabei haben wir auch im Koalitionsvertrag adressiert, dass wir insbesondere die Außenbezirke anschließen wollen. Unser Konzept ist, dass in den Außenbezirken die Menschen ihr Auto stehenlassen können, dass sie sich auf einen gut ausgebauten Radweg bewegen, hin zu einem Park-and-Ride-Parkplatz, wo sie ihr Fahrrad gut anschließen können und sich dann in einen attraktiven ÖPNV setzen. Das ist unser Gesamtbild, das sich durch verschiedene Mosaiksteinchen füllt, sodass wir auch den ganzen Bereich der Stadt in den Blick nehmen und eine zu große Fokussierung in den Projekten schon jetzt wahrnehmen. Da verschaffen wir uns gerade einen Überblick.

Wir setzen also auf einen vernünftigen Mobilitätsmix und schließen keinen Verkehrsträger von vornherein aus, sondern versuchen, die Zielkonflikte, die in dieser Stadt unbestreitbar bestehen, gegeneinander besser auszutarieren. Deshalb überprüfen wir jetzt die Pläne der Vorgängerregierung. Das ist ein normaler Vorgang, den wir in der Exekutive auch durchgeführt haben, indem wir uns diesen Überblick gerade verschaffen. Wie gesagt, wir reden hier über knapp zehn Arbeitstage, an denen wir gerade da dran sind.

Ich möchte am Ende von der Zielvorstellung her, dass in dreieinhalb Jahren das Radfahren in Berlin sicherer geworden ist, die Kreuzungsbereiche schneller und sicherer ausgestaltet werden, wir also zu mehr Umbau von Kreuzungsbereichen kommen und dass am Ende auch klar geworden ist, Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer und ÖPNV, alle haben einen Platz in unserer Stadt, auf unseren Straßen, und wir es am Ende geschafft haben zu zeigen, dass wir für einen guten Mobilitätsmix angetreten sind.

Was überprüfen wir im Rahmen einer zeitlichen Priorisierung? – Natürlich ist uns bewusst, dass wir bei den Vorhaben, die gerade unmittelbar vor Baubeginn starten, insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz, schon einen ganz guten Überblick haben. Im nächsten Schritt werden wir die Vorhaben, die in den nächsten drei Monaten beginnen sollen, überprüfen. Auf Basis dieser Prüfung werden wir dann die weitere Bearbeitung natürlich so schnell wie möglich fortsetzen, und das heißt, dort, wo die Zeit drängt, sind wir natürlich als Erstes dran, und so arbeiten wir uns jetzt blockweise vor.

Noch mal für Sie: Welche Aspekte betrachten wir? – Die Maßnahmen müssen für die Verkehrssicherheit einzahlen – Erforderlichkeit der Verkehrssicherheit. Das heißt, wir betrachten natürlich Unfallschwerpunkte und gucken uns an, wie der Bedarf ist. Wie sind Radverkehrsstärken? Wie sind Kfz-Stärken an den einzelnen Straßen? Gab und gibt es mögliche Alternativlösungen, bei denen weniger Eingriffe in den ÖPNV oder den Lieferverkehr notwendig sind? Wir müssen natürlich den Stand der Planungen berücksichtigen. All das muss insgesamt für uns ein Bild ergeben, und das verschaffen wir uns gerade. Wir prüfen und entscheiden

schnell. Das ist auch meine Botschaft am Montag in Richtung Bezirke gewesen. Wir müssen uns aber trotzdem die Zeit nehmen, das qualitativ gut zu machen.

Außerdem möchte ich noch mal betonen, Stand heute: Es sind null Fördermittel verfallen. Natürlich ist mir bewusst, dass die Bezirke schnell vorankommen wollen. Deswegen sind wir auch mit Hochdruck dabei. Für die Beurteilung des Hauptstraßennetzes braucht man eben auch den Überblick über das Nebenstraßennetz, denn unser Ziel ist es doch, dass wir nach wie vor leistungsfähige Haupttrassen haben. Deswegen müssen wir schauen: Was wird gerade auf einer Hauptverkehrsstrasse geplant, und was wird auch in den Nebenstraßen geplant? –, um auch diese Planungen übereinanderzulegen und das beurteilen zu können. Dieser Gesamtblick hat sich mir bis jetzt noch nicht erschlossen, und deswegen sind wir dabei, uns dieses Gesamtbild gerade zu verschaffen.

Ich glaube, das ist auch angemessen für eine neue Regierung, dass man, wenn man neu ins Amt kommt, sich natürlich diesen Überblick verschafft. Das mache ich auch bei allen anderen Projekten. Ich muss mir einen Gesamtüberblick verschaffen, um dann eine Überprüfung im Rahmen und im Lichte der Richtlinien der Regierungspolitik vorzunehmen. Das geht nicht anders. Ich glaube tatsächlich, dass wir auch dafür gewählt worden sind, dass wir anderen eine Stimme geben in dieser Stadt. Natürlich ist es so, dass sich im Verkehrsraum sehr viel kumuliert, aber es gibt auch sehr viele Verkehrsteilnehmer, die sehr froh sind, wenn wir für Sie auch etwas schaffen, und zwar für einen fließenden Verkehr. Das steht im Übrigen auch so in den bundesgesetzlichen Regelungen, und so haben wir jetzt viel übereinander zu bringen. Aber, wie gesagt, wir sind mit Hochdruck dabei und halten Sie gerne auch informiert heute.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Mir liegen drei Wortmeldungen vor: Frau Hassepaß, Frau Kapek und Herrn Ronneburg. – Bitte!

**Oda Hassepaß (GRÜNE):** Herzlichen Dank! – Ich frage gleich noch mal die Fragen, die nicht beantwortet wurden, muss aber vorher sagen: Mir erschließt sich dieser Überblick nicht, denn auch 2016 hat ein Regierungswechsel stattgefunden, und da wurde der Patient auch nicht erst getötet, bevor er operiert wurde, und das verstehe ich nicht.

Bei diesem Überblick sind mir die Zeiträume nicht ganz klar. Sie haben einmal gesagt, Sie wollen nach zehn Tagen Klarheit. Dann kamen zwei Wochen. Heute waren es acht Arbeitstage. Drei Wochen habe ich auch mal gehört. Wann genau wird denn dieser Stopp aufgehoben werden. – Dann sind mir ein paar Sachen aus Ihren Erläuterungen noch unklarer geworden als vorher. Sie haben gesagt, Sie möchten natürlich den Vorrang des Umweltverbands. Das schließt sich meines Erachtens aber aus, wenn man sagt: Der Autoverkehr darf nicht angefasst werden, denn: Woher soll die Fläche denn kommen? Es gibt nur den Umweltverband und den Autoverkehr, und wenn das eine Vorrang hat, muss das andere zurückgehen, würde ich denken. – Sie haben gesagt, Sie wollen die Außenbezirke und die Innenstadt besser anbinden. Dann schließt das doch den Stopp der Radschnellverbindungen, zu sagen, das wollen wir jetzt auch noch mal überprüfen, für mich aus. Schulwege, sichere Radwege – es schließt sich aus, dass es da welche gibt, die nicht kommen.

Noch ein anderes: Sie überprüfen die schnellen, effektiven und günstigsten Radwege und sagen, Sie wollen jetzt aber mehr Radwege machen und zuletzt ein besseres Miteinander, aber

ohne Einbeziehung des eigenen Hauses. Wie passiert das? Ich bin verwirrter als vorher, würde aber gerne noch eine Frage stellen, und zwar zum Wirtschaftsverkehr. Sie wissen, dass die Verkäufe von Lastenrädern um 38 Prozent gestiegen sind. Jetzt haben Sie den Wirtschaftsverkehrsteil des Mobilitätsgesetzes. Auch Lastenradlogistik braucht sichere und breite Radwege. Ist das in Ihren Plänen enthalten? Bei der Leistungsfähigkeit, die Sie betrachten, welche Verkehrsmittel betrachten Sie da genau? Geht es da nur um die Leistungsfähigkeit von Pkws, oder geht es auch um die Leistungsfähigkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern? Umweltverbund beinhaltet auch ÖPNV und Radverkehr. Wird diese Leistungsfähigkeit auch bemessen? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Frau Kapek, bitte!

**Antje Kapek (GRÜNE):** Vielen Dank auch von meiner Seite! – Ich bin ganz ehrlich: Ich bin froh, dass wir heute mal hier sind und miteinander von Angesicht zu Angesicht reden können. Ich muss aber gestehen, ich habe immer noch nicht verstanden, was Ihre Intention hinter all dem ist. Deshalb sage ich es mal so herum: Alle, wie wir hier sitzen, sind wir Politikerinnen und Politiker. Wir kennen uns mit politischer Kommunikation aus, und nur, weil Sie zwanzigmal sagen, dass das ein normaler Vorgang ist und dass Sie nur priorisieren wollen, heißt das doch noch lange nicht, dass wir nicht verstehen, wofür das Chiffre ist. Wenn Sie hier auf der einen Seite sagen, Sie sitzen mit Hochdruck an einer Überprüfung, und gleichzeitig redet die ganze Stadt darüber, dass bei Ihnen im gesamten Haus nicht ein einziger Mitarbeiter den Auftrag für diese Überprüfung bekommen hat, wenn Sie vor über einer Woche sagen, ich brauche zwei Wochen, und gestern sagen, ich brauche drei Wochen – Entschuldigung, aber das wirkt nicht besonders glaubwürdig. Es wirkt chaotisch, und es wirkt getrieben. Deshalb stelle ich noch mal die Frage: Wenn Sie sich einen Überblick verschaffen wollen, Sie haben ein Haus mit über 1 000 Mitarbeitenden, warum bitten Sie die nicht darum? Warum haben Sie sich nicht von Anfang an vor diesen zehn Arbeitstagen mit allen Bezirksstadträten zusammengesetzt und gesagt, stellt mir doch bitte mal eure Planungen vor, stellt mir die Kriterien vor, nach denen ihr eure Pläne aufgestellt habt, und dann können wir gemeinsam innerhalb von zwei Arbeitstagen schauen, was davon sofort auf die Straße gebracht werden muss und was nicht?

Dann noch eine andere allgemeine Vorbemerkung: Wenn Sie immer sagen, die Grünen hätten nichts gemacht, dann frage ich Sie mal umgekehrt, warum Sie dann Wochen und Aberwochen dafür brauchen, um sich einen Überblick zu verschaffen. Sie haben gerade die Zahlen aus der Senats-PK von gestern zitiert. Ich finde es einigermaßen bedenklich, wenn weder der Regierende Bürgermeister noch Sie die eigene Senatsvorlage richtig lesen können. Da stehen nicht nur 26 Kilometer, sondern Sie wissen, dass die Berechnungsweise nur für eine Straßenseite gilt, das heißt also Faktor 1,5. Dann sind wir schon bei über 40 gebauten Kilometern. Es wurden bei weiteren 22 Kilometern bereits mit dem Bau begonnen, und 130 Kilometer sind geplant. Das sind 192 Kilometer, die angefangen wurden. Da bin ich gespannt, ob das tatsächlich das Ergebnis nach drei Jahren Ihrer Ägide sein wird.

Aber der alles entscheidende Punkt, und deshalb habe mich eigentlich noch mal gemeldet, ist, dass dieser Faktor Fördergelder nicht verstanden wurde. Fördergelder können nur dann fließen, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Rechnungslegung kann erst dann erfolgen, wenn die Baumaßnahme abgeschlossen ist. Wenn da kein Bagger mehr steht, wenn da keine Farbe mehr auf die Straße gebracht werden muss, wenn es fertig ist, dann kann ich Rechnung legen,

und dann bekomme ich Fördergelder. Wir haben jetzt Ende Juni. Wenn Sie noch weitere drei Monate brauchen, um die prioritären Projekte zu überprüfen, dann wird das nicht funktionieren, zumal bei einer Reihe von diesen Projekten die Planung noch nicht mal abgeschlossen ist, Sie aber jetzt alle noch nötigen Planungen im Haus gestoppt haben. Entschuldigung! Wie soll das funktionieren? – Entweder ist es tatsächlich grenzenlose Naivität, oder es ist gewollt, und dann weiß ich, wer in drei Jahren in der Senats-PK sitzt und sagt: Die Bilanz der CDU war nicht 26 gebaute Kilometer, sondern mehr als 130 Kilometer gestoppt. – Ich finde das tragisch.

Insofern vielleicht noch ein letzter Hinweis: Das ist alles aufregend, und ich versuche ernsthaft mit Verständnis an diese Sache heranzugehen, selbst wenn wir nach über einer Woche von diesem Hin und Her alle miteinander fassungslos sind. Wenn Sie sich aber jetzt so mit den Stadträten in den Bezirken über Kreuz legen, wenn Sie sich mit den eigenen Leuten im Haus über Kreuz legen, wenn Sie öffentlich Mitarbeitenden die Schuld dafür geben, dass un-abgestimmte E-Mails rausgeschickt wurden, dann ist das keine gute Grundlage dafür, dass die Menschen Sie in den nächsten drei Jahren unterstützen. Wenn man Verwaltung hinter sich bringen will, muss man gut mit ihr umgehen. Das können wir aus der eigenen Regierungserfahrung alle miteinander so bestätigen. Insofern habe ich Sie jetzt so verstanden, Sie haben keinen Stopp erlassen. Dann gehen wir jetzt mal davon aus, dass die Bezirke doch weiterbauen dürfen. Dann rufe ich gleich mal ein paar Stadträte an und sage: Gute Nachricht aus dem Mobilitätsausschuss, es war alles nur eine große Aufregung. Bitte, die Senatorin hat euch endlich die Antwort gegeben.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Ronneburg, bitte schön!

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Vielen Dank! – Ich versuche jetzt noch mal eine andere Einlaufkurve zu nehmen. Ich versuche, einen Gang zurück zu schalten und etwas Außergewöhnliches in dieser Runde zu sagen und zuzugestehen: Eine neue Regierung kann natürlich alles überprüfen und priorisieren. Das ist völlig klar. Jetzt kommen wir aber zu dem Punkt, was aus meiner Sicht, aus Sicht unserer Fraktion zu der großen Irritation führt und vielleicht zu dem als emotional gelabelten Diskurs, den ich jetzt so nicht unterschreiben würde, es ist alles berechtigt, und zwar ist es die Herangehensweise. Sie haben seit Tagen eine Spirale der Kommunikation, die für alle Beteiligten maximal nicht zufriedenstellend ist, weil unterschiedliche Kommunikationsstände quasi tagtäglich irgendwo herauspurzeln. Als Erstes tauchte das Schreiben einer E-Mail auf, die an bestimmte Bezirke geschickt wurde, noch nicht mal alle, aber einige, die die Nachricht bekommen haben: Im Übrigen werden wir uns jetzt als Senatsverwaltung nicht mehr in die Umsetzung bereits angeordneter Radwege begeben. Es werden keine Stellungnahmen verfasst. Es finden keine Anhörungen statt und so weiter und so fort, denn es gibt in Abstimmung mit der Hausspitze die Überlegung, man überprüfe, man priorisiere, und dann wurden entsprechende Kriterien genannt. Es zählte beispielsweise dazu, dass alle Radwege noch einmal geprüft werden, wo nur ein Stellplatz wegfallen soll oder eine Fahrspur et cetera pp. Dann gab es natürlich viel Aufregung. Es kam nur noch ein weiteres Schreiben heraus, wo dann, und das label ich jetzt mal als Stopp, gesagt worden ist:

Aufgrund eines entsprechenden Auftrags der Richtlinien der Regierungspolitik und absehbar knappen Haushaltslage in den kommenden Jahren ist es notwendig, die Jahresplanung zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen weiter zu entwickeln. Im Zuge dieser Überprüfung und Priorisierung der Radverkehrsmaßnahmen wurde des-

halb von der Leitung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt entschieden, alle bisher von meiner Verwaltung erteilten Finanzierungs- beziehungsweise Mittelzusagen für das laufende und alle künftigen Haushaltsjahre temporär außer Kraft zu setzen.

Ich ende hier mit dem Zitat und würde jetzt mal in den Raum stellen, dass das schon bei den angeschriebenen Bezirksämtern ankommt wie ein Stopp. Sie sagen, Sie möchten diese Projekte überprüfen, aber auch da ist mir diese Systematik nicht wirklich geläufig, denn Sie haben später noch gesagt, Sie wollen sich erst mal den Hauptstraßen widmen und dann den Nebenstraßen. Wir haben immer wieder auch das Thema der Fördermittel gehört. Für mich erschließt sich logisch einfach nicht, warum Sie nicht, wenn Sie sich für diesen Schritt entscheiden, prioritär sagen: Wir gucken uns alle Radverkehrsprojekte an, die an entsprechende Ko-Fördermittel gebunden sind. – Allein diese Logik erschließt sich mir nicht, denn es geht darum, ob gemäß dem sparsamen Umgang mit Haushaltsmitteln so eine entsprechende Priorisierung vorzunehmen ist. Das hätte ich mir noch als Erstes vorstellen können. Der eigentliche Clou an der ganzen Sache ist aber, warum Sie sich nicht vorher die Zeit genommen haben, mit allen beteiligten Akteuren zu sprechen und einen solchen Plan miteinander zu verabreden, ohne einen solchen Stopp, und für mich ist das ein Stopp, diesen auszusprechen und dann im Nachgang sich einen Überblick zu verschaffen. Jetzt hasten Sie von einer Baustelle zur nächsten, und dann kommt peu à peu heraus: Die sind betroffen. Die sind betroffen. Die sind nicht betroffen. Wir prüfen. – Gestern hieß es: Ja, auch die Radschnellwege sind betroffen. – Es entsteht ein großes Kuddelmuddel, und es ist überhaupt nicht mehr absehbar, nach welchen Prioritäten Sie da wirklich vorgehen wollen. Ich würde als Erstes voranstellen: Eine solche Priorisierung hätte von vornherein mit den Bezirken stattfinden müssen, weil Sie auch auf diese Bezirke angewiesen sind, wenn Sie entsprechend die Zahlen für Radwege liefern wollen. Insofern wären Sie da auch besser beraten gewesen.

Aber die Frage stellt sich trotzdem: Wann kommt denn dieser Gesamtüberblick? Vor allem müsste man jetzt noch mal die Frage danach stellen, in Richtung von dem von mir Zitierten, wie Sie diese Aussetzung der auftragsweisen Bewirtschaftung über den entsprechenden Haushaltstitel begründen. Das würde mich noch mal interessieren, nach welcher Begründung Sie da vorgehen, denn da wabert auch diese Formulierung im öffentlichen Raum, es gehe da auch um begrenzte finanzielle Mittel. Es ist insofern auch immer spannend zu hören, dass gerade beim Radverkehr die Mittel sehr eng gestrikt seien. Ich würde jetzt mal die Frage in den Raum stellen: Hat denn die Senatsverwaltung Kenntnis darüber, dass der Titel überbucht ist? Können Sie diese Frage vielleicht auch noch mal beantworten?

Was ich total toll finde von Frau Senatorin Schreiner, ist, dass sie sagt: Die Außenbezirke müssen besser angebunden werden. – Da bin ich völlig bei Ihnen. Heißt das jetzt, dass die drei infrage stehenden Radwege, soweit mir berichtet worden ist, in meinem Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Münsterberger Weg, Altentrepptower Straße und Gülzower Straße nicht von dem Stopp betroffen sind, oder sagen Sie: Das soll jetzt prioritär angegangen werden, denn da geht es um drei konkrete Maßnahmen im Radverkehr in einem Außenbezirk, der dringend mehr sicheren Radverkehr braucht.

Am Ende auch noch mal die Frage: Wer entscheidet eigentlich am Ende über diese ganzen veränderten Planungen? Sie wollen sich jetzt alle Planungen anschauen, die erarbeitet worden sind. Das wollen Sie jetzt alles ganz schnell machen. Das werden wir sehen. Aber wer ent-

scheidet eigentlich am Ende des Tages darüber? Wie stellen Sie sich das jetzt eigentlich ganz konkret vor? Dazu möchte ich gerne mal eine Aussage hören und ende jetzt erst mal. – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Dann hat die SPD-Fraktion das Wort. – Bitte, Herr Schopf!

**Tino Schopf (SPD):** Danke, Herr Vorsitzender! – Danke, Frau Senatorin, für Ihre Ausführungen! – Unser Berliner Mobilitätsgesetz stellt den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV in den Vordergrund. Das oberste Ziel ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Und ja, in den letzten sechs Jahren wurden zu wenig Radverkehrsanlagen errichtet. Dennoch ist es wichtig, dass es eine weitere Verzögerung beim Radwegeausbau nicht geben kann und geben sollte, denn das ist kein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Es ist ebenso kontraproduktiv, wenn irgendwelche Mittel, wie hier im Raum erwähnt wird – Sie werden sicherlich dazu gleich noch etwas sagen können –, verfallen.

Frau Senatorin! Sie sagten: Wir prüfen und entscheiden schnell. Wir arbeiten uns blockweise vor. – Mich beziehungsweise uns interessiert: Welchen zeitlichen Fahrplan streben Sie hinsichtlich der Überprüfung der Maßnahmen an? Wann ist mit einem Abschluss hier zu rechnen? Ebenso interessiert mich, ob Sie abschätzen können, wie viele und welche Maßnahmen geprüft und priorisiert werden. Sie haben im Haus 1 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Inwieweit kann hier, um sehr schnell voranzukommen, auch die infraVelo unterstützend zur Seite stehen? Vielleicht können Sie hierzu noch mal etwas sagen. – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Ich würde dem Senat kurz die Gelegenheit geben, ich habe noch sechs weitere Wortmeldungen, eine Zwischenstellungnahme abzugeben, sonst wird es vielleicht ein bisschen viel.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner (SenMVKU):** Ich möchte noch mal betonen, dass in meinem Haus verschiedenste Abteilungen mit dem ganzen Unterfangen Fahrradverkehr zu tun haben. Wir haben selbstverständlich von Anfang an alle Abteilungen in das Verfahren eingebunden, und selbstverständlich sitzen auch gerade alle Abteilungen daran, die Projektblätter zu erstellen und diesen Gesamtüberblick zusammenzutragen. Insofern kann ich nicht nachvollziehen, woher das jetzt kam. Wir haben schon vor vier Wochen ungefähr, meine ich, das erste Mal darüber gesprochen, und zwar mit allen Abteilungen, diese Übersichten zusammenzustellen. Natürlich werden wir keine drei Monate für die Überprüfung brauchen. Im Übrigen möchte ich auch noch mal zurückweisen: Das Wort „Stopp“ kommt nicht aus meinem Munde.

Diesen Vorwurf, dass wir drei Monate brauchen, gab es, ehrlich gesagt, im Bereich des Wirtschaftsverkehrs auch schon im Kapitel Mobilitätsgesetz. Ich glaube, wir konnten jetzt zeigen, dass wir auch sehr zügig und mit Hochdruck arbeiten. Deswegen bin ich da guter Dinge, dass das jetzt schneller geht. Das Hin und Her, das Sie beschrieben haben, gibt mir noch mal die Gelegenheit, vielleicht ein bisschen Ordnung reinzubringen. Ich bin, ich meine, es war ein Donnerstagabend, bei Twitter mit einer Meldung konfrontiert worden, ich hätte gesagt, alle Radwege werden gestoppt, auch wenn nur ein Parkplatz wegfällt. Das ist natürlich etwas, da muss man erst mal im Haus gucken: Wo kommt das eigentlich her? – Und dann hat man zwei Möglichkeiten: Entweder man sagt, dass das nicht stimmt und stellt damit einen Mitarbeiter erst mal bloß. – Da habe ich für mich entschieden, auch als Arbeitgeberin, als Chefin, das ist

nicht der Weg, den ich gehen möchte, sondern ich möchte lieber den Weg nach vorne antreten und durch eine Pressemitteilung, die wir einen Tag später gemacht haben, zur Kenntnis geben: Wo befinden wir uns denn gerade? Was machen wir denn gerade im Haus? Das, wonach Sie jetzt auch fragen, ist eigentlich die Pressemitteilung gewesen, um zu zeigen: Das machen wir, und um auch diese Nachricht, die da durch die Welt geisterte, aufzuheben, indem man die richtigen Schwerpunkte adressiert und damit automatisch, so war der Gedanke, diesen Stopp und dieses, auch wenn ein Parkplatz wegfällt, wegzubekommen. Wir haben allerdings gesehen, dass das nicht verfangen hat, sondern dass sich im Laufe Anfang nächster Woche dieses Wort „Stopp“ immer weiter verfestigt hat, das ich niemals in den Mund genommen habe, was wir auch im Rahmen der Pressemitteilung nicht in den Mund genommen haben. Deswegen haben wir uns aus Transparenzgründen entschieden, noch mal ganz explizit zu betonen, dass das Wort nicht aus meinem Mund gekommen ist und dass das tatsächlich auch keine autorisierte Mail von mir war und dass sie auch einen falschen Inhalt hatte. Deshalb kam diese Verwirrung, die Sie auch alle wahrnehmen. Deswegen ist es jetzt ganz gut, dass ich das einfach noch mal erläutern kann.

Die Radschnellwege sind nicht betroffen. Das ist auch etwas, was mir offensichtlicherweise in den Mund gelegt wurde. Wir haben die Radschnellwege nicht infrage gestellt. Um noch mal zu betonen: Ich kann mich jetzt nicht zu Einzelbeispielen äußern, weil wir uns natürlich gerade diesen Gesamtüberblick noch verschaffen, aber wenn man priorisieren will im Rahmen der Regierungsleitlinien, dann brauchen wir diesen Gesamtüberblick, und genau an der Stelle stehen wir, dass wir uns diesen Gesamtüberblick verschaffen.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU):** Vielleicht noch ergänzend auf die eine oder andere Frage: Zu der Einbindung der sehr engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Hauses hat Frau Senatorin schon ausgeführt. Sie sind mit diesen Aufgaben betraut, diesen Gesamtüberblick zusammenzuführen. Das ist eine enge Zusammenarbeit in unserem Haus, aber auch mit der genannten infraVelo, nach der sich Herr Abgeordneter Schopf erkundigt hatte, aber auch im Zusammenwirken mit den Bezirken.

Dann wurde das Thema Sitzung der Bezirksstadträte angesprochen. Dort gab es durchaus das Meinungsbild, das wir teilen, dass eine Überprüfung, die seit kurzer Zeit andauert, zu keinem Fördermittelstopp führt. Das ist auch in dieser Form gar nicht nachvollziehbar.

Herr Abgeordneter Ronneburg hatte nach Haushaltsmitteln gefragt. – Unserer Senatsverwaltung liegen dazu keine Erkenntnisse vor, dass die Zuweisung von Haushaltsmitteln nicht im Einklang mit der Landeshaushaltsordnung steht.

Frau Abgeordnete Hassepaß hatte noch das Thema Leistungsfähigkeit des Verkehrs angesprochen. – Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs findet sich auch in der Straßenverkehrsordnung im Sinne von der Leichtigkeit des Verkehrs, die zu berücksichtigen ist. Ich möchte aber ergänzen, dass es auch um die Verkehrssicherheit geht, die auch in der StVO genannt wird. Beides sind bundesrechtliche Vorgaben, die natürlich auch von der Senatsverwaltung neben den vielen landesrechtlichen Vorschriften Berücksichtigung finden.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Ich schlage vor, wir machen mit den Wortmeldungen weiter. – Herr Förster, bitte schön!

**Christopher Förster (CDU):** Herr Vorsitzender, vielen Dank! – Vielen Dank auch schon mal an den Senat für die Beantwortung der vielen Fragen, die gestellt worden sind! Vielleicht an die beiden Kolleginnen Vorrednerinnen von Bündnis 90/Die Grünen. Ich kann verstehen, dass es sehr schmerzt, nach sieben Jahren das Verkehrsressort in dieser Stadt verloren zu haben beziehungsweise abgeben zu müssen, und dass gewisse Dinge, die Sie sich vorgestellt hatten, noch bis 2026 umzusetzen, nicht mehr möglich sind. Wir hatten aber nun mal im Februar diese Wiederholungswahl, und die Wahl ist eindeutig ausgegangen, und das hat dazu geführt, dass es einen neuen Senat gibt und dass das Haus nicht mehr von Ihnen geführt wird, sondern CDU-geführt ist. Wir haben im Koalitionsvertrag gewisse Dinge formuliert, die hier gerade auch noch mal klargestellt und von der Senatorin bekräftigt worden sind, an die wir uns auch halten werden. Aber, und das möchte ich auch noch mal an der Stelle klarstellen, und das klang auch bei Frau Hassepaß im Wortbeitrag so ein bisschen an:

Wenn es bei der Übergabe von Frau Günther an Frau Jarasch im Jahr 2021 keinen Überblick gegeben hat, was so alles an Radwegeplanungen existiert, dann mag das ja vielleicht die Arbeitsweise sein, die man unter Parteikolleginnen führt, das ist jetzt allerdings anders. Wir sind jetzt in der Situation, dass wir eine CDU-Senatorin haben, die sich ganz gewiss einen Überblick verschaffen möchte: Was ist alles in den Jahren zuvor passiert? –, und wenn ihr niemand – so, wie sie es erzählt hat – auch nur ansatzweise sagen kann, was der Fall ist, was Phase ist, was für Planungen existieren, dann, finde ich, ist es mehr als legitim, sich einen Überblick zu verschaffen. Kai Wegner hat das gestern in der Senatspressekonferenz auch noch mal verdeutlicht. Er versteht gar nicht diesen Aufruhr, der gerade existiert, und dieses Aufbauschen vor allem Ihrerseits und dieser ganzen linken Twitterblase, in der Sie sich bewegen, wo Sie sich immer wieder gegenseitig hochschaukeln und Dinge skandalisieren, die gar nicht existieren.

Wir haben hier einen Fall, wo sich eine neue Senatorin einarbeiten, sich einen Überblick verschaffen möchte und einfach mal schaut: Was existieren denn für Planungen? – Und wenn ihr niemand entsprechende Auskünfte geben kann, dann ist es ihr gutes Recht, sich diese Zeit zu nehmen, das anzufordern und die Bezirke mit ins Boot zu holen, um dann abzugleichen – was sie auch gesagt hat –: Wie ist zukünftig die Beurteilung auf unseren Hauptstraßen? Wie sieht es mit Planungen von Radverkehren in den Nebenstraßen aus? – Denn es macht überhaupt keinen Sinn, wenn Bezirke und Senat zukünftig aneinander vorbei arbeiten, sondern es macht nur dann Sinn, wenn das alles Hand in Hand geht, wenn man ein komplettes Konzept hat. Ich glaube, das ist das, was Frau Schreiner versucht, Ihnen seit einiger Zeit zu erklären. Nichts anderes wird sie tun.

Wenn Sie, wie wir hier erfahren haben, 101 Fragen an das Ausschussbüro stellen und dann auch noch nachschieben, sie hätten die doppelte Anzahl an Fragen stellen können – ich will gar nicht wissen, was Sie alles schon an Schriftlichen Anfragen zu dem Thema eingereicht haben –, dann können Sie sich vorstellen, dass die vielen guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerade ziemlich überlastet sind, dass die vieles zu tun haben, weil es da gewisse Fristen gibt, die einzuhalten sind. Geben Sie doch der Senatorin, der Staatssekretärin und den vielen engagierten Mitarbeitern einfach die Zeit, diese Priorisierung, diesen Überblick, den sie sich verschaffen wollen, abzuschließen, damit wir anschließend, wenn das erfolgt ist, wieder fortführen können. Wenn Sie aber weiter hier so mit der Faust auf den Tisch hauen und sagen: Alles ganz schlimm, großer Skandal! –, werden wir keinen Schritt weiterkommen. Das tut dem politischen Diskurs, auch hier im Hause, nicht gut, und daher möchte ich mich an der Stelle wiederholen: Sie sind es, die hier gerade die Würze reingebracht haben, indem Sie jetzt einfach vermutlich Ihre Enttäuschung noch mal zum Ausdruck bringen und sagen: Mensch, wir haben jetzt am Ende nicht mehr das Zepter in der Hand, wie es bei den Radwegen weitergeht, sondern das werden zukünftig CDU und SPD tun. – Das tut weh, das verstehe ich, aber lassen Sie uns da etwas sachlicher an die Sache rangehen, und lassen Sie unsere Senatorin da einfach einen guten Job machen! – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Als Nächste hat das Wort Frau Abgeordnete Vierecke.

**Linda Vierecke (SPD):** Vielen Dank, Herr Ausschussvorsitzender! – Frau Senatorin, Frau Staatssekretärin, vielen Dank für die Ausführungen! Auch ich wünsche mir wie, glaube ich, alle hier im Raum Klarheit. Das wünsche ich mir vor allem, weil Bürgerinnen und Bürger uns Fragen stellen und einfach verunsichert sind. Ich wünsche mir das auch als Radfahrerin in der Stadt, die die Projekte lange begleitet hat. Ich wünsche mir das als Mutter, die ihre Töchter

mit dem Fahrrad zur Schule fahren lässt. Eine Priorisierung kann es ja nur geben, damit wir schnell vorankommen – ich glaube, da sind wir uns einig –, und dafür braucht es Kriterien. Mich würde sehr interessieren, dass wir die noch konkretisieren. Für uns als SPD ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit das oberste Ziel, auch Rettungsmöglichkeiten, aber gerade diese Verkehrssicherheit. Da gibt es Daten. Ich habe einfach mal für meinen Wahlkreis geguckt: Die Schönhauser Allee ist 2022 mit 28 Verkehrsunfällen mit Radfahrenden mit 3 Schwer- und 20 Leichtverletzten und 28 weiteren Verkehrsunfällen ziemlich weit oben, auch eine der Straßen, die jetzt erst mal vielleicht nicht weitergebaut werden. Wir wissen es ja nicht. Insofern würde ich noch mal genau nachfragen, inwiefern Sie die Datenlage – das ist der Polizeibericht zur Verkehrssicherheitslage 2022 – in diese Sachen einbeziehen.

Zu den weiteren Kriterien: Natürlich muss der ÖPNV noch durch unsere Straßen durchkommen, wir wollen den Umweltverbund stärken. Das ist eines der Kriterien für die Priorisierung, und es sind haushälterische Gesichtspunkte. Es dürfen jetzt keine Fördergelder des Bundes – oder woher das Geld auch kommt – für Radverkehrsanlagen wegfallen. Insofern müssen wir das, was jetzt angeordnet ist, auch umsetzen.

Eine Sache, die mir große Sorgen macht – die Debatte ist im Raum, ob es ein Stopp war oder ein Sich-einen-Überblick-Verschaffen –: Wir haben uns als Koalition vorgenommen, für ein Miteinander im Verkehr zu stehen. Daher möchte ich nachfragen: Wie stellen wir jetzt dieses Miteinander wieder her? Wir können uns natürlich hier im Ausschuss diese Fragen stellen, aber wir müssen auch den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber zeigen, dass wir zusammen eine gute Politik machen wollen, die die Leute mitnimmt. Ich glaube, Radfahrende und auch viele Zufußgehende merken das gerade nicht, und dadurch sind Sie jetzt auch in der Pflicht, mit Informationen nachzukommen. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Ich habe jetzt noch neun weitere Wortmeldungen auf meinem Zettel. Mit Blick auf die Zeit und den Gast, den wir eingeladen haben und heute vielleicht auch noch hören wollen, würde ich Sie alle bitten, darüber nachzudenken, wie oft Sie sich noch melden. Der Senat würde gern auch noch antworten. – Als Nächstes machen wir weiter mit Herrn Wiedenhaupt.

**Rolf Wiedenhaupt (AfD):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich finde es übrigens interessant, wenn ich die Aussagen des Koalitionspartners SPD hier höre, wie das für die Zusammenarbeit innerhalb der Senatskoalition im Bereich Verkehr gilt. Aber eigentlich, Frau Kollegin der Grünen, verstehe ich nicht, mit welcher Aggressivität Sie uns hier eine Diskussion aufzwingen wollen, die vom Grundsatz her eigentlich ganz normal ist. – [Zuruf von Kristian Ronneburg (LINKE)] – Herr Kollege! Wenn ich ausreden dürfte? – Es ist ja völlig logisch, dass sich ein neuer Senat einen Überblick verschafft. Das hat ja auch Ihr ehemaliger Koalitionspartner, Die Linke, hier im Ausschuss bestätigt. Wir können hier ja auch reell miteinander sprechen. Sie sind abgewählt worden wegen Ihrer Verkehrspolitik. Das ist der Grund. Selbst Ihre Mitglieder auf Ihrem Landesparteitag haben sehr klar gemacht, dass ideologische Projekte wie die Friedrichstraße Ihnen den Todesstoß versetzt haben. Es ist doch völlig klar, dass eine neue Koalition dann andere Wege gehen muss, dafür ist sie gewählt. Insofern finde ich nichts Skandalöses daran.

Was richtig ist, Frau Senatorin, ist, dass Ihre Kommunikationspolitik, gelinde gesagt, zu wünschen übrig lässt. Das hatte ich schon mal beim Thema Schlangenbader Tunnel, bei der Ant-

wort auf meine Schriftliche Anfrage gesagt, wo man zurückgerudert ist. Das gilt hier natürlich auch, aber Sie sind ja neu in der Verwaltung, das ist jetzt für uns nicht das ganz große Thema.

Ich habe wohlwollend und sehr unterstützend zur Kenntnis genommen, dass Sie ebenfalls – das hatten Sie letztes Mal schon gesagt – das Thema Verkehrssicherheit/Unfallschwerpunkte angesprochen haben. Ich habe das für einen der ganz schweren Fehler der rot-grün-roten Koalition gehalten. Ich hatte im letzten Jahr ein längeres Gespräch mit der Unfallkommission in der Verkehrsverwaltung, die völlig fassungslos war und gesagt hat: Wir haben in den letzten Jahren aufgrund der Arbeit der Unfallkommission vor Ort und der Nachbearbeitung 33 Schwerpunkte herausgearbeitet, wo es immer wieder zu Unfällen mit Fahrradfahrern kommt. – Wenn ich es recht im Kopf habe, sind in den letzten Jahren nur zwei der Unfallschwerpunkte überhaupt umgebaut worden. Das andere hat man gar nicht bearbeitet. Das heißt, wenn das jetzt mehr in den Blickpunkt genommen wird, finde ich das gut, und das werden wir auch unterstützen.

Was ich persönlich hier überhaupt nicht verstehe – und da auch die konkrete Bitte um eine Antwort –, ist die Schließung des Radwegs in Reinickendorf in der Ollenhauerstraße. Der ist fertig gebaut, und ihn jetzt mit gelben Kreuzen abzukleben, ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar, denn ob Sie ihn jetzt noch geschlossen halten oder später wieder schließen, weil Sie irgendwann sagen: Ja, das war ein Fehler, wir bauen das zurück –, das bringt doch keinen Sinn. Dann lassen Sie ihn doch jetzt öffnen! Dann wird auch der Bezirk Reinickendorf sehen: Ist das eine gute Idee gewesen, neben einem eigentlich vorhandenen Radweg auf dem Bürgersteig diesen neuen Radstreifen anzulegen, oder nicht? – Aber einen völlig fertiggebauten Radfahrstreifen jetzt nur mit gelben Kreuzen zu überkleben und dafür zu sorgen, dass er nicht genutzt wird, das erschließt sich uns nicht.

Ein zweiter konkreter Punkt: Sie hatten eben gesagt – das fand ich sehr schade –, dass die Radschnellwege nicht überprüft werden, wobei wir nicht gegen Radschnellwege sind, aber ich selber als Reinickendorfer habe erhebliche Probleme mit dem Radschnellweg 10 – und nicht nur ich –, weil nach der bisherigen infraVelo-Planung nördlich der Ruppiner Chaussee 1 200 Bäume gefällt werden müssen, weil die infraVelo beim BVG-Umsteigepunkt in Alt-Tegel entgegen dem Wunsch der BVG, 3,50 Meter Rückhaltefläche für die wartenden Fahrgäste zu behalten, sagte, 1,50 Meter reicht auch, und man in der Berliner Straße in Tegel sämtliche Parkplätze wegnimmt und dafür die Feuerwehr dann auf dem Radfahrstreifen, der 4,50 Meter breit sein muss, fahren lassen will. Also meine Frage ist, ob nicht nur die Frage: Bauen wir Radschnellwege? – überprüft wird, sondern auch innerhalb Ihres Hauses und mit der infraVelo die wirkliche, konkrete Ausgestaltung von kritischen Radschnellwegen noch mal in die Prüfung genommen wird.

Ein letzter Punkt, der mich überrascht hat: Wenn es, wie Sie ausgeführt haben, gar keinen Gesamtüberblick in der Landesverkehrsverwaltung über das, was in den Bezirken an Radfahrstreifen, an Radverkehrsanlagen geplant war, gibt, dann finde ich das schon sehr unterirdisch, was die Arbeitsweise der vorhergehenden Regierung angeht. Das war ja immer unser Vorwurf, dass im Klein-Klein irgendwo irgendwelche Radstreifen hingepackt werden, wo man sich aber fragt: Wie ist der Zusammenhang, und wie kommt man von A nach B und nach C weiter? Das zeigt ja offensichtlich, dass man es nicht abgestimmt hat. Insofern: Dass man jetzt hier vielleicht auch eine andere Strukturpolitik verortet in der Senatsverkehrsverwaltung, das können wir positiv begleiten.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Frau Abgeordnete Hassepaß, Sie haben das Wort!

**Oda Hassepaß (GRÜNE):** Ganz kurz noch mal an Herrn Förster: Sie tragen auch so ein bisschen dazu bei, dass ich immer Fragen habe, wenn Sie mir sagen, keiner im Haus war gewillt, Frau Schreiner Auskunft zu geben, und keiner konnte ihr helfen, sich einen Überblick zu verschaffen; deshalb musste Sie es jetzt stoppen, obwohl sie vorher gesagt hat, sie arbeiten alle zusammen. Aber darauf will ich jetzt gar nicht weiter eingehen, sondern nur ganz kurz fragen: Gesamtüberblick – Sie kennen aber schon das gesamte integrierte Radverkehrsnetz, das aus Haupt- und Nebenstraßen besteht, und auch die Vorgaben des Radverkehrsplans, oder? – Denn dann hat man ja schon den Gesamtüberblick, der lange geplant, priorisiert und dann auch gesetzlich beschlossen wurde.

Eine weitere Frage: Ist Ihnen die infraVelo-Projektkarte, die einen Gesamtüberblick über die einzelnen Bezirke gibt, bekannt? Die Nebenstraßen, die Sie jetzt auch mit zur Überprüfung anhalten lassen, sind ja komplett in der Hand der Bezirke. Also das ist ja eine seltsame Vorgehensweise, dass der Senat auf einmal sagt: Wir lassen das, was in Hand der Bezirke ist, auch mal mit überprüfen. – Das verstehe ich nicht so ganz.

Aber noch mal zu Herrn Förster: Tatsächlich bin ich total enttäuscht – das muss ich zugeben –, weil die konkreten Planungen, die Rot-Grün-Rot vorbereitet hat, allein in diesem Jahr 50 weitere Kilometer sichere Radwege vorgesehen hatten, auf der Radfahrerinnen und Radfahrer sicher unterwegs sein könnten, und das hätte ich mir sehr gewünscht. – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Abgeordneter Kraft – bitte schön!

**Johannes Kraft (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, auch für Ihren Hinweis, dass wir versuchen sollten, uns kurz zu fassen! – Das hat jetzt bei den letzten Wortbeiträgen nicht so super funktioniert, ich versuche es trotzdem mal. Zunächst will ich danke sagen für die Klarstellung, die hier heute durch die Senatsverwaltung erfolgt ist. Hier ist nichts gestoppt worden. – Frau Hassepaß! Bevor Sie sich immer so doll aufregen, weil Sie irgendwelche Überschriften oder irgendwelche nicht autorisierten Nachrichten aus einem Haus an andere Häuser in dieser Stadt lesen – also man kann sich ja aufregen, aber ich finde es ganz wichtig, sich da mal ein gutes Stück vorher zu informieren, und zwar bei denjenigen, die dafür wirklich zuständig sind.

Ich kann es nur noch mal wiederholen, denn Sie tun es ja auch in einer mantraartigen Art und Weise: Sie können den Koalitionsvertrag lesen, oder wir, der Kollege Schopf und ich und die Kollegen, können es Ihnen auch gern immer wieder neu erzählen: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer hat für uns höchste Priorität – Punkt. Dazu gehören auch sichere Radwege, leistungsfähige Radwege und vor allem Radwege, die schnell gebaut werden. Es gibt aber auch noch viele anderer Themen, Fußverkehr und so weiter und so fort, darüber müssen wir aber heute nicht sprechen.

Sie haben vorhin davon gesprochen, dass jetzt ein Projekt erst getötet wird, bevor es operiert wird. Also wenn ich mir anschau, was Sie und Ihre Verwaltung gemacht haben für die Priorisierung dessen, was wir hier jetzt vorzunehmen versuchen, dann haben Sie anderthalb Jahre dafür gebraucht, und wir reden jetzt hier über zwei oder drei Wochen. Da müssen wir nicht

über acht oder zehn oder zwölf Tage streiten. Wenn Sie anderthalb Jahre gebraucht haben, dann haben Sie diese wirklich wichtigen Projekte tatsächlich nicht getötet, aber mindestens mal sediert. Ich verstehe auch die Aufregung, die Sie immer wieder vortragen, nicht. Es ist die klare Ansage: Es werden keine Fördergelder verfallen. Wir haben immer gesagt, wir wollen pragmatisch das Geld abfließen lassen mit dem Ziel, möglichst schnell möglichst viele Radwege zu bauen.

Die Kollegin Vierecke hat eines angesprochen, und das ist tatsächlich auch ein wichtiger Punkt, warum ich glaube, dass die Priorisierung extrem wichtig ist: Wir haben selbstverständlich Zielkonflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem fließenden – so er denn fließt – und dem ruhenden, so er denn da ist, und dem Umweltverbund, aber wenn Sie sich die Verkehrsplanung, die Sie da haben, mal anschauen, dann haben Sie auch konkurrierende Interessen innerhalb des Umweltverbundes. Das ist jetzt sozusagen keine Priorisierung für den einen oder den anderen Verkehrsträger. Wir haben immer gesagt: Die Belange aller müssen vernünftig berücksichtigt werden unter der Prämisse Verkehrssicherheit und so weiter und so fort. – Aber wenn Sie durch bestimmte Planungen dafür sorgen, dass innerhalb des Umweltverbundes eine Verlagerung zugunsten des einen Verkehrsträgers gegenüber dem anderen passiert, dann, Entschuldigung, muss man darüber nachdenken dürfen, und dann muss man das auch überprüfen dürfen. Es kann doch nicht sein, dass wir beispielsweise sagen, der Umweltverbund wird weniger attraktiv, und dafür wird eine Radverkehrsanlage gebaut, die möglicherweise an anderer Stelle viel besser wäre, weil sie den Belangen aller Verkehrsteilnehmer, übrigens auch der Anwohner und der Fußgänger, Rechnung trägt.

Insofern: Ich kann verstehen, dass Sie, wenn Sie diese Überschriften gelesen haben, ein bisschen aufgeregt waren und Puls bekommen haben, aber wir haben ja heute hier zum Glück erfahren, was wirklich dahintersteht, und ich halte es nach wie vor für sehr sinnvoll. Noch mal: immer mit dem Ziel Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und vernünftige Maßnahmen, die schnell und pragmatisch umgesetzt werden.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Als Nächste habe ich Frau Abgeordnete Kapek auf der Redeliste.

**Antje Kapek (GRÜNE):** Vielen Dank! – Ich beginne erst mal damit zu sagen, dass der Vorteil, wenn man aus einer Regierungsbeteiligung kommt, darin besteht, dass man sechs oder sieben Jahre Regierungserfahrung hat. Das heißt, es ist erst mal nicht schmerzhaft, sondern man kennt sich mit Verwaltungsabläufen aus, und das ist etwas, was man wahrscheinlich erst mal lernen muss, wenn man als Abgeordneter aus der Opposition frisch in die Regierung kommt. Das sage ich ganz sachlich und auch nicht aggressiv. Ich war vorhin maximal ein bisschen empört, aber das ist, finde ich, vor dem Hintergrund, dass sehr viele Fragen unbeantwortet bleiben, nachvollziehbar. Das wird von der Opposition auch ein Stück weit erwartet. Nichtsdestotrotz sind es sachliche Fragen, die wir gestellt haben, die mit der Verantwortung als Abgeordnete einhergehen und die auch um so viel mehr zur Verantwortung der Regierung gehören. Insofern, lieber Herr Förster und auch lieber Herr Kraft: Es ist Ihre Aufgabe, Ihre Senatorin zu verteidigen, das liegt in der Natur der Sache, aber wenn Sie das tun wollen, dann sollten Sie sie nicht tiefer reinreiten, sondern tatsächlich gute Argumente finden, vielleicht auch Antworten geben, die bisher nicht erfolgt sind. Frau Hassepaß hat noch mal auf die Übersichtskarte der infraVelo verwiesen. Wenn man sich einen Überblick verschaffen will, dann reicht ein Blick ins Internet, dann ist man schon ein ganzes Stück weiter.

Die Behauptung, es seien nur wir, die die bösen Fragen stellen, wurde in der ganzen Diskussion ad absurdum geführt, weil von der AfD bis hin zu Ihnen eine ganze Reihe von Fragen formuliert wurde, und auch Ihr Koalitionspartner hat gerade noch mal deutlich gemacht, dass keine Klarheit besteht, sondern dass man sich Klarheit wünscht, und zwar nicht aus einer parteipolitischen Motivation heraus, sondern weil die gesamte Stadt verunsichert ist, weil wir zwölf Bezirke haben, die nicht wissen, woran sie sind. Deshalb bin ich einigermaßen erstaunt, dass Sie gerade sagten, es wäre Klarheit hergestellt worden. Also ich habe die bis heute nicht.

Frau Schreiner! Sie sagten gerade, diese E-Mail sei mit Ihnen nicht abgestimmt, und deshalb sei doch auch irgendwie ganz klar, es hätte keinen Stopp gegeben. In der E-Mail vom 16. Juni – wurde ja in der Zwischenzeit auch veröffentlicht – kann man aber sehr wohl lesen, dass hier von der Abstimmung mit der Hausleitung und mit der Senatorin die Rede ist. Insofern bin ich einigermaßen verwirrt. Auch nachdem Sie diese E-Mail-Autorenschaft bereits öffentlich dementiert hatten, hat Ihre Staatssekretärin im Hauptausschuss die Existenz und auch die Gültigkeit dieser E-Mail relativ klar deutlich gemacht. Strich drunter! Sie hat scheinbar keine Gültigkeit, aber was heißt das jetzt für die Bezirke? Einfach der Satz, sie dürfen dann weiterbauen, damit keine Fördergelder verfallen? Ich glaube, das ist noch nicht bei allen angekommen. Ich kann nicht einfach nur behaupten, Fördergelder würden ja dann irgendwie fließen, sondern ich muss etwas dafür tun, nämlich rechtzeitig beginnen zu bauen, und da kann ich nicht monatelang warten, sondern dafür muss ich jetzt und heute aktiv werden.

Der Verweis auf zehn Tage ist schon alarmierend genug, finde ich. Insofern könnte man diese Ausschusssitzung auch sehr gut dafür nutzen, jetzt einfach mal für Klarheit zu sorgen und zu sagen: Wir als Senatsverwaltung sagen es hier ein für alle Mal, die Bezirke dürfen selbstverständlich weiterbauen, und wir verschaffen uns parallel den gewünschten Überblick und werden dann individuell mit den Bezirken ins Gespräch darüber kommen, wo vielleicht noch mal eine Planung angepasst werden muss oder nicht.

Ansonsten vielleicht ein letzter Hinweis zu den 101 Fragen. Die Fragen, die da gestellt werden, zielen vor allem auf zwei Komplexe, nämlich die Fragen: Ist Haushaltsrecht eingehalten worden? Ist hier überhaupt geltendes Recht eingehalten worden wie zum Beispiel die Beachtung des Mobilitätsgesetzes? Es reicht nicht, dass Sie im Koalitionsvertrag schreiben, dass Sie das ändern wollen. Noch gilt es, es ist nicht geändert. Und das ist die Einhaltung des berühmten „Recht und Ordnung“. Insofern sollte es ja auch gerade im Interesse der CDU sein, sich hier dafür einzusetzen, dass wir als Land Berlin keine Verfahrensfehler machen, die dann einklagbar sind, denn das wirkt natürlich nach außen nicht besonders professionell.

Ein letzter Hinweis zum Regierenden Bürgermeister: Vielleicht muss man auch hier noch mal deutlich sagen: Berlin ist nicht einfach nur die Ansammlung von 96 Ortsteilen, sondern Berlin ist eine international beachtete Großstadt. Wir sind nicht ohne Grund Teil eines internationalen Metropolenverbundes. Die ganze Welt schaut auf unsere Stadt, und wir blamieren uns gerade bis auf die Knochen. Das wollen wir alle nicht, das will keiner von uns, aber deshalb ist es auch in unserer gemeinsamen Verantwortung, hier endlich wieder Ordnung einziehen zu lassen, und das beginnt damit, dass Klarheit geschaffen wird. Dazu hat die Senatsverwaltung jetzt die Gelegenheit.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Senator a. D., Sie haben das Wort!

**Daniel Wesener (GRÜNE):** „Herr Abgeordneter“ reicht völlig, Herr Vorsitzender! – Ich wollte ja mit einem Bekenntnis beginnen. Ich bin ein großer Fan von Priorisierung, Frau Senatorin! Jede Politik ist Priorisierung, Finanzpolitik ist immer Priorisierung, aber auch Fachpolitik, selbstredend auch die Verkehrspolitik ist Priorisierung, denn wir alle wünschen uns ja viel mehr U-Bahn-Linien oder Tramlinien, Fahrradwege et cetera pp. Sie machen aber keine Priorisierung, und das ist der Dissens.

Das Wort „Priorisierung“ meint, etwas in eine Reihenfolge zu bringen. Ob das jetzt der Duden oder Wikipedia ist – Sie werden immer, wenn von Priorisierung die Rede ist, feststellen: Es geht nicht darum, Dinge grundsätzlich infrage zu stellen, sondern sie, sei es in der zeitlichen Abfolge oder was die Finanzierbarkeit, die faktische Umsetzung – nehmen wir das Beispiel Planung – betrifft, hintereinander zu schalten. Aber das, Frau Schreiner, tun Sie nicht, sondern Sie diskutieren verkehrspolitische Prioritäten, und ich sage auch gleich: Es ist völlig legitim, dass eine andere Regierung, dass unterschiedliche Parteien andere Prioritäten setzen. Was wir Ihnen allerdings nicht ersparen können, ist, dann darüber zu diskutieren, und was wir Ihnen auch nicht ersparen können, ist, es in Zweifel zu ziehen, wenn Sie von Priorisierung von bestehenden Planungen reden, und Sie darauf hinzuweisen, dass Sie faktisch etwas anderes machen.

Zunächst einmal: All diese Maßnahmen sind priorisiert, zumindest gemäß LHO und mit Blick auf Verwaltungshandeln, sie sind – das will ich zumindest stark hoffen – alle finanziert – wären sie nicht finanziert, dürfte die Verwaltung gar nicht planen –, und sie haben, egal ob im Radverkehrswegeplan oder was andere Beschlüsse angeht, eine Grundlage für genau diese Planungen. Einige Planungen haben auch schon begonnen, wurden bereits umgesetzt. Das Beispiel kennen wir ja auch. Sie haben in den Richtlinien der Regierungspolitik in der Tat einen etwas kryptischen Satz, den man unterschiedlich interpretieren kann. Da ist die Rede von der Priorisierung just dieser Planung. Das kann man so lesen, als gehe es darum zu gucken: Was ist first, was ist second, was kriegen wir schneller auf die Reihe, was muss man vielleicht auch ganz bewusst hintereinander schalten, weil Planungskapazitäten oder – auch das ist ja in diesen Zeiten nicht ganz undenkbar – eine allgemeine Baukostensteigerung, Bauzinsen et cetera pp. das Ganze verteuern? Noch mal: Das kann man alles machen, das entspricht auch der eigentlichen Bedeutung des Wortes „Priorisierung“, aber Sie selber, wenn man liest, was Sie sagen oder aufschreiben lassen, aber auch hört, was Sie vorhin formuliert haben, ändern Prioritäten.

Sie haben vorhin vom Wirtschaftsverkehr gesprochen, wo man gucken muss, in welcher Konkurrenz er steht, Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass das Ganze im Verhältnis zum ÖPNV stimmen muss. Wir alle wissen, ob das der eine oder andere Parkplatz ist oder sonstige Eingriffe, das sind Dinge, die man anders sehen kann als bestehende Priorisierung und bestehende Planung, aber noch mal: Damit priorisieren Sie nicht einfach im Sinne von: Wir machen das alles, aber vielleicht in einer anderen Reihenfolge –, sondern Sie ändern die verkehrspolitischen Prioritäten. Das ist legitim, aber, Frau Schreiner, sagen Sie das doch auch! Das ist doch völlig in Ordnung, wenn Sie beispielsweise sagen: Für mich ist Schulwegsicherheit oder überhaupt Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern wichtig, aber keine Priorität, sondern es ist der Verkehrsfluss – das war das Wort, das Sie vorhin genannt haben – auch des motorisierten Individualverkehrs. – Oder: Für mich ist der ÖPNV prioritär. – Insofern wäre einfach die herzliche Bitte, auch wenn wir über Kommunikation reden, einfach zu sagen, was Sie da tun.

Und noch mal: Das ist keine Priorisierung im Sinne einer anderen zeitlichen oder sonstigen Abfolge von bestehenden Planungen mit demselben Ziel, sondern Sie verändern Prioritäten. Ich glaube, dazu kann man politisch stehen, es wurde auch von dem Kollegen darauf hingewiesen. Es gibt ja auch Leute, die Sie dafür gewählt haben sollen, dass Sie diese anderen verkehrspolitischen Prioritäten haben. Das sollte man meines Erachtens dann aber auch genau so aussprechen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Ich habe mich selbst vor langer Zeit schon auf die Rednerliste gesetzt. Nach mir haben wir noch drei Wortbeiträge.

**Lars Bocian (CDU):** Ich fasse mich mal ganz kurz. Der Senat – so verstehe ich es – will sich einen Überblick verschaffen. Der Senat möchte die Planungen bewerten und danach priorisieren. Das finde ich gut und richtig. Wenn wir irgendwo Radplanungen haben, die vielleicht nicht sinnvoll sind – bestes Beispiel: Radweg läuft in den Gegenverkehr oder Radplanung über private Grundstücke und Straßen –, dann muss das erkannt werden, das können wir natürlich so nicht weiterführen. Falsche Radplanung ist auch Steuergeldverschwendung. Auch wenn sie mit Fördermitteln bezahlt wird, ist es trotzdem Steuergeld, und das muss identifiziert werden. Ich glaube, das will der Senat tun, und das ist gut und richtig. Von daher danke ich erst mal für die Klarstellung heute. Es ist ja nicht ganz richtig, dass wir darüber noch nicht gesprochen haben. Wir haben uns im Hauptausschuss auch schon zwei Stunden Zeit dafür genommen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Dr. Kollatz, bitte!

**Dr. Matthias Kollatz (SPD):** Noch so ein Senator a. D.! Daniel möge es mir verzeihen. Ich fange trotzdem jetzt mit Frau Kapeks erstem Beitrag an.

Für uns, für die SPD-Seite, ist es tatsächlich so, dass wir das völlig teilen, was Sie da gesagt haben, dass am Ende dieser Wahlperiode abgerechnet wird, und zwar in allen Kategorien. Es geht nicht darum, dass da irgendeiner einen Faktor 1,5 geltend macht oder sonst irgendwas, sondern es wird schlichtweg darum gehen, dass am Ende dieser Wahlperiode – das ist unser fester Wille – mehr Radwege auf die Straße gebracht sind. Das ist das, worum es geht. Wir wollen als SPD alles, was uns möglich ist, dafür tun. Das betrifft natürlich auch das, was dann im Weiteren geplant ist. Es ist aber völlig legitim. Unser Ziel ist, dass es zu mehr am Ende dieser Wahlperiode, auch im Interesse der Bevölkerung von Berlin, kommt.

Wo wir, und das geht ein bisschen in die Richtung dessen, was auch Daniel Wesener gesagt hat, eine klare Priorität haben, oder wenn Sie so wollen zwei, ist: Für uns ist das Thema Sicherheit wichtig, das heißt, wir wollen insbesondere dort auch schnelle Maßnahmen. Das ist von unserer Seite schon vorgetragen worden. Das hatte auch unser erster Beitrag schon deutlich gemacht. Wir sehen tatsächlich eine Priorität für den ÖPNV. Das heißt also, wenn es mal zu einer Kollision kommt, wollen wir nicht, dass irgendein Fahrradwegausbau das Thema ÖPNV beschädigt, weil im ÖPNV im Kern Fußgänger unterwegs sind, und die sind die Verwundbareren. Das wäre dann aus unserer Sicht die Weichenstellung.

Zum Thema Überprüfung ist schon viel diskutiert worden. Für uns ist der wichtige Punkt, dass diese Überprüfung jetzt möglichst schnell zu einem Ende gebracht wird. Da geht es nicht um die sogenannte B-Note, sondern möglichst schnell heißt auch, das kann vielleicht auch in Etappen geliefert werden, weil es natürlich schon so ist, dass es für uns von großer Wichtigkeit ist, dass Fördergelder nicht zurückgegeben werden. Das praktizieren wir in anderen Bereichen auch. Da ist es ein wichtiges Prinzip, dass es eine Kontinuität in der Verwaltung geben muss, denn wenn Fördergelder zurückgefordert werden, führt es dazu, dass man sich darüber Gedanken macht: Wie kam es zu der Fehlverausgabung von Fördergeldern und Ähnliches? Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung müssen sich darauf verlassen können, dass, wenn es auf korrekten Entscheidungen basiert, nicht irgendein Griff in die Kasse stattgefunden hat oder sonst irgendwas, das dann auch im Sinne der Kontinuität der Verwaltung umgesetzt ist.

Damit komme ich zum letzten Punkt: Für uns ist es wichtig, das will ich aber hier auch gleich erklären, dass im neuen zu beschließenden Haushalt dafür, dass am Ende in der Abrechnung auch mehr auf die Straße kommen kann, ausreichend Geld vorgesehen ist. Das werden wir auf jeden Fall beachten. – Ich hoffe, es war relativ schnell.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Es war flink genug. – Als Nächster hat Herr Ronneburg das Wort, danach Herr Schaal, und dann darf der Senat antworten.

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte insofern meinen letzten Redebeitrag dafür nutzen, noch mal auf einige Beiträge einzugehen und kurz noch mal drei Sachen zu erklären. Zunächst kann ich es natürlich verstehen, dass in Zeiten eines Regierungswechsels am Anfang erst mal wieder das ganze Geplänkel stattfindet zwischen Vorgängerregierungsparteien und jetzigen Regierungsparteien, dass man jetzt alles besser machen werde als die Vorgänger und man entsprechend versucht, das Ganze auf eine ziemlich banale, parteipolitische Ebene zu ziehen. Ich finde, das wird der Diskussion hier überhaupt nicht gerecht. Ich muss leider zugestehen, ich bin seit sechseinhalb Jahren im Parlament und habe einiges von dem mitbekommen, was auch an Weichenstellungen passiert ist, und da

braucht sich die Vorgängerregierung, der übrigens auch die SPD angehört hat, überhaupt nicht zu verstecken, was sie gerade für den Radverkehr geleistet hat. Es mag sein, dass sozusagen bei der Senatorin oder den Senatorinnen, die im Amt waren, nicht alles Gold war, was dort auf Regierungsebene umgesetzt worden ist.

Die Kritik der Linksfraktion an bestimmten Themen, auch in der Mobilitätspolitik, ist möglicherweise auch nach außen gedrungen. Nichtsdestotrotz stehen wir dazu, welchen Weg wir insgesamt mit den Grünen und der SPD gegangen sind. Insofern will ich das noch einmal korrigieren, dass wir das nur gemeinsam als SPD, Grüne und Linke geschafft haben, dass überhaupt mal ein Umdenken in Berlin, nicht nur auf einer verbalen Ebene, sondern auf einer ganz grundsätzlichen Ebene, bei der Verkehrsorganisation in Berlin, bei der Umsetzung von neuen Maßstäben, was die Bedeutung des Umweltverbundes angeht, stattgefunden hat und dass wir das alles untersetzt haben, insofern untersetzt haben, als dass es diese Regierung war, die überhaupt das erste Mal Geld in die Hand genommen hat, um Planerstellen für die Bezirke zu schaffen, die in erster Linie für den Ausbau des Radnetzes zuständig sind, und ihnen auch die Mittel an die Hand zu geben, damit sie entsprechend Vorsorge dafür leisten können, dass die Bezirke überhaupt in eine Umsetzungsperspektive kommen können, um sichere Radwege in dieser Stadt zu schaffen. Da waren wir vorher blank. Die Vorgängerregierung hat dazu nichts gemacht.

Insofern weise ich alle Unterstellungen in Richtung dieses Vorgängersenats zurück, dass er zu wenig geleistet hätte. Zu wenig ist insofern immer eine Binsenweisheit, weil jede Regierung immer noch mehr hätte machen können. Es gab ganz irdische Krisen, durch die wir gehen mussten. Erinnern Sie sich, in welcher Notlage wir waren in den letzten Jahren, was uns alles ereilt hat, beispielsweise auch die Coronapandemie, die ich nennen möchte, und da war es dieser Senat, der es geschafft hat, mit Pop-up-Radwegen dafür zu sorgen und zu beweisen, dass wir eine Flexibilität, wie sie sich Frau Senatorin Schreiner jetzt auch anheftet, unter Beweis stellen, um den Menschen in Berlin, nicht überall, weil nicht alle gleichzeitig mitgezogen haben, aber dort, wo es entsprechend Bereitschaft gab, das umzusetzen und innerhalb kürzester Zeit sichere Radwege für die Menschen zu schaffen, eine alternative Mobilität zu ermöglichen. Das heißt, man hat gesehen, wie dieser Senat umsteuern konnte. Viel mehr dieses Engagements wäre in der Umsetzungsperspektive noch besser gewesen. Wir haben viel ausprobiert. Zuletzt haben wir ausprobiert, eine neue Projekteinheit mit den Bezirken zu bilden. Ich will nur daran erinnern, welche Bezirke da nicht mitgemacht haben. Es waren drei Bezirksämter. Die waren allesamt CDU-geführt. Insofern sollten Sie, wenn Sie hier solche Vergleiche anstellen, immer auch darauf gucken, was Sie in den letzten Jahren in Verantwortung gemacht haben. Das, finde ich, gehört zur Sachlichkeit in der Debatte dazu.

Ich möchte auch noch mal ein Wort zur sogenannten Linken-Blasen-Diskussion. Ich finde es grenzwertig, solche Vergleiche zu ziehen, denn wir müssen uns mal vergegenwärtigen, in welcher Situation wir vor allem in den letzten sechseinhalb Jahren versucht haben, diese Regierungspolitik umzusetzen. Ich kann mich nicht an so viele sachliche Wortbeiträge des geschätzten verkehrspolitischen Sprechers der CDU-Fraktion, Herrn Friederici, der nun Staatssekretär ist – ich beglückwünsche ihn dazu –, erinnern. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir dazu sachliche Diskussionen im Parlament geführt hätten in den letzten sechseinhalb Jahren. Die CDU-Fraktion ist dadurch nicht aufgefallen. Vielleicht hier an der einen oder anderen Stelle im Ausschuss, weil das Publikum etwas kleiner ist, aber im Plenum kann ich mich daran nicht erinnern. Ich habe diesen Schlagabtausch sehr genossen, aber wenn Sie von Würze

in politischen Diskussionen sprechen, dann gestatten Sie uns jetzt auch als Opposition, die wir hier sind, als vormalige Teile dieser Regierungskoalition, auch eine entsprechende Würze in diese Auseinandersetzung zu geben. Wir werden damit auch nicht aufhören. Wir werden aber streng darauf achten, dass wir hier den sachlichen Ton beibehalten in aller gebotenen Schärfe, das sage ich ausdrücklich, denn es geht hier um das Ringen um die besten Lösungen für die Stadt, und als demokratische Fraktionen sollten wir uns untereinander im Klaren darüber sein, dass genau das wichtig ist für unseren weiteren demokratischen Diskurs in Anbetracht der gesamtgesellschaftlichen Lage in der Bundesrepublik.

Außerdem möchte ich noch mal bei der Frage auch des Diskurses erwähnen: Ich möchte erst mal ein Beispiel nennen, und ich hoffe, das macht jetzt keine Schule. Senatorin Schreiner war gestern bei einer Veranstaltung des Kollegen Gräff zur Tangentialverbindung Ost eingeladen, und man entnimmt – Sie sagen jetzt wahrscheinlich: Linken-Blasen-Diskussionen – auf Twitter, dass dort tatsächlich Menschen der Zugang zu dieser Informationsveranstaltung, an der die Senatorin teilgenommen hat, verwehrt worden sei, weil sie mit dem Rad angereist sind – mit dem Rad! Sind wir gerade in einer Situation, wo Menschen pauschal abgestempelt und in eine merkwürdige antidemokratische Ecke gestellt werden, dass sie nicht einmal mehr satisfaktionsfähig wären, an Diskussionen teilzunehmen, die von Parteien organisiert werden und noch dadurch geadelt werden, indem die Senatorin daran teilnimmt, zu einem relevanten öffentlichen Straßenverkehrsprojekt in dieser Stadt? Dazu würde ich gerne Aussagen hören, wenn Sie dazu heute hier im Ausschuss bereit wären, denn aus meiner Sicht macht das gerade eine ganz schiefe Lage der Debattenkultur deutlich, und ich hoffe nicht, dass das weiter Schule macht bei künftigen Veranstaltungen, sondern dass Menschen, die an Diskussionen teilnehmen wollen, wo es um öffentliche Sachen geht, auch daran teilnehmen können.

Außerdem möchte ich zuletzt noch einmal sagen: Ich beantrage, dass wir während der Sommerpause durch den Senat, da wir über acht Wochen keine Sitzungen haben werden, schriftlich über die zugesagten Zwischenergebnisse informiert werden, so wie es uns der Senat heute mitgeteilt hat, also entsprechend die Etappenschritte Hauptverkehrsstraßennetz, Nebenstraßennetz et cetera. Dazu würde ich beantragen, dass der Ausschuss dazu von der Senatsverwaltung über die Sommerpause schriftlich informiert wird. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Dann nehmen wir die Berichtsbitte auf. – Wir haben noch zwei Wortmeldungen. Mit Blick auf die Zeit bitte ich Herrn Ronneburg vielleicht ein bisschen – Herr Schaal, bitte!

**Lucas Schaal (CDU):** Vielen Dank! – Ich freue mich festzustellen, dass Grüne und Linke in der Opposition kraftvoll angekommen sind. Die Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner haben sich das so gewünscht. Wir werden dafür sorgen, dass die Mehrheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Ende der drei Jahre auch damit einhergehen, dass das so richtig ist. Ich finde es ein bisschen unglaublich, und Sie machen es sich ein bisschen leicht, der Senatorin jetzt vorzuwerfen, dass sie sich nach wenigen Wochen noch keinen Überblick verschafft hat, da es offensichtlich leider so ist, dass durch schon strukturelle Defizite in der Organisation es nicht möglich ist, dass ein Haus das so leicht zu Verfügung stellt, wie Sie sich das hier vorstellen.

Es geht in der Verkehrspolitik, und dafür bin ich sehr dankbar, darum, dass wir Zielkonflikte nun nicht mehr lediglich einseitig auflösen. Es ist schon an verschiedener Stelle angesprochen

worden. Natürlich ist Verkehrspolitik auch ein Zielkonflikt über die Aufteilung von Straßenräumen. Ich bin sehr dankbar, dass sich die Senatorin das jetzt noch mal an verschiedenen Stellen anschaut. Die Rückmeldungen dazu sind sehr positiv, und das Verständnis in der Bevölkerung – ich mache viele Bürgersprechstunden, viele Gespräche dazu in vielen Bürgerversammlungen – ist vorhanden, dass, wenn jemand neu in ein Amt kommt, man sich einen Überblick verschaffen soll. Insofern finde ich die Vorwürfe, die hier erhoben werden, ein bisschen unglaubwürdig und auch der Sache nicht angemessen, denn am Schluss wollen wir gemeinsam das, was wir hier an verschiedenen Stellen schon angesprochen haben, einen stärkeren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, aber eben auch einen Verkehr, der für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Schopf, Sie haben das Wort!

**Tino Schopf (SPD):** Danke, Herr Vorsitzender! – Mit Blick auf die Uhr erspare ich mir jetzt sämtliche Kommentare. Ich hätte jetzt nur noch mal die Bitte an die Senatorin, nach vorne geschaut: Was sind jetzt die nächsten konkreten Schritte? Sie hatten vorhin davon gesprochen, dass sich die Verwaltung das jetzt blockweise anschaut. Vielleicht können Sie die einzelnen Blöcke nochmals skizzieren. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Frau Hassepaß hat sich noch mal gemeldet.

**Oda Hassepaß (GRÜNE):** Ja, aber nur formal, und zwar möchte ich noch mal formal sagen, dass wir natürlich die schriftliche Beantwortung unserer Fragen innerhalb einer Woche beantragen. Ich hatte das vorhin schon gesagt, weiß aber nicht, ob ich das formal noch mal extra anmelden müsste. Das habe ich jetzt getan. – Danke!

**Vorsitzender Lars Bocian:** Ich würde über die Frist abstimmen lassen und auch über den Antrag von Herrn Ronneburg. – Herr Kraft hat sich noch mal gemeldet.

**Johannes Kraft (CDU):** Frau Hassepaß! Sie reichen 101 Fragen ein. Ihnen ist, glaube ich, das Instrument einer Schriftlichen Anfrage bekannt. Da gibt es auch Fristen, und jetzt wollen Sie diese Fristen tatsächlich noch mal – 101 Fragen, bei all dem, was die Senatsverwaltung gerade zu tun hat, das haben Sie sehr deutlich gemacht, wollen Sie innerhalb einer Woche beantwortet haben. Entweder wollen Sie die Antwort nicht haben und einfach nur draufhauen, dann müssen Sie die Frist so setzen, oder Sie wollen vernünftig fundierte Antworten haben, ohne die gesamte Verwaltung, die wirklich viel zu tun hat, lahmzulegen. Insofern kann ich Ihnen nur sagen: Wir werden diesem Antrag, innerhalb einer Woche 101 Fragen schriftlich zu beantworten, nicht zustimmen können.

Das, was Sie angesprochen haben, Herr Ronneburg: Ich weiß nicht, wie man sich zu einem Antrag verhalten soll, der lautet: Wir wollen über die Sommerpause informiert werden. – Ich gucke mal in Richtung des Ausschussbüros, des Ausschussvorsitzenden. Ich weiß nicht, ob es dafür Regularien gibt, wie das überhaupt laufen soll. Da wäre ich für eine Erhellung ziemlich dankbar. Dann müssen Sie das ein gutes Stück konkretisieren. Was genau wollen Sie denn da haben, auch hier bitte im Hinterkopf habend: Diese Verwaltung hat auch eine Sommerpause, zumindest die Mitarbeiter, und wir wollen, dass die vielen wichtigen Aufgaben, ich mache mal nur eine Anmerkung, die Haushaltsberatungen stehen bevor – Ich glaube nicht, dass es in Ihrem Interesse ist, dass Ressourcen gebunden werden, um irgendwelche Informationen

zuzuliefern und gleichzeitig das Haus nicht in der Lage ist, entsprechend Mittel für unseren Bereich, für den Verkehrsbereich, entsprechend vorzubereiten und anzumelden. Da bitte ich doch ein bisschen um Verhältnismäßigkeit und im Zweifel auch Nachsicht, dass das, was Sie hier fordern, in beiden Fällen eigentlich nicht zu leisten ist.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Herr Wiedenhaupt, bitte schön!

**Rolf Wiedenhaupt (AfD):** Ich möchte nur noch mal zu dem Antrag der 101 Fragen Stellung nehmen. Es ist das gute Recht der Opposition, Fragen zu stellen. Ich habe das nach der letzten Sitzung auch in der Sprecherrunde angesprochen, da ging es um eine andere Frage, dass das Kapern eines Ausschusses dadurch, dass man versucht, sich auf Teufel komm raus in den Vordergrund zu schieben, nicht sinnvoll ist für den kollegialen Umgang. 101 Fragen für eine Ausschusssitzung anzuberaumen, ist schon sehr weit weg von dem, was ich mir unter Frage-recht der Opposition vorstelle und auch wünsche. Auch wir sind eine Oppositionsfraktion. Sie gehen jetzt auf die schriftliche Beantwortung, aber innerhalb einer Woche halte ich das ebenfalls nicht für machbar und vor allem nicht sinnvoll. Da gebe ich dem Kollegen recht. Ich könnte mir vorstellen, das haben wir im Hauptausschuss öfter, dass man sagt: Okay, bis zum Beginn der Haushaltsverhandlungen kann das beantwortet werden. – Dann wären wir dabei. Wenn Sie jetzt sagen, innerhalb einer Woche, dann würden wir aus diesen Gründen dagegen stimmen, obwohl wir grundsätzlich Fragen der Opposition als das Natürlichste ansehen.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Bevor ich die letzte Wortmeldung von Frau Kapek aufrufe, würde ich noch vorschlagen, dass wir über eine Frist von vier Wochen und auch über die Berichtsbitte von Herrn Ronneburg hier im Ausschuss abstimmen. – Bitte schön!

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU):** Verzeihung! Ich würde gerne etwas zur Sachverhaltsaufklärung beitragen. Wir haben eine Berichtspflicht im Hauptausschuss bereits zu Beginn der Haushaltsberatungen, und wir haben parlamentarische Anfragen mit einer hohen Anzahl von Einzelfragen bereits vorliegen. Vielleicht können wir darauf gucken, dass es sich nicht doppelt.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Gut. – Frau Kapek, Sie haben das Wort!

**Antje Kapek (GRÜNE):** Vielen Dank! – Ich glaube und bin überzeugt davon, dass es ein wichtiger Teil unserer Demokratie ist, dass wir uns als Parlament ernstnehmen. Das bedeutet auch, dass wir unsere Rechte und die Instrumente, die uns zur Verfügung stehen, ernstnehmen. Im Gegensatz zur CDU-Fraktion glaube ich an die Kompetenz des Hauses und glaube sehr wohl, dass die Mitarbeitenden dazu in der Lage sind. Wir haben diese Fragen ganz bewusst so formuliert, dass sie politisch und dadurch durch die Hausleitung zu beantworten sind. All diese Fragen zielen in die Richtung, die Herr Wesener vorhin zum Ausdruck gebracht hat, nämlich die Frage: Was wollen Sie eigentlich politisch? Auf welcher rechtlichen Grundlage treffen Sie diese Entscheidung, und wo geht es hin? – Ich glaube, dass man, wenn man ins Machen kommen will, vielleicht vorher mal darüber nachdenkt, was man denn machen möchte. Ich unterstelle Ihnen, dass Sie das wissen. Insofern glauben wir sehr wohl, dass Sie sehr schnell in der Lage sind, diese Fragen zu beantworten, zumal diese Fragen auch nicht neu sind, sondern Ihnen seit zehn Arbeitstagen immer und immer wieder gestellt werden und auch heute Sie keine Antworten darauf gegeben haben. Vier Wochen sind deshalb frech, sage ich mal so. Wenn das gleich die Abstimmung ist, können wir sie sehr wohl auch als schriftli-

che Fragen einreichen, dann müssen Sie sie uns in zwei Wochen beantworten. Ich dachte aber, und das haben heute ganz viele hier gesagt, es geht um sachliche Fragen, die zu klären sind, Haushaltsrecht, Planungssicherheit et cetera, dass es doch in unser aller und vor allem in erster Linie in Ihrem Interesse sein müsste, dass diese Fragen so schnell wie möglich beantwortet werden. Wir können von unserer Seite anbieten, dass wir zwei Fragen herausstreichen, aber dass es für die zentralpolitischen Fragen eine Beantwortung braucht, Entschuldigung, da kann man sich nicht wegducken. Insofern bitten wir um die Abstimmung.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Daher würde ich jetzt zur Abstimmung kommen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt die Beantwortung der Fragen innerhalb von einer Woche. Wer dem zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenstimmen? – Das ist die Fraktion der CDU, die AfD-Fraktion, die Fraktion der SPD. Mit Fürstimmen von Linken und Grünen ist die Beantwortung innerhalb einer Woche abgelehnt. – Dann würde ich Herrn Ronneburg noch mal bitten zu konkretisieren, wie die Berichtsbitte genau aussehen soll und die Frist dazu.

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Das mache ich sehr gerne. Ich würde jetzt keine Frist nennen, weil das damit zu tun hat, wir erwarten dann sozusagen Antworten und wir würden insofern keine harte Frist setzen. Wir würden aber, das würde ich jetzt so formulieren, Folgendes vorschlagen: Der Senat wird nach § 26 GO des Abgeordnetenhauses aufgefordert, dem Ausschuss – – Das ist hier gerade Work in Progress. Streichen Sie das aus dem Protokoll, was ich gerade gesagt habe. Ich würde es so formulieren: Der Senat wird nach § 26 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses aufgefordert, dem Ausschuss innerhalb von 14 Tagen über die betroffenen bezirklichen Projekte sowie die Zeitplanung der geplanten Prüfungen sowie unmittelbar nach erfolgter Prüfung über das Ergebnis zu berichten.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Dann würde ich zur Abstimmung über die beantragte Berichtsbitte kommen. Wer dem Antrag zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der Linken und der Grünen. Wer ist dagegen? – Die AfD-Fraktion, die Fraktion der CDU und die Fraktion der SPD. Damit ist es abgelehnt. – Dann würde ich noch mal dem Senat das Wort geben. Sie haben sich viel notiert. Ich bitte Sie aber trotzdem, es mit Blick auf die Zeit kurz zu machen. – Danke schön!

**Senatorin Dr. Manja Schreiner (SenMVKU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, werte Abgeordnete, für Ihre Fragen! – Ich glaube, zumindest als Gemeinsamkeit auch in diesem Ausschuss erkannt zu haben anhand der Diskussion, und das möchte ich hier auch noch mal bekräftigen, dass wir alle im gleichen Boot sitzen. Wir wollen sichere Radwege bauen. Das ist unterschiedlich in der Ausführung, aber allen doch gemein. Da möchte ich am Anfang noch mal bekräftigen, dass auch wir ein großes Interesse daran haben, sichere Radwege zu bauen. Das sind sicherlich auf der einen Seite, Frau Vierecke, Sie haben es geschildert, die Emotionen. Jeder bewegt sich in diesem Verkehr, und jeder hat deswegen natürlich auch Emotionen, die da gerade kochen. Aber seien Sie versichert, ich bewege mich auch in diesem Verkehr. Ich habe auch Kinder. Ich habe auch einen Mann und Bekannte. Ich bin für jeden da und wirklich daran interessiert, sichere Radwege zu bauen.

Zu diesem ganzen Thema Priorisierung würde ich mich gern noch mal positionieren: Eine Priorisierung bei der Vorgängerregierung sah so aus, dass es um Schnelligkeit geht. Wir setzen jetzt auch noch mal andere Akzente. Das wurde jetzt mehrfach schon von der Koalition

betont. Ich möchte es gerne noch mal zusammenfassen. Es gibt beim Thema Priorisierung bei uns auch qualitative Aspekte und nicht nur Schnelligkeitsaspekte. Das eine ist jetzt schon mehrfach genannt worden, der Bereich Verkehrssicherheit, Unfallschwerpunkte, und das ziehen wir in unserer Priorisierung auch ganz hoch. Wir haben das ganze Thema ÖPNV und Ausbau des ÖPNV und Vorrang des ÖPNV. Auch das ist in der Gewichtung für uns sehr wichtig. Ich möchte aber hinzufügen, es gibt auch noch andere Aspekte, die mir schon bei den ersten Diskussionen um die Thematik wichtig sind, und zwar, dass auch Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen durch die Stadt kommen. Auch das ist ein wichtiger Aspekt, den wir in unsere Gesamtbetrachtung der Priorisierung mit einbeziehen.

Wir haben das Thema Verkehrssicherheit, das sich auf alle Verkehrsteilnehmer subsumieren lässt. Wir haben das Thema BVG. Es darf natürlich nicht sein, wenn die Menschen aussteigen, dass sie direkt in einen Fahrradweg hineinlaufen, sondern da muss es einen sicheren Weg geben. – Das Thema Fußverkehr hat auch den Sicherheitsaspekt, nämlich die Einrichtung von Querungshilfen. Auch da adressieren wir das Thema Verkehrssicherheit. Das ist unsere Priorität, und zwar qualitativer Art, weil es nicht nur eine zeitliche Komponente gibt. Die gibt es natürlich auch, aber wir machen insbesondere eine qualitative Komponente.

Den Fahrradverkehr haben wir, glaube ich, hinreichend besprochen. Verkehrssicherheit, das ist der Kreuzungsbereich. Dazu gehören aber auch sanierte Verkehrswege, damit die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nicht ständig auf die Straße ausweichen müssen. Sie fragen: Was gehört denn zu einem guten Miteinander? – Ein gutes Miteinander, dazu ist doch die Voraussetzung, dass man sich aller Verkehrsteilnehmer annimmt und nicht nur einseitig aus einer Perspektive guckt. Man guckt sich die Perspektive der Radfahrerinnen und Radfahrer an. Das machen wir. Wir müssen uns aber auch die Perspektive der anderen angucken. Was gehört denn zu einem Miteinander? – Da haben wir beispielsweise auch diejenigen, die mobilitätseingeschränkt sind und teilweise bei der jetzigen Verkehrsplanung gar nicht mehr die Wahl haben. Die dürfen natürlich nicht auf einem Fahrradweg parken, das ist auch richtig so, aber das heißt, dass sie auf der Straße parken müssen, und dann müssen in der Hektik alte Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen auf der Straße aussteigen, ein Hupkonzert hinter sich haben. Auch solche Sachen gehören zum Thema Verkehrssicherheit. Die gehören zum Thema gutes Miteinander, das bei uns ganz hoch geschrieben ist. Das gehört auch dazu. Wir verengen gerade die Diskussion auf den Bereich Radverkehr. Das ist auch richtig so, weil es hier das Thema ist, aber wenn Sie fragen: Was ist das gute Miteinander? –, dann ist es auch die Betrachtung der anderen Sicherheitsbedürfnisse der anderen Teilnehmer des Verkehrs.

Es wurde das Thema Ollenhauerstraße angesprochen. – Ich habe da nichts gestoppt. Wenn der Bezirk aber der Auffassung ist, dass er, weil er auch unsere Leitlinien vertritt und eine neue Regierungspolitik in Einklang mit uns bringen möchte und er für sich entscheidet, dass er das gerne noch mal anpassen und überprüfen möchte, dann bin ich doch nicht diejenige, die sagt, hopp oder top, sondern dann sage ich: Dann nimm dir noch mal die Zeit, überprüfe das, überprüfe auch Alternativen, die du im Kopf hast! – Im Übrigen hatten wir auch: Das kommt ja gar nicht von mir, sondern schon 2019 oder 2020 wurde der Hinweis aus unserem Haus auch gegeben, was für Alternativen es bei der Ollenhauerstraße vielleicht gibt. Das haben wir dem Bezirk auch noch mal zur Kenntnis, zum Nachdenken gegeben, und jetzt sind die am Zuge, das noch mal für sich zu bewerten, und ich glaube, die Zeit können wir ihnen auch gewähren. Da ist also kein Stopp von meiner Seite erfolgt.

Die Radschnellwege sind gerade in der Erarbeitung. Die sind gerade gar nicht im Fokus. – Zu Frau Hassepaß: Sie haben gesagt, den Gesamtüberblick natürlich. Das alles, was Sie erwähnt haben, gibt es. In dem Rahmen bewegen wir uns. Das, was es eben nicht gibt, ist ein projektscharfer Planungsstand, und den verschaffen wir uns gerade. Der Rahmen ist klar. Da haben Sie auch alles richtig erwähnt. Wir brauchen aber jetzt den projektscharfen Planungsstand, und in Zukunft möchte ich, weil ich das gerade realisiere, was da los ist, selbstverständlich ein Projekttool aufbauen, um in Zukunft gar nicht mehr in diese Bredouille zu geraten, dass wir uns jetzt einmal holterdiepolter diesen Überblick verschaffen müssen, sondern dass der fortwährend bei uns im Haus vorliegt. Das ist jetzt, dass der Prozess einmal richtigerückt wird, und so werden wir das jetzt auch aus der Erfahrung machen.

Sie haben die bezirklichen Straßen noch mal adressiert. Die haben, das hatte ich versucht am Anfang auszuführen, Interdependenzen natürlich für das Hauptstraßennetz. Für diese Planung, um jetzt diesen Gesamtüberblick zu bekommen, haben wir das von den Bezirken angefordert, um das auch für die Beurteilung im Hauptstraßennetz vorliegen zu haben.

Der Rahmen, in dem wir uns bewegen, ist bundesgesetzlich mit StVO und StVG vorgegeben, ist landesgesetzlich durch das Mobilitätsgesetz und die dazu bestehenden Verordnungen vorgegeben. Das ist natürlich das gesetzliche Setting, an das wir uns halten und in dem wir uns bewegen. – Möchtest du bitte noch ergänzen?

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU):** Ich glaube, das war ziemlich umfassend. Vielleicht noch zu einem Punkt, weil das Thema Radschnellverbindungen noch mal angesprochen wurde: Es befindet sich gerade in der Erarbeitung, wie und wo genau diese Radschnellverbindungen in der konkreten Ausführung realisiert werden.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Recht herzlichen Dank! – Nach 20 Wortmeldungen schlage ich vor, dass wir die Besprechungspunkte 4 a und 4 b abschließen. – Ich sehe Einvernehmen dazu. Dann müssten wir über den Antrag zu Tagesordnungspunkt 4 c abstimmen. – Herr Ronneburg, bitte schön!

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Herr Vorsitzender! Eine kurze Zwischenfrage: Sie haben jetzt gesagt, Abschluss. Wir betrachten diesen Besprechungspunkt nicht als erledigt. Insofern bitten wir um Vertagung.

**Vorsitzender Lars Bocian:** Gibt es Wortmeldungen zur Vertagung? – Dann schließen wir Tagesordnungspunkt 4 a erst mal ab. – [Zuruf] – Okay! – Gibt es zur Vertagung ein Einvernehmen, oder wollen wir darüber abstimmen? – Ich sehe hier ein Einvernehmen. Der Antrag ist nicht vertagt, Herr Ronneburg, nur die Besprechungspunkte 4 a und 4 b. – [Zuruf] – Gut!

Dann kommen wir jetzt zur Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 4 c, den Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke, Drucksache 19/1046. Wer der Drucksache seine Zustimmung gibt, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen. Wer ist dagegen? – Das sind die Fraktionen der SPD, der AfD und der CDU. Damit ist der Antrag mehrheitlich abgelehnt. Es geht eine entsprechende Beschlussempfehlung über den Hauptausschuss an das Plenum.

#### Punkt 5 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

**Wie ist der wahre Zustand des U2-Tunnels – Sind wir auf einem guten Weg oder droht doch der Totalschaden?**

(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

[0141](#)

Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0178](#)  
**Aktueller Stand der Planungen für die**  
**Ortsumfahrung Ahrensfelde** Mobil  
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0145](#)  
**Aktueller Stand der Planungen für die** Mobil  
**Ortsumfahrung Ahrensfelde**  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Antrag der AfD-Fraktion [0002](#)  
Drucksache 19/0065 Mobil  
**Ortsumfahrung Ahrensfelde – bürgerfreundliche**  
**und kostengünstigere Lösung Kemberger Straße**  
**endlich auf den Weg bringen!**

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.