

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 19. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juni 2023)

zum Thema:

Stopp des Ausbaus sicherer Radwege - mit welchen Zielen und welchen Konsequenzen für Berlin?

und **Antwort** vom 07. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juli 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15 903
vom 19. Juni 2023

über Stopp des Ausbaus sicherer Radwege - mit welchen Zielen und welchen Konsequenzen für Berlin?

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

Frage 1:

Auf welcher rechtlichen Grundlage hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) die Bezirke angewiesen, keine Radverkehrsprojekte umzusetzen, bei denen Kfz-Fahrestreifenumwandlungen und/oder Parkplatzumwandlungen zu erwarten sind - obwohl das geltende Mobilitätsgesetz und der Radverkehrsplan als verbindliche Rechtsverordnung die Schaffung sicherer und zum Überholen ausreichend breiter Radverkehrsanlagen verpflichten?

Antwort zu 1:

Die haushaltsrechtliche Grundlage für die temporäre Aussetzung der auftragsweisen Bewirtschaftung ist § 9 Landeshaushaltsordnung.

Frage 2:

Welche rechtlichen Möglichkeiten hat die SenMVKU, gegen Bezirke vorzugehen, die auf Grundlage von § 45 Abs. 9 Satz 4 Ziffer 3 StVO angeordnete Radverkehrsanlagen anlegen, die der Erfüllung von §§40 - 43 MobG BE dienen, bei denen aber Parkplätze oder Kfz-Fahrestreifen umgewandelt werden sollen?

Antwort zu 2:

Beruhend Radverkehrsanlagen auf einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach der genannten Vorschrift, hängt die Umsetzung insbesondere vom Fortbestand dieser Anordnung ab, für die die SenMVKU nach den Vorschriften des Zuständigkeitskatalogs Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) in vielen Fällen zuständig ist, etwa auch im untergeordneten Straßennetz bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf das übergeordnete Netz, Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenbahnen und der Linienführung des ÖPNV, Maßnahmen für überörtliche Radwegführungen oder der der Anordnung von Lichtzeichenanlagen. Hierbei können auch Änderungen der Planungsvorgaben für Hauptverkehrsstraßen mit vorwiegend überbezirklicher Funktion und andere Straßen von besonderer Bedeutung nach Nr. 10 Abs. 4 des Allgemeinen Zuständigkeitskatalogs (ZustKat AZG) zu berücksichtigen sein. Im Übrigen hat die SenUMVK nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 AZG die Zuständigkeit für Leitungsaufgaben, d.h. für Planung, Grundsatzangelegenheiten, Steuerung und Aufsicht einschließlich der damit verbundenen haushaltsrechtlichen Verantwortlichkeiten (vgl. Antwort zu Frage 1). Ob darüber hinaus auch die weiteren allgemeinen Möglichkeiten der Bezirksaufsicht oder des Eingriffsrechts in Betracht kommen, ist im Übrigen wie immer eine Frage des jeweiligen Einzelfalls.

Frage 3:

In welchen Straßenabschnitten gab es in den Jahren 2018 - 2023 Unfälle mit Verletzten und/oder Getöteten Radfahrenden und an welchen wurden in diesem Zeitraum Radverkehrsanlagen angelegt? (bitte tabellarisch darstellen und für jeden Straßenabschnitt auflisten: Unfälle nach Unfallkategorie und nach Jahren, ggf. Art, Länge und Jahr der Inbetriebnahme der im Zeitraum gebauten Radverkehrsanlage)

Frage 4:

Wie schätzt die SenMVKU die verkehrliche Wirkung dieser Radverkehrsanlagen ein und wie hat sich an den jeweiligen Abschnitten die Anzahl Radfahrender sowie die Zahl verletzter und getöteter Radfahrender vor und nach Umsetzung der jeweiligen Maßnahme entwickelt (bitte tabellarisch für jeden Straßenabschnitt)?

Antwort zu 3 und 4:

Die Daten zu der Verkehrsunfalllage an den jeweils 30 von Verkehrsunfällen (VU) am häufigsten betroffenen Örtlichkeiten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
WILHELMSTR. / UNTER DEN LINDEN	12	9	6	3	10	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	1	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	0	1	0	0

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
VU mit Leichtverletzten	11	9	6	2	9	1
MÜHLENSTR. / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STR. / AM OBERBAUM	12	10	8	6	6	5
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	3	2	2	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	9	8	6	6	6	5
OTTO-BRAUN-STR. / ALEXANDERSTR. / KARL-MARX- ALLEE	11	8	2	6	7	1
VU mit Getöteten	0	1	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	0	0	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	9	7	2	5	6	1
OTTO-BRAUN-STR. / MOLLSTR.	11	8	7	9	6	1
VU mit Getöteten	1	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	0	0	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	8	8	7	9	5	1
ORANIENSTR. / MORITZPLATZ	11	3	11	14	6	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	4	0	0	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	7	3	11	13	5	1
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	10	9	13	16	10	2
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	3	1	3	1	1
VU mit Leichtverletzten	10	6	12	13	9	1
STRABE DES 17. JUNI	9	9	6	3	5	2
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	3	0	2	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	6	9	4	3	4	2
GNEISENAUSTR. / MEHRINGDAMM / YORCKSTR.	9	7	11	3	8	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	1	2	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	6	9	3	8	0

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
BRUNNENSTR. / INVALIDENSTR. / VETERANENSTR.	9	6	5	12	4	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	2	1	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	7	4	4	11	3	0
ADMIRALSTR. / KOTTBUSSE STR. / REICHENBERGER STR. / SKALITZER STR. / ADALBERTSTR.	9	2	11	4	0	1
VU mit Getöteten	0	0	1	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	1	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	8	2	9	4	0	1
STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	8	8	7	6	5	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	1	0	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	6	7	7	5	4	0
PRINZENSTR. / MORITZPLATZ	8	4	2	3	7	4
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	8	4	2	3	7	4
LICHTENBERGER STR. / SINGERSTR.	8	3	4	4	4	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	1	0	2	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	3	4	2	4	0
GRÜNBERGER STR. / WARSCHAUER STR.	8	6	2	1	4	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	3	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	7	3	2	1	4	0
GUDVANGER STR. / TALSTR. / WISBYER STR.	8	6	5	6	4	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	2	0	1	1	1
VU mit Leichtverletzten	7	4	5	5	3	0
DANZIGER STR. / EBERS-WALDER STR. / KASTANIEN-ALLEE /	8	5	5	4	5	0

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE						
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	1	0	2	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	4	5	2	5	0
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	8	5	3	3	5	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	0	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	7	5	3	3	4	1
DANZIGER STR. / PRENZLAUER ALLEE	8	4	9	1	5	2
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	3	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	1	9	1	5	2
TORSTR. / KARL-LIEBKNECHT-STR. / MOLLSTR. / PRENZLAUER ALLEE	7	1	6	2	5	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	0	2	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	5	1	4	2	4	1
MEHRINGDAMM / TEMPELHOFFER UFER / MEHRINGBRÜCKE	7	8	5	7	1	2
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	2	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	8	5	5	1	2
GRELLSTR. / PRENZLAUER ALLEE / WICHERTSTR.	7	6	2	2	2	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	2	1	0	1	1
VU mit Leichtverletzten	6	4	1	2	1	0
FENNSTR. / TEGELER STR.	7	6	2	4	6	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	2	1	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	6	4	1	4	6	0
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	7	9	1	5	4	0

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	3	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	6	1	5	4	0
FLUGHAFENSTR. / FULDASTR. / KARL-MARX-STR.	7	3	3	1	3	5
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	7	3	3	1	3	4
BORNHOLMER STR. / SCHÖNHAUSER ALLEE / WISBYER STR.	7	7	5	6	8	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	1	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	7	7	4	5	7	1
ANDREASSTR. / HOLZMARKTSTR. / STRALAUER PLATZ / AN DER SCHILLINGBRÜCKE	7	6	5	0	3	2
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	1	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	6	6	4	0	2	2
ALLEE DER KOSMONAUTEN / ALLEE DER KOSMONAUTEN	7	2	5	0	3	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	7	2	5	0	3	1
MEMHARDSTR. / MÜNZSTR. / ROSA- LUXEMBURG-STR.	6	11	3	4	3	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	3	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	6	8	3	4	3	1
MANTEUFFELSTR. / ORANIENSTR. / SKALITZER STR. / WIENER STR.	6	5	5	5	3	0
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	1	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	5	5	4	5	3	0

Örtlichkeit / Unfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (bis 30.04.)
KARL-LIEBKNECHT-STR. / SPANDAUER STR.	6	2	0	4	2	1
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	6	2	0	4	2	1

Stand: 6. Juni 2023

Einige der Knotenpunkte sind durch Maßnahmen der Unfallkommission verkehrssicherer gestaltet worden (vgl. Liste unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/unfallkommission/umsetzung-beschlossener-massnahmen/>). Dabei können teilweise Radverkehrsanlagen angelegt worden sein.

Des Weiteren sind auf den Straßen, die in die gelisteten Knotenpunkte münden, teilweise Radverkehrsanlagen angelegt oder verbessert worden. Diese Maßnahmen können auch die Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten selbst verbessert haben. An der „Straße des 17. Juni“ bestehen bereits seit vor 2018 Radverkehrsanlagen.

Die Senatsverwaltung geht davon aus, dass die Einrichtung von durchgängigen Verbindungen mit Radverkehrsanlagen zu einer Steigerung der Radverkehrsmengen führt. Es besteht eine begrenzte Anzahl an Zählstellen, an denen eine systematische Auswertung der Entwicklung über Zeit möglich ist. Diese sind öffentlich einsehbar unter:

[Zählstellen und Fahrradbarometer: Fahrradverkehr in Zahlen - Berlin.de](#)

Frage 5:

Warum schränkt der Senat die Bezirke ein, sichere und attraktive Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen gemäß den Qualitätsstandards und den Ausbaupfaden des Radverkehrsplans Berlin zu schaffen, obwohl die Bezirke als Straßenbaulastträger gemäß § 43 MobG Berlin gesetzlich zur Schaffung entsprechender Radverkehrsinfrastruktur verpflichtet sind?

Antwort zu 5:

Ob und wie eine Radverkehrsanlage nach § 42 MobG BE eingerichtet wird, ist im Rahmen einer Abwägung unter Berücksichtigung aller relevanten Abwägungsbelange zu prüfen. Die im Zuge laufender Planungen in der Vergangenheit getroffenen Abwägungsentscheidungen werden von der neuen Hausleitung im Rahmen des geltenden Rechts ergebnisoffen überprüft.

Der Senat beabsichtigt nicht eine Einschränkung des Radwegeausbaus, sondern eine Ausweitung. Er plant u.a. ein Verkehrssicherheitskonzept, welches alle Verkehrsteilnehmer in den Blick nimmt. Die Umsetzung der Radverkehrsprojekte aus dem Radverkehrsplan werden priorisiert. Weiterhin sollen bestehende Radwege saniert und sichere Radspuren, unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten auch getrennte Radspuren eingerichtet werden.

Frage 6:

Mit welchen Maßnahmen will die SenMVKU das erklärte Ziel der "Vision Zero" im Bereich des Radverkehrs erreichen, wenn jetzt die Umsetzung zahlreicher geplanter sicherer Radverkehrsanlagen ausgesetzt werden?

Antwort zu 6:

Die Senatsverwaltung hält an der Erreichung des in § 10 Absatz 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes gesetzlich verankerten Zieles der „Vision Zero“ als Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit fest. Bei der Priorisierung gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 wird die Verkehrssicherheit besonderes Gewicht haben. Vorhaben, die Beschlüsse der Unfallkommission zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umsetzen, sind nicht Gegenstand der Überprüfung und Priorisierung. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 6 verwiesen.

Frage 7:

Wie beurteilt die Senatsverwaltung die Effektivität von Tempo 30 Anordnungen als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Berlin mit Hinblick auf die „Vision Zero“ - keine Schwerverletzten und Tote mehr?

Antwort zu 7:

Tempo 30 kann in Verbindung mit anderen Maßnahmen wirkungsvoll zu einer Verringerung schwerer Unfallfolgen beitragen. Mit Blick auf die Vision Zero ist wichtig, dass es sich um Maßnahmenkombinationen handelt, in der die komplexen situativen Zusammenhänge des Unfallgeschehens effektiv aufgegriffen werden.

Frage 8:

Wie beabsichtigt die SenMVKU die Erfüllung von § 43 MobG Berlin einzuhalten - gemäß dem an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet und so gestaltet werden sollen, dass sich Radfahrende sicher überholen können und die außerdem vor unzulässigem Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge geschützt sind - wenn ab sofort keine Radverkehrsanlagen mehr umgesetzt werden dürfen, bei denen Kfz-Fahrestreifen-Umwandlungen und/oder Wegfall von Parkplätzen erforderlich sind?

Antwort zu 8:

Die der Frage zugrundeliegende Annahme, dass keine Radverkehrsanlagen mehr umgesetzt würden, bei denen Kfz-Fahrestreifen-Umwandlungen und/oder Wegfall von Parkplätzen erforderlich sind, trifft nicht zu.

Frage 9:

Wie stellt die SenMVKU sicher, dass keine Verstöße gegen Haushaltsrecht und/oder dem Land Berlin finanzielle Forderungen entstehen, wenn bereits ausgeschriebene oder vergebene Bauaufträge für neue Radverkehrsinfrastruktur gestoppt werden müssen und ggf. Regresszahlungen an beauftragte Baufirmen geleistet werden sollen?

a) Falls der Senat dies nicht sicherstellen kann, wer trägt die entstehenden Kosten für eine Verzögerung der Umsetzung von Projekten und dadurch entstehenden Risiken oder kompletter Wegfall der Fördergelder, die bis zum Ende des Jahres umgesetzt werden müssen und/oder Regresszahlungen?

b) Welche Prüfung hat vor dem Versand des Schreibens zum Stopp des Radwegeausbaus bzw. des Versands der Bitte an die Bezirke stattgefunden, um die haushalterischen und verwaltungsrechtlichen Konsequenzen der Kommunikation abzuschätzen?

Antwort zu 9:

Mit dem Schreiben der SenMVKU wurden die Mittelzusagen ausschließlich für diejenigen Maßnahmen zeitweise ausgesetzt, für die noch keine Verträge für die bauliche Umsetzung geschlossen wurden, um eine Überprüfung zu ermöglichen. Für einen Stopp laufender Bau- oder Sanierungsmaßnahmen gibt es keine Veranlassung und insofern keinen Anlass für Regressforderungen. Die Verantwortung für die korrekte Umsetzung liegt bei der bewirtschaftenden Dienststelle.

Das Schreiben der SenMVKU wurde an die fachlich zuständigen Ämter der Bezirke und an die Haushaltsämter der Bezirke gerichtet. Es bestanden keine Zweifel, dass die Adressaten die Schreiben korrekt interpretieren.

Frage 10:

Wie stellt die SenMVKU bei Umplanungen zur Erhaltung von Parkplätzen und/oder Kfz-Fahrs Spuren sicher, dass die geltende AV Konfliktbewältigung eingehalten wird, die eine klare und transparente Vorgehensweise u.a. bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur vorgibt, wonach bei Abwägungsentscheidungen einerseits die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturen für den Umweltverbund Vorrang hat, andererseits stets den Interessen des fließenden Verkehrs Vorrang vor denen des ruhenden Verkehrs eingeräumt wird?

Frage 16:

Gemäß Aussagen von Senatorin Dr. Schreiner im Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 14.06.2023 sollen künftig Radwege dort schmaler gestaltet werden, wo derzeit wenig Radverkehr herrscht. Gemäß § 43 (2) MobG Berlin ist jedoch im Sinne vorausschauender Planung aktueller Radverkehrsmaßnahmen die zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. Wie erklärt der Senat diesen Widerspruch zwischen der Aussage von Senatorin Dr. Schreiner einerseits, nach der künftige Radinfrastruktur

nur noch an der aktuellen Nachfrage ausgerichtet werden soll, und der Festlegung im Mobilitätsgesetz sowie den aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik andererseits, die eine angebotsorientierte Verkehrsplanung festschreiben, also attraktive Angebote für einen Umstieg hin zu stadtverträglichen Mobilitätsformen geschaffen werden sollen?

Antwort zu 10 und 16:

Die AV Konfliktbewältigung als Ausführungsvorschrift zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetzes ist zu berücksichtigen, wenn es im Rahmen einer Umplanung auf die Regelungen des § 25 des Berliner Mobilitätsgesetzes ankommt. Für Maßnahmen, die allein mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts umgesetzt bzw. angeordnet werden, wird eine Abwägung nach § 25 des Berliner Mobilitätsgesetzes nicht vorgenommen. Die AV Konfliktbewältigung kommt insoweit nicht zur Anwendung.

Frage 11:

Welche Verkehrsträger und Verkehrsmittel sollen in der Betrachtung der Leistungsfähigkeit einbezogen werden, auf die sich Senatorin Dr. Schreiner in der Pressemitteilung vom 16.06.2023 bezieht, gemäß der große Straßen in der Stadt für den Pendler-, Wirtschafts- und Lieferverkehr leistungsfähig bleiben müssen?

Antwort zu 11:

Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit erfolgt unter Beachtung der lokal zur Anwendung kommenden bzw. der planerisch relevanten Verkehrsmittel.

Frage 12:

Wie bewertet die SenMVKU die Konsequenzen für den aktuell stark zunehmenden Wirtschaftsverkehr mit Lastenrädern, wenn nun zum Erhalt von Parkplätzen und/oder Fahrstreifen Radverkehrsmaßnahmen unter Missachtung von Qualitätsstandards des Radverkehrsplans Berlin gebaut werden sollen, obwohl diese Standards wegen steigender Anteile von Lastenrädern am Radverkehr festgelegt wurden?

Antwort zu 12:

Eine Steigerung des Anteils des Wirtschaftsverkehrs mit Lastenrädern ist begrüßenswert. Der Senat beachtet die geltenden Standards des Radverkehrsplans. Im Rahmen der jeweils für jede einzelne Maßnahme erforderlichen Abwägung, bei der alle entscheidungserheblichen Belange zu berücksichtigen sind, kann es im Einzelfall erforderlich sein von einzelnen Maßgaben abzuweichen, z.B. um den örtlichen Gegebenheiten gerecht zu werden.

Mit der vom Senat vorgeschlagenen Ergänzung des Berliner Mobilitätsgesetzes um den Abschnitt Wirtschaftsverkehr soll zudem sichergestellt werden, dass die Belange eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs auch gesetzlich verankert werden.

Frage 13:

Was versteht der Senat unter einem guten Miteinander im Verkehr?

Frage 14:

Wie definiert der Senat ideologische Verkehrspolitik?

Antwort zu 13 und 14:

Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet:

Ein gutes Miteinander im Verkehr bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel kommen, sich rücksichtsvoll verhalten. Gute Verkehrspolitik bedeutet, dieses Ziel auf Basis fachlich solider Grundlagen zu erreichen und die Gründe für Planungen so klar zu kommunizieren, dass alle Verkehrsteilnehmenden mitgenommen werden.

Frage 15:

Mit welchen Maßnahmen wird der Senat dem Handlungserfordernis des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr Berlin 2030 gerecht, der die Reduktion des Kfz-Verkehrs fordert, wenn künftig für Radfahrende keine attraktiven Angebote mehr gemacht werden dürfen?

Frage 19:

Wie soll das im geltenden Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr festgelegte Ziel von mindestens 23% Radverkehrsanteil im berlinweiten Modal Split erreicht werden, wenn keine sicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen gemäß den Qualitätsstandards und den Ausbaupfaden des Radverkehrsplans Berlin errichtet werden sollen?

Antwort zu 15 und 19:

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 ist festgelegt, dass Radverkehrsprojekte priorisiert werden sollen um insgesamt mehr und sichere Radwege zu schaffen. Es werden auch weiterhin attraktive Angebote im Sinne einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gemacht werden.

Frage 17:

Plant der Senat Änderungen der derzeit geltenden Teile des Mobilitätsgesetzes und wenn ja, welche?

Antwort zu 17:

Der Senat hat angekündigt, im Anschluss an den neu eingebrachten Abschnitt im Berliner Mobilitätsgesetz zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs zu prüfen, ob und inwiefern sich unter anderem aus den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 ein rechtlicher Anpassungsbedarf ergibt.

Frage 18:

Bis wann sollen etwaige Änderungen des Mobilitätsgesetzes nach aktueller Planung im Senat beschlossen werden?

Antwort zu 18:

Zum Abschluss einer geplanten Novellierung lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässlichen Aussagen machen, da zunächst der Umfang des Überarbeitungsbedarfs eruiert werden muss.

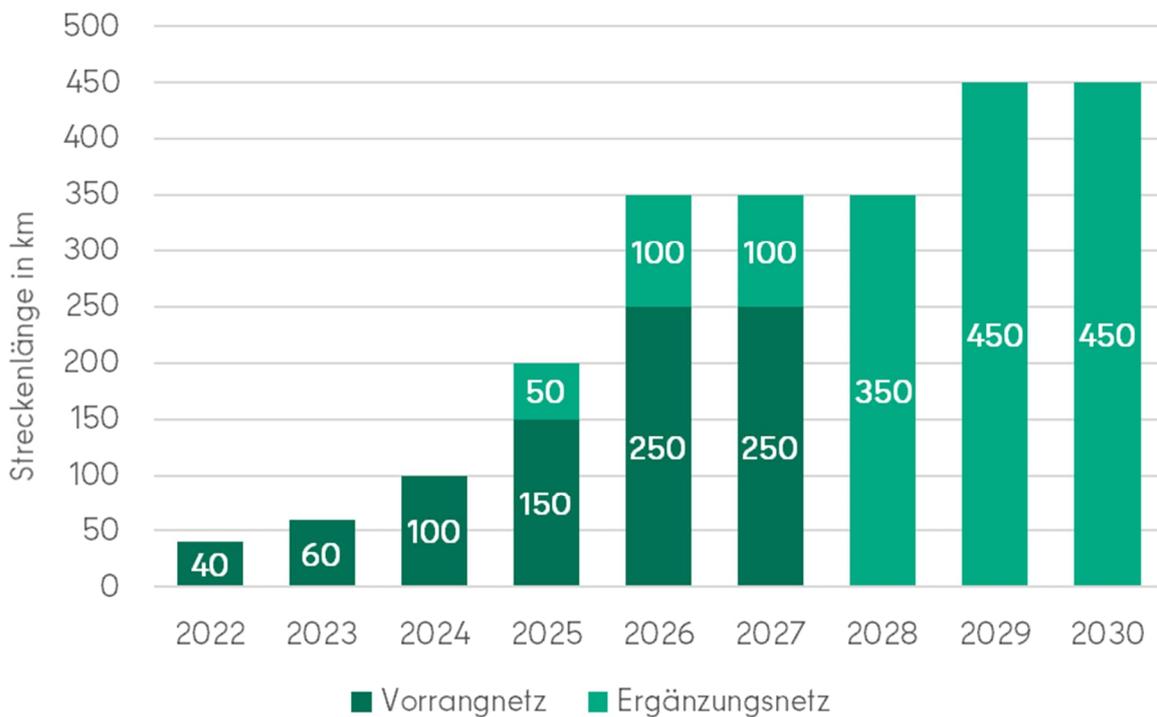
Frage 20:

Bis wann plant der Senat, das im Radverkehrsplan Berlin festgeschriebene Radvorrangnetz, das Ergänzungsnetz und die Radschnellverbindungen jeweils vollständig umzusetzen?

Antwort zu 20:

Gemäß Berliner Radverkehrsplan aus dem Jahr 2021 ist geplant Vorrang- und Ergänzungsnetz bis 2030 umzusetzen. Im Radverkehrsplan sind für die Jahre 2022 bis 2030 Jahresausbauziele zur Errichtung des Radverkehrsnetzes Berlin definiert (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1 Jahresausbauziele zur Errichtung des Radverkehrsnetzes Berlin



Datenquelle: Radverkehrsplan des Landes Berlin. S. 20

Frage 21:

Wer trägt die Verantwortung für Unfälle, die auf Straßenabschnitten passieren, für die bereits eine gültige nach Rechtsvorschriften erlassene Anordnung vorliegt, die aber aufgrund einer Anweisung nicht umgesetzt werden konnte?

Antwort zu 21:

Die Beurteilung von Unfällen hängt von den Umständen des jeweiligen Einzelfalles ab. Insbesondere kommt es darauf an, ob die Unfallbeteiligten die straßenverkehrsrechtliche Grundregel der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht (§ 1 StVO) sowie die speziellen Regeln der Straßenverkehrsordnung beachtet haben. Regelmäßig werden Unfälle dadurch verursacht, dass einer oder mehrere Unfallbeteiligte diese Vorschriften nicht beachten; sie tragen dann die Verantwortung für den Unfall.

Eine Haftung des Landes Berlin als Straßenbaulastträger für Verkehrsunfälle aus dem Gesichtspunkt der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kommt hier regelmäßig nicht in Betracht. Die noch nicht umgesetzte Anordnung einer Radverkehrsanlage schafft keine erhöhte Gefahrenlage. Sollte aufgrund des bisherigen baulichen Zustands der Straße eine Gefahrenquelle bestehen, die für Verkehrsteilnehmer bei bestimmungsgemäßer Benutzung trotz Anwendung der von ihnen zu erwartenden Eigensorgfalt nicht rechtzeitig erkennbar ist, oder sich diese auf die Gefahrenlage nicht rechtzeitig einstellen können, muss der Straßenbaulastträger die Verkehrsteilnehmer entsprechend warnen (vgl. BGH, Urteil vom 05.07.2012, III ZR 240/11). Sollte eine solche Gefahrenquelle mit der Radweganlage beseitigt werden, müssen die Warnhinweise noch solange bestehen bleiben, bis die Gefahrenquelle tatsächlich beseitigt wird.

Frage 22:

Von wo soll der Platz genommen werden, um an Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsinfrastruktur sichere Radwege einzurichten?

Antwort zu 22:

Es wird auf die Möglichkeiten im Rahmen der in der Antwort auf Frage 2 genannten Zuständigkeit der Hauptverwaltung und der Möglichkeiten der Bezirke im Rahmen ihrer nach Landesrecht bestehenden Zuständigkeit verwiesen.

Frage 23:

Welche Rolle spielten ERA, Rast und StVO und weitere Verwaltungsvorschriften für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen in der Vergangenheit? Welche spielen sie in der Zukunft?

Antwort zu 23:

Die Grundlage für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen ist die Straßenverkehrs-Ordnung. Die zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften konkretisieren das Verwaltungshandeln. Andere aktuelle Richtlinien, wie die beispielhaft benannten, werden bei der Entscheidungsfindung der Straßenverkehrsbehörden herangezogen und bei den Abwägungsentscheidungen als Stand der Technik berücksichtigt.

Frage 24:

Auf welcher fachlichen Grundlage erfolgt der Schwellenwert der 10 Parkplätze pro 500m und welche Rolle spielt diese Zahl innerhalb der Abwägungsverfahren straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen? Gilt diese Prämisse des Parkplatzwegfalls auch auf Bundesstraßen?

Antwort zu 24:

Die Information über den Wegfall von Parkplätzen ab einer bestimmten Größenordnung dient nicht als Abwägungskriterium innerhalb der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen.

Berlin, den 07.07.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt