

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

vom 28. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2023)

zum Thema:

**Radwege-Stopp IV: Senat hält Radwegeausbau an – Welche Auswirkungen auf Radwegeprojekte hat die Anweisung aus dem Senat für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an die Bezirke?**

und **Antwort** vom 21. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. 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. 19/16014  
vom 28.06.2023

über Radwege-Stopp IV: Senat hält Radwegeausbau an – Welche Auswirkungen auf  
Radwegeprojekte hat die Anweisung aus dem Senat für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und  
Umwelt an die Bezirke?

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener  
Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort  
bemüht und hat daher die Bezirke um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an  
den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Stellen der Hausleitung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU)  
waren im Vorfeld der per E-Mail übermittelten Information der Abteilung VI an die Bezirke, gemäß der Planungen,  
Abstimmungen, Anordnungen von und Umsetzung von angeordneten Radverkehrsvorhaben temporär ausgesetzt  
sind, in die Entscheidung über den Grundsatz der Entwicklung neuer Maßstäbe an die Straßenaufteilung gemäß  
neuer Kriterien involviert?

Frage 2:

Wie erklärt sich die SenMVKU die Aussage von Senatorin Schreiner, dass sie mit dieser Entscheidung nichts zu tun  
habe, obwohl der Wortlaut der E-Mail im Sinne der Frage 4 auf Abstimmungen mit der Senatorin verweist?

Antwort zu 1 und 2:

Die in Rede stehende E-Mail enthält detaillierte Aussagen, die nicht im Einzelnen mit der Hausleitung abgestimmt waren.

Frage 3:

Teilt die SenMVKU die Auffassung, dass eine Senatorin die Gesamtverantwortung für alle Vorgänge innerhalb der Senatsverwaltung trägt und es im Sinne eines guten Miteinanders mit der Fachebene der Verwaltung erforderlich ist, sich nach außen schützend vor die Beschäftigten zu stellen?

Antwort zu 3:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) ist der Auffassung, dass nach Artikel 58 Absatz 5 der Verfassung von Berlin jedes Mitglied des Senats seinen Geschäftsbereich selbständig und in eigener Verantwortung innerhalb der Richtlinien der Regierungspolitik leitet. Auch ist die SenMVKU der Auffassung, dass im Rahmen der Fürsorgepflicht als Arbeitgeber und Dienstherr für das Wohl der Beamtinnen und Beamten sowie der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu achten ist. Sind Vorgänge des Verwaltungsvollzugs einer breiteren Öffentlichkeit bekannt geworden, die einer Klarstellung bedürfen, kann die Verantwortung des Senatsmitglieds nach außen es auch erfordern, die Öffentlichkeit entsprechend zu unterrichten.

Frage 4:

Bis wann stellt die SenMVKU abgestimmte und professionelle Kommunikationswege und ein durchdachtes Vorgehen unter vorheriger Einbeziehung der Fachebene der SenMVKU und der betroffenen Bezirke sicher?

Antwort zu 4:

Grundsätzlich waren und sind abgestimmte und professionelle Kommunikationswege sowie ein durchdachtes Vorgehen sichergestellt. Die SenMVKU ist weiterhin bemüht etwaig entstandene Missverständnisse auszuräumen und verfolgt eine transparente Kommunikation mit allen beteiligten Akteuren.

Frage 5:

Welche Abstimmungen der SenMVKU gab es vor der Entscheidung über ein vorübergehendes Aussetzen der Umsetzung von Planungen, Anordnungen und Umsetzung angeordneter mit welchen Abgeordneten und Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin? Bitte alle durchgeführten Termine mit Datum und Beteiligten auflisten.

Frage 13:

Mit welchen Abgeordneten, Fraktionen und sonstigen Stellen, und Personen haben bereits Abstimmungen der SenMVKU stattgefunden? Bitte jeweils Datum, Beteiligte und- Teilnehmende Stellen, Abteilungen und Referate der SenMVKU auflisten.

Antwort zu 5 und 13:

Die SenMVKU hat alle erforderlichen Abstimmungen vorgenommen, bevor über vorübergehendes Aussetzen der Maßnahmen entschieden wurde. Die Termine und Beteiligten wurden nicht erfasst.

Frage 6:

Wann wurde der FahrRat, der aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken und zivilgesellschaftlichen und weiteren Handelnden zusammengesetzt ist, vor dieser wesentlichen Entscheidung mit Auswirkungen auf die gesamtstädtische Ebene (Laut § 37 (7) Berliner Mobilitätsgesetz notwendig) mit einbezogen?

Antwort zu 6:

Der Umgang mit den Radverkehrsplanungen wurde bei der Sitzung des FahrRat am 30.06.2023 thematisiert.

Frage 7:

Wie ist der Zeitplan für die Klärung des weiteren Vorgehens zur Priorisierung und Entscheidung über beabsichtigte Um- und Neuplanungen bereits geplanter und angeordneter Radverkehrsprojekte, bis wann gilt die Aussetzung der Planungen und Umsetzungen von Radverkehrsprojekten? Wann geht es mit der Planung, Anordnung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten endlich weiter?

Antwort zu 7:

Mit Pressemitteilungen am 05.07.2023, 17.07.2023 und 20.07.2023 wurde bekannt gegeben, wie sich das weitere Vorgehen zur Umsetzung von Radverkehrsanlagen gestaltet.

Frage 8:

Welche Radwegeprojekte (Bezirk, Straßenname und -abschnitt) unter Nennung

- a. der bisher ausgegebenen und veranschlagten Planungsmittel,
- b. der bisher aufgewendeten Personalmittel,
- c. der eingeplanten Fördermittel von Bund oder EU und deren Ablaufdatum (Höhe und Abrufzeitraum) sind von der Aussetzung der Planung, Anordnung und Umsetzung betroffen?

Antwort zu 8:

Zu a) und c)

Zur Erläuterung der Planungskosten:

Planungskosten können teilweise nicht separat ausgewiesen werden. Bei Maßnahmen, deren Umsetzung noch nicht begonnen hat, kann davon ausgegangen werden, dass bereits abgerufene Mittel Planungskosten sind.

Bezirk	Kurztitel für SA	8a) Veranschlagte Mittel (Planungsmittel können nicht separat ausgewiesen werden)	8a) davon Planungsmittel für externe Aufträge) bzw. bereits abgerufene Mittel	8c) Eingeplante Fördermittel	8c) Fördermittelaufbruch bis ...
Neukölln	Stubenrauchstraße zwischen Neuköllner Straße und Massantebrücke	962.500,00 €	6.664,00 € Planungsleistung erbracht, noch nicht abgerufen	721.875,00 €	31.12.2023
Pankow	Blankenfelder Chaussee zwischen Rosenthaler Weg und Hauptstraße	1.501.500,00 €	6.414,10 € Planungsleistung erbracht, noch nicht abgerufen	1.126.125,00 €	31.12.2023
Reinickendorf	Roedernallee zwischen Am Nordgraben und Oranienburger Straße	1.540.000,00 €	Eigene Planung SenMVKU	1.155.000,00 €	31.12.2023

b)

Die Personalkosten bzw. die aufgewendeten Arbeitsstunden werden nicht gesondert erfasst, da die entsprechende fachliche Bearbeitung von verkehrlichen Infrastrukturvorgaben als herkömmliche Daueraufgabe wahrgenommen wird.

Frage 9:

Welche der angehaltenen Radverkehrsprojekte tragen aus Sicht der SenMVKU nicht zur Schulwegsicherheit bei?

Antwort zu 9:

Eine zentrale Voraussetzung für einen sicheren Schulweg ist eine lückenlose sichere Infrastruktur für zu Fuß zur Schule Gehende oder mit dem Rad fahrende Kinder. Radverkehrsvorhaben, die im engeren Sinne der Schulwegsicherheit dienen, waren bzw. sind von der Überprüfung ausgenommen. Davon ausgehend, dienen die gemeldeten und damit derzeit angehaltenen Projekte nicht im engeren Sinne der Schulwegsicherheit auf Grundlage der Schulwegeplanung.

Frage 10:

Von welchen Verkehrsmitteln wird die für den Bau von sicheren Radwegen benötigte Fläche nach ihrer neuen Priorisierung genommen?

Antwort zu 10:

Die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (Rast 06) gibt grundsätzlich für die städtebauliche Bemessung vor, dass der Straßenraum von außen nach innen zu planen ist. Angestrebte Proportionen zwischen Seitenraum und Fahrbahn sollten in etwa 30 %/40 %/30 % ausmachen. Diesen Richtlinien entsprechend wurde bisher die Verkehrsplanung vorgenommen.

Frage 11:

Kann die SenMVKU ausschließen, dass die benötigte Fläche für neue sichere Radwege der Fläche des Fußverkehrs entzogen wird?

Antwort zu 11:

Nein.

Frage 12:

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- Fahrstreifen umgewandelt werden sollen?

Antwort zu 12:

Beruhend die Radverkehrsanlagen auf einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach der genannten Vorschrift, hängt die Umsetzung insbesondere vom Fortbestand dieser Anordnung ab,

wenn dafür die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) nach den Vorschriften des Zuständigkeitskatalogs Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) zuständig ist. Ob allgemeinen Möglichkeiten der Bezirksaufsicht oder des Eingriffsrechts in Betracht kommen, ist eine Frage des jeweiligen Einzelfalls.

Frage 14:

Wie rechtfertigt die SenMVKU die immensen Mehrausgaben, wenn Projekte, die jahrelang geprüft und basierend auf den Richtlinien der StVO, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, dem Mobilitätsgesetz etc. unter Einbeziehung der Öffentlichkeit, zahlreicher Initiativen, Planungsbüros und Behörden zu den örtlichen Gegebenheiten unter den Zielen Verkehrssicherheit und Klimaschutz erfolgte, nun erneut geprüft werden?

Antwort zu 14:

Bisher sind noch keine Mehrausgaben durch die kurzzeitige Überprüfung der Radverkehrsprojekte entstanden. Die erneute Überprüfung diene der Ausrichtung der Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Leitlinien der Regierungspolitik.

Frage 15:

Inwiefern sieht sich die SenMVKU in der Lage, Planungsvarianten oder -alternativen von Radverkehrsvorhaben in Übereinstimmung mit dem MobG BE neu zu bewerten, wenn die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Priorisierungskriterien nicht von den Baulastträgern erfragt wurden?

Antwort zu 15:

Die Überprüfung der Radverkehrsvorhaben durch die SenMVKU erfolgt in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften.

Frage 16:

Auf welcher rechtlichen Grundlage behält sich die SenMVKU vor, über die Umsetzung von Maßnahmen im Straßennetz unter bezirklicher Zuständigkeit zu entscheiden?

Antwort zu 16:

Die haushaltsrechtliche Grundlage für die temporäre Aussetzung der auftragsweisen Bewirtschaftung ist § 9 Landeshaushaltsordnung. Beruhen die Radverkehrsanlagen auf einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, hängt die Umsetzung insbesondere vom Fortbestand dieser Anordnung ab, falls dafür die SenMVKU nach den Vorschriften des Zuständigkeitskatalogs Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) zuständig ist. Ob zur Durchsetzung sodann die allgemeinen Möglichkeiten der Bezirksaufsicht oder des Eingriffsrechts in Betracht kommen, ist eine Frage des jeweiligen Einzelfalls.

Frage 17:

Inwiefern wird angesichts der Auswahlkriterien „Umnutzung von Kfz-Fahstreifen bzw. Parkplätzen“ für temporär zu stoppende Projekte bei der Prüfung von Alternativen der Führung des Radverkehrs die Anwendung von §§ 25 und 42 MobG BE und der AV Konfliktlösung sichergestellt und welche Behörden sollen ggf. neue Abwägungsentscheidungen aufgrund welcher Rechtsgrundlagen stellen?

Antwort zu 17:

Es gibt keine innerbehördliche Vorgabe, dass die laufenden Überprüfungsverfahren im Ergebnis nicht zum Wegfall von Kfz-Fahstreifen und/oder Parkplätze führen darf. Die genannten Kriterien fließen aber als Kriterium in die planerische Abwägungsentscheidung nach § 25 MobG BE ein, da die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel Berücksichtigung finden sollen.

Bei der AV Konfliktbewältigung handelt es sich um eine Ausführungsvorschrift zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz. Die mit der Frage 10 angesprochenen Abwägungsprämissen werden mit dem Berliner Mobilitätsgesetz vorgegeben und sind entsprechend zu beachten. Gleichwohl wird mit der AV Konfliktbewältigung ein Abwägungsverfahren dargestellt, mit welchem Planungen durch die Ausschöpfung vorhandener Spielräume im Einzelfall an den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden können. Insbesondere bedeutet der Vorrang der Verkehre des Umweltverbundes nicht, dass die Interessen des motorisierten Individualverkehrs unbeachtet bleiben dürfen.

Frage 18:

Inwiefern wird durch die SenMVKU sichergestellt, dass die Vorgaben von § 42 MobG BE bei einer eventuellen Neupriorisierung eingehalten werden?

Antwort zu 18:

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 im Rahmen des geltenden Rechts ergebnisoffen überprüft.

Frage 19:

Welchen Grundsatz verfolgt die SenMVKU bei der angekündigten Neupriorisierung der Maßnahmen zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan Berlin oder der Sanierung einer bestehenden Radverkehrsanlage in schlechtem Zustand und wie wird bei solchen Baumaßnahmen sichergestellt, dass eine Radverkehrsanlage im Sinne des MobG BE und weiterer Regelwerke (z.B. Radverkehrsplan Berlin, AV Geh- und Radwege) geschaffen werden kann?



Antwort zu 19:

Der Senat beabsichtigt nicht eine Einschränkung des Radwegeausbaus, sondern eine Ausweitung. Er plant u.a. ein Verkehrssicherheitskonzept, welches alle Verkehrsteilnehmenden in den Blick nimmt. Die Umsetzung der Radverkehrsprojekte aus dem Radverkehrsplan werden anhand des sich derzeit in der Überarbeitung befindlichen Priorisierungskonzeptes geordnet. Weiterhin sollen bestehende Radwege saniert und sichere Radspuren, ggf. auch getrennte Radspuren, eingerichtet werden.

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 ist vorgesehen, dass neben der Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit auch Radverkehrsprojekte priorisiert werden sollen.

Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung der Verkehrssicherheit werden insbesondere folgende Projekte ohne Prüfung weitergeführt:

- Beschlüsse der Unfallkommission zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit dem Schwerpunkt: Sicherheit Kreuzungsbereiche
- Vorhaben in Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit
- Vorhaben zur Umsetzung des Sofortprogramms des Senats zur Unterstützung der Bezirke bei der Umsetzung von Fußgängerüberwegen
- Vorhaben zur Sanierung von bestehenden Rad- und Fußverkehrsanlagen (ohne Veränderung der Querschnittsaufteilung)

Frage 20:

Auf welcher Rechtsgrundlage und welchen planerischen Grundsätzen und Regelwerken beruhen die den Bezirken angekündigten „anderen Maßstäbe für die Straßenaufteilung“ vor dem Hintergrund der umfangreichen Regelungen im MobG BE sowie den nachgeordneten Regelwerken und mit welcher Gewichtung sollen diese Maßstäbe und andere politische Vorgaben bei Entscheidungen für Alternativplanungen einfließen?

Antwort zu 20:

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

Die Standards des Radverkehrsplans sind als verbindliche Vorgaben weiterhin bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen zu beachten.

Im Rahmen der jeweils für jede einzelne Maßnahme erforderliche Abwägung, bei der alle entscheidungserheblichen Belange zu berücksichtigen sind, kann es im Einzelfall aber erforderlich sein von einzelnen Maßgaben abzuweichen, z.B. um den örtlichen Gegebenheiten gerecht zu werden.

Frage 21:

Verfolgt die SenMVKU weiterhin das Ziel, die bisher geplanten Radschnellverbindungen Nr. 1 – 6 und 8 – 10 zielstrebig zu planen, zur Planfeststellung zu führen und zu errichten? Strebt die Hausleitung das Ziel laut Mobilitätsgesetz an, bis 2030 100 km Radschnellverbindungen zu errichten?

Antwort zu 21:

Ja.

Frage 22:

Setzt die SenMVKU den Umbau von 30 Knoten je Jahr fort (wie im MobG und Radverkehrsplan vorgeschrieben), um die Knoten für den Radverkehr sicherer zu machen? Welche konkrete Strategie und Priorisierung verfolgt sie dabei? Welche Vorhaben sollen dabei in 2023 und 2024 geplant und umgesetzt werden?

Antwort zu 22:

Der Umbau von Knoten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird - wie im Mobilitätsgesetz vorgegeben - weiter betrieben, bezieht sich jedoch auf alle Verkehrsteilnehmer und nicht allein auf den Radverkehr. Die Örtlichkeiten richten sich nach der Rangliste der stadtweiten Unfallhäufungsstellen, die von der Polizei Berlin erstellt wird. Dabei wird ein Schwerpunkt auf die Stellen gelegt, an denen eine erhöhte Beteiligung des Radverkehrs zu verzeichnen ist. Außerdem werden nach Möglichkeit alle Bezirke berücksichtigt.

An folgenden Örtlichkeiten sind Maßnahmen bisher geplant oder bereits umgesetzt:

Albrechtstr./ Klingsorstr. - Neue Filandastr.

Greifswalder Str. / Prenzlauer Berg

Umbau Radverkehrsführung Knotenpunkt LSA Am Friedrichshain/Friedenstraße

Am Friedrichshain zwischen Friedenstraße und Greifswalder Str.

LSA Potsdamer Str./ Pallasstraße

Pöllnitzweg

Landsberger Allee / Rhinstraße

Brunsbütteler Damm / Nennhauser Damm

Baumschulenstraße / Sonnenallee

Rudi-Dutschke-Straße / Markgrafenstraße

Richard-Wagner-Platz

Mehringdamm / Blücherstraße - Obentrautstraße

Invalidenstraße / Brunnenstraße

Salvador-Allende-Straße / Bellevuestraße

Chausseestraße Boyenstraße

Prenzlauer Allee / Erich-Weinert-Straße

Landsberger Allee / Blumberger Damm

Wilhelmstraße / Unter den Linden  
Strausberger Platz

Frage 23:

Plant die SenMVKU, die bisher für den Radverkehr eingesetzten Personalressourcen des Hauses und der InfraVelo weiter zu erhöhen oder unverändert zu belassen oder zu senken? Bei Erhöhung: Welche Arbeitsfelder sollen verstärkt besetzt werden? Bei Senkung: Welche Arbeitsfelder sollen schwächer oder nicht mehr besetzt werden?

Antwort zu 23:

Hierzu gibt es bisher keine abschließenden Planungen, da diese auch von der Verabschiedung des Gesetzes zum Doppelhaushalt 2024/2025 abhängen. Grundsätzlich werden Personalressourcen nach einer entsprechenden Bemessung zugeordnet und orientieren sich somit nach dem jeweiligen Bedarf.

Frage 24:

Welche Absichten verfolgt die SenMVKU mit Blick auf die Planungen für einen beidseitigen geschützten Radfahrstreifen auf der Neuköllner Sonnenallee? Aus einem Artikel in der Berliner Zeitung vom 23. Juni 2023 unter der Überschrift „Radwegprojekt gestoppt: So kontert die neue Staatssekretärin die Kritik“ lassen sich widersprüchliche Aussagen der zuständigen Senatorin und ihrer zuständigen Staatssekretärin herauslesen: Während die Staatssekretärin eine Überprüfung der bestehenden Planungen mit Blick auf eine mögliche Beeinträchtigung der BVG- bzw. Bushaltestellen ankündigt, wird die Senatorin mit der Festlegung zitiert, „in der Sonnenallee gebe es weiterhin zwei Fahrstreifen pro Richtung“. Was ist richtig: Wird weiterhin geprüft oder steht das Ergebnis - und somit das endgültige Aus von geschützten Fahrradstreifen auf der Sonnenallee - bereits fest?

Antwort zu 24:

Die Überprüfung ist mittlerweile abgeschlossen. Die Radverkehrsanlage wurde mit Anpassungen zur Umsetzung freigegeben.

Berlin, den 21.07.2023

In Vertretung  
Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt