

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)**

vom 7. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Oktober 2024)

zum Thema:

**Nutzung und Umwidmung von Gehwegen zugunsten von Radwegen**

und **Antwort** vom 20. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Oktober 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20525  
vom 7. Oktober 2024  
über Nutzung und Umwidmung von Gehwegen zugunsten von Radwegen

---

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 Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der Verein Fuß e.V., der sich für die Belange der Fußgänger in Berlin einsetzt, hat wiederholt darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren vermehrt Gehwege zu Gunsten von Radwegen umgewidmet oder deutlich verschmälert wurden. Dies führt in vielen Fällen zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern, da die ohnehin oft knappen Gehwegflächen weiter eingeschränkt werden und sich beide Verkehrsgruppen diesen Raum teilen müssen.

Frage 1:

In welchem Ausmaß hat der Senat in den Jahren 2021-2023 Gehwege in Berlin zugunsten von Radwegen umgewidmet oder verkleinert? Bitte nach Bezirken getrennt angeben.

Antwort zu 1:

Im Zuge der Projekte der Hauptverwaltung wurden in den Jahren 2021-2023 keine Gehwege in Berlin zugunsten von Radwegen umgewidmet oder verkleinert.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurden im Zuge von Radwegsanierungen in der Oranienstraße, der Karl-Marx-Allee, der Stralauer Allee und am Mehringdamm stellenweise Gehwegbreiten reduziert. Dies geschah immer unter Einhaltung der in Regelwerken festgesetzten Mindestbreiten.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Es wurden keine Gehwege „umgewidmet“, allerdings gab es ein Projekt in der Karlshorster Straße, indem ein Radwegangebot auf dem Gehweg geschaffen wurde, um dem Radverkehr Sicherheit zu bieten. Es handelt sich nicht um einen angeordneten Radweg.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Diesbezüglich sind dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf keine Maßnahmen bekannt.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Mitte orientiert sich bei Maßnahmen zur Neuaufteilung des Straßenraumes grundsätzlich an den i.d.R. großzügiger bemessenen Fahrbahnflächen, so dass gemeinsame Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr bei Veränderungen breiter gestaltet werden. Auch beim Ausbau der ufernahen Wege des Fernradwanderweges zwischen der Lutherbrücke und der Bezirksgrenze Charlottenburg-Wilmersdorf entlang der Spree wurden die vorhandenen Gehwege verbreitert, um Konflikte zwischen zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Menschen zu minimieren.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„In dem angefragten Zeitraum wurden im Bezirk Pankow von Berlin keine Projekte umgesetzt, die der Fragestellung entsprechen würden.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„In Reinickendorf wurden keine Gehwege zugunsten von Radwegen umgewidmet oder verkleinert.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Bei den abgeschlossenen Maßnahmen wurden zugunsten von Radwegen keine Gehwegbreiten reduziert.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf wurden bisher keine Gehwege zugunsten von Radwegen genutzt oder umgewidmet.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„In dem Zeitraum wurden keine Fußwege zugunsten von Radwegen verschmälert. Es ist auch zukünftig nicht geplant, da dies nicht den Regelwerken (Mobilitätsgesetz, AV Gehwege und Radwege) entspricht.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Fehlmeldung.“

Frage 2:

Welche konkreten Maßnahmen wurden in dieser Hinsicht durchgeführt?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

- „1) Radwegsanierung Oranienstraße (Nordseite) auf 600 Metern, verbleibende Gehwegbreite 3,50 Meter
- 2) Radwegsanierung Karl-Marx-Allee (Südseite) auf 1500 Metern, verbleibende Gehwegbreite 6 bis 13 Meter
- 3) Radwegneubau Stralauer Allee (Südseite) auf 1000 Metern, verbleibende Gehwegbreite 2,20 Meter
- 4) Radwegsanierung Mehringdamm (Westseite) auf 600 Metern, verbleibende Gehwegbreite 6 bis 12 Meter“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Entfällt“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu Frage 1.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Entfällt aufgrund der Antwort zu Frage 1.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Entfällt.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu 1.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu Frage 1.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu Frage 1.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Fehlmeldung.“

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die durch Fuß e.V. dokumentierten Konflikte und Gefährdungen, die durch diese Umwidmungen entstanden sind?

Frage 4:

Wie plant der Senat, diese Probleme zu lösen?

Antwort zu 3 und 4:

Der Senat ist sich der Bedeutung sicherer Gehwege bewusst und dazu auch mit dem FUSS e.V. im regelmäßigen Austausch.

Dem Senat sind jedoch keine durch den FUSS e.V. dokumentierten Konflikte und Gefährdungen im Zuge der erwähnten Umwidmungen bekannt. Bekannt ist dem Senat lediglich, dass der FUSS e.V. aktuell Daten zum ordnungswidrigen Zweiradfahren auf Gehwegen erfasst, die Ergebnisse aber bislang noch nicht veröffentlicht hat. Nach den dem Senat vorliegenden Informationen, stehen diese Zählungen in keinem Zusammenhang mit der Freigabe oder dem Umbau von Gehwegen für den Radverkehr.

Frage 5:

Warum bevorzugt der Berliner Senat in der Stadtplanung offenbar die Belange von Radfahrern gegenüber Fußgängern, obwohl letztere laut Fuß e.V. die verletzlichere Gruppe im Straßenverkehr darstellen?

Antwort zu 5:

Sowohl Zufußgehende als auch Radfahrende sind vulnerable Gruppen des Straßenverkehrs, denn bei schweren Verkehrsunfälle sind mehr als die Hälfte der Verunfallten nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende. Die Bereitstellung einer sicheren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

verbessert die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden und Radfahrenden. Die Planung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur richtet sich nach den geltenden Richtlinien, Ausführungsvorschriften und gesetzlichen Vorgaben. Sollten die für Rad- bzw. Fußverkehrsflächen vorgesehenen Flächenmaße an einer Örtlichkeit nicht realisierbar sein, erfolgt eine ortsbezogene planerische Abwägung, bei der der Gewährleistung der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird. Eine Bevorzugung des Radverkehrs gegenüber dem Fußverkehr findet weder in der Stadt- noch in der Verkehrsplanung statt.

Frage 6:

Warum nimmt der Senat, trotz der oft beengten Verhältnisse, eine Gefährdung von Fußgängern durch die Schaffung von mehr Radwegen auf Gehwegen oder Fußgängertunneln in Kauf?

Antwort zu 6:

Entfällt.

Frage 7:

Plant der Senat in Zukunft, weitere Gehwege zugunsten von Radwegen zu verschmälern, zu kreuzen oder zu zerschneiden? Wenn ja, welche Flächen sind davon betroffen und wie wird die Sicherheit der Fußgänger hierbei gewährleistet? Bitte jeweils nach Bezirken getrennt aufzuführen.

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„In Charlottenburg-Wilmersdorf wurden und werden Radwege nicht zu Lasten des Fußverkehrs umgesetzt. Sollte es vereinzelt dazu kommen, dass bei Neuplanungen die Radverkehrsanlagen (RVA) angepasst werden müssen, dann nur unter vorgegebener Regelbreiten für den Fußverkehr. Die Bezirke sowie die Senatsverwaltungen planen sämtliche Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung geltender Gesetze und Ausführungsvorschriften. Hier ist das Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE) sowie die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) zu nennen. Auch werden anstehende Planungen regelmäßig im Mobilitätsrat Charlottenburg-Wilmersdorf vorgestellt, um die Verbände verschiedener Verkehrsgruppen entsprechend zu informieren und zu beteiligen. Planungen in Abstimmung mit dem Senat durchlaufen einen internen Kontrollprozess.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„In Lichtenberg ist dies nicht geplant.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Zurzeit sind hierzu keine Projekte bekannt.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu Frage 9.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Derzeitig finden keine Planungen im Bezirk Pankow statt, die eine Verringerung der Fußverkehrsanlagen zu Gunsten der Radverkehrsanlagen beinhalten würden.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Gehwege und Radverkehrsanlagen werden nach den gültigen Regelwerken (z.B. AV Geh- und Radwege) gebaut, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Eine Reduzierung der Flächen für den Fußverkehr kann zukünftig nicht ausgeschlossen werden, sofern weiterhin ausreichend nutzbare Flächen auch für Personen mit radgebundenen Hilfsmitteln, und Kinderwagen zur Verfügung stehen. Aufgrund des begrenzten Straßenraumes sind bei jeder Planung Abwägungsentscheidungen zu treffen.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Zuge eines Lückenschlusses soll auf einem 230 Meter langen Abschnitt auf dem Gehweg entlang der Treskowallee (ca. vor der Kastanienallee, in Fahrtrichtung) ein Stück Radweg ergänzt werden. Die eindeutige Trennung von Geh- und Radweg, die auf diesem Teilstück fehlt, soll die Verkehrssicherheit für beide Nutzergruppen erhöhen. Es ist anzumerken, dass aber auch im Vorfeld dieser beabsichtigten Umgestaltung der Abschnitt gleichzeitig von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden genutzt wurde bzw. wird.“

Frage 8:

Wie wird der Senat sicherstellen, dass Fußgänger in Berlins zahlreichen Parks und Erholungsflächen nicht durch Radwege verdrängt oder gefährdet werden? Ist für die Zukunft in diesen Gebieten mit dem Ausbau von Radwegen zu rechnen? Wenn ja, bitte nach Bezirken getrennt aufführen.

Antwort zu 8:

In Berliner Grünanlagen gibt es keine Radwege im verkehrsrechtlichen Sinne. Es besteht lediglich die Möglichkeit, dass Wege innerhalb der Grünanlagen für die Benutzung durch den Radverkehr freigegeben werden, wobei der Fußverkehr dort dennoch Vorrang hat. Ein Ausbau im nachgefragten Sinne ist nicht vorgesehen.

Im Zuge der Umsetzung von Radschnellverbindungen ist jedoch zukünftig in folgenden Grünanlagen mit dem Umbau von Radwegen zu rechnen:

- Friedenthalpark (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf): Beibehaltung der Trennung von Geh- und Radweg sowie Einbau eines taktilen Trennstreifens, teilweise Verbreiterung des Gehwegs und Schaffung einer eindeutigen und nachvollziehbaren Flächenverteilung
- Im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Herzberge (Bezirk Lichtenberg): Führung entlang der Tramschienen, Beibehaltung der Trennung von Geh- und Radweg sowie Verbreiterung des Gehwegs und Querungen zu den Haltestellen mit Vorrang für den Fußverkehr

Frage 9:

Inwieweit hat der Senat/haben die Bezirke vor, die Verkehrszeichen 240 und 241 StVG (gemeinsamer Geh- und Radweg) aus Sicherheitsgründen abzuordnen, bzw. inwieweit hat der Senat/haben die Bezirke vor an neuen Strecken diese Zeichen aufzustellen? Bitte nach Bezirken getrennt darstellen.

Antwort zu 9:

Das Zeichen 240 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) weist einen gemeinsamen Geh- und Radweg aus. Das Zeichen 241 steht hingegen für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Eine anlasslose Überprüfung der Zeichen 240 und 241 der StVO ist von Seiten des Senats nicht vorgesehen.

Weder der Senat noch die Bezirke planen aktuell die genannten Verkehrszeichen an oder abzuordnen.

Frage 10:

Wie sieht der Senat seine Verantwortung im Rahmen der „Vision Zero“ gegenüber den Fußgängern und wie plant der Senat, diese Verpflichtung in zukünftigen Verkehrskonzepten umzusetzen?



Antwort zu 10:

Das Land Berlin hat sich als Ziel gesetzt, dass durch den Straßenverkehr keine Menschen getötet oder schwer verletzt werden („Vision Zero“). Hierbei handelt es sich um eine zentrale Handlungsmaxime der Berliner Verkehrspolitik, die als Basis bei allen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden soll.

Aktuell wird das Verkehrssicherheitsprogramm fortgeschrieben. Hierfür wurden aufbauend auf einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens Maßnahmen identifiziert. Der Fußverkehr bildet dabei einen der sieben Handlungsschwerpunkte.

Auch dem in Erstellung befindlichen Fußverkehrsplan liegt die „Vision Zero“ als ein strategisches Ziel zugrunde. Der Fußverkehrsplan soll dazu beitragen, dass die Unfälle mit schweren Personenschäden und Fußverkehrsbeteiligung stetig sinken.

Berlin, den 20.10.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt