

## **Antrag**

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke

### **Kein Radwege-Stopp für Berlin – geltendes Recht umsetzen, Verkehrssicherheit priorisieren!**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den von der Verkehrssenatorin angewiesenen Stopp des Radwege-Ausbaus gegenüber den Bezirken mit sofortiger Wirkung zurückzuziehen. Die unabgestimmte Mitteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an die Bezirksämter, wonach zahlreiche Vorhaben zur Schaffung sicherer Radwege sofort ausgesetzt werden sollen, ist zurückzunehmen. Stattdessen sind folgende Leitlinien wieder zur Anwendung zu bringen:

- Bereits verkehrsrechtlich angeordnete Planungen für neue Radverkehrsanlagen sind durch die zuständigen Stellen umzusetzen.
- Angeordnete Planungen, die sich bereits in Bau oder Bauvorbereitung befinden, sind im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der geltenden Rechtsvorschriften fertigzustellen.
- Von den zuständigen Stellen an die SenMVKU zur Abstimmung, Prüfung und Anordnung übersandte Planungen für Rad- und Fußverkehrsanlagen sind weiterhin zeitnah zu bearbeiten.
- Die Anwendung der geltenden Gesetze und Vorschriften, insbesondere Mobilitätsgesetz Berlin, StVO, StVG, AV Geh- und Radwege, AV Konfliktbewältigung, Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, Rechtsverordnung Radverkehrsplan inklusive Radverkehrsnetz, Berliner Straßengesetz und weiterer Vorschriften im Zusammenhang mit der Planung von Verkehrsinfrastrukturen, ist sicherzustellen.
- Die Grundsätze, dass bei Abwägungsentscheidungen fließender Verkehr vor ruhendem Verkehr und Umweltverbund aus Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV vor motorisiertem Individualverkehr zu priorisieren sind, sind einzuhalten.

- Die finanziellen Möglichkeiten, die der aktuelle Doppelhaushalt und Mittel aus Sondervermögen zur Schaffung sicherer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur einräumen, sind auszuschöpfen und den beantragenden Stellen auf Bezirksebene zur Verfügung zu stellen.
- Bewilligte Fördermittel von Bund und EU dürfen nicht verfallen, sondern sind für die bewilligten Projekte einzusetzen.

### ***Begründung***

Der aktuelle Stopp des Radwegeausbaus ist ein eklatanter Verstoß gegen geltendes Recht. § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes schreibt sichere Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen vor. Diese gilt es umzusetzen. Eine erneute Prüfung bereits angeordneter Radwegprojekte wird lediglich zu Verzögerungen in der Umsetzung führen, aber keinen Beweis ihrer mangelnden Notwendigkeit erbringen.

Auch bei der Anweisung, die Umsetzung der angeordneten Projekte vorübergehend auszusetzen, verstößt die Verkehrssenatorin gegen das Berliner Mobilitätsgesetz. Laut § 37 (7) ist der FahrRat, der aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken und zivilgesellschaftlichen und weiteren Handelnden zusammengesetzt ist, "vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen mit Auswirkungen auf die gesamtstädtische Ebene" mit einzubeziehen.

Einerseits argumentiert SenMVKU mit den kommenden haushalterischen Restriktionen. Andererseits sind vom Planungsstopp vor allem die kostengünstigen Umwandlungen von Kfz-Fahrestreifen betroffen. Die Sanierung und baulichen Verbreiterungen von Radwegen auf dem Gehweg kosten ein Mehrfaches pro gebauten Kilometer Radweg. Ausgerechnet diese teuren Projekte sowie Projekte zulasten des Fußverkehrs sollen nun priorisiert werden.

Es gilt, den Verlust von Drittmitteln zu verhindern. Bundesfördergelder für den Umbau sicherer Radwege an Hauptstraßen würden verloren gehen, wenn nicht, wie geplant, in diesem Jahr mit den Arbeiten begonnen wird.

Jedes Jahr sterben immer noch Menschen im Berliner Straßenverkehr (34 Personen in 2022, der größte Teil ungeschützte Radfahrende und Fußgänger\*innen). Mehr als 15.000 Personen werden verletzt. „Vision Zero“ – das Ziel von Null Verkehrstoten und Schwerverletzten –, dem dem sich auch die Koalition von CDU und SPD verschrieben hat, liegt in weiter Ferne. Gerade vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit, wie etwa abgetrennte breite Fahrradwege und mehr Tempo 30, dringend notwendig. Es gilt die Berliner\*innen zu schützen – vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen wie Kinder, Senior\*innen und Menschen mit Behinderungen. Bei Tempo 50 gehen Unfälle mit bis zu 40-prozentiger Wahrscheinlichkeit tödlich aus, bei Tempo 30 nur noch acht Prozent. Die Devise ist klar: Tempo runter, Sicherheit rauf.

Rund 18 Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (Modal Split Berlin 2018), Radfahrenden stehen aber lediglich vier Prozent des Verkehrsraums zur Verfügung, wohingegen dem motorisierten Individualverkehr (MIV), mit dem 26 Prozent der Wege zurückgelegt werden (Modal Split Berlin 2018), aber 60 Prozent der Fläche zur Verfügung stehen. Dieser Status Quo ist ungerecht und benachteiligt Radfahrende, die sich gesund, leise,

effizient, kostengünstig und klimaschonend fortbewegen. Eine weitere Verschlechterung für den Radverkehr ist inakzeptabel und grob gesetzeswidrig (Mobilitätsgesetz).

Ein Stopp des Radwegeausbaus ist unvernünftig. Es gilt weiterhin die Verkehrssicherheit zu fördern und die Klimaziele zu erreichen. Beide Ziele machen einen zügigen Ausbau und die Förderung des Radverkehrs unabdingbar. Während viele europäische Metropolen die Verkehrswende und eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes mit Tempo vorantreiben, führt die Anordnung der Verkehrssenatorin zu unnötigen Verzögerungen und einem Rückschritt für die nötige Verkehrswende Berlins.

Berlin, den 20. Juni 2023

Jarasch Graf Hassepaß  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Helm Schatz Ronneburg Schenker  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion die Linke