

Koalitionsvertrag: Radwege könnten schmäler werden

CDU und SPD vereinbaren flexiblere Breiten.

Kritiker sehen die Mobilitätswende in Gefahr

Dirk Krampitz und Marc R. Hofmann

In Reinickendorf rieben sich viele Autofahrer die Augen als sie erfuhren, dass die B96, die in Wittenau den Namen „Roedernallee“ trägt, für den Autoverkehr einspurig werden soll. Eine Spur der Bundesstraße soll pro Richtung nach derzeitigen Planungen für Fahrradfahrer umgewidmet werden. Nun hat die viel befahrene Straße nicht nur eine Feuerwache, die bei Einsätzen auch schon bei aktuell zweispurigem Autoverkehr mit Staus zu kämpfen hat, sondern auch einen Radweg auf dem Bürgersteig. Der Radweg ist alt, von Baumwurzeln aufgeworfen und dringend sanierungsbedürftig.

Die Sanierung stockte bislang aus folgendem Grund: „Eine Sanierung ist nicht zielführend, weil die Breite nach den heutigen Maßstäben für eine sichere Radinfrastruktur nicht ausreichend ist. Der Straßenraum ist begrenzt und muss auf alle Verkehrsteilnehmenden gerecht aufgeteilt werden, sodass die Mobilitätsbedürfnisse aller Personen verkehrssicher bedient werden können“, so die Senatsverkehrsverwaltung. Dieser Vorrang für Fahrräder könnte nach Vorstellung des Koalitionsvertrages von CDU und SPD jedoch wieder in Frage stehen. Wann und wie saniert wird, ist jedoch noch unklar.

Berlins designierter Regierender Bürgermeister Kai Wegner (CDU) ist nicht als ausgewiesener Fahrradfan bekannt. Als er mit Koalitionspartnerin und Noch-Bürgermeisterin Franziska Giffey (SPD) das Papier vorstellte, kündigte Wegner auf Nachfrage eine Abkehr von der Fahrrad-First-Politik der aktuellen Berliner Regie-

in Aussicht: „Die Kollegen des Straßen- und Grünflächenamtes werden die aktuellen Planungen überprüfen, sobald es eine bindende Vereinbarung gibt.“

Doch nicht nur in Reinickendorf, auch andere Außenbezirke schauen auf ihre Radwegplanungen. Ob an der Berliner Allee in Weißensee zeitnah noch Fahrspuren oder Parkstreifen für den Radverkehr umgewidmet werden, war schon unter dem rot-rot-grünen Bündnis fraglich. Im Koalitionsvertrag ist nur die Rede von einer Machbarkeitsstudie für gefährliche Kreuzungsbereiche. Autos waren dort zuletzt zuhauf in die Trambettgleise gefahren. Bislang angedachte Radschnellwege etwa von Pankow ins Berliner Umland nach Wandlitz werden erst gar nicht erwähnt.

mit stets breiten Radwegen an: „Wir werden uns ganz konkret vor Ort die Situation anschauen und dann vor Ort auch mit Maßnahmen hereingehen“, sagte er. Und weiter: „Sie können nicht einfach mit einer Schablone durch ganz Berlin die gleichen Breiten festlegen.“ Das funktioniere nicht, sei auch nicht bedarfsgerecht. „Was wir nicht machen werden ist mit dem Kopf durch die Wand gegen den Willen vieler Anwohner gerade in den Außenbezirken 2,30 Meter breite Radwege hinstellen, die eigentlich fast kein Mensch nutzt.“

Und das war nicht nur so daher gesagt, es steht auch im Koalitionsvertrag. „Wir wollen das Mobilitätsgesetz im Sinne einer angebotsorientierten Mobilität weiterentwickeln. (...) Dazu zählt auch die Überprüfung von Mindestbreiten, beispielsweise im Radverkehrsplan.“ Und weiter heißt es dezidiert zum Radverkehr: „Die Koalition priorisiert, welche Radverkehrsprojekte aus dem Radverkehrsplan sie in dieser Legislaturperiode umsetzt. Wir wollen bestehende Radwege sanieren und sichere Radspuren einrichten. Wir werden unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten auch getrennte Radspuren einrichten.“

Heiner von Marschall ist der Vorsitzende des Landesverbands Nordost des VDC. Er kann seinen Ärger kaum verbergen. „Was da in diesen dreieinviertel Zeilen steht ist Sprengstoff, das ist eine Kampfansage“, so der Rad-Lobbyist. „Priorisieren“ übersetzt er für sich mit „Projekte nach hinten verschieben“. Und sicher seien zu schmale Radspuren ganz sicher nicht. „Auf einem schmalen Radweg können Sie kein Lastenrad überholen. Man kann ja

Dabei mahnt Spandaus für Verkehr zuständiger Bezirksstadtrat Thorsten Schatz (CDU) zur Ruhe: „Wir wollen die Debatte mit weniger Schaum vor dem Mund und mehr Pragmatismus führen.“ Im Bezirk lägen mehrere Ausbaupläne auf Eis, weil wenige Zentimeter für einen Ausbau nach derzeitigen Regeln fehlen. Ankauf oder Enteignung angrenzender Grundstücke erschwerten die Umsetzung. Beispiele für zu wenig Platz seien etwa Charlottenburger, Neuendorfer und Gatower Straße.

Erstaunlich konzilient geben sich auch die Grünen in Spandau, die im Bezirk mit der CDU neuerdings eine Zählgemeinschaft bilden. „Aus unserer Sicht sind wir als Randbezirk in Spandau mit ganz anderen Bedingungen als innerhalb des S-

auch Autospuren mal 1,70 Meter schmal machen. Aber auf die Idee kommt niemand, weil es keinen Sinn ergibt.“

Ähnlich sieht das Ragnhild Sørensen, Pressesprecherin des Vereins Changing Cities, der sich für den Radverkehr in Berlin einsetzt. Der Koalitionsvertrag sei eine klare Absage an die Mobilitätswende. Während das von der CDU wenig überraschend sei, „ist es enttäuschend, dass die SPD so eine Kehrtwende macht“, sagt Sørensen.

Reinickendorf, Pankow und Spandau überprüfen ihre Planungen

Widerstand gegen die Pläne der ange-dachten schwarz-roten Koalition gibt es auch von der baldigen Opposition. Niklas Schenker, Sprecher der Linksfraktion für Rad- und Fußverkehr, sagt: „Die Mobilitätswende sollte unumstritten sein.“ Dass im Koalitionsvertrag dennoch davon gesprochen werde, die bisherige Regelbreite auch unterschreiten zu können, sei ein Symbol. „Das werden Radfahrer*innen im Zweifel mit dem Leben bezahlen“, so das Mitglied des Abgeordnetenhauses aus Charlottenburg-Wilmersdorf auf Twitter.

Der Reinickendorfer CDU-Fraktionsvorsitzende Marvin Schulz jubiliert hingegen. „Ich sehe es so, dass die Roedernallee weiterhin als Straße funktionsfähig bleibt. Die neue Ausrichtung bedeutet ja nicht, dass weniger Radwege oder unsicherere Radwege gebaut werden, sondern, dass die Lösungen besser passen.“ Aber auch in der Heiensestraße in Hermsdorf würde mit den bisher geforderten Breiten der Radwege kein Platz mehr bleiben. Das Bezirksamt Reinickendorf stellt

Bahn-Rings konfrontiert. Flexible und standortgerechte Lösungen erachten wir in diesem Zusammenhang für durchaus zielführend, dürfen aber nicht auf Kosten der Sicherheit gehen – auch nicht in den Außenbezirken“, heißt es aus der Fraktionsspitze um Dara Kossok-Spieß und Christoph Sonnenberg-Westeson.

Die jetzige Senatsverwaltung für Mobilität, unter der Leitung von Bettina Jarasch (Grüne) wollte die geplante Abkehr von ihrer Politik nicht kommentieren, verwies stattdessen auf ihren Radverkehrsplan, der sorgfältig geprüft, sicher und geeignet sei, „damit sich mehr Menschen dazu entscheiden können, das Rad für Wege in der Stadt zu nutzen“. Ob das auch unter Schwarz-Rot attraktiv ist, wird sich zeigen müssen.

Neue Fahrradpolitik Aktivisten sehen Verkehrswende auf der Kippe

Von Henning Onken

Die Radverkehrspolitik des voraussichtlich CDU-geführten Senats stößt bei Radaktivist:innen auf scharfe Kritik. Sie sehen die Verkehrswende in der Stadt in Gefahr. Denn die wohl neue Koalition will die verbindlichen Planungsvorgaben für neue Radwege durch Bedarfsprüfungen im Einzelfall ersetzen.

Wegner will bei Radwegen bedarfsgerecht handeln

Bei der Vorstellung des Koalitionsvertrags von CDU und SPD am Montag kam Berlins möglicher neuer CDU-Regierungschef auf Radwege zu sprechen. Die werde es weiterhin geben, sagte Kai Wegner lachend. Doch „viele Menschen“ hätten die Regelungen aus Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan als ideologisch wahrgenommen. Mit dem Kopf durch die Wand, mit der Schablone durch die Stadt – so skizzierte Wegner Berlins Fahrradpolitik der vergangenen Jahre. Ein von Wegner geführter Senat will sich dort markant absetzen. Man werde nicht „gegen den Willen vieler Anwohner, gerade auch in den Außenbezirken, 2,30 Meter breite Fahrradwege herstellen, die eigentlich fast gar kein Mensch nutzt“. Wegner will „ganz konkret vor Ort optimieren“, auf den Einzelfall eingehen, bedarfsgerecht handeln.

Bei Fahrradlobbyisten lösen sei-

ne Äußerungen Schockwellen aus, ebenso viele Passagen im Koalitionsvertrag. Berlin stehe vor einer Demontage des Mobilitätsgesetzes, warnt Ragnhild Sørensen vom Verein Changing Cities, der aus dem Volksentscheid Fahrrad von 2018 hervorging. „Sehr viel Wortakrobatik“ stecke in den Vertragsformulierungen, meint sie. Alle seien für Vielfalt, ein freundliches Miteinander und sogar für eine Lastenradförderung, sagt Sørensen. „Unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten“ könnten auch von der Fahrbahn getrennte Radstreifen gebaut werden, heißt es unter dem Stichwort Verkehr. Das Wort Auto oder PKW komme geschickterweise nicht vor. Doch zwischen den Zeilen liest Sørensen deutlich heraus, dass in einem schwarz-roten Senat Schluss wäre mit dem vereinbarten Vorrang für Busse und Bahnen, Rad- und Fußverkehr.

Unter der angestrebten angebotsorientierten Weiterentwicklung des Radverkehrs vermutet Sørensen, dass im Zweifel das Auto wieder Priorität hat. Die seit der zweiten Hälfte der Zehner Jahre im Dialog mit der Politik mühsam erarbeiteten Vorgaben seien dahin, wenn jetzt wieder an jedem Ort geprüft werden solle, ob dort ein Radweg hinkommt oder nicht.

Die Sicherheit von Radfahrer:innen habe nichts mit Ideologie zu tun, warnt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Berlin (ADFC). „Wir befürchten, dass der Radver-

kehrsplan aufgeweicht werden soll, bevor er überhaupt richtig gestartet ist.“ Darin hatte der Senat 2021 verbindliche Standards für den Bau von Radwegen in verschiedenen Kategorien festgesetzt. Wer diese Standards infrage stelle, sende das Signal, „dass der Bedarf am Auto orientiert ist und nicht an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer“, schreibt der ADFC. Da bei 15 Prozent der neu geplanten Wege Ausnahmen möglich seien, sieht der ADFC genügend Spielraum für bedarfsorientierte Baumaßnahmen.

„Natürlich braucht man Normen, um Radwegplanungen zügig umzusetzen“, sagt Ragnhild Sørensen. Die umfangreichen Vorgaben aus dem Radverkehrsplan gäben den Planer:innen in den Ämtern Sicherheit und Radfahrenden in der ganzen Stadt die Aussicht auf einigermaßen einheitliche Standards. Wenn man auf den vereinbarten Ausbau an Hauptverkehrsstraßen beispielsweise in Außenbezirken verzichte, und weiter auf gefährlichen Straßen unterwegs sein müsse, ergäben auch Sharing-Angebote und neue Abstellanlagen wenig Sinn.

Von der CDU hätte sie nichts anderes erwartet, sagt Sørensen. Besonders enttäuscht ist ihr Verein jedoch vom Verhalten der SPD, die 2018 das Mobilitätsgesetz mit verabschiedet hatte. Die 180-Grad-Wendung der Sozialdemokraten innerhalb kurzer Zeit würde viele Menschen enttäuschen.

Der schwarz-rote Koalitionsvertrag Keine Radwege gegen den Willen der Bürger

Die geplante Tram zum Potsdamer Platz könnte unter die Räder kommen. Auto- und U-Bahn-Nutzer profitieren

PETER NEUMANN

Dass der Verkehr ein wichtiges Thema für die neue große Koalition in Berlin ist, wurde während der Pressekonferenz der CDU und SPD am Montag rasch deutlich. Kai Wegner, künftiger Regierender Bürgermeister, rief die Mobilität gleich als erstes Sachthema auf. Es gehe nicht mehr um ein Gegeneinander, sondern um ein Miteinander auf den Straßen. „Wir setzen auf die Mobilitätswende. Aber nicht mit Verboten, sondern mit Angeboten.“ Auch Menschen, die Auto fahren, werden ihren Platz haben. Dann machten Kai Wegner und Franziska Giffey (SPD) klar, was das konkret bedeutet. Auch der neue Koalitionsvertrag gibt Aufschluss. Was dort steht, wird noch zu Debatten führen.

U-Bahn-Netz: Die Grünen wollten lieber bestehende U-Bahn-Anlagen sanieren als neue bauen. Dagegen betonen CDU und SPD das Thema Ausbau stärker. „Wir werden die bereits begonnenen U-Bahn-Planungen zur Netzerweiterung fortsetzen: U2 bis Pankow Kirche, U3 bis Mexikoplatz, U7 zum Flughafen BER sowie bis Heerstraße Nord sowie U8 bis Märkisches Viertel“, steht im Koalitionsvertrag auf Seite 58. „Geprüft werden sollen darüber hinaus die Verlängerungen: U2 nach Französisch Buchholz sowie nach Falkenhagener Feld, U3 nach Falkenberg sowie nach Düppel bis zur Stammbahn, U6 nach Lichtenrade, U8 über Wilhelmsruher Damm bis zur Bezirksgrenze Pankow, U9 nach Lankwitz und nach Pankow Kirche, U10 vom Alexanderplatz über Weißensee und Malchow nach Buch sowie U11

vom Alexanderplatz nach Marzahn.“ **Straßenbahn:** Das Projekt, die Linie M10 über den Hauptbahnhof hinaus zur Turmstraße in Moabit zu verlängern, soll vollendet werden. Es ist allerdings ohnehin auf der Zielgeraden, im Juni 2023 sollen die ersten Bahnen fahren. Auch die Straßenbahnverbindung zum Ostkreuz steht auf der Liste. Geplante Eröffnung: 2026. Für folgende Neubauprojekte strebt die Koalition an, Planfeststellungsverfahren einzuleiten: für die neue Streckenführung in Mahlsdorf (Linie 62), Turmstraße-Jungfernheide (M5, M8, M10), Weißensee-Heinersdorf-Bahnhof Pankow (12) sowie von Jungfernheide zur Urban Tech Republic (Ex-Flughafen Tegel) und zum Wohngebiet Schumacher Quartier.

Alarmierend finden Tramfans eine weitere Formulierung auf Seite 58. „Folgende Straßenbahnplanungen wollen wir überprüfen: Alexanderplatz-Potsdamer Platz, Warschauer Straße-Hermannplatz (M10) sowie die Verlängerung nach Blankenburger Süden (M2)“. Es handelt sich um Vorhaben, die immer wieder zu Streit führen. So würde die Strecke zum Potsdamer Platz nach den bisherigen Planungen zur Folge haben, dass der Autoverkehr in der Leipziger Straße eingeschränkt wird. In Blankenburg protestieren Anwohner. Die Formulierung bedeute, dass sie überprüft werden, erklärte CDU-Generalsekretär Stefan Evers. „Das Ergebnis kann nicht vorweggenommen werden.“

Die bisherigen Senatsplanungen für den Straßenbahnausbau könn-

ten auch an anderen Stellen gestutzt werden – insbesondere im Westen der Stadt. Die Koalition will die Realisierbarkeit folgender Strecken prüfen: Spandau I und II, Spittelmarkt-Mehringdamm, Warschauer Straße-Ostbahnhof, Potsdamer Platz-Zoologischer Garten, Rathaus Pankow-Wollankstraße-Prinzenallee-Osloer Straße sowie Potsdam-Krampnitz-Heerstraße.

29-Euro-Ticket: Nicht mehr lange, dann wird es das Abo-Ticket, mit dem man in Berlin für 29 Euro im Monat Bus und Bahn fahren kann, nicht mehr geben. Doch das Angebot soll „schnellstmöglich“ wieder aufgenommen werden, bekräftigte Franziska Giffey. „Wir sind uns darin einig, dass wir es fortsetzen wollen“, so Kai Wegner. Sobald sich Ende April der neue Senat konstituiert hat, werde man mit Brandenburg sprechen. Dort sieht man das Ticket kritisch, weil es dazu geführt hat, dass Stammkunden nach Berlin abwanderten. Dass das Ticket den Landeshaushalt inklusive Folgekosten bis zu 470 Millionen Euro pro Jahr belasten könnte, blieb unerwähnt. Das 9-Euro-Sozialticket bleibt. Ebenfalls in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund VBB wird geprüft, ob eine Ausweitung des Tarifbereichs Berlin B auf den ersten Bahnhof außerhalb des Stadtgebiets dazu beitragen kann, den Autoverkehr zu verringern.

Mobilitätsgesetz: Die Koalition will ein Gesetz, das 2018 ein zentrales Projekt von Rot-Grün-Rot war, „im Sinne einer angebotsorientierten Mobilität weiterentwickeln“, auch unter Beachtung örtlicher Gegeben-

heiten, heißt es im Vertrag. Kai Wegner machte deutlich, dass es insbesondere um Radverkehrsanlagen gehen wird. Was dort geschehen sei, hätten viele Berliner nicht verstanden, kritisierte der CDU-Politiker. Es gehe nicht um Ideologie oder „Kopf durch die Wand“, auch nicht darum, in ganz Berlin dieselbe Schablone anzulegen. „Wir wollen nicht gegen den Willen von Anwohnern 2,30 Meter breite Radwege anlegen, die niemand nutzt“, so Wegner.

Autobahn A100: „Den Bau des bereits weitgehend fertiggestellten 16. Bauabschnitts der A100 von Neukölln nach Treptow wollen wir ab-

„Wir setzen auf die
Mobilitätswende.
Aber nicht mit
Verboten, sondern
mit Angeboten.“

Kai Wegner, CDU-Vorsitzender
und wohl nächster
Regierender Bürgermeister

schließen“, heißt es im Vertrag. Die neue Autobahn von Neukölln soll Ende 2024 dem Verkehr übergeben werden. „Vor der Inbetriebnahme setzen wir uns für die Implementierung eines umfassenden Verkehrskonzepts für die Umgebung, einschließlich der Sonnenallee, ein, so dass negative Auswirkungen für die Anliegerinnen und Anlieger minimiert werden.“ Über den umstrittenen 17. Bauabschnitt, der die Autobahn nach Friedrichshain und Lichtenberg führen soll, steht im Vertrag kein Wort.

Friedrichstraße? Dass der seit Januar vom grün regierten Bezirk Mitte gesperrte Abschnitt wieder für

Kraftfahrzeuge geöffnet wird, lässt sich dem Entwurf nicht entnehmen. Aber: „Das aktuelle Erscheinungsbild der Friedrichstraße ist nicht akzeptabel. Es wird gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie mit Gewerbetreibenden ergebnisoffen an Lösungen für Verkehrsführung und Stadtraumgestaltung gearbeitet, die die Entwicklung der Berliner Mitte zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor in den Blick nimmt, die Aufenthaltsqualität erhöht und einer modernen europäischen Metropole gerecht wird. Dafür werden wir einen städtebaulichen Masterplan entwickeln.“