

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 09. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2019)

zum Thema:

**1 Jahr Mobilitätsgesetz – Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (3):  
„Jeht wat mit dem Radverkehr in Berlin“?**

und **Antwort** vom 23. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jul. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20173  
vom 09. Juli 2019**

**über 1 Jahr Mobilitätsgesetz – Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (3):  
„Jeht wat mit dem Radverkehr in Berlin“?**

---

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

Frage 1:

Gem. § 36 Abs. 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) sollen die Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau gehoben werden, um das Radfahren in Berlin attraktiver und sicher zu gestalten. Welches Niveau hält der Senat für angemessen?

Antwort zu 1:

Die im Mobilitätsgesetz festgelegten Vorgaben zur Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (z.B. Angaben zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes und Fahrradabstellanlagen) sind Ausgangspunkt des angestrebten Niveaus. Im Radverkehrsplan sollen diese Vorgaben weiter konkretisiert werden, unter anderem durch die Auslegung von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen im Radverkehrsnetz (vgl. § 40 Abs. 2 Berliner Mobilitätsgesetz - MobG BE). Im Rahmen laufender Projekte und Planungen (z.B. zu Radschnellverbindungen) werden bereits Vorhaben-spezifische Standards entwickelt.

Frage 2:

Wie definiert der Senat die Sicherheit beim Radfahren?

Antwort zu 2:

Hinsichtlich der Sicherheit beim Radfahren unterscheidet der Senat zwischen der objektiven und der subjektiven Sicherheit. Die objektive Sicherheit orientiert sich am Unfallgeschehen. Ziel ist es, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen (vgl. § 10 Abs. 3 MobG BE). Diese „Vision Zero“ ist auch Leitlinie für die Sicherheit im Radverkehr. Die subjektive Sicherheit orientiert sich am Sicherheitsempfinden der Radfahrenden. Laut MobG BE wird eine sowohl objektive als auch subjektive Sicherheit beim Radfahren angestrebt (vgl. § 36 Abs. 5 MobG BE).

Frage 3:

Wie beurteilt der Senat die Sicherheit beim Radfahren in den einzelnen Bezirken?

Antwort zu 3:

Die Anzahl der Unfälle mit Involvierung eines Radfahrenden und deren Entwicklung in den einzelnen Bezirken ist der Antwort auf die Frage 7 zu entnehmen. Eine aktuelle, vergleichende Analyse zur Sicherheit beim Radfahren in den einzelnen Bezirken oder Daten zum subjektiven Sicherheitsempfinden in den Bezirken liegen dem Senat nicht vor.

Frage 4:

Gem. § 38 Abs. 1 MobG BE soll innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des MobG BE eine Erhebung über das Sicherheitsempfinden von Radfahrerinnen und Radfahrern durchgeführt werden. Das MobG BE ist am 18. Juli 2018 in Kraft getreten. Gibt es bereits eine im Sinne von § 38 Abs. 1 MobG BE durchgeführte Erhebung?

Antwort zu 4:

Eine Erhebung gemäß § 38 Abs. 1 MobG BE wurde noch nicht durchgeführt.

Frage 5:

Wenn nein: Ist mit der Veröffentlichung der Erhebung im vom MobG BE festgelegten Rahmen zu rechnen?

Antwort zu 5:

Da die Erhebung noch nicht durchgeführt wurde, ist mit einer Veröffentlichung im Juli 2019 nicht zu rechnen. Hierzu wird ergänzend auf Frage 8 verwiesen.

Frage 6:

Wenn ja: was sind die zentralen Resultate der Erhebung?

Antwort zu 6:

Entfällt.

Frage 7:

Wie viele Unfälle mit Involvierung eines Radfahrers oder einer Radfahrerinnen gab es in Berlin in den letzten fünf Jahren (Aufschlüsselung nach Jahr, Bezirk und Severität des Unfalls)?

Antwort zu 7:

Die Verkehrsunfalldaten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

<b>Verwaltungsbezirk/Unfallkategorie</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Charlottenburg-Wilmersdorf</b>	<b>782</b>	<b>785</b>	<b>803</b>	<b>703</b>	<b>822</b>
Unfall mit Getöteten	0	3	5	0	2
Unfall mit Schwerverletzten	80	77	61	64	76
Unfall mit Leichtverletzten	519	499	551	474	532
Sonstige Unfälle	183	206	186	165	212
<b>Friedrichshain-Kreuzberg</b>	<b>1.115</b>	<b>1.120</b>	<b>1.101</b>	<b>1.013</b>	<b>1.162</b>
Unfall mit Getöteten	1	1	0	2	0
Unfall mit Schwerverletzten	68	70	67	74	90
Unfall mit Leichtverletzten	703	689	682	627	713
Sonstige Unfälle	343	360	352	310	359
<b>Lichtenberg</b>	<b>337</b>	<b>380</b>	<b>353</b>	<b>375</b>	<b>428</b>
Unfall mit Getöteten	0	2	1	0	2
Unfall mit Schwerverletzten	38	36	35	39	48
Unfall mit Leichtverletzten	204	235	221	215	268
Sonstige Unfälle	95	107	96	121	110
<b>Marzahn-Hellersdorf</b>	<b>264</b>	<b>260</b>	<b>243</b>	<b>235</b>	<b>314</b>
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	31	21	20	36	45
Unfall mit Leichtverletzten	168	167	144	133	175
Sonstige Unfälle	65	72	79	66	94
<b>Mitte</b>	<b>1.602</b>	<b>1.617</b>	<b>1.540</b>	<b>1.431</b>	<b>1.661</b>
Unfall mit Getöteten	3	0	3	1	1
Unfall mit Schwerverletzten	106	119	102	128	151
Unfall mit Leichtverletzten	987	1.014	976	928	1.044
Sonstige Unfälle	506	484	459	374	465
<b>Neukölln</b>	<b>527</b>	<b>517</b>	<b>515</b>	<b>467</b>	<b>506</b>
Unfall mit Getöteten	0	1	2	1	0
Unfall mit Schwerverletzten	36	38	33	30	38
Unfall mit Leichtverletzten	314	304	316	283	305
Sonstige Unfälle	177	174	164	153	163
<b>Pankow</b>	<b>886</b>	<b>862</b>	<b>887</b>	<b>856</b>	<b>904</b>
Unfall mit Getöteten	1	2	1	1	1
Unfall mit Schwerverletzten	91	82	95	84	85
Unfall mit Leichtverletzten	558	542	553	563	591
Sonstige Unfälle	236	236	238	208	227

<b>Reinickendorf</b>	<b>321</b>	<b>323</b>	<b>315</b>	<b>265</b>	<b>357</b>
Unfall mit Getöteten	0	0	0	1	0
Unfall mit Schwerverletzten	24	17	27	15	40
Unfall mit Leichtverletzten	220	211	199	181	211
Sonstige Unfälle	77	95	89	68	106
<b>Spandau</b>	<b>300</b>	<b>280</b>	<b>288</b>	<b>244</b>	<b>251</b>
Unfall mit Getöteten	0	0	1	1	1
Unfall mit Schwerverletzten	30	36	31	26	37
Unfall mit Leichtverletzten	206	182	189	152	160
Sonstige Unfälle	64	62	67	65	53
<b>Steglitz-Zehlendorf</b>	<b>451</b>	<b>491</b>	<b>437</b>	<b>421</b>	<b>483</b>
Unfall mit Getöteten	3	0	3	1	1
Unfall mit Schwerverletzten	30	37	45	48	65
Unfall mit Leichtverletzten	302	317	281	267	297
Sonstige Unfälle	116	137	108	105	120
<b>Tempelhof-Schöneberg</b>	<b>667</b>	<b>632</b>	<b>624</b>	<b>571</b>	<b>602</b>
Unfall mit Getöteten	2	1	0	1	2
Unfall mit Schwerverletzten	47	59	57	49	63
Unfall mit Leichtverletzten	426	399	377	364	352
Sonstige Unfälle	192	173	190	157	185
<b>Treptow-Köpenick</b>	<b>500</b>	<b>507</b>	<b>466</b>	<b>530</b>	<b>531</b>
Unfall mit Getöteten	2	0	3	1	1
Unfall mit Schwerverletzten	48	72	58	72	59
Unfall mit Leichtverletzten	305	300	297	313	309
Sonstige Unfälle	145	135	108	144	162
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.752</b>	<b>7.774</b>	<b>7.572</b>	<b>7.111</b>	<b>8.021</b>

(Quelle: Datawarehouse Verkehrslagebild; Stand:12.07.2019)

Frage 8:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 8:

Das Berliner Mobilitätsgesetz enthält eine Vielzahl von Festlegungen, für deren Umsetzung weder Prozesse und Verfahren noch klare Aufgabenzuständigkeiten feststehen. Auch konnten vor Inkrafttreten im letzten Jahr noch nicht alle für die Umsetzung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes benötigten personellen Ressourcen sowie notwendigen Sachmittel festgelegt werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist im Rahmen vorhandener Ressourcen dabei, diese noch offenen Prozesse zu identifizieren und Lösungswege aufzuzeigen sowie erforderliche Personal- und Sachmittel für den Berliner Landeshaushalt

anzumelden. Dort, wo Verantwortlichkeiten feststehen, müssen die zuständigen Verwaltungsbereiche dafür eigenverantwortlich tätig werden. Dieser Sachverhalt führt mitunter zu Verzögerungen bzw. Verschiebungen der im Berliner Mobilitätsgesetz avisierten zeitlichen Vorgaben (siehe Berliner Mobilitätsgesetz § 20 Absatz 11). Die allgemeinen Zielstellungen des Berliner Mobilitätsgesetzes bleiben hiervon jedoch unberührt.

Berlin, den 23.07.2019

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz