

**die Erweiterung des Radwegenetzes** kommt ausgerechnet in Charlottenburg-Wilmersdorf nur schleppend voran, obwohl es in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) eine rot-grün-rote Mehrheit gibt und Verkehrsstadtrat **Oliver Schruoffeneger** den Grünen angehört. Bei der Umsetzung des seit 2018 geltenden Berliner **Mobilitätsgesetzes** liegt Marzahn-Hellersdorf als einziger Bezirk noch hinter der City West. In unserem Stadtteil entstanden neue Radwege seit 2017 lediglich auf insgesamt 3,6 Kilometern. Das zeigt die Antwort des Berliner Verkehrsstaatssekretärs **Ingmar Streese** auf eine Anfrage des SPD-Abgeordneten **Sven Kohlmeier**. Über die Situation in der ganzen Stadt hat Tagesspiegel-Redakteurin **Sabine Beikler** [hier berichtet](#).

**Woran hakt es?** Zum einen beklagt Stadtrat Schruoffeneger ein „Zuständigkeitswirrarr“. Die Senatsverkehrsverwaltung sei für die vielen Hauptstraßen verantwortlich, der Bezirk hingegen für kleinere Straßen. Doch in Tempo-30-Zonen dürfe man gemäß der Straßenverkehrsordnung keine Radwege bauen. Außerdem müsse er Wünsche der BVV und des bezirklichen „FahrRats“ berücksichtigen. Beispielsweise seien Pläne für einen geschützten Radweg an der Brandenburgischen Straße ins Stocken geraten. Bezirksverordnete und Interessenvertreter der Radler hätten verlangt, zuvor eine Beschleunigungsspur an der Ecke Konstanzer Straße zu entfernen, damit Autos nicht jenseits der Ampel mit hohem Tempo den Weg kreuzen. Das lehne die Senatsverwaltung leider ab.

**Als weiteres Problem** nennt Schruoffeneger die schwierige Suche nach Ingenieuren. Seit Anfang 2018 habe er drei Ausschreibungen gestartet, um zwei „Radwegplanende“ anzustellen. Im ersten Verfahren hätten zwei geeignete Bewerber(inn)en das Bezirksamt gleich wieder verlassen. Der nächste Anlauf habe es ermöglicht, im vorigen Juni eine Stelle zu besetzen. Dagegen habe eine zweite Person ihre Bewerbung zurückgezogen. Laut Schruoffeneger beruhte mindestens eine Absage darauf, dass eine vergleichbare Stelle beim Senat besser dotiert war. In der diesjährigen dritten Ausschreibung wurde ein zweiter Radwegplaner ausgewählt. Wann dieser seinen Job antritt, ist noch unklar.

**Auch die bezirkliche SPD-Fraktion** führt das „Schneckentempo beim Radwegebau“ teilweise darauf zurück, dass es „vielen Bezirken nicht gelingt, Stellen von Verkehrsingenieuren zu besetzen“. Andererseits verfüge beispielsweise Friedrichshain-Kreuzberg „über eine bessere Ausstattung“. Also sollten Ingenieursstellen tariflich „besser eingruppiert“ werden. Wichtig sei auch, die „Arbeitsatmosphäre“ zu verbessern und „Raum für kreative Lösungen“ zu bieten. Nachwuchs könne durch eine enge Zusammenarbeit mit Fachhochschulen und Unis bei Forschungsprojekten rekrutiert werden.

**Gleichzeitig kritisiert die SPD** den „komplizierten Planungsprozess im zweigliedrigen Verwaltungssystem“. An der Planung eines Radwegs seien „auf Senatsebene drei Abteilungen, vier Referate sowie die InfraVelo GmbH beteiligt, jeweils mit unterschiedlichen Zielsetzungen und Sichtweisen“. Zudem „lehnt der Senat die Änderungsvorschläge der bezirklichen FahrRäte meistens ab“. Verkehrssenatorin **Regine Günther** (Grüne) müsse „endlich die Prozesse vereinfachen und damit beschleunigen“ und die FahrRäte stärker einbinden. Als Ziel nennt die SPD, dass „spätestens bis 2030“ alle Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen „hoher Qualität“ ausgestattet sind“. Parallel dazu müsse sich der Bezirk mehr um ein Radverkehrsnetz in den Nebenstraßen bemühen.

**Von 2017 bis 2019** hat Charlottenburg-Wilmersdorf keinen einzigen Cent aus dem Fahrradsanierungsprogramm des Senats abgerufen. Die Linken-Bezirksverordnete **Frederike-Sophie Gronde-Brunner** nennt das „unfassbar“. Wenn Geld zur Verfügung stehe, sollte man es „im Sinne der Radfahrenden und vor allem im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes“ nutzen.

**Der Bezirk hat im ersten Halbjahr 2020 keine Radwege angelegt** und plant auch für 2021 „keinen kompletten Neubau“. Auch dies geht aus der Senatsantwort an den SPD-Abgeordneten Kohlmeier hervor. Frederike-Sophie Gronde-Brunner findet dies „unbegreiflich“ – schließlich seien die zuständigen Bezirks- und Senatspolitiker beide Grüne.

**Die CDU-Fraktionsvorsitzende Susanne Klose** wundert sich ebenfalls darüber, dass es „selbst bei einem Thema, das den Grünen eigentlich wichtig ist“ keine Fortschritte gebe. Allgemeiner Personalmangel reiche als Erklärung nicht aus. Schruoffeneger könne Schwerpunkte setzen, „aber ich erkenne keinen“. In der BVV sei es „unstrittig, dass beim Radverkehr etwas passieren muss“.

**Sogar die oft als „Autofahrerpartei“ gescholtene FDP** findet es „erschreckend, wie ambitionslos das Bezirksamt beim Ausbau von Radinfrastruktur ist“. So drückt es BVV-Fraktionschef **Felix Recke** aus, der Schruoffeneger auffordert, sich „auf Lückenschlüsse im Fahrradnetz zu konzentrieren und hier massiv auszubauen“. Probleme mit dem Senat und der landeseigenen infraVelo GmbH „lassen wir für die Nebenstraßen, wo der Bezirk allein Verantwortung trägt, nicht gelten“. Es sei „unehrlich“ die Bilanz mit Pop-up-Radwegen wie in der Kantstraße „schönen zu wollen“. Dort zeige sich außerdem, dass die Planung „undurchdacht ist und neue Gefahren schafft“.

**Die Grünen nehmen ihren Stadtrat in Schutz.** „Die Situation ist auch für uns unbefriedigend“, sagt Fraktionschef **Christoph Wapler**, das „Grundproblem“ sei aber die Personalnot. Wapler bestreitet den Vorwurf, es geschehe nichts. Beispielsweise werde gerade am Radweg neben dem U-Bahnhof Spichernstraße gearbeitet. Außerdem seien die Pläne für einen Radweg in der Detmolder Straße weit gediehen.

**Laut Schruoffeneger** strebt der Bezirk auch einen durchgehenden Radweg zwischen dem Theodor-Heuss-Platz, der Bismarckstraße, dem Kaiserdamm und dem Ernst-Reuter-Platz an. Und **auf Facebook** meldete sein Amt soeben, dass in einem Teil der Hubertusallee in Grunewald eine Radspur geschaffen werden konnte. Dafür habe man „den Mittelstreifen neu angelegt und die Linksabbiegerspur verbreitert“. Das Geld stammte aus dem Radwegeprogramm des Senats.

**Die ganze Havelchaussee** solle zur Fahrradstraße werden, fordert der Berliner Journalist **Jan-Eric Peters** in einer **Online-Petition**. Lesen Sie dazu auch das **Interview**, das mein Kollege **Boris Buchholz** mit ihm für den Leute-Newsletter Steglitz-Zehlendorf führte. Inzwischen sind mehr als 4000 Menschen der Petition beigetreten. Die Linksfraktion Charlottenburg-Wilmersdorf übernahm die Forderung in einem **BVV-Antrag**. Jetzt sagte uns auch Christoph Wapler für die Grünen: „Wir unterstützen die Fahrradstraße Havelchaussee und wollen prüfen lassen, wie der motorisierte Individualverkehr unterbrochen und das hohe motorisierte Verkehrsaufkommen insbesondere am Wochenende verringert werden kann.“ Von der SPD heißt es, die Idee sei „noch bei uns in der Diskussion“. Laut Fraktionschef **Alexander Sempf** haben die Sozialdemokraten „grundsätzlich Sympathien für das Anliegen“, wollen aber auch alle Details „noch mal gründlich beleuchten“. Dazu gehöre die Frage, wie man mit Taxis oder mit Besuchern des Grunewaldturms bzw. des dortigen Restaurants umgehe.

**Über die Havelchaussee entscheidet** in erster Linie die Senatsverkehrsverwaltung. Außerdem hat Steglitz-Zehlendorf, wo Teile der Straße liegen und Jan-Eric Peters die Petition ins Leben gerufen hat, ein wichtiges Wort mitzureden.