



changing cities

Monitoring Radverkehrsnetz

Pressekonferenz am 30. Januar 2024

Jens Steckel und Ragnhild Sørensen

Das Mobilitätsgesetz

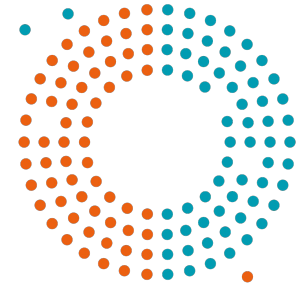


- Das Mobilitätsgesetz, 2018 im AGH beschlossen
- Der Radverkehrsplan, vom Senat 2021 beschlossen
- Changing Cities überprüft Radnetzausbau seit zwei Jahren.

2023 – Miteinander ohne Radwege



- 9. Mai SenMVKU stoppt parlamentarische Beratung im AGH von Teilen des MobG zur Wirtschaft und Neuen Mobilität
- 15. Juni SenMVKU stoppt Radprojekte (Vorrang fahrende und parkende Kfz)
- 20. Juni SenMVKU stoppt Finanzierung aller nicht im Bau befindlichen Radprojekte
- Juni-Juli 26 #Nichtmituns-Demonstrationen
- 27. Juni CDU legt Gesetzesentwurf vor: ohne Parkraummanagement, Neuverteilung der Verkehrsflächen, massive Verschlechterung für Radverkehr
- 20. Juli 16 von 19 Radprojekte werden „freigegeben“
- Januar 2024 Neues Priorisierungskonzept für das Radvorrangnetz



changing cities

Ergebnisse des Monitorings Radverkehrsnetz Stand 31. Dezember 2023

Ziel: Radverkehrsnetz schaffen (§ 41)

Grundsätze geregelt für

- Vorrangnetz § 42
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen § 43
- Fahrradstraßen und Nebennetz § 44
- Radschnellverbindungen § 45

Termin für Fertigstellung Radverkehrsnetz: 2030

Radverkehrsplan

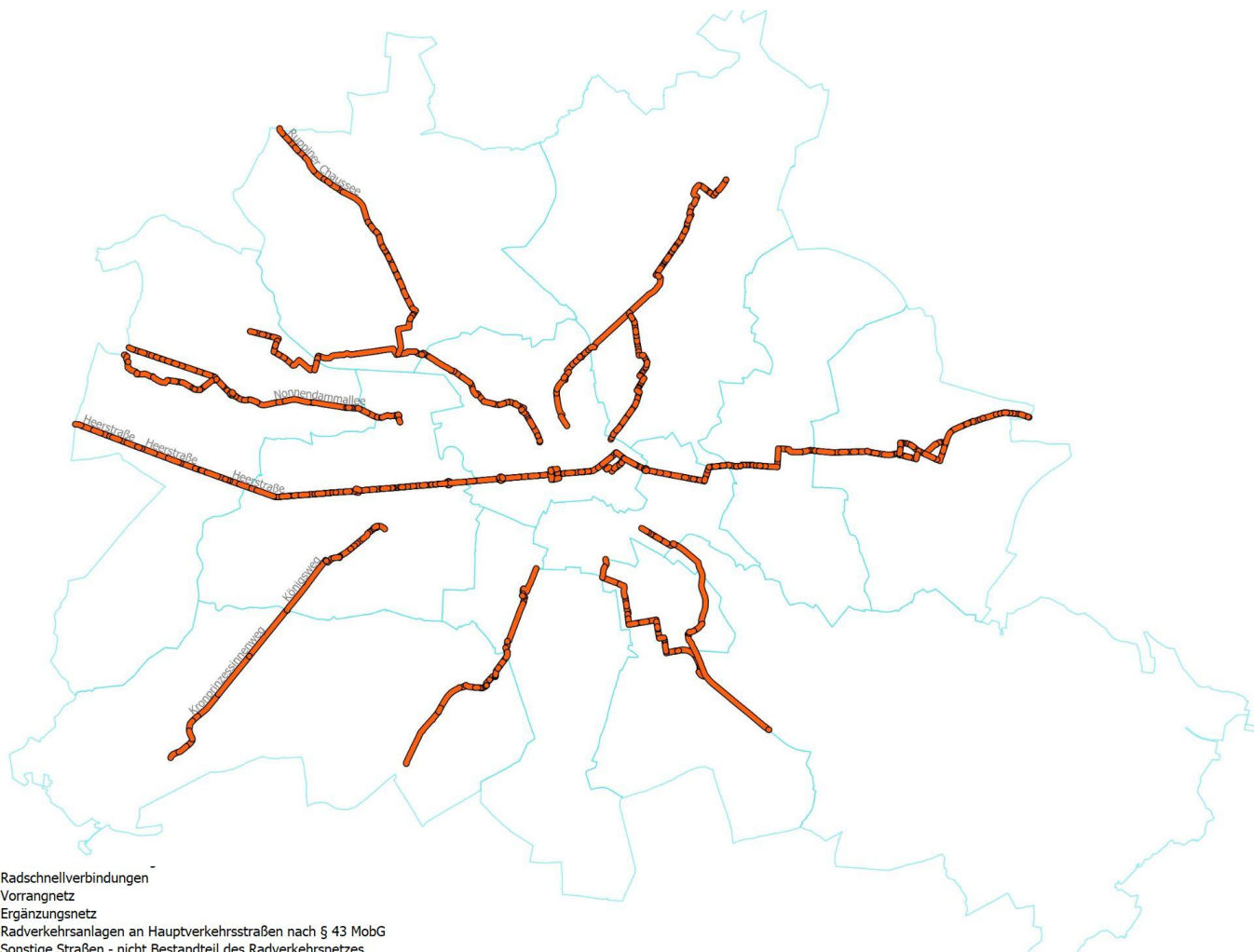


Rechtsverordnung, vom Senat 2021 beschlossen

- konkretisiert die Ziele des MobG,
- enthält Radverkehrsnetz als Netzplan,
- definiert Netzkategorien wie Vorrangnetz, Ergänzungsnetz und Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen genauer,
- definiert Qualitätsstandards in diesen Netzkategorien,
- legt einen Ausbaupfad je Jahr bis 2030 fest.



changing cities



- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

SOLL
RSV



changing cities



- ▬ Radschnellverbindungen
- ▬ Vorrangnetz
- ▬ Ergänzungsnetz
- ▬ Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- ▬ Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

SOLL
RSV
Vorrangnetz



changing cities



SOLL
RSV
Vorrangnetz
Ergänzungsnetz.



changing cities

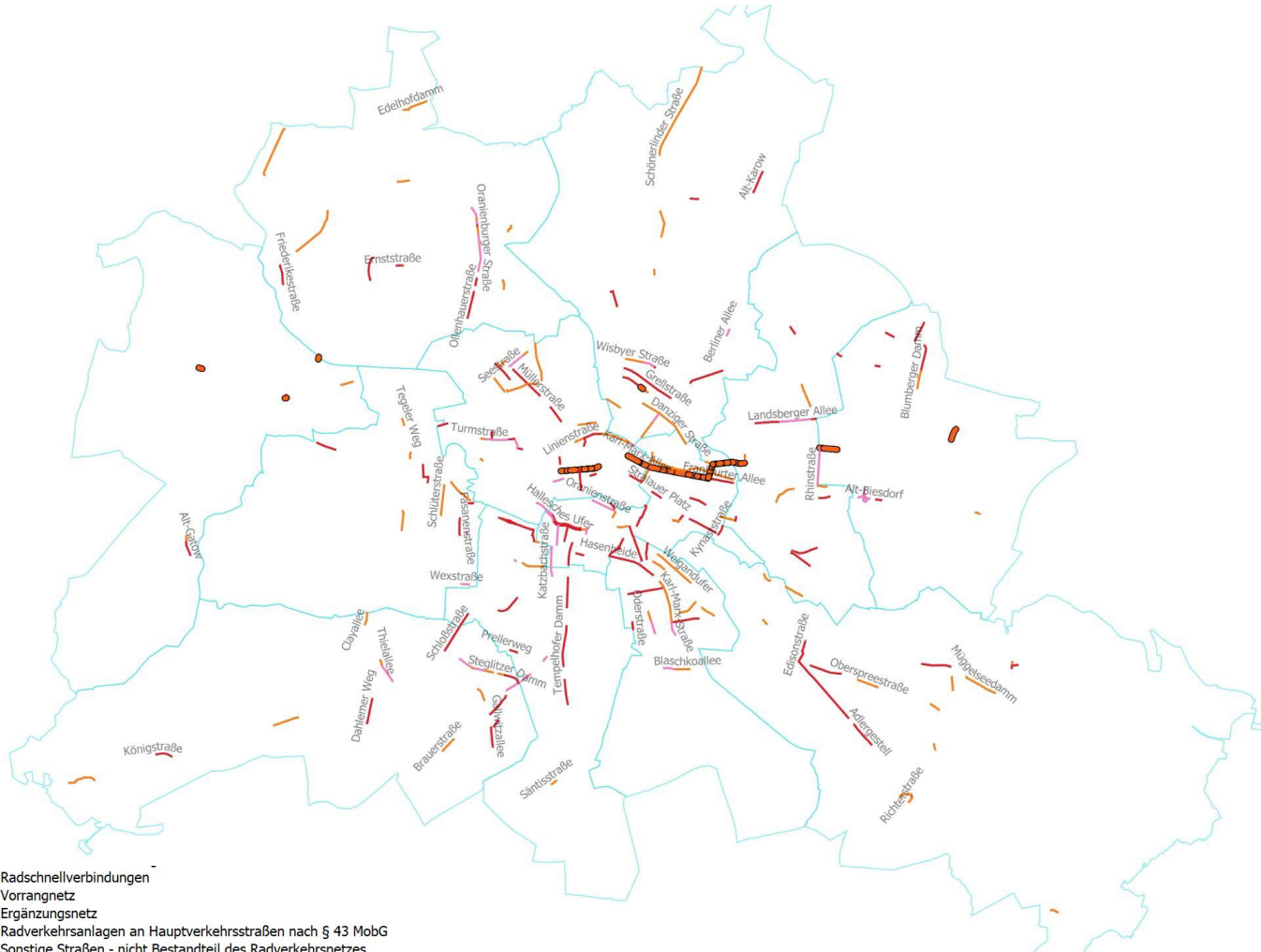


SOLL
RSV
Vorrangnetz
Ergänzungsnetze
RVA an HVS

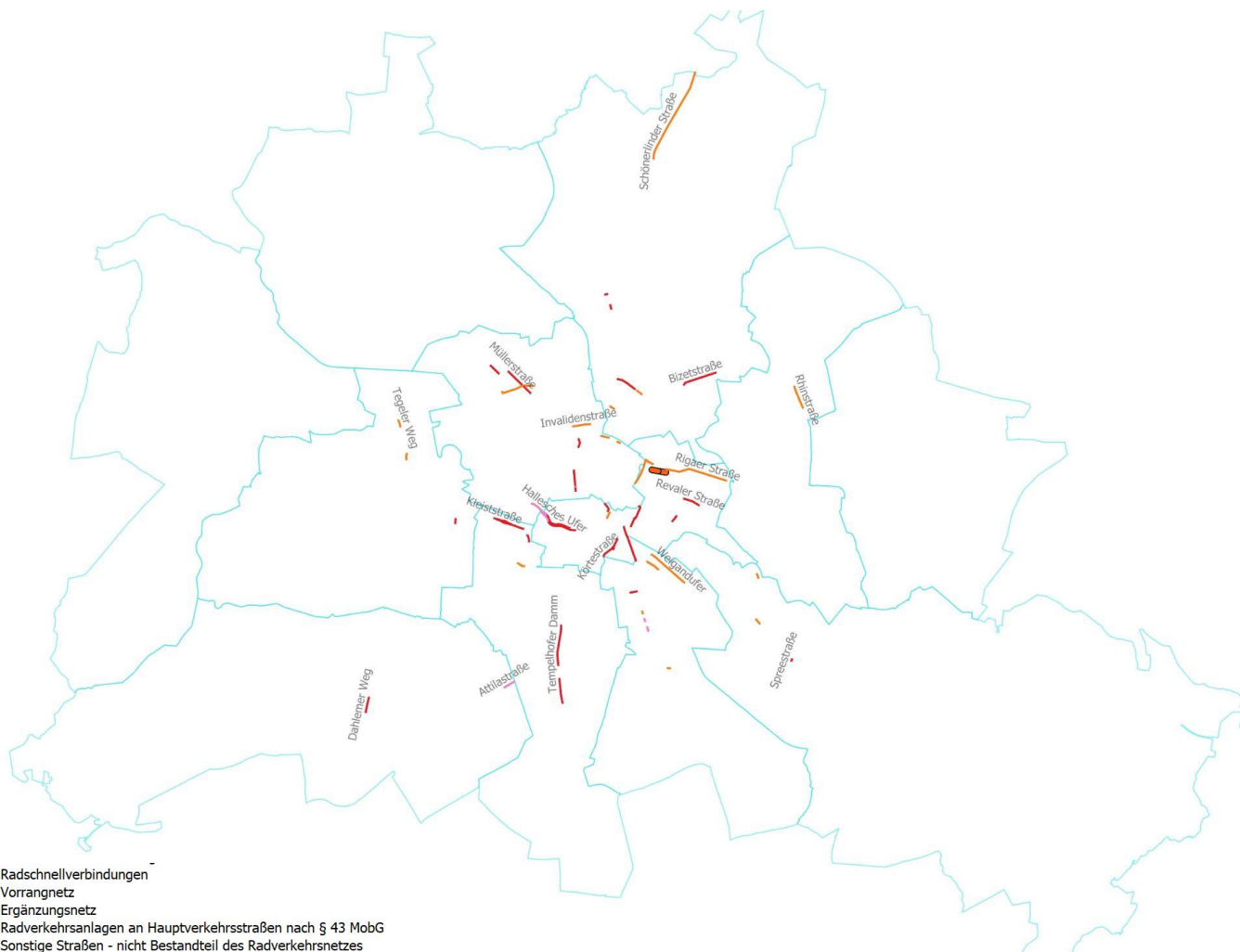
2.698 km
100 %



changing cities



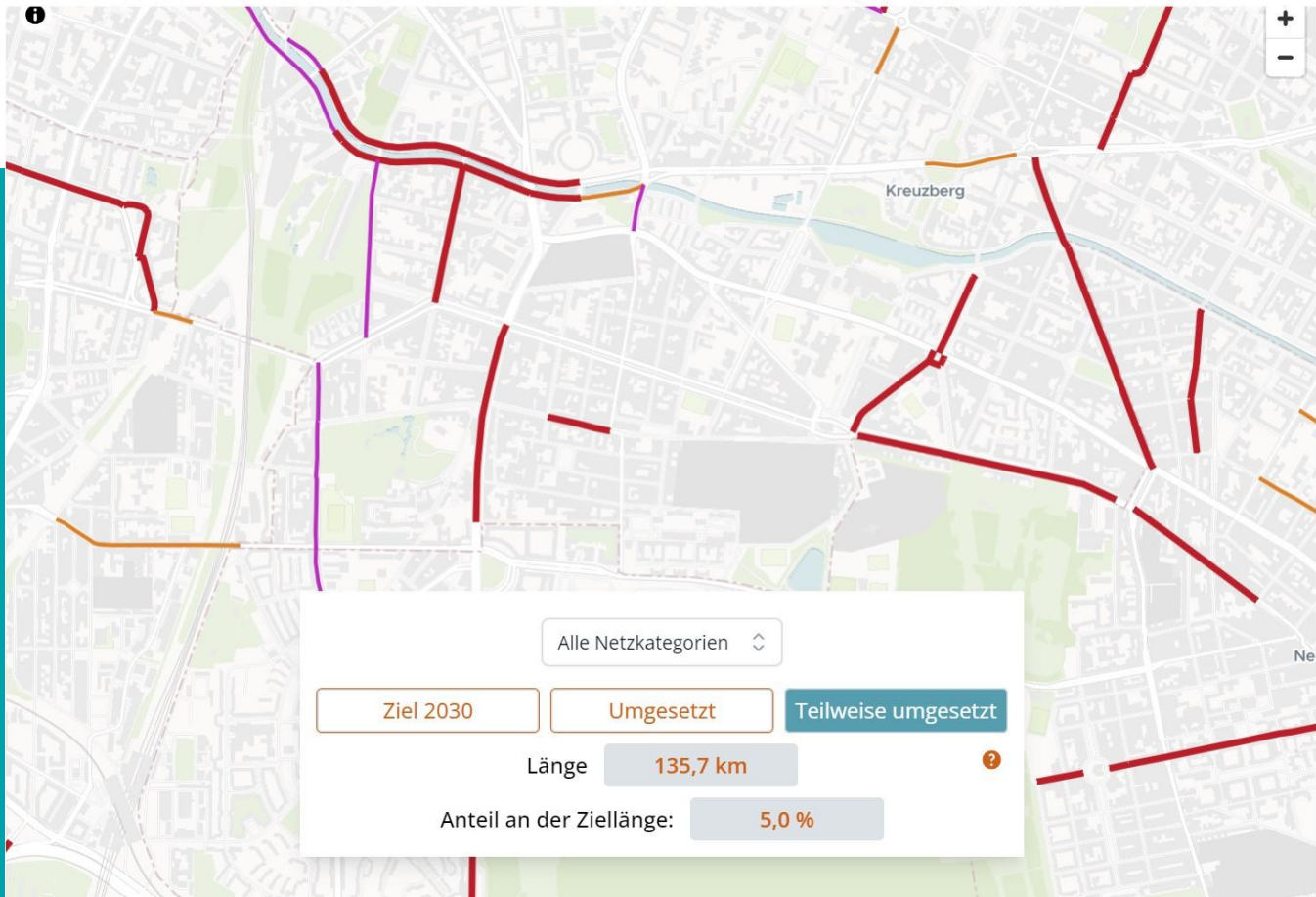
IST
mindestens
ein baulicher
Standard
teilweise
erfüllt
2018 - 2023
135,7 km
5,0 %



IST
alle
wesentlichen
baulichen
Standards
erfüllt
2018 - 2023

32,7 km
1,2 %

MENÜ

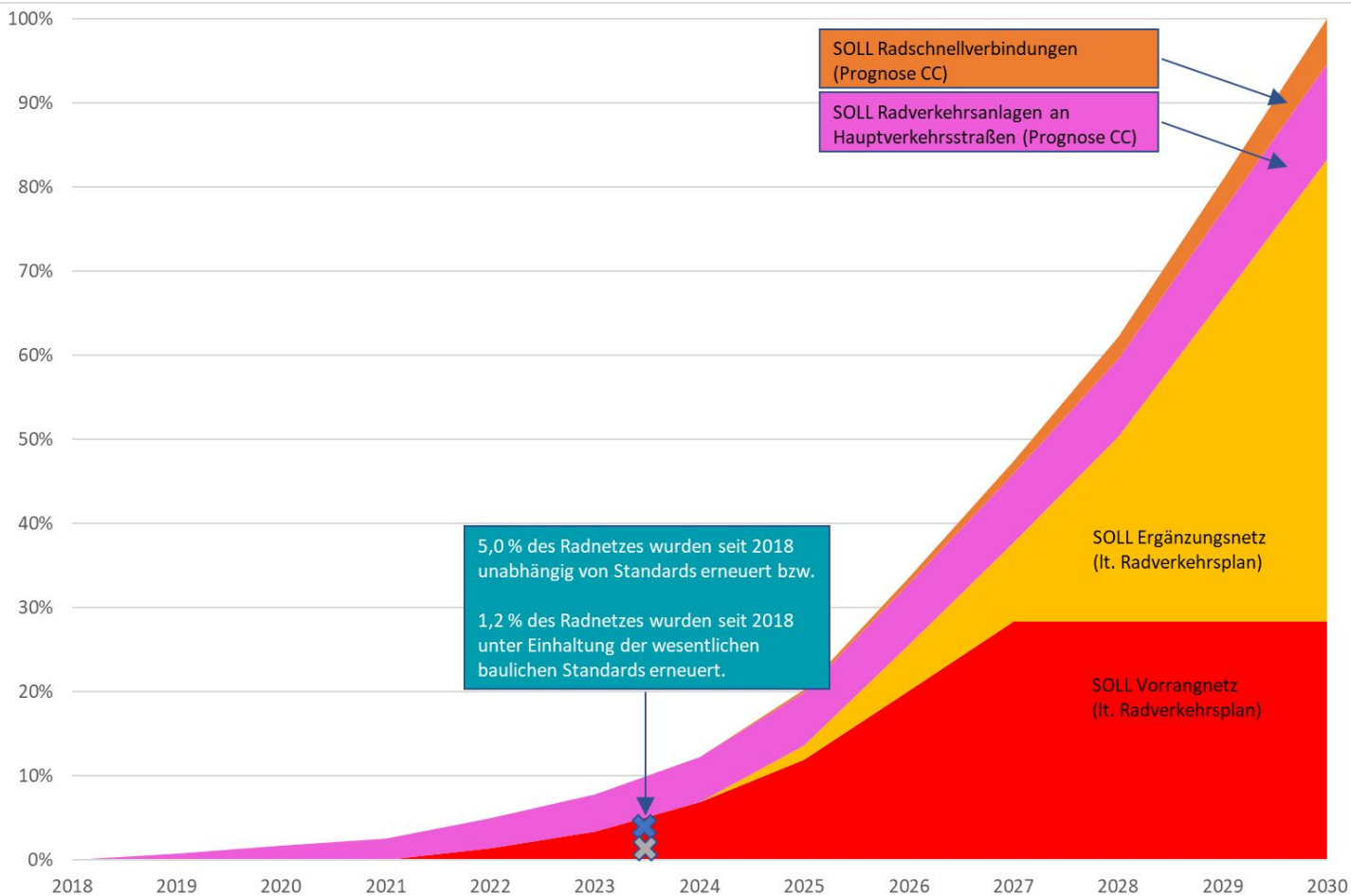


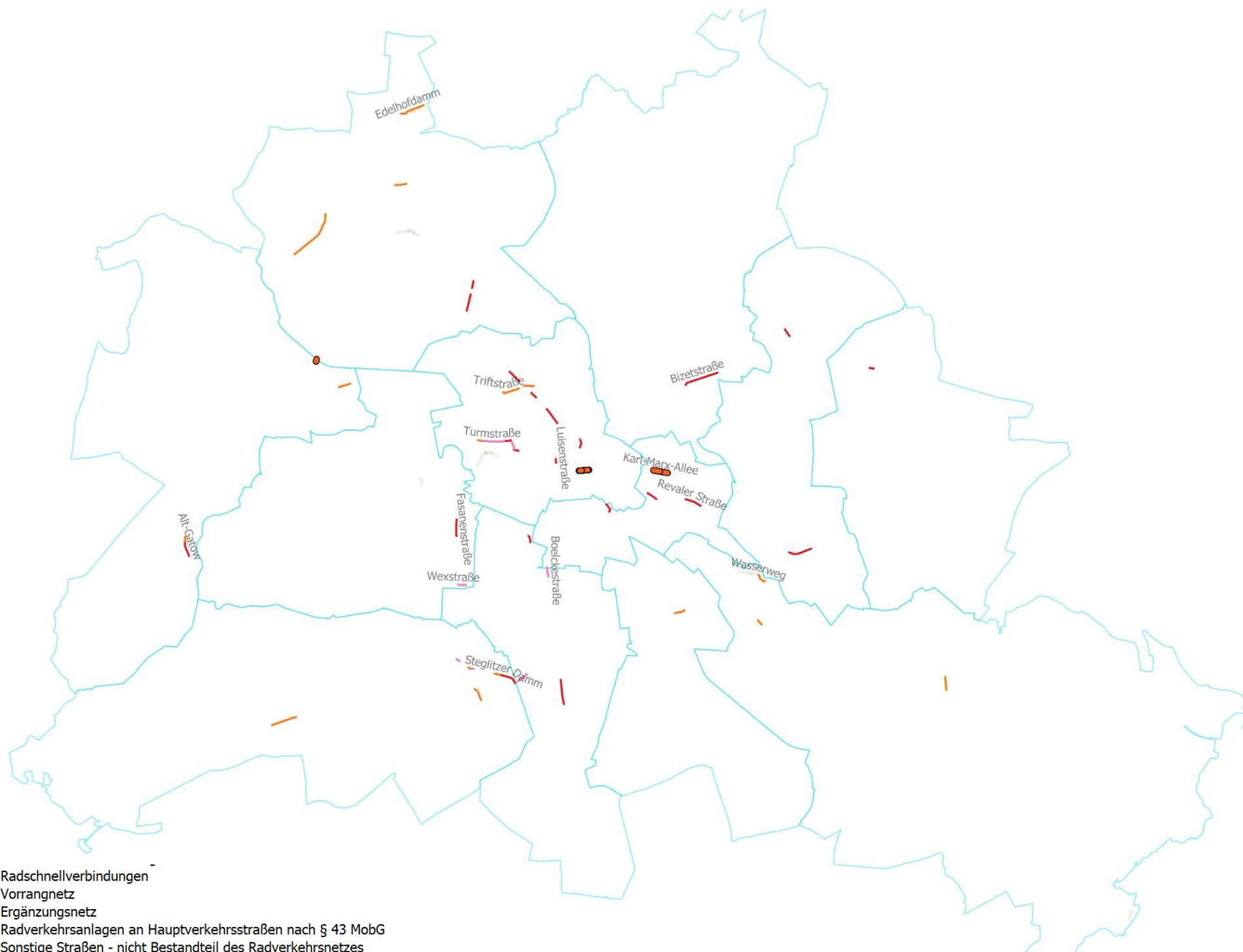
Neue
Webseite
mit Karte
auf
changing-
cities.org

SOLL-IST-Vergleich (2018 - 2023)



Netzkategorie	SOLL	IST mindestens ein baulicher Standard teilweise erfüllt	IST alle wesentlichen baulichen Standards erfüllt
Radschnellverbindungen	144 km	7,5 km	0,5 km
Vorrangnetz	766 km	59,1 km	16,1 km
Ergänzungsnetz	1.482 km	51,2 km	14,3 km
RVA an Hauptverkehrsstr.	306 km	17,9 km	1,7 km
SUMME	2.698 km	135,7 km	32,7 km





**ZUWACHS
2023**
mindestens
ein baulicher
Standard
teilweise
erfüllt

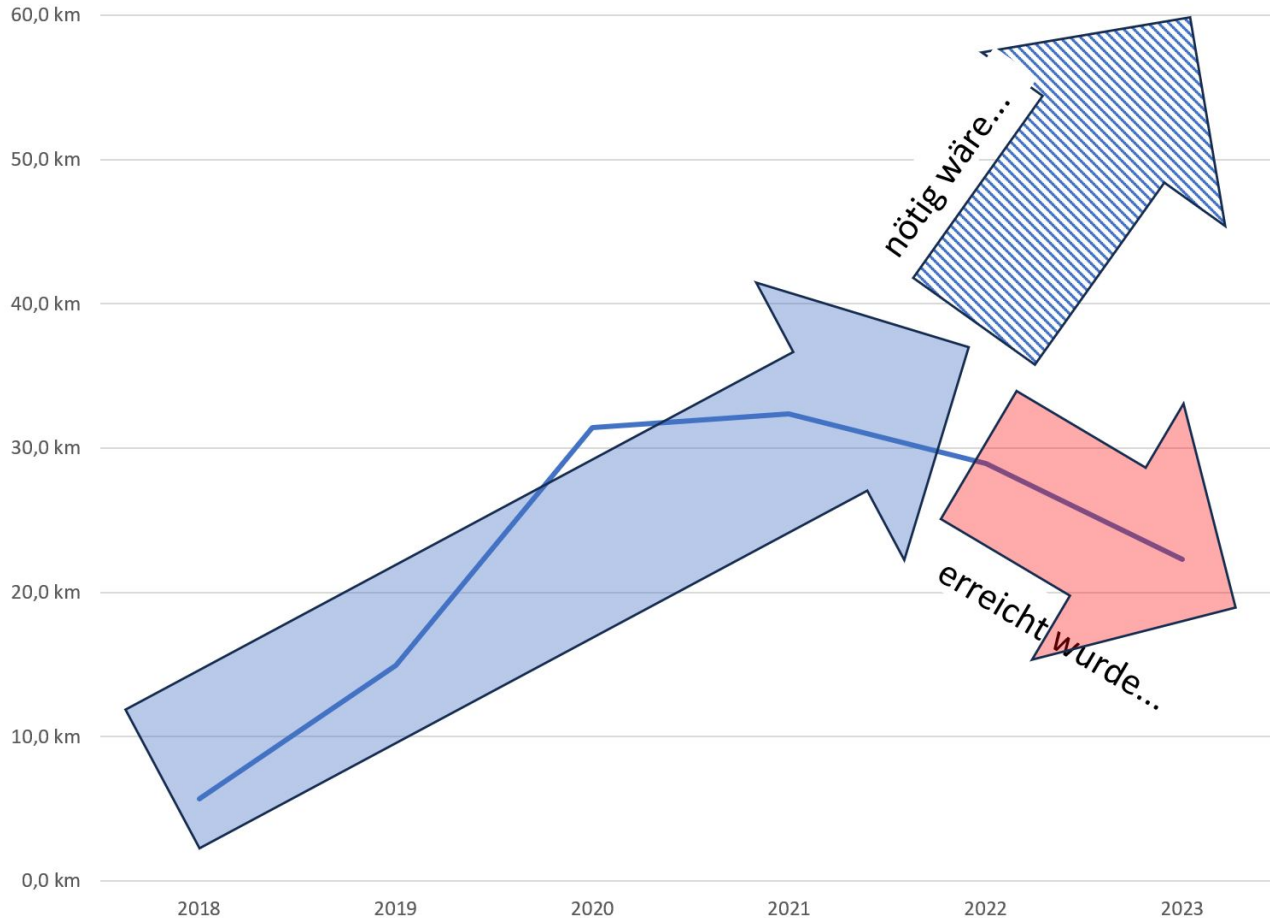
22,3 km

Zuwachs 2023



Netzkategorie	SOLL 2023 lt. Radverkehrsplan	ZUWACHS 2023 mindestens ein baulicher Standard teilweise erfüllt
Radschnellverbindungen	(kein SOLL definiert)	1,0 km
Vorrangnetz	60 km	9,6 km
Ergänzungsnetz	0 km	9,2 km
RVA an Hauptverkehrsstr.	(kein SOLL definiert)	2,5 km
SUMME	60 km	22,3 km

Jahreszuwachs Radnetz (mind. ein baulicher Standard teilweise erfüllt)



**VERLAUF
ZUWACHS
2018 - 2023**
mindestens
ein baulicher
Standard
teilweise
erfüllt

Ursachen für geringen Zuwachs:

a) Radwegestopp durch SenMVKU



Stopp von 19 baureifen Radverkehrsprojekten im Juni 2023

- ca. 1 Monat Stopp durch Überprüfung der Projekte
- Planungen und Ausschreibungsverfahren angehalten
- Bauleistungen konnten nicht vergeben werden
- SenMVKU erklärte nach einem Monat: 16 der 19 Projekte dürfen gebaut werden.

Folge: mindestens ein Monat Zeitverzug, Vers Schub von Bauleistungen in die Wintermonate

Ursachen für geringen Zuwachs:

b) Umfangreiche Planungseingriffe



Widerruf von verkehrsrechtlichen Anordnungen (VRAO),
mehrmonatige Umplanungen, Erteilen neuer VRAO

- 5 Projekte haben 7 Monate nach dem Stopp keine VRAO
- 3 Projekte mussten 5 - 7 Monate auf neue autofreundliche VRAO warten

Folge: mehrmonatige Verzögerungen, Bauausführung im Jahr
2023 nicht mehr möglich

(Quelle: Drucksache AGH 19/17769)

Ursachen für geringen Zuwachs:

c) Anhaltender Stopp durch SenMVKU



- 3 von 19 Projekten gab SenMVKU seit der Überprüfung im Juni 2023 nicht frei
- für sie soll bis Ende März 2024 entschieden werden, ob und wie sie gebaut werden

Folge: ein- bis mehrjährige Verzögerung oder Komplettverlust
bisheriger Planungen bei 3 Projekten
(Quelle: Drucksache AGH 19/17769)

Ursachen für geringen Zuwachs

Zusammenfassende Wertung



Von den 19 überprüften Projekten wurden in 2023:

- keines fertiggestellt, erscheinen somit nicht in der Bilanz,
- nur 2 Projekte in der Bauausführung begonnen.
- somit 17 Projekte nicht gebaut.

SenMVKU trägt die Hauptverantwortung für den geringen Zuwachs fertiggestellter Radverkehrsanlagen in 2023.

(Die Bilanz wäre ca. doppelt so groß, wenn die 19 Projekte 2023 ungestört fertiggestellt worden wären, Mehrlänge > 20 km!)

Unsere Prognose Zuwachs 2024 und 2025



- Nur die alten, seit 2023 laufenden Projekte werden (teilweise) umgesetzt.
- Neue Planungen beginnen kaum, somit fehlt der Planungsvorlauf für die Zukunft.
- Ab 2025 soll lt. RVP das Ergänzungsnetz errichtet werden. Dafür müsste längst geplant werden, was nicht geschieht.
- Fazit: 2024 und 2025 wächst das Radnetz nur gering, weit weniger als MobG und Radverkehrsplan vorschreiben.

Nichteinhaltung der Standards



- 25 %, nämlich 32,7 km der 135,7 km erneuerten Radverkehrsanlagen sind vollständig und genügen den wesentlichen baulichen Standards.
- 75 % sind unvollständig oder genügen den Standards nicht.
- Das Problem nimmt zu, weil durch die Planungseingriffe der SenMVKU mehr Standards missachtet werden, um autofreundliche Straßen beizubehalten.

Nichteinhaltung der Standards

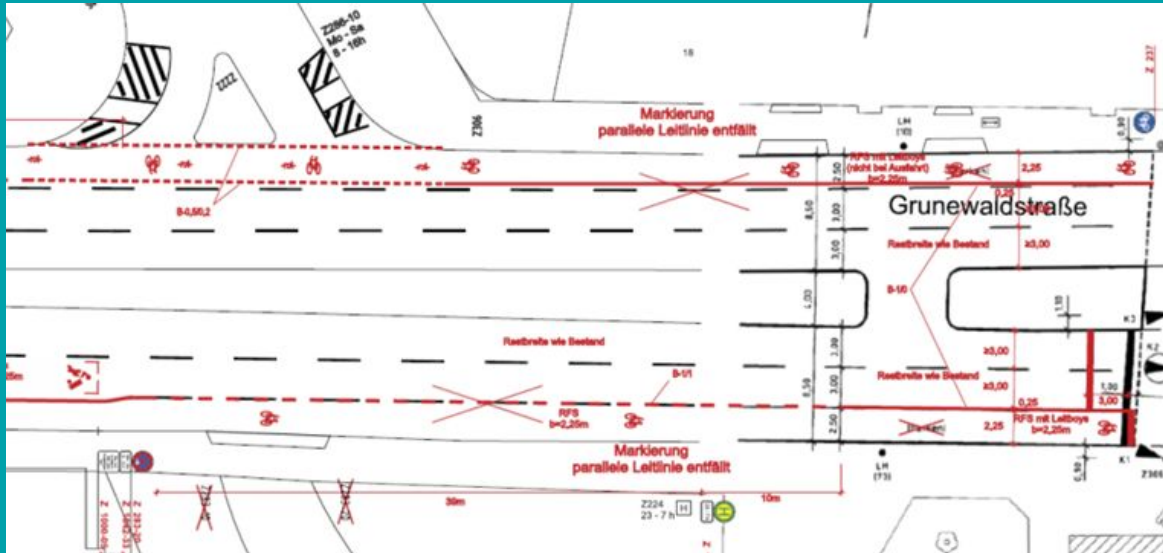
Beispiel Grunewaldstraße



Radverkehrsprojekt Grunewaldstraße

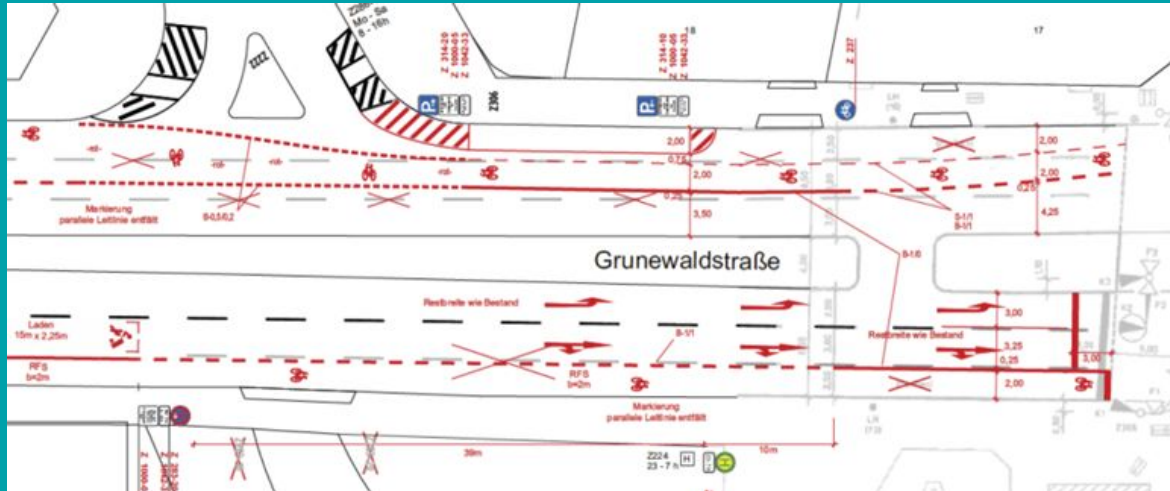
- Mai 2023: VRAO vorhanden, baureif
- Juni 2023: Radwegestopp SenMVKU
- Juli 2023: Freigabe ohne große Änderungen
- November 2023: neue VRAO massiv zu Lasten der Verkehrssicherheit Radfahrender, für Kfz-Parkplätze
- Januar 2024: weitere Verzögerungstaktik SenMVKU, Absage Besprechungen, langdauernder Schriftverkehr

Nichteinhaltung der Standards Beispiel Grunewaldstraße (alte VRAO)



- Radfahrstreifen mit Leitboys geschützt
- Radfahrstreifen breit (2,25 m)

Nichteinhaltung der Standards Beispiel Grunewaldstraße (neue VRAO)



- Radfahrstreifen ungeschützt (Falschparken!)
- Radfahrstreifen schmaler (2,0 m)
- mehr Kfz-Parkplätze (+51 Stück)

Unsere Prognose Standards 2024 und 2025



- Radverkehrsanlagen werden zunehmend zu schmal, ungeschützt und unsicher geplant.
- Gefahr, dass alte, schmale und unsichere Radwege mit schlechten Sichtbeziehungen nur instandgesetzt werden.
- Falschparken von Kfz auf Radverkehrsanlagen nimmt zu.
- Das Qualitätsversprechen für Radverkehrsanlagen aus dem MobG und dem Radverkehrsplan rückt in weite Ferne.

1. Verkehrswende abgewürgt

Versprechen: Eine funktionierende Stadt



- 1,2 Prozent des Radnetzes regelkonform fertiggestellt
- Nur 4,24 von 10,75 Millionen Euro für Radinfrastruktur ausgegeben
- Keine einzige neue Busspur
- Tramprojekte auf Eis gelegt
- Temporäre Spielstraßen vor dem Aus

Verkehrswende abgewürgt



- 1,2 Prozent des Radnetzes regelkonform fertiggestellt
- Nur 4,24 von 10,75 Millionen Euro für Radinfrastruktur ausgegeben
- Keine einzige neue Busspur
- Tramprojekte auf Eis gelegt
- Temporäre Spielstraßen vor dem Aus
- *Magnetschwebbahn / U-Bahn*
- *Tempo 50*
- *TVO und 17. Bauabschnitt A100*

2. Versprechen: Eine funktionierende Stadt

Versprechen: Eine funktionierende Stadt



- Personal wird vergrault
- Etats eingekürzt
- Politische Auseinandersetzung wird „ins Amt“ verlegt und auf die lange Bank geschoben – wenig öffentliche Einsicht
- Wissenschaftliche Erkenntnisse werden ignoriert
- Rhetorisch wird **Miteinander** propagiert, also eine scheinbare Veränderung – de facto soll Status quo erhalten bzw. ausgebaut werden

Versprechen: Eine funktionierende Stadt



Die Lügen

- mehr Radwege — Fehlanzeige
- weniger Bürokratie / eine neue Taskforce – Fehlanzeige
- Vision Zero – Fehlanzeige
- Klimakrise / Begrünung – Fehlanzeige
- Leipziger Straße: Tram bringt den Autoverkehr „komplett zum Erliegen“
- Klimaschutzrat ohne Beteiligung der Zivilgesellschaft
- Bundesförderung Hallesches Ufer abgelehnt – Geld spielt keine Rolle...
- Sondervermögen Klima?

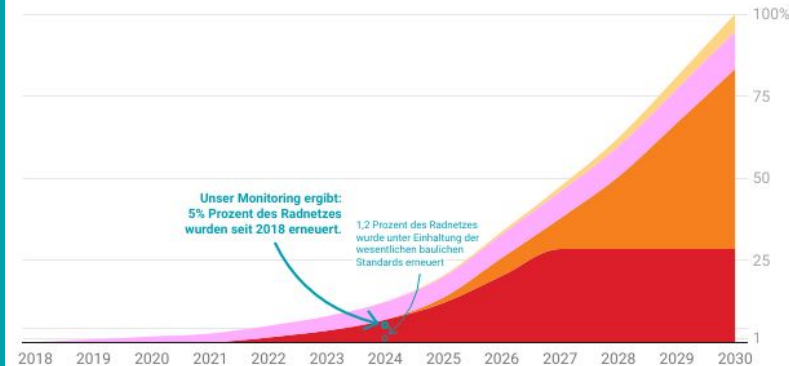
3. Das Mobilitätsgesetz wird geschreiner

Geschreinerntes Gesetz

- Der Radwegeausbau ist nun auf dem Level der 1990'er Jahren – **Instandhaltung** (ca. 5.000 km Straßen, 22 km neu)
- Ausbauziele des Umweltverbundes werden konsequent ignoriert
- Das geltende Mobilitätsgesetz wird vom CDU/SPD-Senat nicht eingehalten
- Klimapolitische Verantwortung...?

Dies ist der geplante Ausbaupfad des Senats bis 2030

■ Vorrangnetz (laut Radverkehrsplan) ■ Ergänzungsnetz (laut Radverkehrsplan) ■ Hauptverkehrsstraßen (CC Prognose) ■ Radschnellverbindung (CC Prognose)



Stand 31.12.2023 Ausbauziele für Vorrangnetz (ohne RSV, siehe FAQ) und Ergänzungsnetz basierend auf dem Radverkehrsplan | Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sowie Radschnellverbindungen basierend auf eigenen Prognosen.

Grafik: Changing Cities e.V. • Erstellt mit Datawrapper

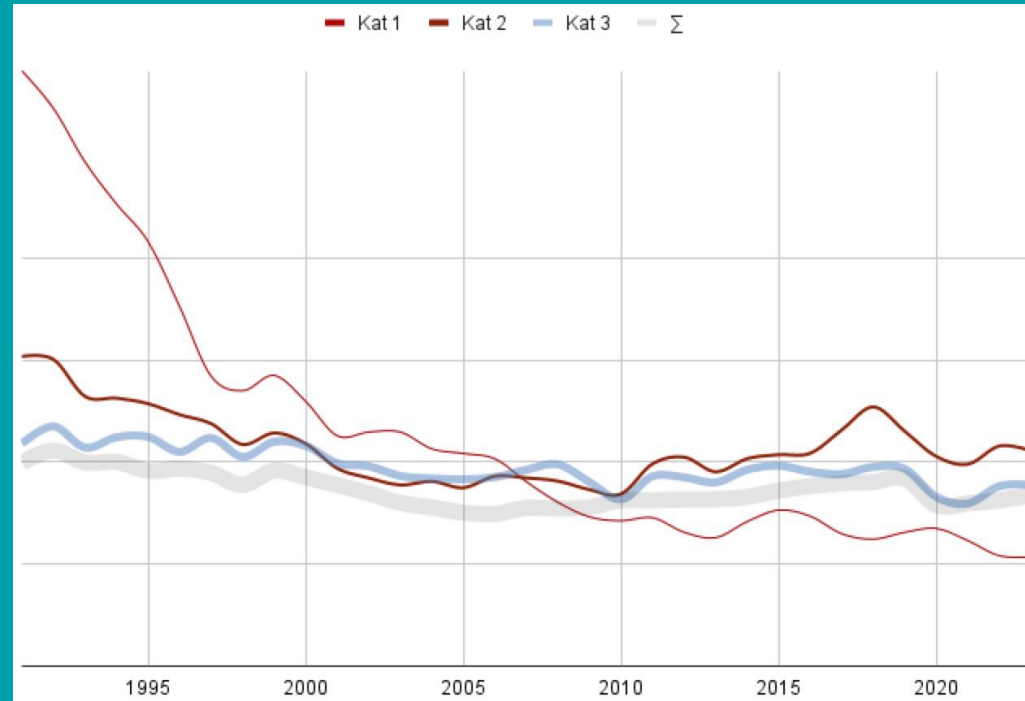
#Gesetzesstopp...?

Gesetzes-Priorisierung?

...Gesetzes-Atempause?

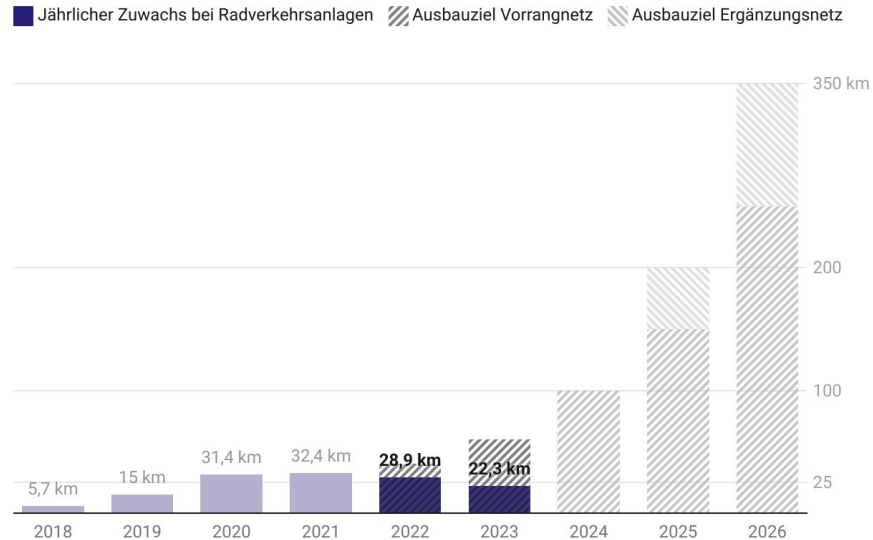
Verkehrssicherheit

- Verkehrssicherheit 2023
(Jan-Nov)
Kat 1: Getötete
Kat 2: Schwerverletzte
Kat 3: Leichtverletzte
 Σ : Gesamt
- Ein einziger Vorschlag:
Auflösung von Kfz-Rückstaus
an Kreuzungen



Verkehrssicherheit

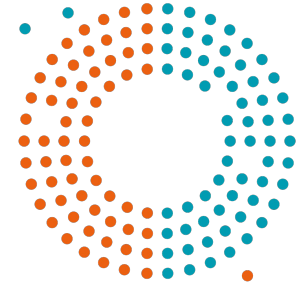
In 2023 wurden noch weniger Radwege gebaut als in den Vorjahren. Die Ausbauziele liegen weit höher.



Jährlicher Zuwachs bei Radverkehrsanlagen in Berlin (alle Netzkategorien) und Ausbauziele allein im Vorrang- und Ergänzungsnetz in Kilometern pro Jahr.

Beim jährlichen Zuwachs zählen wir auch Strecken, die auf einem niedrigen Qualitätsniveau erneuert wurden, nicht alle baulichen Standards erfüllen oder lückenhaft sind.

Seit 2022 besichtigen wir den Baufortschritt selbst vor Ort. Für 2018 bis 2021 haben wir die erneuerten Strecken auf Basis von Luftbildern und der InfraVelo-Datenbank nachträglich geschätzt. Ausbauziele aus dem Radverkehrsplan.



changing cities

changing-cities.org

twitter.com/CCitiesOrg

facebook.com/ChangingCities

instagram.com/CCitiesorg

verkehrswende.social/@CCitiesOrg