

Abgeordnetenhaus von Berlin, Petitionsausschuss, 10111 Berlin

openPetition gGmbH  
Herrn Jörg Mitzlaff  
Greifswalder Str. 4  
10405 Berlin

Geschäftszeichen	Bearbeiter(in)	Zimmer	Telefon (030) 2325 -	Telefax (030) 2325 -	Datum
82/19	Frau Kreft	A 002	1471	1478	04.04.2022 / Ro

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

die Mitglieder des Petitionsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin haben Ihre Eingabe vom 17. November 2021 beraten, mit der die Schaffung einer zentralen Stelle im Land Berlin zur Meldung und Beseitigung von Radwege blockierenden Fahrzeugen gefordert wird. Die Petition wurde auf der Internetplattform openPetition im Zeitraum vom 11. Juni 2021 bis zum 10. August 2021 von 62 Unterstützenden aus Berlin mitgezeichnet.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass mit dem Berliner Mobilitätsgesetz zwar wichtige Voraussetzungen geschaffen worden seien, um die Mobilitätswende voranzubringen. Da jedoch die Umsetzung von Projekten zur Verbesserung der Infrastruktur noch längere Zeit dauern werde, solle bis dahin für aktuelle Gefährdungen von Radfahrenden durch Fahrzeuge, die Radwege blockieren, eine zentral zuständige Stelle geschaffen werden, die umgehend die Beseitigung der Gefahrenstelle veranlasse und die Verkehrsteilnehmenden für ihr Fehlverhalten sensibilisiere. Die für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) geschaffene Möglichkeit, Fahrzeuge in eigener Verantwortung abzuschleppen, könne hierfür als Modell dienen, da Polizei und Ordnungsämter mit der Ahndung der vielen Verstöße überfordert seien.

Zu dieser Anregung liegen uns Stellungnahmen der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, der BVG und der Polizei Berlin vor.

Die Senatsverwaltung hat in ihrer Stellungnahme dem Vortrag in der Eingabe insoweit beipflichtet, als dass eine konsequente Verkehrsüberwachung durch Polizei und Ordnungsämter eine wesentliche Maßnahme sei, um eine unzulässige Nutzung von Radverkehrsanlagen zu unterbinden. Die Forderung nach einer Intensivierung der Verkehrsüberwachung sei daher

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin-Mitte  
(ehemaliger Preußischer Landtag)

Interne Telefonnummer: 99407 -

U-Bahnhof Potsdamer Platz Kochstraße	S-Bahnhof Anhalter Bhf. Potsdamer Platz	DB-Bahnhof Potsdamer Platz	Bus M 29, M 41, M 48, M 85, 200
--	---	-------------------------------	---------------------------------------

Internet: <http://www.parlament-berlin.de>  
E-Mail: [petmail@parlament-berlin.de](mailto:petmail@parlament-berlin.de)



nachvollziehbar. Die Verkehrsüberwachung falle jedoch nicht in die dortige Zuständigkeit, sondern in die der Polizei Berlin sowie in den Fällen des ruhenden Verkehrs als auch des fließenden Verkehrs auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen in die der bezirklichen Ordnungsämter.

Unabhängig davon werde aber eine spürbare Verbesserung hin zu einer wirksameren Sanktionierung durch die am 9. November 2021 in Kraft getretene Erste Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung erwartet. Seitdem könnten erheblich höhere Bußgelder verhängt werden; und sogar Punkteintragungen im Fahreignungsregister des Kraftfahrt-Bundesamtes bei verkehrsgefährdenden Halt- und Parkverstößen gingen nun damit einher.

Was den Vorschlag für eine zentrale Stelle zur Beseitigung von Gefährdungen für den Radverkehr und deren Ansiedlung bei der BVG oder der InfraVelo GmbH betrifft, vermochte die Senatsverwaltung diesem hingegen nicht zu folgen. Die für die BVG als Anstalt des öffentlichen Rechts im Mobilitätsgesetz geschaffene Möglichkeit, Fahrzeuge in eigener Verantwortung im Rahmen einer Ersatzvornahme abzuschleppen (Umsetzungen), sei nicht vergleichbar. Die BVG überwache ausschließlich eigene Betriebsbereiche im öffentlichen Straßenverkehr, deren Freihaltung zur Erfüllung ihres Auftrages als öffentlicher Verkehrsdienstleister im Personennahverkehr unabdingbar sei; dort sei sie zu Umsetzungen ermächtigt. Die InfraVelo GmbH könne als privatrechtlich organisiertes Unternehmen aber nicht mit hoheitlichen Aufgaben der Gefahrenabwehr betraut werden, denn dies Tätigkeit gehöre zum Kernbereich staatlichen Handelns und müsse deshalb auch durch staatliche Stellen wahrgenommen werden.

Die BVG hat bekräftigt, dass auch dort die Freihaltung von Radwegen für ein wichtiges Thema gehalten werde, hat allerdings in ihrer Stellungnahme klargestellt, dass dies keine Aufgabe des ÖPNV-Verkehrsdienstleisters der Stadt sein solle und könne. Wenn überhaupt, sei eine mögliche Stelle bei der Verkehrsüberwachung anzusiedeln. Der Bezug der BVG zur Busspurräumung sei insofern gegeben, dass es sich in beiden Fällen um einen Fahrsonderstreifen handele. Dennoch liege eine Räumung von Radwegen durch die BVG verkehrstechnisch nicht sehr nahe.

Aus Sicht der Polizei Berlin trifft es zu, dass Radverkehrsanlagen insbesondere in den Innenstadtbezirken häufig durch verkehrswidrig haltende und parkende Fahrzeuge blockiert werden und aus diesem Fehlverhalten bei Ausweichmanövern relevante Gefährdungsaspekte für Radfahrende resultieren. In ihrer Stellungnahme hat die Polizei Berlin jedoch der Aussage in der Eingabe widersprochen, dass im Berliner Straßenverkehr dadurch mehrmals im Jahr Menschen sterben. Von den im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Dezember 2021 insgesamt 27 tödlich verunglückten Radfahrenden sei ein Unfallopfer in einer solchen Situation verstorben.

Weiter hat die Polizei Berlin ausgeführt, dass die mit Verkehrsüberwachungsaufgaben betrauten Dienstkräfte der Polizei Berlin bereits im Jahr 2019 unter Verweis auf das Berliner Mobilitätsgesetz wiederholt angewiesen worden seien, konsequenter gegen Halt- und Parkverstöße einzuschreiten und vermehrt Fahrzeugumsetzungen zu veranlassen. Erst kürzlich seien die insbesondere für Verstöße im ruhenden Verkehr in Kraft getretenen Sanktionsverschärfungen zum Anlass genommen worden, erneut ein spürbar konsequenteres Einschreiten einzufordern. Dies werde künftig auch für Lieferfahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs gelten, die beispielsweise Radschutzstreifen blockierten oder in zweiter Reihe stünden. Ein besonderes Augenmerk hierauf richteten ganzjährig die zentrale Fahrradstaffel der Polizei Berlin sowie die auf den Polizeiabschnitten seit etwa einem Jahr installierten festen Fahrradstreifen. In den



ersten drei Quartalen 2021 hätten diese Radstreifen über 60.000 Einsatzkräftestunden in allen Bezirken geleistet und mehr als 30.000 Verkehrsverstöße verfolgt – ganz vorrangig im Zusammenhang mit der gezielten Überwachung von Radverkehrsanlagen. Eine weitere personelle Aufstockung von Fahrradstaffel und Fahrradstreifen sei beabsichtigt.

Darüber hinaus würden im Jahresverlauf wiederholt und öffentlichkeitswirksam gemeinsame Verbundeinsätze mit den bezirklichen Ordnungsämtern und der BVG zur Bekämpfung von Halt- und Parkverstößen durchgeführt. Solche Kontrollaktionen würden stets auch dafür genutzt, die Öffentlichkeit über die Medien und Betroffene im Rahmen verkehrsaufklärerischer Gespräche für die damit einhergehenden Gefahren zu sensibilisieren und die Normenakzeptanz zu erhöhen.

*Die Polizei Berlin sei sich ihrer Parallelzuständigkeit für die Überwachung des ruhenden Verkehrs bewusst. Eine generelle Abgabe derartiger Einsatzanlässe an die Ordnungsämter erfolge nicht. Im Vordergrund stehe auf den Polizeiabschnitten regelmäßig die möglichst kurzfristige eigenständige Einsatzübernahme. Grundsätzlich werde nur dann versucht, in einvernehmlicher Abstimmung eine Auftragsübernahme durch das Ordnungsamt zu erreichen, wenn ein polizeiliches Tätigwerden ressourcenbedingt zu einer zeitlichen Verzögerung führen würde.*

Abschließend müsse aber auch darauf hingewiesen werden, dass die Polizei Berlin aufgrund ihrer Alleinverantwortung für Maßnahmen der Verkehrsunfallbekämpfung im Fließverkehr und der verkehrspolitischen Prämisse der „Vision Zero“ die Überwachung des ruhenden Verkehrs in der täglichen Verkehrssicherheitsarbeit nicht anhaltend überproportional priorisieren könne. Zum Vorschlag der Schaffung einer zentralen Stelle zur Beseitigung von Gefährdungen für den Radverkehr sei aus Sicht der Polizei Berlin die weiter oben erläuterte Position der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz nachvollziehbar.

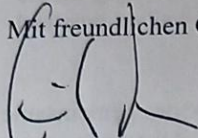
Die obenstehenden Hinweise der beteiligten Behörden bzw. Einrichtungen haben wir zur Kenntnis genommen. Bei allem Verständnis für Ihren Unmut über das rücksichtslose Verhalten von Verkehrsteilnehmenden, die Radwege blockieren und damit Radfahrende gefährden, sehen wir nach alledem keine Möglichkeit, die Schaffung einer zentralen Stelle für die Ahndung solcher Verkehrsverstöße zu unterstützen. Die Bedenken der Senatsverwaltung, dass weder die BVG noch ein privates Unternehmen mit einer solchen Aufgabe betraut werden könne, halten auch wir für nachvollziehbar. Aus unserer Sicht ist daher der Ansatz der Polizei Berlin, durch zusätzliche Einsätze von Fahrradstaffel und Fahrradstreifen eine weitreichende Kontrolle und ein zügiges Eingreifen bei entsprechenden Verkehrsverstößen zu erreichen, ein gangbarer Weg, um möglichen Gefahren für Radfahrende effektiv und zeitnah zu begegnen.

Über den Stand der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes in Bezug auf den Radverkehr können Sie sich jederzeit im Internetangebot des Abgeordnetenhauses auf dem Laufenden halten. Die parlamentarischen Unterlagen des Fachausschusses für Mobilität können dort unter <https://www.parlament-berlin.de/Ausschuesse/19-ausschuss-fur-mobilitat> eingesehen werden, beispielsweise zum Vorgang 0028 „Mehr Radverkehr in Berlin: Wie geht es weiter mit Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz?“.

Auch wenn wir Ihr Anliegen nach alledem nicht unterstützen können, hoffen wir, mit unseren Ausführungen zumindest zu Ihrer Information beigetragen zu haben. Wir danken allen Unterzeichnerinnen und Unterzeichnern für das mit der Eingabe zum Ausdruck gebrachte gesellschaftliche Engagement.

Die Bearbeitung Ihrer Eingabe haben wir mit diesem Schreiben abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Penn'. The signature is stylized with a large initial 'M' and a long horizontal stroke extending to the right.

Mark Penn