



Rundbrief Nr. 01/2026 vom 24.06.2026

Liebe Verkehrsinteressierte, anbei finden Sie wieder die neuesten Informationen zum Thema in zusammengefasster Form.

1. Änderung des Mobilitätsgesetzes – Abschwächung der Soll-Bestimmung zum Bau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen, Antwort von Tino Schopf (SPD)

Am 14.06.26 berichteten wir per Kurzmitteilung über die bevorstehende Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes durch CDU und SPD. Da aus unserer Sicht der Bau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen der zentrale Punkt des Mobilitätsgesetzes ist (der weitere Effekte auf die generelle Gestaltung von Straßen, Kreuzungen, Flächen an sich nach sich zieht s.u.) bezeichneten wir die geplante Änderung des §43 als „Entkernung“. Der Tagesspiegel schreibt „Koalition streicht zentrale Ziele des Mobilitätsgesetzes“ → [Artikel \(keine Bezahlschranke\)](#)

Hier noch einmal zusammengefasst die geplante Änderung (den vollständigen Text des §43 vor und nach der Änderung finden Sie am Ende / Anhang dieses Rundbriefes (-->[Link zum Antrag in PARDOK](#)):

Bisher hieß es im §43:

"(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden." -->[Link](#)

Der neue Text wird um den folgenden Satz ergänzt

"Von der Einrichtung eine Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann, oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist." -->[Beschlussvorlage, Punkt 18](#)

Die geplante Abstimmung am 18. Juni wurde vertagt; die Gründe hierfür sind uns nicht bekannt.

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD Tino Schopf meldete sich daraufhin bei uns, in welcher er die geplante Änderung des Mobilitätsgesetzes in ein anderes Licht rückt und u.a. darauf verweist, dass die SPD bereits viele Änderungswünsche der CDU verhindert habe. Auch sieht er in der geplanten Änderung des §43 – im Gegensatz zu uns – keine Abschwächung. Wir geben folgend seine wesentlichen Punkte wider. Anschließend finden Sie unten noch einmal unsere Argumente hierzu, und die Originaltexte der Gesetzesänderung am Schluss. Urteilen Sie selbst, wie Sie die Änderung bewerten. Entkernung, oder nicht ?

Tino Schopf (SPD) schreibt:

(...) Das ist schade [dass nicht vorher mit mir gesprochen wurde, Anm. durch uns], denn zu den Radverkehrsanlagen und auch das Ringen mit der CDU bei der Anpassung des Mobilitätsgesetzes (Stichwort: 128 Änderungswünsche) hätte es einiges zu sagen gegeben:

- Das über 850 Kilometer lange Vorrangnetz wird weiterhin prioritär umgesetzt. Mehr als die Hälfte verläuft auf Nebenstraßen – auch entsprechend den Vorschlägen von ADFC, BUND, VCD und Changing Cities.*
- Die Schaffung von 100.000 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen in ganz Berlin bleibt klares Ziel.*
- Die Sanierung des bestehenden Radverkehrsnetzes wird konsequent weiterverfolgt.*
- Die Standards für Radwegbreiten bleiben unverändert und werden nicht eingeschränkt.*
- Das Berliner Radverkehrsnetz aus Vorrang- und Nebennetz bleibt als Ganzes gesetzlich verankert.*
- Auch der Ausbau der Radschnellverbindungen bleibt ein zentrales Ziel.*
- und vieles mehr*

Er schreibt weiterhin am 17.06.24:

Zu den Verhandlungen über die Novellierung des Mobilitätsgesetzes möchte ich nochmals hervorheben: Zu Beginn standen 128 Änderungswünsche der CDU im Raum. Am Ende blieben rund 30 übrig. Das zeigt, wie intensiv und detailliert über die einzelnen Regelungen verhandelt wurde. Deshalb kann ich auch nicht nachvollziehen, wenn die erzielten Ergebnisse im Ringen mit der CDU Ihrerseits belächelt werden. Die sechs Punkte, die ich benannt habe, standen allesamt zur Disposition und mussten politisch durchgesetzt werden.

Gleichzeitig nehme ich Ihre Bedenken hinsichtlich der Errichtung von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen ernst. Allerdings verfügt die Verwaltung bereits heute nach geltender Rechtslage über Ermessensspielräume. Wenn die örtlichen Gegebenheiten den Bau einer Radverkehrsanlage in der vorgesehenen Breite nicht zulassen – etwa weil sicheres Überholen nicht gewährleistet werden kann –, sind schon jetzt begründete Abweichungen möglich. In solchen Fällen können Radwege schmaler gebaut oder alternative Lösungen gewählt werden. Genau diese Praxis soll mit der Gesetzesänderung künftig rechtssicherer und transparenter geregelt werden.

Hintergrund sind zahlreiche Straßen, bei denen sich in der Praxis zeigt, dass eigenständige Radverkehrsanlagen nur schwer oder gar nicht realisierbar sind. Für den Koalitionspartner war es deshalb wichtig, diese Ausnahmefälle ausdrücklich im Gesetz zu verankern.

*Aber, entscheidend dabei ist: Die Neuregelung ist **kein** Freibrief, auf Radwege zu verzichten. Von den Standards darf nur abgewichen werden, wenn eine qualifizierte alternative Streckenführung vorhanden ist. Diese muss sicher, gut befahrbar, möglichst direkt und nachvollziehbar ausgeschildert sein sowie wichtige Ziele und Knotenpunkte berücksichtigen.*

Die Gesetzesänderung soll damit mehr Flexibilität für schwierige Einzelfälle schaffen und den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort Rechnung tragen. Gleichzeitig hält sie am Ziel einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur fest.

Für mich bleibt unabhängig davon klar: Berlin braucht weiterhin entschlossene Investitionen in sichere Radwege, gute Fußwege, mehr Barrierefreiheit und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den gesamten Umweltverbund. Daran werde ich auch weiterhin arbeiten.

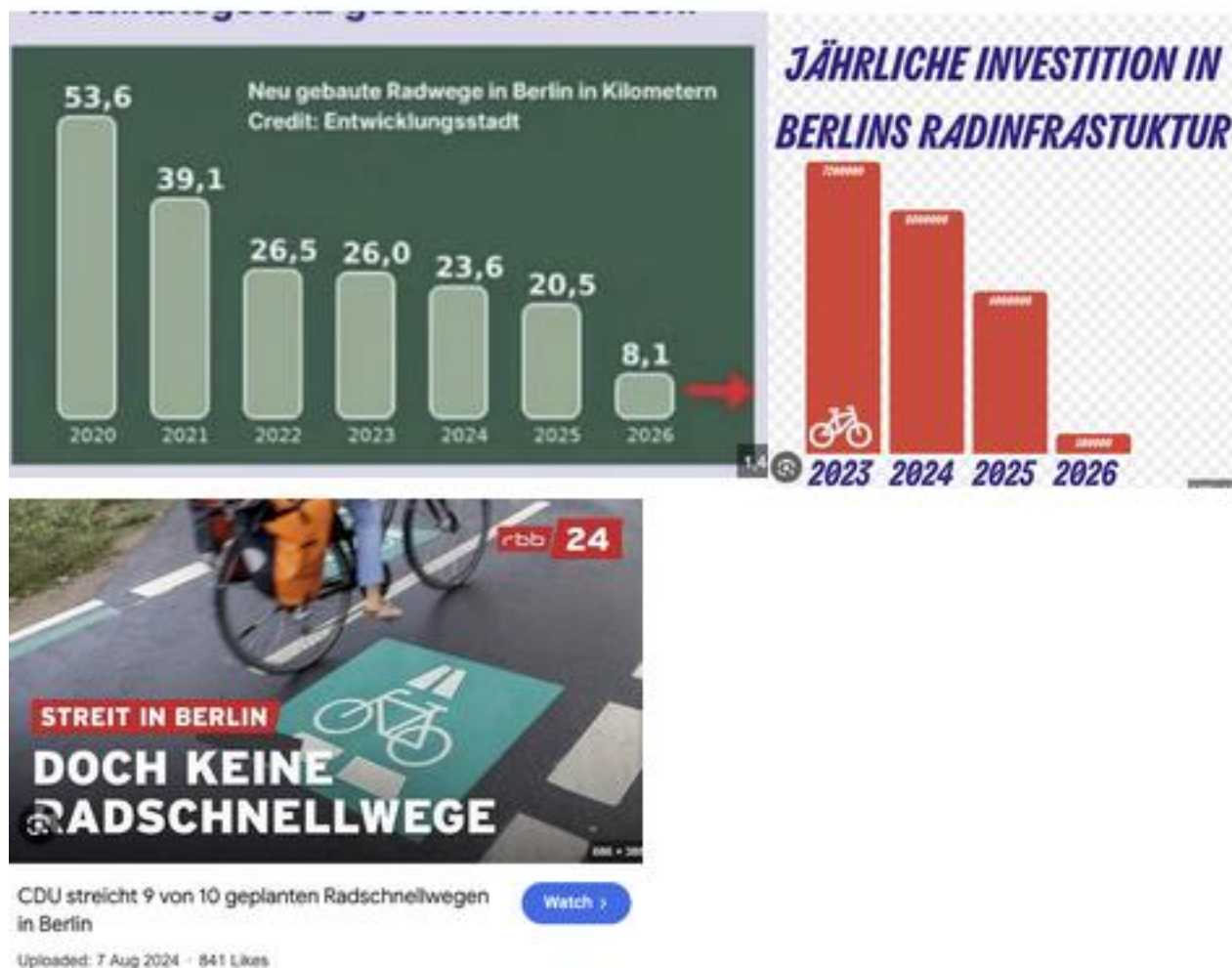
Wir werden mit Herrn Schopf direkt hierüber noch einmal sprechen.

2. Ist der Ausbau des Radverkehrs in Berlin – und damit auch der Radverkehr an sich politisch tot ?

In diesem Kontext weisen wir jedoch noch einmal auf zentrale Fakten hinsichtlich der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes durch CDU und SPD in der zu Ende gehenden Legislaturperiode hin:

Die Koalition hat die Mittel für Radverkehr so zusammengestrichen, dass der Bau von Radverkehr faktisch fast zum Erliegen gekommen ist:

- Bau von Radwegen im Vorrangnetz 2022: 14km, 2023: 14km, 2024: 11km, 2025 10km. **Es fehlen noch 821 Kilometer.**
- Die Mittel für Radwegebau wurden auf 500.000€ gekürzt - in einer Millionenstadt.
- Bis auf eine hat die Koalition alle Rad-Schnellverbindungen gestoppt.



Quellen: Entwicklungsstadt Berlin, Changing Cities, RBB

Wie CDU und SPD unter diesen Voraussetzungen noch die Ausbauziele der Radwege erreichen wollen, bleibt unklar – eigentlich muss man eher sagen, dass die Förderung des Radverkehrs damit politisch tot ist – in Zeiten des Klimawandels und der immer dringenderen Notwendigkeit des Umbaus für eine klimaresiliente Stadt.

De facto ist es jetzt schon so, dass an Hauptverkehrsstraßen Parkplätze und Radwege fast immer in Flächenkonkurrenz stehen. Damit kann mit dem Begriff "sachgerecht" so gut wie immer ein Grund

gefunden werden, auf Radwege zu verzichten. Wir gehen fest davon aus, dass damit künftig der Wegfall von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen der Regelfall statt die Ausnahme werden wird.

Damit soll der lange bestehend und immer wieder geäußerte Wunsch der CDU erfüllt werden, dass Radverkehr am besten in den Nebenstraßen verschwinden soll - dort, wo man als Radfahrer(-in) kaum schnell vorankommt, mit Parksuchverkehr und Quer-Verkehr kämpft, die Straßen holprig und die Kreuzungen unübersichtlich sind.

Dieses Prinzip zieht sich quer durch alle Forderungen der CDU auf Landes- und Bezirksebene. Schnell, sicher und komfortabel durch die Stadt zu kommen soll künftig damit vorwiegend dem Autoverkehr vorbehalten bleiben, so wie insgesamt die Nutzung der Hauptverkehrsstraßen, wo Radfahrern der Platz z.B. durch mehrspurige Kfz-Spuren und Parkplätze genommen werden soll.

Was können Sie tun:

- **Unterstützen Sie ihre lokale Bürgerinitiative** (<https://verkehr-pankow.de/uebersichtskarte/>)
- **Ganz wichtig: abonnieren Sie unseren Rundbrief** und bringen Sie vor allem Ihre Freunde/-innen, Kollegen/-innen und Nachbarn dazu, dies auch zu tun. Für uns ist diese Kommunikationsform sehr effektiv und wichtig! Leiten Sie einfach diesen PDF-Rundbrief per e-mail weiter. Den Rundbrief können Sie hier abonnieren: <https://verkehr-pankow.de/verteiler/>
Frühere Rundbriefe finden Sie unter: <https://verkehr-pankow.de/rundbrief/>
- **Folgen Sie uns auf Instagram @verkehr_pankow** wenn wir über unsere Aktionen berichten, Infos teilen und mit dem Bürgermeister und Parteien
- Kommen Sie zu unseren Treffen (wird per mail und auf der Webseite angekündigt)

www.verkehr-pankow.de

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.,
Kastanienallee 120a, 13158 Berlin

