

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Sport

17. Sitzung
23. Februar 2018

Beginn: 10.30 Uhr
Schluss: 13.12 Uhr
Vorsitz: Karin Halsch (SPD)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzende Karin Halsch: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0063](#)
Entwicklung und Perspektiven des Radsports in Sport
Berlin
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion der
CDU, der Fraktion Die Linke, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion der FDP)

Hierzu: Anhörung

Ich darf ganz herzlich unsere Anzuhörenden begrüßen: Herrn Dr. Brandi, Direktor des LSB, Herrn Hein-Detlef Ewald, Vorsitzender des Radsportclub Charlottenburg e. V. 1883, Herrn Dieter Stein, leitender Landestrainer Radsport beim Berliner Radsportverband e. V., und Herrn Ralf Zehr, Präsident des Berliner Radsportverbands e. V. – Herzlichen Dank, dass

Sie heute Zeit für uns haben. Ich gehe davon aus, dass ein Wortprotokoll gewünscht wird. Dann verfahren wir so. Möchte eine der antragstellenden Fraktionen begründen? – Das ist die FDP-Fraktion. – Bitte sehr! Sie haben das Wort.

Stefan Förster (FDP): Vielen Dank! – Kurz und knapp für das Protokoll: Wir hatten im Dezember den gemeinsamen Rundgang durch das Velodrom und konnten uns davon überzeugen, welche Trainingsbedingungen dort herrschen, aber auch, wo es Probleme baulicher Art gibt. Aber auch Fragen von Energieeffizienz – Stichwort: Beleuchtung –, fehlendes WLAN und solche Dinge wurden andiskutiert. Wir wollten das gemeinsam zum Anlass nehmen, über Entwicklung und Perspektiven des Radsports in Berlin zu sprechen: Wo kann man noch unter die Arme greifen? Wo sind noch Verbesserungen notwendig, damit der Radsport, der in früheren Jahren aufgrund bundesweiter und auch europäischer Ereignisse ein tiefes Tal durchschritten hat, wieder seinen früheren Stellenwert bekommt? Dafür erhoffen wir uns heute den einen oder anderen Hinweis der Anzuhörenden.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Förster! – Herr Standfuß! Sie möchten auch begründen? – Bitte sehr!

Stephan Standfuß (CDU): Ich möchte etwas ergänzen. Neben den baulichen Geschichten hatten wir gehört, dass es offensichtlich zu der einen oder anderen organisatorischen Problematik gerade bei der Nutzung des Velodroms kam. Dazu werden wir heute sicherlich auch etwas hören.

Vorsitzende Karin Halsch: Das wird sicher auch Bestandteil der Anhörung sein. – Wir kommen jetzt zur Anhörung, und ich gebe zunächst für eine Stellungnahme dem Senat das Wort. – Herr Senator Geisel, bitte sehr!

Senator Andreas Geisel (SenInnDS): Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Radfahren ist in Berlin durchaus populär. Wir sehen das allenthalben und diskutieren über den Ausbau des Radfahrens im Sinne der Erweiterung der Mobilität der Berlinerinnen und Berliner und ihrer Gäste. Das Fahrrad als Sportgerät, als Bewegungshelfer hat wachsende Popularität, aber unter sportlichen Gesichtspunkten ist es bisher noch nicht gelungen, diese steigende Popularität des Radfahrens bei der Bevölkerung dafür zu nutzen, Mitglieder für den Radsport zu gewinnen. Das ist das Thema, mit dem wir uns eigentlich beschäftigen müssen.

Zum Thema Leistungssport, Bahnrad, Straße, BMX: Im Radsport hat Berlin zurzeit folgende Kaderathletinnen und Kaderathleten: Bahn/Straße 12 AC-Kader, 13 DC-Kader und 30 D-Kader, und es gibt eine weibliche Bundeskaderathletin im BMX-Sport. An der Eliteschule des Sports, an der Flatow-Oberschule, sind zurzeit 16 Radsportler. Aber in den letzten zwei Jahren gab es keine Anmeldung für eine Einschulung im Radsport an der Flatow-Oberschule.

Aus Landesmitteln werden für den Radsport folgende Stellen finanziert: zwei Landestrainerstellen, zurzeit besetzt, eine Lehrer-Trainer-Stelle, auch besetzt, aber aktuell im Mutterschutz, und eine 50-prozentige Olympiastützpunkttrainerstelle. Arbeitgeber ist der Olympiastützpunkt. Die Landesmittel dafür stehen zur Verfügung. Hinsichtlich der erforderlichen Bundesmittel läuft gegenwärtig ein Abstimmungsprozess mit dem Bundesministerium, mit dem DOSB und dem BDR.

Zur Sportinfrastruktur, nach dem Velodrom wurde gefragt: Das Velodrom im Europasportpark ist eine der größten Veranstaltungshallen Berlins und gleichzeitig eine Radrennbahn. Diese Radrennbahn ist im Hinblick auf internationale Wettkampfsportveranstaltungen, wie Sie wissen, für insgesamt 1,7 Millionen Euro saniert bzw. ausgetauscht worden. Im September 2017 ist das abgeschlossen worden. Es gibt im Moment noch unterschiedliche Sichtweise des BRV und der Velomax Hallenbetriebs GmbH zur Nutzung des Velodroms für den Radsport und zugleich für kommerzielle nichtsportliche Veranstaltungen zur Refinanzierung der Betriebskosten. Da gibt es noch einen Zielkonflikt, und die Interessenlagen der Beteiligten müssen in den nächsten anstehenden Neuverhandlungen des Vertrages angemessen berücksichtigt und abgeglichen werden.

Zu Veranstaltungen: Straßenrennen gehören zur Tradition des Radsports in Berlin, wenn auch die Anzahl der Radsportrennen, der Straßenrennen in den letzten Jahren deutlich abgenommen hat. In den Jahren zwischen 2018 und 2020 werden wir aber hochkarätige Bahnradveranstaltungen in Berlin haben, 2018 den UCI-Weltcup, 2019 die Deutsche Meisterschaft und 2020 sogar die Weltmeisterschaft. Um die Chancen, insbesondere der geförderten Veranstaltungen im Sinne der Stadtrendite nutzen zu können, bedarf es eines abgestimmten Zielbildes. Ich freue mich sehr, dass es gelungen ist, in den nächsten Jahren solche hochkarätigen Veranstaltungen wieder nach Berlin zu holen. Auch deshalb war es notwendig, die Bahn im Velodrom zu sanieren. Aber uns muss klar sein, dass wir stärker und intensiver für den Radsport in Berlin werben und dafür ein abgestimmtes Zielbild für solche Radsportveranstaltungen in Berlin entwickeln müssen, damit wir die eigentliche Popularität im Sinne des Sports besser nutzen können, als es bisher der Fall war. Es gibt einen Runden Tisch „Radsport in Berlin“, der angefangen hat, das zu diskutieren, und es gibt erste Ansätze. – Das ist im Moment der Stand der Dinge.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Senator! – Jetzt kommen wir zu Ihnen. Sie haben die Möglichkeit, sich ungefähr fünf Minuten zu äußern. Wer möchte beginnen? – Herr Zehr! Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Ralf Zehr (Berliner Radsportverband e. V.): Recht herzlichen Dank! – Da wir nur gut fünf Minuten haben, habe ich mir ein kleines Rasterprotokoll aufgeschrieben, damit ich die Zeit auch nicht überschreite, weil es doch ein sehr komplexes Thema ist. – Auf alle Fälle erst mal herzlichen Dank, meine Damen und Herren, Herr Senator, dass wir überhaupt heute hier gehört werden, denn das ist schon eine Besonderheit für den Berliner Radsport, die in den letzten 30 Jahren so nicht stattgefunden hat; insofern eine Premiere. Danke an dieser Stelle, insbesondere so kurze Zeit nach der EM und der Modernisierung des Velodroms!

Meine Aufgabe ist, so wurde sie gestellt, zu versuchen, komplex zu umschreiben: Was ist eigentlich Radsport in Berlin? Wo stehen wir gerade, und wo wollen wir irgendwann hin? – Vorab: Radfahren wird im Allgemeinen in drei große Bereiche eingeteilt, erstens in den Radsport. Der teilt sich noch mal auf in Leistungs- und Spitzensport mit dem Ziel, die Sportlerinnen und Sportler zu deutschen Meisterschaften, Europa- und Weltmeisterschaften zu entsenden und sie vielleicht sogar noch zu Olympia fahren zu lassen. Der zweite große Teil, der aus Berliner Sicht einen Großteil der Mitglieder des BRV umschreibt, ist das Radtourenfahren und Crosstourenfahren – RTF und CTF. Das bedeutet im geschlossenen Verband auf nicht abgesperrten Strecken seinen Sport auszuüben, also sportliches Radfahren. Das Dritte, und das ist nicht minder wichtig, ist das Radfahren im Allgemeinen als umweltfreundliches und urba-

nes Fortbewegungsmittel. Wenn immer mehr Leute Radfahren werden immer mehr Leute auch zum Radsport kommen. Der Radsport in Berlin steht eindeutig zu folgender Aussage: Über den Breitensport zum Leistungssport und zum Spitzensport. – Um diese Aussage mit Leben und entsprechenden begleitenden Erfolg zu füllen, bedarf es optimierter Bedingungen in der Sportmetropole Berlin. Es ist für den Berliner Radsportverband eine Verpflichtung, sich genau dafür einzusetzen. Das ist sicherlich nicht nur aus sich selbst heraus zu erfüllen. Hier braucht es Hilfe von außen, die es an der einen oder anderen Stelle – das wurde bereits vom Herrn Senator bestätigt – schon gibt. Radsport in Berlin ist eine Sportart mit vielen sehr unterschiedlichen Disziplinen in einer Stadt, die in Deutschland sicherlich in einer Sonderstellung ist, insbesondere nach dem Mauerfall, und sich selbst diese Sonderstellung geschaffen hat.

Zu den Disziplinen: Straßenradsport, Bahnrad sport, Hallensport, d. h. Kunstrad und Radball nicht zu vergessen, Bike Polo, Mountainbike – es ist interessant, dass es auch Mountainbike in Berlin gibt –, Trail – da gibt es 2018 auch einen Weltcup auf dem Flughafen Tempelhof – und BMX.

In Fragen der Sportinfrastruktur haben wir mit dem Mellowpark in Berlin für BMX eine besondere Sportstätte. Wir wissen alle: Eine neue olympische Disziplin ist Freestyle BMX. Da haben wir übrigens gerade im November letzten Jahres in China eine Vizeweltmeisterin begrüßen können. Lara Lessmann ist extra nach Berlin gekommen, um diesen Sport auszuüben. Auch hier sieht man den besonderen Reiz dieser Stadt für diesen Sport. Die allein wegen dieser besonderen Atmosphäre nach Berlin kommenden Sportler, die es sicherlich auch in anderen Sportarten gibt, ist ein Thema, über das man reden muss. Dieser Hotspot wird manchmal ein bisschen unter den Teppich gekehrt. Ich glaube, ganz viele Sportler würden gern nach Berlin kommen, und man muss sehen, in welcher Art und Weise man das bewerkstelligen kann.

Zur Sportinfrastruktur zählt auch das modernisierte Velodrom. Der Bahnrad sport hat damit sicherlich eine der besten Sportstätten in Europa. Das muss man einfach mal so sagen. Man hat es gerade gesehen. Beim Sechstagerennen und bei der EM konnte man das bewundern, und man hat auch gesehen, wie viel diese Modernisierung wirklich gebracht hat. Daher steht der Bahnrad sport aus Sicht des Berliner Radsport Verbandes besonders im Mittelpunkt. – Straßenradsport in Berlin ist ein weites Feld von Problemen. Darauf gehe ich gleich noch gesondert ein. – Nutzbar für den Bahnrad sport ist das Velodrom aber nur bedingt. Der bestehende Vertrag mit dem Betreiber Velomax macht den Radsport zum Gast im eigenen Haus. Aus maximal 100 Tagen Nutzungsmöglichkeit für den Radsport laut Vereinbarung sind in den letzten Jahren keine 80 Prozent trainingsmethodisch nutzbarer Tage geworden.

Ein wichtiger historischer Aspekt dabei, der leider immer wieder in Vergessenheit gerät, der eigentlich zu dieser misslichen Lage überhaupt erst geführt hat, ist Folgender: Mit dem Bau des Velodroms wurde die Radrennbahn in Schöneberg abgerissen und die Radrennbahn in Weißensee ebenso entsorgt mit dem Hinweis, man hätte jetzt schließlich das Velodrom. Bekanntermaßen kamen dann nicht die Olympischen Spiele nach Berlin, und auf einmal erinnerte man sich nicht mehr an die einst getätigten Aussagen. Nur leider waren in der Zwischenzeit alte Sportstätten verschwunden. Der Stand ist also heute: Schöneberg weg, Weißensee weg, und das Velodrom nicht so dauerhaft nutzbar wie benötigt, um wieder an alte Erfolge anknüpfen zu können. Uns ist natürlich bewusst, dass es nicht nur darum geht, die Sportstätte zu ha-

ben. Wir müssen auch ganz andere infrastrukturelle Maßnahmen, die sicherlich auch dem Verband direkt zuzuschreiben sind, berücksichtigen. Das heißt, die Mitgliederzahlen usw. müssen steigen, damit wir aus der Breite irgendwann mal die Spitze haben.

Nun wurden 1,8 Millionen Euro für das Velodrom investiert. Bis 2020 – das haben wir auch schon gehört – gibt es nationale wie internationale Veranstaltungen, die Leuchttürme im Velodrom sind. Wir hatten 2017, wie gesagt, die WM, 2018 den Weltcup, 2019 die Deutschen Meisterschaften, und mit den Weltmeisterschaften 2020 haben wir einen hervorragenden sportlichen Überblick, was an Bahnrad sport in Berlin geht. Aber – das muss man an dieser Stelle auch sagen – was passiert nach 2020 mit dem Velodrom als Radsportstätte? Diese perspektivische Frage müssen wir uns heute schon stellen. Die Zeit kommt relativ schnell, und man muss sehen, was man machen kann. Vielleicht muss man aber auch völlig neue Wege gehen und mal darüber nachdenken, ob es vielleicht Sinn macht, zum Beispiel ein Radsportzentrum in Berlin entstehen zu lassen, in dem mehrere Disziplinen trainieren und vielleicht sogar nationale Radsportevents stattfinden können.

Aber nicht nur die Nutzbarkeit des Velodroms hindert uns daran, wirkliche Perspektiven mit der der Thematik angebrachter Ernsthaftigkeit angehen zu können. Es ist uns als Verband natürlich komplett klar, dass auch viele andere Faktoren eine Rolle spielen, z. B. die teilweise nicht mehr richtig zu fassende Lage im Bereich der festangestellten Trainer. Dazu werden wir sicherlich gleich von Dieter Stein viele Dinge hören, die weiter ins Detail gehen.

Wichtig ist aber: Bahnrad sport kann nicht ohne Straßenrad sport existieren. Die Lage im Straßenrad sport ist in Berlin mehr als prekär. Hein-Detlef Ewald vom RC Charlottenburg, der nachher auch gleich noch etwas sagen wird, kann, was dieses Thema angeht, anschaulich direkt von der Basis schildern, wie die Realität wirklich aussieht. Vorab aber eine deutliche Stellungnahme von uns zum Thema Beantragung von Straßenradrennen in Berlin: Eigentlich ist es einem im Ehrenamt geführten Verband nicht mehr möglich – natürlich gilt das besonders für Radsportvereine –, sich mit bestimmten Verwaltungsvorgängen zur Beantragung von Rennen auf der Straße auseinanderzusetzen. Ein Beispiel nur: Vonseiten der Verkehrslenkungsbehörde scheint kein Interesse vorzuliegen, im Dialog mit dem Sport eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu bekommen. Hier bedarf es sicherlich intensiver Gespräche, wenn Radsport zur Sportmetropole Berlin gehören soll. Ideen sind entwickelt. Sie müssen nur in Absprache ausgearbeitet werden, in eben diesem Dialog mit der Behörde. Nur sollte man dann auch den nächsten Schritt tun, wenn es darum geht, deutliche Zeichen zu setzen, um die Investitionen im Velodrom für den Sport umsetzen zu können, denn zum Beispiel ohne Straßenrad sport gibt es, wie gesagt, keinen Bahnrad sport. Hier besteht eine direkte Abhängigkeit.

Ganz wichtig: Natürlich darf man als Radsport in Berlin nicht nur kritisieren. Der über die zuständige Senatsbehörde angeregter Runde Tisch, den der Herr Senator bereits erwähnt hat, zeigt zum Beispiel, wie Potenzial, das da ist, optimiert nutzbar gemacht werden kann, was wichtig ist, um den Sport weiter aufleben zu lassen. An diesem Runden Tisch treffen sich in gewissen Abständen die Senatsinnenverwaltung, der Radsport und interessierte Institutionen wie zum Beispiel der SCC und arbeiten an konkreten Möglichkeiten – und das ist das Interessante –, um das Fahrrad als Sportgerät in das urbane Leben stärker zu integrieren. Erste Lösungsansätze sind sicherlich bereits demnächst veröffentlichen. Das hat sich schon in den ersten zwei Sitzungen gezeigt, die wir hatten. Was dabei an Kreativität herausgekommen ist, ist ganz toll und hilft dem Sport insgesamt.

Zu guter Letzt sollte man sicherlich selbstkritisch anmerken, dass der Radsport in Berlin sich nicht immer durch Kontinuität an der Spitze ausgezeichnet hat. Zu viele Wechsel haben zur Verunsicherung geführt und zu einem indifferenten Kurs. Das derzeit amtierende Präsidium, dem ich im Ehrenamt vorstehen darf, ist angetreten, dieser Entwicklung entgegenzutreten, da Präsident, Vizepräsident und Schatzmeister unbelastet von der Vergangenheit im Verband sind. Um die selbst gesteckten Ziele und sicherlich berechtigten Erwartungen Berlins erfüllen zu können, bedarf es aus unserer Sicht konkreter Hilfen, da dies nicht vonseiten des Verbandes allein zu stemmen ist. Die ungeklärte Trainerfrage, Trainerlehrer an der Sporteliteschule in Köpenick – dazu sicherlich gleich mehr von Dieter Stein, dem leitenden Landestrainer – ist einer von zwei wichtigen Bausteinen aus unserer Sicht. Das andere ist die Bitte, den Berliner Radsportverband personell zu unterstützen, vielleicht mit einer zu schaffenden Stelle im Bereich Sportmarketing, um als Verband den Vereinen Hilfestellung geben zu können, neue Mitglieder zu gewinnen, das Ehrenamt breiter aufstellen zu können und den Radsport politisch in Berlin zu verankern und sicherlich das derzeit nicht vorhandene Leitbild zu definieren, was aus unserer Sicht ganz wichtig ist. Diese Position kann und soll sicher zeitlich beschränkt sein. Das war sicherlich nur ein kleiner Teil dessen, was Radsport in Berlin ausmacht bzw. was er zukünftig ausmachen kann. – Der Berliner Radsportverband steht natürlich gern für ins Detail gehende Fragen zur Verfügung. Ich möchte mich an dieser Stelle außerordentlich für die Einladung danken!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Zehr! – Jetzt folgt Herr Stein. – Bitte!

Dieter Stein (Berliner Radsportverband e. V.): Herzlichen Dank für Ihre Einladung zur heutigen Anhörung über die weitere Entwicklung und Perspektive des Radsports! Herr Zehr hat schon viele Einzelheiten benannt. Am 15. Dezember fand ein Ortstermin aus Anlass der Erneuerung der Radrennbahn statt. Das Berliner Velodrom entspricht jetzt bis auf einige technische Einzelheiten sicherlich einer optimalen Wettkampfstätte für den Radsport. Diese Radrennbahn gehört zu den modernsten Radrennbahnen der Welt. Herr Zehr hat es schon gesagt: Für uns ist das der Hauptnutzungsort, sprich Landesleistungszentrum Berlin, da Schöneberg und Weißensee nicht mehr zur Verfügung stehen. Bei dieser Begehung wurden auch die Bedingungen für uns als optimal angesehen.

Leider besteht hier ein Optimierungsbedarf, da Trainingsanfragen aus wirtschaftlichen Gründen nicht immer optimal umgesetzt werden. Bei der jährlichen Beantragung unserer Trainingstage müssen wir uns natürlich am internationalen Radsportkalender orientieren, der im Oktober veröffentlicht wird. Zu dieser Zeit beantragen wir unsere Jahrestagungen bei der Velomax GmbH.

Die Jahresbeantragung unserer 100 Tage erfolgte am 23. Oktober 2017. Wir haben 109 Tage, die für uns methodisch passend und günstig sind in Anlehnung an den Jahreswettkampfkalender, beantragt. Am 30. Oktober erfolgte durch den Hallenbetreiber eine Bestätigung von 60 Tagen, das entspricht 62 Prozent der beantragten Tage. Die zusätzlich angebotenen Alternativtage, also Tage, die frei waren, nützen uns aber methodisch nicht unbedingt etwas, da wir im Sommer, im Mai, Juni, August, Straßenwettkämpfe – sprich: Berliner Meisterschaften, Deutsche Meisterschaften – durchführen oder an ihnen teilnehmen müssen, damit unsere Kaderkreise, unsere Sportler eine gewisse Norm erfüllen. Uns wurden 40 Alternativtage angeboten, von denen wir 14 bestätigt haben. So sind wir auf eine Gesamtzahl von 81 Tagen für das Wettkampffahr 2018 gekommen. Allerdings wurden uns zwischenzeitlich, am 15. Dezember, vier Stunden nach unserer Ortsbegehung im Velodrom, vier Trainingstage vom 14. bis 17. Mai abgesagt. Am 23. Januar wurden uns für den 23. und 24. Dezember weitere zwei Tage abgesagt. Das heißt, uns fehlen von den 81 Tagen wieder sechs methodisch notwendige Trainingstage. Wir versuchen natürlich, unsere Trainingstage dem Wettkampfkalender bzw. den Wettkampfhöhepunkten entsprechend einzugliedern. Darüber hinaus nützen wir die Alternativtage. Aber, wie gesagt, in der Sommersaison nützen sie uns wenig. Sonnabend/Sonntag Straßenwettkämpfe, Montag Tag der Regeneration – das macht keinen methodischen Sinn. In der Vergangenheit wurden zusätzlich teilweise Wartungstermine – – Jetzt reden wir nicht vom Neueinbau der Radrennbahn, sondern von Wartungsmaßnahmen im Deckenbereich, die aus meiner Sicht entweder vormittags oder abends durchgeführt werden könnten. Also unsere Trainingstage sind auch nicht teilbar. Wenn wir den Antrag gestellt haben: Unsere Kinder gehen zur Schule, im Winter ist Glatteis, können wir ab 15 Uhr raus? –, dann wurde uns gesagt: Nein, es finden Wartungsarbeiten im Dachgeschoss statt. Aus Sicherheitsgründen ist das nicht möglich. – Für uns ist das eigentlich unvorstellbar. Da gibt es bestimmt Optimierungsbedarf.

Zusammenfassend: Trainingstage im Velodrom werden trotz Vorplanung und Bestätigung bei Anfragen zur Vermarktung neuer Möglichkeiten für die wirtschaftlichen Belange des Velodroms aktualisiert, wofür wir volles Verständnis haben. Allerdings werden unsere Tage teilweise storniert, und wir erhalten alternative Trainingstage, teilweise auch kurzfristig. Wir haben monatlich eine Abstimmung, aber monatliche Zusagen von Trainingstagen nützen uns relativ wenig, da wir auch für Sichtungmaßnahmen eine langfristige Zeitschiene benötigen, wo wir unsere Trainingsmaßnahmen durchführen.

Unsere Ausführungen orientieren sich an den Strukturplänen des BRV und des BDR, also dem Dachverband, sowie dem existierenden Regionalkonzept. Dabei versteht sich der BRV in erster Linie als Bindeglied zwischen den Vereinen und dem Spitzenverband. Sie sind eingebettet in die strategische Zielstellung des Bundes Deutscher Radfahrer, sich erfolgreich in der Entwicklung des Nachwuchsleistungssports zu betätigen. Zudem sind die Integration und eine regelmäßige sportfachliche Zusammenarbeit mit den Vereins-, Landes- und Bundtrainern gegeben.

Das zweite Problem, ähnlich wie das erste, ist das der Neubesetzung der vorhandenen Trainerstellen. Seit mehr als fünf Jahren fehlt unser Lehrertrainer an der Eliteschule des Sports. Als Ersatz gab es keine oder nur geringe Möglichkeiten, Honorartrainer bzw. Sichtungstrainer übergangsweise einzustellen. Das hat rückläufige Einschulungszahlen, fehlende Betreuung der Sportschüler und Kadersportler, fehlende Sichtungsmöglichkeiten und damit rückläufige Kaderzahlen im D1- bis D4-Nachwuchsbereich zur Folge. Der Standort der Eliteschule des

Sports wurde zum damaligen Zeitpunkt, 2010, an die Flatow-Schule verlegt, um die Bedingungen zu optimieren. Hier war Matthias Hinze als Lehrertrainer tätig. Er hat 2014 seine Tätigkeit beendet. Im Rahmen des Neubesetzungsverfahrens wurde unser Favorit Jan Schur von der Schule abgelehnt. Andere Bewerber wurden ohne Absprache mit dem BRV favorisiert. Die daraus entstehenden Differenzen zwischen Schule und dem BRV zogen Probleme nach sich, sodass die Bewerber zurücktraten. Anschließend, nach 2016, wurde Frau Fiedler eingestellt, nach unseren Informationen nicht als Lehrertrainer, sondern als Lehrer mit Schwerpunkt Radsport. Dazu muss man sagen, dass sie keine Lizenz hatte und damit aus versicherungstechnischen Gründen keine radsportspezifischen Trainingsmaßnahmen absichern konnte. Als wir gemeinsam die Trainerlizenz für Frau Fiedler erlangen konnten, wurde sie krank. Außerdem wurden wir informiert, dass sie nicht als Lehrertrainer im Radsport eingestellt wurde, sondern dem Radsport nur teilweise unterstützend zur Verfügung steht. Für eine optimale Nachwuchsförderung besteht seit Jahren die Anfrage für eine zusätzliche Trainerstelle im LSB. Zur Nachwuchssichtung übergreifend für alle Sportarten – hier würde man natürlich für alle Sportarten auch einen Zulieferer haben – wurden die vorhandenen Trainerstellen seit Jahren als angemessen eingeschätzt.

Noch ein Personalproblem: Seit zwei Jahren fehlt eine OSP-Trainerstelle zur Betreuung der DC-, CB- und A-Kader, die vakant ist bzw. ohne Absprache mit dem BDR gestrichen wurde. Hier wurden schon einige Informationen gegeben, dass ein Teil der Mittel zur Verfügung steht. Die anderen sind noch in Klärung. Das nutzt uns relativ wenig, weil wir vor Ort die Personalie nicht besetzen können. Nach unseren Informationen wurde der damalige OSP-Trainer unter Weiterzahlung seiner Bezüge von der Arbeit suspendiert bis zur juristischen Klärung trotz Schuldeingeständnis. Eine Ersatzlösung, einen Trainer einzustellen, gab es nicht, da die vorhandenen Mittel zur Fortzahlung der Bezüge des suspendierten Trainers genutzt wurden. Nach Klärung vor dem Arbeitsgericht Anfang November erhofften wir uns eine Neueinstellung. Bewerbungen und Wunschkandidaten lagen vor. Da wurde uns mitgeteilt, dass diese Stelle ohne Absprache mit dem Spitzenverband gestrichen wurde. Alle Bemühungen, diese notwendige Stelle schnellstmöglich wieder zu aktivieren, sind in Klärung. Eine Bereitstellung der Bundesmittel liegt noch nicht vor. So sind unsere Informationen.

Aufgrund der fehlenden unbesetzten Trainerstellen sind die derzeitigen zwei hauptamtlichen Trainer nicht mehr in der Lage, die Arbeitsinhalte der seit Jahren fehlenden Trainer in der entsprechenden und notwendigen Qualität auszugleichen. Zur Umsetzung wurde bereits ein Personalentwicklungskonzept erarbeitet. Dies sieht u. a. die langfristige Übernahme von ehemaligen Sportlern als Jugendleiter vor, um sie ggf. auch als Landestrainer einzusetzen. Auch hier besteht eine enge Zusammenarbeit mit dem BDR. Um den Trainerberuf attraktiv zu gestalten, müssen die Rahmenbedingungen, u. a. entfristete Verträge, adäquate Bezahlung, familienverträgliche Strukturen, wesentlich verbessert werden. Die derzeitigen Betriebsvereinbarungen der Landestrainer können aus finanzieller Sicht auch nicht optimal umgesetzt werden. Die Heranführung von jungen Trainern erfordert ein Mentorenprogramm, in welchem langjährige, erfolgreiche Trainer ihr Wissen weitergeben müssen. Zurzeit haben wir zwei Bewerber bzw. zwei junge Nachwuchstrainer. Das ist Michael Bräunig vom SC Berlin, der sehr gute Arbeit macht, zurzeit Student ist und ehrenamtlich arbeitet, sowie Nick Kracik, der als Finanzberater arbeitet und seinen gesamten Urlaub opfert. Ein Beispiel dafür: Wir haben ab Montag mit unseren Kadern ein Trainingslager und die ersten Wettkämpfe in Kroatien geplant. Unser Landestrainer für den Nachwuchs, Volker Winkler, ist zurzeit erkrankt. Ich bin auch seit Mittwoch krankgeschrieben, und am Montag fällt auch Nick Kracik noch aus. Also

schicken wir unsere Nachwuchskader mit ehrenamtlichen Mitarbeitern nach Kroatien. Um kurz- und mittelfristig diese Situation zu verbessern, benötigen wir unbedingt die Zurverfügungstellung der derzeit bestehenden offenen Trainerstellen.

Aus meiner Sicht ist es verständlich, dass das Velodrom wirtschaftlich arbeiten muss und zusätzliche Trainerstellen sicherlich sehr schwierig zu schaffen sind, aber ich bitte darum, dass wir schnellstmöglich die beiden zur Verfügung stehenden oder noch bestehenden Trainerstellen besetzen. Meine Frage bei der gesamten finanziellen Situation, die sicherlich sehr schwierig ist, ist, inwieweit der Radsport in das Projekt „Profivereine machen Schule“ integriert werden kann, um zukünftig die Bedingungen für den Radsport zu verbessern. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Stein, auch für Ihre Ausführungen und die besten Genesungswünsche erst einmal! – Dann kommen wir zu Herrn Ewald. – Bitte!

Hein-Detlef Ewald (Radsportclub Charlottenburg e. V. 1883): Frau Vorsitzende! Herr Senator! Herr Staatssekretär! Werte Ausschussmitglieder! Ich finde das schon toll und ermutigend, dass der Senator persönlich an einer Ausschusssitzung teilnimmt, wenn es um Radsport geht. Die Ausführungen des Senators waren optimistisch, aber sie waren nicht – ich sage es mal so – praktisch. Wenn ich das Thema „Entwicklung und Perspektiven“ sehe, dann habe ich schon große Sorgen, und ich möchte Ihnen auch sagen warum. Ich bin in zwei Tagen 39 Jahre Vorsitzender des Radsportclubs Charlottenburg. Ich habe gleich nach der Einsegnung gesagt: Ich will Vorsitzender werden. Ich war auch Verbandsvorsitzender. Ich habe alle Dinge miterlebt. Der Radsportclub Charlottenburg ist der zweitälteste Verein in Deutschland, und wir bemühen uns, dass wir vom Nachwuchs bis zu den Senioren alle Sportarten bzw. die Entwicklung anbieten können. Da fängt das große Problem an. Ich möchte Sie aus der Praxis informieren, und ich hoffe, dass ich das auch von der Zeit her schaffe.

Ich möchte mich auf den Straßenradsport beschränken. Wir haben viel vom BahnradSPORT gehört, da gibt es nichts mehr zu sagen, das haben Herr Zehr und Herr Stein sehr dramatisch vorgetragen. Aber zur Straße – das sind die Dinge, die ich Ihnen sagen muss, darüber können Sie nachdenken –: In Westberlin hatten wir 1970 37 Straßenrennen, 1980 35 Straßenrennen, und so setzt sich das fort, bis wir 2017 nur noch zwei Straßenrennen in Berlin hatten. So ist der Abfall. Andere Sportarten, ob das Fußball, Tennis oder dergleichen sind, haben jede Woche Wettkämpfe. Wir müssen den Jugendlichen, dem Nachwuchs sagen: Wenn du Glück hast, sind 2018 vielleicht drei Rennen auf der Straße. Ansonsten musst du dir deine Wettkämpfe in Magdeburg, in Hannover, in Leipzig oder sonstwo suchen. Wir können dir nicht mehr bieten. – Das ist ein ganz großes Problem, das wir haben. Herr Senator! Ausschlaggebend dafür ist die VLB. Ich darf Ihnen das aus der Praxis sagen. 2016 haben wir mit Ihrem Vorgänger die Deutsche Meisterschaft vom Bund Deutscher Radfahrer nach Berlin übertragen bekommen. Wir haben gearbeitet, wir haben die Vorbereitungen gemacht, und auch der Sportsenat aus dem Hause des Inneren war auf unserer Seite. Wir hatten dann mehrere Sitzungen bei der VLB mit allen Beteiligten, Polizei, BVG, Feuerwehr und dergleichen, und wir mussten erkennen, dass die VLB überhaupt nicht bereit ist, diese Veranstaltung durchzuführen. Wir mussten – um das abzukürzen – diese Veranstaltung schweren Herzens absagen, was nicht gerade positiv für Berlin war. Wir mussten sie einfach wieder zurückgeben, und der Präsident, Herr Scharping, ist heute noch ein bisschen sauer auf mich, dass wir das nicht geschafft haben.

Zur Situation 2018: Wir hatten 2017 die Strecke – und das ist seinerzeit vom Sportsenat befürwortet worden – in Wannsee: Königstraße, Nikolskoer Weg, Pfaueninsel, Pfaueninselchaussee, Königstraße. Wir haben zehn Jahre dort veranstaltet, neun Jahre ohne Probleme. Im zehnten Jahr, im vorigen, ist ein schwerer Unfall passiert, den wir nicht verhindern konnten. Wir konnten diesen Unfall nicht verhindern. Ich möchte den staatsanwaltlichen Ermittlungen nicht vorgreifen. Aber ich weiß in der Zwischenzeit aus den Unterlagen, dass der Veranstalter, wir und ich als Hauptverantwortlicher, nicht schuld daran sind. Dann war mir im vorigen Jahr klar, als wir an der Unfallstelle standen – mit der Staatsanwaltschaft, weil es hieß, ein Radfahrer wird vielleicht nicht überleben –: Also das wird 2018 ein Problem werden. – Wir haben für den 15. April 2018 den Termin wieder angemeldet. Das ist eines der wichtigsten Radrennen in Berlin, das ist vom sportlichen Wert so wertvoll, dass wir aus der ganzen Bundesrepublik, aus den alten und neuen Bundesländern, Zuspruch haben von Sportlern, die zu uns kommen und daran teilnehmen wollen. Am 14. November 2017 habe ich diese Veranstaltung bei der VLB angemeldet, und ich darf Ihnen sagen, der letzte Brief ist letzten Montag an die VLB gegangen. Weil die VLB Unterstellungen macht – ich weiß nicht, woher sie diese nimmt – habe ich das noch mal klargestellt, und das ist ein großer Verteilerkreis, den ich informiert habe. Wir wissen also nach über drei Monaten, bis heute, nicht, ob wir am 15. April die Veranstaltung durchführen können. Ich habe alles vorsorglich beantragt. Wir müssen den Start- und Zielwagen, den wir brauchen, aus Cottbus holen, es gibt keinen anderen, wir haben vorsorglich die Umkleieräume in der Schule vom TuS Wannsee angemietet und dergleichen. Das sind also unsere großen Probleme. Wie ich Ihnen schon erzählt habe, sind die Veranstaltungen auf den traditionellen Rennstrecken Havelchaussee, Rundkurs Kladow/Gatow, Rollberg, Kurfürstendamm, Linckeufer, Bergmannstraße, Methfesselstraße alle nicht mehr möglich. Diese Veranstaltungen können dort nicht mehr durchgeführt werden, teilweise durch Straßenverengungen und dergleichen.

Dann habe ich versucht – das versuche ich immer regelmäßig –, ob wir die Havelchaussee und den Rundkurs Gatow/Kladow kriegen. Die Polizei sagt: Ja, die können sie kriegen, aber müssten den Rundkurs für die Veranstaltungszeit komplett sperren. – Da frage ich mich: Wie soll ich das mit den Restaurationen und mit den Anliegern klären? Ich wohne in Kladow. Wenn ich meinen Kurs, den ich selbst als Aktiver gefahren bin, sperre, dann muss ich aus Kladow wegziehen. Dann muss ich irgendwo aufs Dorf ziehen. Die würden mich nicht mehr in Kladow behalten wollen, dann kriege ich Hausverbot. – Das sind also die großen Probleme, die wir zurzeit haben. Wir können auch nicht werben. Die Entwicklung und Perspektiven sehe ich im Moment nicht positiv, wenn uns nicht seitens des Senats geholfen wird. Ich finde es hervorragend, dass der Herr Senator und der Herr Staatssekretär hier anwesend sind, die Fachleute natürlich auch.

Ich möchte vielleicht noch ein Wort zum Runden Tisch sagen. Herr Senator, Sie sollten bitte mal überlegen, ob Sie nicht vielleicht ein oder zwei Fachleute aus der Praxis dazunehmen. Ich stelle mich zur Verfügung. Ich würde gern dort mitarbeiten, um aus der Praxis mein Wissen weiterzugeben. Ich gebe nachher der Frau Vorsitzenden mal den Auszug der Veranstaltungen, die ich 1970 und 1980 hatte – hier sind sie aufgelistet –, damit Sie sie sich das mal angucken und vielleicht mit dem Protokoll mitschicken können. Noch mal meinen außerordentlichen Dank, dass wir mit dem kleinen Verband Radsport hier so eine große Anhörung haben dürfen. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Ewald, einmal für Ihre Unterlagen – sicher sehr spannend nachzulesen – und auch für Ihre Ausführungen! – Jetzt kommen wir zu Herrn Dr. Brandi.

Dr. Heiner Brandi (Landessportbund Berlin): Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Situation des Radsports ist ja jetzt aus verschiedenen Blickwinkeln schon sehr umfassend dargestellt worden. Ich kann mich also kurz fassen und möchte aus Sicht des Landessportbundes noch mal die Probleme, die jetzt unter den Nägeln brennen, hervorheben. Das ist erstens die Nichtbesetzung der Trainerstelle am Olympiastützpunkt. Das liegt daran, dass das Bundesinnenministerium die Kofinanzierung im Augenblick verweigert. Der Senator hat ja darauf hingewiesen. Es haben Gespräche stattgefunden und finden auch weiterhin statt mit dem BDR, mit dem DOSB, mit dem Landessportbund Berlin und der Senatssportverwaltung. Wir sind uns eigentlich alle einig, dass wir diese Trainerstelle brauchen, aber das Bundesinnenministerium blockiert im Augenblick. Ich fürchte, solange wir keine neue Regierung haben und der Minister nur geschäftsführend im Amt ist, wird da jetzt auch keine Entscheidung fallen, sodass wir weiterhin Geduld aufbringen müssen.

In Kombination mit der Vakanz an der Flatow-Schule, was die Lehrertrainerstelle angeht, ist das natürlich keine positive Situation, denn es fehlen einfach die personellen Ressourcen. So viel ich weiß, ist auch an der Flatow-Schule im Augenblick keine Lösung in Sicht, weil die betreffende Person in Mutterschutz ist, und es ist nicht absehbar, wann diese Stelle wieder ausgeübt wird. Das bringt zusätzliche Belastungen für die beiden verbleibenden Landestrainer mit sich, die bestimmte Aufgaben jetzt einfach nicht mehr erfüllen können. Dazu gehört die ganze Nachwuchsförderung, die Talentsichtung, die Talentförderung. Da kann nicht mehr das umgesetzt werden, was wir uns wünschen würden, um auch Nachwuchs zu gewinnen. Und dass an einer Eliteschule des Sports, also an der Flatow-Schule, in jüngster Zeit keine Radsportler mehr angemeldet werden, ist ein Zeichen dafür, dass da eigentlich mehr investiert werden müsste.

Ein weiteres Problem, das wir sehr ernst nehmen, ist die mangelnde Verbindlichkeit bei der Zurverfügungstellung von Trainingszeiten im Velodrom. Wir wissen natürlich auch, dass da wirtschaftliche Aspekte eine wichtige Rolle spielen und dass man immer die Balance finden muss zwischen der Nutzung für den Radsport als Trainingszeiten und Veranstaltungen, die dort stattfinden, die eben auch Einnahmen generieren. Aber Sie müssen wissen: Wenn die Trainingszeiten, die versprochen worden sind, nicht zur Verfügung gestellt werden, dann stört das den ganzen Leistungsaufbau bei den entsprechenden Sportlern und hat Folgen für das gesamte Trainingsprogramm. Hier würden wir uns wünschen, dass man da zu Abstimmungen und Absprachen kommt, die dann auch verbindlich sind und einen Ausgleich finden zwischen den wirtschaftlichen und den sportlichen Interessen, die da im Raum stehen.

Letzter Punkt von mir: Herr Zehr hat angekündigt, in Zukunft für mehr Kontinuität im Radsportverband zu sorgen. Das würden wir uns auch wünschen, denn ein Teil der Probleme ist in der Vergangenheit, denke ich, auch hausgemacht gewesen. Sechs Präsidentenwechsel in neun Jahren wirken sich nicht gerade positiv auf die Kontinuität und die konzeptionelle Nachhaltigkeit in der Sportart aus. Wir hoffen sehr, dass sich das in Zukunft bessert und da mehr Kontinuität und dann auch strategische Konzepte entstehen, die die Probleme, die im Radsport im Augenblick bestehen, lösen helfen. – Vielen Dank!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank auch an Sie, Herr Dr. Brandi! – Wir kommen jetzt zur Fragerunde. Die Abgeordneten werden sicher einige Fragen an Sie stellen. Ich habe auch schon erste Wortmeldungen. Für diejenigen unter unseren Anzuhörenden, die das erste Mal hier sind: Es empfiehlt sich, einen Zettel zu nehmen. Es könnten doch einige Fragen zusammenkommen. Vielen Dank erst mal! – Herr Buchner, bitte!

Dennis Buchner (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Herzlichen Dank für die umfassenden Einblicke, vor allem in die Probleme im Zusammenspiel von Sport, Sportverwaltung und den Veranstaltungsorten. Ich will darauf aufmerksam machen, dass es schon das zweite Mal ist, dass wir den Radsport hier anhören. Vor ziemlich genau vier Jahren haben wir das schon mal gemacht, und ich will auch darauf hinweisen, dass es eher außergewöhnlich ist, dass wir uns als Sportausschuss so umfassend mit einer einzelnen Sportart beschäftigen. Es gibt viele Sportarten, die noch nie die Gelegenheit hatten, hier angehört zu werden. Das zeigt auch ein bisschen die Bedeutung des Radsports, weil wir uns natürlich bewusst sind, dass wir von einer Sportart reden, die einerseits als Vereinssport und im Leistungssportlichen Bereich, aber vor allem auch von vielen Menschen in der Stadt ohne eine Verbands- oder Vereinsanbindung betrieben wird und wir auch im Radsport von einem weiter wachsenden Bereich reden, bei dem wir als Sportausschuss und als Abgeordnetenhaus ein Interesse haben, für möglichst gute Bedingungen zu sorgen.

Ich kann weniger zu diesen ganz konkreten Punkten sagen, z. B. wann eine Trainerstelle bewilligt wird – Herr Brandi hat schon auf die Probleme aufmerksam gemacht –, sondern will mich auf drei Punkte beschränken. Der eine ist die Frage der Verbindlichkeit der Zusagen im Velodrom. Da unterstütze ich ausdrücklich die Position, die Sie haben. Ich habe auch Verständnis dafür, dass das Velodrom wirtschaftlich genutzt werden muss, aber die 100 Tage, die Ihnen versprochen worden sind, müssen eingehalten werden. Man müsste mal die Frage stellen – die Velomax vermarktet ja auch die Max-Schmeling- Halle –, ob für eine Konzertveranstaltung in der Max-Schmeling-Halle auch den Füchsen oder den BR Volleys die Halle weggenommen werden würde oder ob man es nur mit dem Radsportverband macht, weil es da einfach weniger Aufruhr gibt und im Zweifel weniger Zuschauer in der Halle sind. Das würde ich als Ungerechtigkeit empfinden, und von daher unterstütze ich ausdrücklich Ihre Position, dass die Trainingstage verbindlich benannt werden müssen – auch um den Preis, dass eine wirtschaftlich nutzbare Veranstaltung im Velodrom vielleicht nicht durchgeführt werden kann. Umgekehrt glaube ich, wenn es wirklich eine Geschichte ist, wo nennenswerte Einnahmen erzielt werden, dann wird auch der Radsportverband der Letzte sein, der im Einzelfall nicht auch mal Verständnis für eine solche Entscheidung aufbringen kann.

Das Thema Verkehrslenkung Berlin und Genehmigungspraxis von Straßensperrungen im Sportbereich hat uns hier auch schon das eine oder andere Mal beschäftigt, weil es ja nicht nur den Radsport betrifft, sondern vor allem Laufveranstaltungen. Da haben wir in der Tat das Problem, dass wir uns in einer Großstadt bewegen und es hier an ganz vielen Stellen keine – sagen wir mal – minimalinvasiven Eingriffe gibt, sondern immer gleich Zehntausende oder Hunderttausende Menschen betroffen sind, wenn man Straßen für eine Sportveranstaltung sperrt. Ich habe dafür keine Lösung, jedenfalls keine einfache.

Worüber man – und damit leite ich zu meiner dritten Frage über – vielleicht auch mal sprechen müsste, wäre, wo es möglicherweise Trainingsmöglichkeiten für den Straßenradsport bzw. für den Radsport, der draußen stattfindet, gibt, die außerhalb des öffentlichen Straßen-

landes eingerichtet werden könnten. Sehen Sie da eine Chance, die Situation auf der Straße zu verbessern? Mir würde jetzt das Tempelhofer Feld einfallen, wo man vielleicht auch mal auf einem großen Gelände eine Veranstaltung durchführen kann. Wie sind da die Nutzungsmöglichkeiten? Ist das von Ihrer Seite aus schon mal geprüft worden?

Sie haben hier den Begriff „Radsportzentrum Berlin“ reingeworfen, aber das nicht konkretisiert. Wie müsste ich mir ein Radsportzentrum Berlin vorstellen? Reden wir von der Verwaltung da, wo auch der Sport getrieben wird, oder reden wir von einer Verbindung von Bahnrad sport, BMX, Mountainbike und Straßenrad sport an einer Stelle? Darunter konnte ich mir nicht so richtig etwas vorstellen, deswegen die Nachfrage. – Danke schön!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Standfuß, bitte!

Stephan Standfuß (CDU): Wenn man die Situation von Ihnen geschildert bekommt – dafür an der Stelle ein ganz herzliches Dankeschön an alle –, dann hat man das Gefühl, als würde es im Radsport in Berlin an allen Ecken und Enden hapern. Sie haben Probleme angesprochen, die sicherlich nicht schnell gelöst werden können, die längere Zeit in Anspruch nehmen. Es gibt aber auch andere Probleme, die man vielleicht durch organisatorische Optimierung etwas schneller in Angriff nehmen kann, beispielsweise – Herr Buchner hat es schon angesprochen – die Situation im Velodrom, wo man vielleicht auch, wenn man mit der Velomax GmbH noch mal spricht, von denen vielleicht eine bessere oder straffere Organisation fordern könnte, sodass mehr gesicherte Tage für den Radsport herauskommen. Dazu noch mal die Frage an Herrn Stein – ich habe es nicht so ganz verstanden –, wie viele Tage Sie jetzt wirklich im Jahr haben. Sie hatten mal 109, dann hatten Sie 118 oder 180 und 40 Zusatztage oder so. Das war für mich nicht ganz klar. Vielleicht können Sie gleich noch mal ausführen, wie viele Tage im Jahr Sie konkret die Halle für den Radsport nutzen können.

Zu den langfristigen Projekten gehört sicherlich so eine Art Radsportzentrum. Ich kann mir schon vorstellen, wie das im Detail aussieht, aber es ist wahrscheinlich ein vager Traum an der Stelle, und man muss sicherlich auch überlegen, wie man so etwas in Berlin finanzieren bzw. wo man so etwas anbinden kann. Trotzdem wäre es natürlich wünschenswert. Die Genehmigungssituation, die Sie Herr Ewald, noch mal geschildert haben, ist für mich allerdings völlig unverständlich, weil ich die Strecke gut kenne, die ist nämlich in meinem Wahlkreis. Natürlich gab es letztes Jahr diesen schweren und schrecklichen Unfall. Gleichwohl darf die Schlussfolgerung daraus nicht sein, dass man Sportveranstaltungen an der Stelle einfach einstampft, sondern man muss gucken, was schiefgelaufen ist, welche Fehler gemacht worden sind, und daraus lernen. Ehrlich gesagt, könnte ich mir auch vorstellen – da sind zwei Gastronomen und die Pfaueninsel an der Strecke –, dass man die Gesamtstrecke für diese fünf Stunden sperrt, damit es eben nicht zu einem gleichzeitigen Auto- oder Busverkehr auf dieser Strecke kommt. Aber da muss man vielleicht auch mal mutig genehmigen und sagen: So, da findet jetzt diese fünf Stunden ein Radrennen statt. – Denn Radrennen, glaube ich – und das ist mein letzter Punkt –, sind die beste Werbung für den Sport, und damit kann man Jugendliche und Leute, die das mitbekommen, begeistern. Deshalb, finde ich, sollten wir alle zusammen noch mal überlegen, wie man möglichst schnell vielleicht doch noch dieses Radrennen in diesem Jahr ermöglichen kann. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Förster, bitte!

Stefan Förster (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Vielen Dank an Sie vier für die Sensibilisierung des Ausschusses für die bestehenden Probleme, aber auch für das Aufzeigen einiger Lösungen, wenn auch nicht immer kurzfristiger Natur. Es waren im Wesentlichen drei Themenkomplexe, die angesprochen worden sind. Ich glaube, beim Thema Bahnradsport und Velodrom gibt es im Ausschuss große Einigkeit, dass wir auch wollen, dass Zusagen, die gemacht worden sind für die Trainingszeiten, auch einzuhalten sind – bei allen wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Ich glaube, da gibt es zwischen uns gar keinen Dissens. Auch Konzertveranstalter können und müssen langfristig planen, genauso wie Sie Ihre Veranstaltungen planen. Es kann nicht sein, dass ständig Absagen oder Umverlegungen erfolgen. Das wäre auch die Frage in Richtung Senat: Wie ist der Vertrag mit der Velomax GmbH? Hat der Senat da Einflussmöglichkeiten? Wann läuft er vor allen Dingen aus? Wann kann man ihn neu fassen? Im Augenblick scheint es mir so zu sein – man darf mich gerne korrigieren –, dass die Firma, die das betreibt, die Velomax GmbH, also Gegenbauer, im Prinzip schalten und walten kann, wie sie will, die Termine hin- und herschieben kann, wie sie will, und Sie es hinnehmen müssen. Sie haben also kein Widerspruchsrecht und sind da in der schlechteren Position. So ist zumindest mein Eindruck. Das müsste man spätestens, wenn der Vertrag ausläuft und er noch mal verlängern werden sollte, dann entsprechend vertraglich fassen und schärfen, damit das eben nicht mehr passiert. Der Hinweis: Na ja, dann können sie ja nach Frankfurt/Oder fahren, da haben sie auch eine Bahn. – ist natürlich für den Optimierungsprozess von Trainingszeiten und Tagen nicht hilfreich – wenn vom Velodrom solche Aussagen kommen. Das verstehe ich auch.

Die Frage der Perspektive nach 2020 für das Velodrom müsste vielleicht auch der Senat beantworten. Wenn die Großveranstaltungen vorbei sind, wollen wir ja auch neue bekommen. Da sehe ich eine Frage – Herr Zehr hat es angesprochen –, die auf jeden Fall geklärt werden muss. Wir haben jetzt 2018, 2020 klopft praktisch schon an die Tür für Sportveranstaltungen, da ist man ja immer ein paar Jahre voraus. Das muss geklärt werden.

Das mit dem Radsportzentrum habe ich so verstanden – aber das darf Herr Zehr gern noch mal präzisieren, er hat ja gesagt, für nationale Events –, dass es kein Berliner Radsportzentrum werden würde. Das kann das Land Berlin sicherlich nur für Berlin selber nicht herstellen, aber wenn Berlin als Leuchtturm für den deutschen Radsport geplant ist, dann müssten sich neben dem Land Berlin ja auch andere beteiligen, nämlich der Bundesverband oder Ähnliche. Dann könnte man das als Vision für die Zukunft ja mal diskutieren.

Das führt mich zu der Frage: Wie ist der Berliner Radsport – die Zahl der Mitglieder, aber auch Probleme, die Sie geschildert haben, Trainingsmöglichkeiten – im Vergleich zu anderen Bundesländern aufgestellt? Damit meine ich auch ausdrücklich die Stadtstaaten Hamburg und Bremen. Mit denen können wir uns ja am ehesten vergleichen. In Flächenländern hat man natürlich auch andere Möglichkeiten, Straßenradsport zu veranstalten, gerade in abseits gelegenen Gegenden. Hier in Berlin mit seinem dichten Verkehr ist es natürlich schwierig, in den normalen Verkehrszeiten zu trainieren. Es gibt einzelne Möglichkeiten, ich sehe es ja bei mir zu Hause in Köpenick: Wenn in Müggelheim, Schmöckwitz oder Rahnsdorf auf der Straße gefahren wird, dann ist das relativ entspannt gerade zu den Zeiten, wo man da fährt. Auch die asphaltierten Uferwege, die es da gibt und die nicht von Autos befahren werden, bieten Trainingsmöglichkeiten. Das geht vielleicht auch in die Richtung, die der Kollege Buchner vorgeschlagen hat.

Der zweite große Komplex waren die Trainerstellen. Das verstehe ich nicht, aber da müssen wir, glaube ich, auch noch mal mit der Senatsschulverwaltung reden über das Problem Flatow-Schule, die auch bei mir um die Ecke liegt. Wenn Trainer vorgeschlagen werden, die dann aber von der Schule abgelehnt werden, muss man sich auch fragen: Wieso mischt sich da die Schule in dem Maße fachlich ein? Wenn Sie als Fachleute, die das wirklich beurteilen können, sagen, die und die Person ist geeignet, und die Schule sagt, wir wollen die nicht, dann verstehe ich auch die Senatsverwaltung nicht, dass solche Entscheidungen möglich sind. Da müsste die fachliche Entscheidung schon eine höhere Gewichtung haben. Das kann ich nicht verstehen, ich glaube, das werden wir auch heute nicht klären können. Aber es ist für mich sehr merkwürdig, dass bei einer sportfachlichen Frage die Bildungsverwaltung oder Mitarbeiter der Verwaltung, die auch die Schule repräsentieren, so entscheiden.

Aber es geht auch um die Frage – dazu kann Herr Brandi vielleicht noch etwas sagen –, dass Trainerstellen trotz Beurlaubung weiterbezahlt werden und solche Dinge. Da wird ja dann Geld ausgegeben, wenn ich das richtig verstanden habe, das an anderer Stelle wieder fehlt. Zur Besetzung der beiden Trainerstellen und der Blockierung durch das Bundesinnenministerium und der Hausleitung: Ich kann mir nicht vorstellen, dass so etwas ein Minister entscheidet, wirklich nicht. Ein Minister wird sicherlich mit so einem Vorgang nicht behelligt, und es ist auch, glaube ich, kein hochpolitischer Vorgang, der da ansteht. Es ist auch eine Sache, die länger zurückliegt als die Neubildung der Bundesregierung. Also ich weiß nicht, warum es am Bundesinnenministerium hängt, aber sicherlich nicht an der Hausleitung und am Wechsel des Ministers, denn der wird über eine Trainerstelle sicherlich nicht entscheiden. Aber es ist natürlich trotzdem misslich, dass es da nicht vorangeht.

In Richtung Senat: Die Frage von Herrn Stein, ob die Aufnahme in das Programm „Profivereine und Schule“ für den Radsport möglich wäre, ob es da irgendwelche Konditionen gibt, die zu erfüllen sind, ob das über die Sportverwaltung, über die Bildungsverwaltung läuft, wäre noch zu klären.

Der dritte Komplex ist die ganze Frage der Genehmigungen. Herr Staatssekretär Gaebler weiß noch aus seiner früheren Funktion, dass die VLB mitunter eine etwas sperrige Behörde ist, wo man auch als Staatssekretär sehr viel Zeit aufbringen muss, um da gewisse Entscheidungen durchzusetzen und zu strukturieren. Herr Kirchner hat ja ähnliche Erfahrungen gemacht. Dann haben wir noch das Nebeneinander von der VLB für die übergeordneten Straßen und der Straßenverkehrsbehörden in den Ordnungsämtern der Bezirke für die untergeordneten Straßen. Das ist bei Sportveranstaltungen auch nicht immer schön, wenn dann Leute, die ehrenamtlich Veranstaltungen organisieren, mit dem Wirrwarr von Bezirksämtern – mehreren, wenn es durch mehrere Bezirke geht – und VLB konfrontiert sind. Man sollte auch mal darüber nachdenken, ob es für Sportveranstaltungen möglicherweise nicht auch eine zentrale Genehmigungspraxis geben kann, ob man das irgendwie vereinfachen kann, so eine Art Taskforce. Aber das, was Sie geschildert haben, auch Herr Ewald, ist natürlich in hohem Maße unbefriedigend, gerade fürs Ehrenamt, aber auch für alle anderen, die das machen. Ich wüsste auch keine kurzfristige Lösung, aber man müsste es straffen, optimieren. Aber es ist ein Problem, das angekommen ist. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Jetzt spricht Herr Tabor für die AfD-Fraktion. – Bitte!

Tommy Tabor (AfD): Ich möchte mich auch noch mal herzlich bei unseren Gästen für den guten Einblick in den Berliner Radsport bedanken. Jetzt haben meine Vorredner schon viele Fragen vorweggenommen. Von daher will ich sie nicht wiederholen. Der Senator hat ja vorhin gesagt, dass dem OSP aktuell mindestens eine Trainerstelle fehlt, und Herr Kollege Förster hat auch gerade noch mal angesprochen, dass es jetzt an den Bundesmitteln hapert. Inwiefern könnte denn der Berliner Senat das einfach finanziell überbrücken? Ist so etwas möglich, und wenn nein, warum geht das nicht?

Zur zweiten Frage. Nach meinen Informationen gibt es seit zwei Jahren die Forderung, eine zusätzliche zentrale Trainerstelle beim Landessportbund zu verankern. Wie steht die Senatsverwaltung zu dem Thema? Kann man darüber nachdenken, da Gelder freizumachen? Das würde mich sehr interessieren.

Ich hatte im Vorfeld ja eine parlamentarische Anfrage gestellt, und da ist man auf den Runden Tisch Radsport eingegangen und hat dargelegt, dass man von der Senatsverwaltung den Eindruck hat, dass man aktuell sehr konstruktiv zusammenarbeitet. Jetzt ist meine Frage an unsere Gäste: Sehen Sie das eigentlich auch so? Bei den ganzen Problemen, die heute aufgezeigt wurden, ist mein Eindruck eher, man setzt sich zusammen und spricht über gewisse Themen. Aber unter dem Strich muss natürlich auch etwas Positives dabei herauskommen, und da ist mein Eindruck, daran hapert es noch – daher meine Frage an Sie.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Bertram, bitte!

Philipp Bertram (LINKE): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Vielen Dank für Ihre Ausführungen! Auf vieles, was gesagt wurde, will ich nicht mehr eingehen. Kurz zum Velodrom: Die Problematik ist uns bekannt. Das, was dazu gesagt werden muss, wurde von meinen Kollegen auch schon angesprochen. Wir haben einfach den Widerspruch zwischen der Nutzung Ihrerseits und der Wirtschaftlichkeit, die das Velodrom, in dem Fall Velomax, erfüllen muss. Aber mit Sicherheit muss es so sein, dass die Ihnen zugesagten Tage, dann auch stattfinden.

Ich kenne das, was Sie heute ausgeführt haben, relativ gut und möchte zwei, drei Stichpunkte zusammenfassen, nämlich dass es Probleme im Hinblick auf Trainerstellen gibt, auch auf die Lehrertrainerstelle an der Schule. Aber wenn ich mir das Protokoll von vor vier Jahren angucke, dann waren Ihre Schilderungen sehr viel breiter. Da haben wir auch über den Radsport in der Stadt in Gänze gesprochen und viele Themen aufgemacht, die abseits des Radbahnsports im Velodrom und der Straßenrennen stattfinden und durchaus von Relevanz sind. Auf dieses Thema würde ich gern zurückkommen, auch im Hinblick auf die Runde der Anzuhörenden. Es ist nämlich schon auffällig, dass wir vier Herren vor uns sitzen haben – ohne das jetzt äußerst kritisch zu meinen. Aber die Frage, die sich daran anschließt, ist – die wurde auch vor vier Jahren aufgeworfen –: Wie ist die Entwicklung im Frauen- und Mädchenbereich im Radsport? Wenn ich mich jetzt richtig an das Protokoll erinnere, wurde damals gesagt, das sei eine schwierige Situation, wo Sie sich aber bemühen, Verbesserungen herbeizuführen und auch explizit Frauen und Mädchen anzusprechen. Die Frage ist: Wie ist die Entwicklung in den letzten vier Jahren vorangeschritten?

Die Frage bezieht sich auch auf Ihre generelle Mitgliederentwicklung, wo Sie auch geschildert hatten, dass die Ansprache von Neumitgliedern, die Nachwuchsgewinnung relativ schwierig ist. Das mag auch mit Trainingsbedingungen zusammenhängen. Vor vier Jahren

wurde geäußert, da bemühe man sich und wolle sich auch anders aufstellen, auch im Hinblick z. B. auf die Ansprache an Schulen. Meine Frage ist: Was ist in der Zwischenzeit passiert, und können Sie Erfolge vorweisen oder sagen, woran es dort scheitert?

Ein anderes Thema, das auch vor vier Jahren angesprochen wurde, ist für mich ein sehr wichtig, nämlich die Inklusion und der Behindertensport auch im Radsport. Damals wurde gesagt, auch die Situation sei schwierig – wie anscheinend vieles im Radsport im Moment schwierig zu sein scheint. Wir haben u. a. die Para-EM vor uns in diesem Jahr. Auch da werden behinderte Sportlerinnen und Sportler auf dem Rad unterwegs sein. Meine Frage ist, wie sich dort die Situation in den letzten vier Jahren verändert hat und was vor allem der Radsportverband tut, um dieses Thema noch stärker aufzugreifen und den Inklusionsbereich noch stärker zu verankern.

Damit komme ich zu meiner Abschlussfrage. Viele der Probleme, die Sie heute geschildert haben, sind nur zum Teil von uns lösbar oder betreffen uns auch nur zum Teil. Vieles von dem, was angesprochen wurde, ist direktes Zusammenwirken zwischen Verbandsstrukturen und der Verwaltung. Aber die Frage, die sich für uns stellt, ist: Wie können wir die Attraktivität, die der Radsport hat, noch stärker fördern, und was tun vor allem der Verband und die Vereine selber, um das weiter zu pushen und voranzutreiben? Die Frage, die sich anknüpft, ist: Was kann der Verband selber tun, um aus Eigenleistungen hier bestimmte Probleme und Herausforderungen mit anzugehen und zu lösen? – Besten Dank!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Frau Dr. Kahlefeld!

Dr. Susanna Kahlefeld (GRÜNE): Ich habe nur eine Frage an Herrn Ewald wegen der Nichtgenehmigung dieses Radrennens. Ich fahre zwar nicht sportlich Fahrrad, sondern einfach nur jeden Tag, weil es in der Innenstadt schneller geht als mit dem Auto und weil ich außerdem zwischen Terminen wunderbar abschalten kann und nicht noch extra Sport machen muss, aber ich freue mich, wenn Fahrräder auf der Straße sind, und so ein Radrennen ist natürlich auch eine Gelegenheit, die Räder auf die Straße zu bringen, und zwar in einer großen Menge. Können Sie mir über diese Veranstaltung am 15. April noch etwas sagen? Es ist nicht mein Wahlkreis, deshalb weiß ich nicht, wo das liegt. Woran hakt es da genau? Also jetzt nicht im Detail, wir können nachher noch sprechen, aber so, dass ich mir ungefähr vorstellen kann, worum es da geht.

Vorsitzende Karin Halsch: So, meine Herren, jetzt sind Sie wieder gefragt. Eine Reihe von Fragen und Anregungen ist an Sie gerichtet worden. Wer möchte beginnen? – Herr Dr. Brandi, bitte!

Dr. Heiner Brandi (Landessportbund Berlin): Ich möchte, weil ich danach gefragt worden bin, auf die Trainerstelle am OSP eingehen. Natürlich entscheidet da nicht der Minister, aber diese Trainerstelle steht im Kontext dessen, was im Augenblick als Leistungssportreform in Deutschland diskutiert wird. Wo wird es in Zukunft welche Stützpunkte geben? Wo wird es welche Trainer geben? – usw. Diese Leistungssportreform ist im Augenblick im Stand-by-Modus, also da passiert nicht viel, weil auch dann, wenn eine Regierung wechselt und ein neuer Minister kommt, die nachgeordneten Dienststellen keine grundsätzlichen Entscheidungen mehr treffen. Ich befürchte, dass sich da in den nächsten Wochen erst mal nichts tun wird. Gleichwohl sind wir weiterhin im Gespräch. Das BMI, jedenfalls ist mir das so mitgeteilt

worden, möchte diese Trainerstelle in Berlin im Radsport nicht weiterfinanzieren. Das müssen wir zu verhindern versuchen. Da sind wir in Gesprächen, da sind die Senatssportverwaltung, der BDR, der DOSB und auch wir vom Landessportbund beteiligt. Wir sind uns einig, dass wir diese Stelle in Berlin halten wollen, aber im Augenblick bewegt sich halt nichts.

Der zweite Punkt: Ich möchte noch mal eine Bemerkung zu der Lehrertrainerstelle machen, damit kein falscher Eindruck entsteht. Nach meinem Kenntnisstand gab es eine sehr kompetente Bewerbung von einem fachlich sehr guten Mann. Man ist sich aber im weiteren Verfahren auch mit dem Verband nicht einig geworden. Das liegt alles weit zurück, ich will das nicht wieder alles aufrollen, aber nach meinem Kenntnisstand hat dieser Mann dann die Bewerbung zurückgezogen, sodass keineswegs eine ablehnende Haltung der Schule letztendlich der entscheidende Grund war. So ist mir das jedenfalls berichtet worden. – Ich glaube, das waren die beiden Fragen, die an mich gerichtet waren. – Vielen Dank!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Ewald, bitte!

Hein-Detlef Ewald (Radsportclub Charlottenburg e. V. 1883): Ich möchte gern in der Reihenfolge antworten, wie die Fraktionen gesprochen haben. Von der SPD möchte ich die Frage nach der Verkehrslenkung Berlin beantworten. Es wird ja erlaubt, dass auf dem Kurfürstendamm mehrere Stunden die Kellner mit einer Tasse Kaffee hin- und herrennen, und wer nichts vergießt und wessen Kaffee noch heiß ist, der hat gewonnen. Zwei Tage wird für eine Oldtimerausstellung der Kurfürstendamm zum überwiegenden Teil gesperrt. Das könnte man auch auf dem Tempelhofer Feld machen, das ist viel attraktiver, weil man die Autos da besser hinstellen kann. Aber man nimmt den Kurfürstendamm. Weiter – das habe ich nicht im Zuge meiner Ausführungen gesagt, das betrifft hier vielleicht alle Fraktionen –: Wir, der RC Charlottenburg veranstalten seit Jahren auf dem Maifeld ein Trainingsradrennen für Schüler, Jugend, Junioren und erwachsene Amateure. Leider muss ich sagen, haben wir 2017 nur vier Trainingstage gehabt. Mehr ist nicht möglich, weil das Maifeld immer wieder zum Aufbau für das Pokalendspiel oder für Konzerte in der Waldbühne genutzt wird. Insofern haben wir da nur begrenzte Möglichkeiten. Ich bin jetzt wieder dabei, mit der Verwaltung des Olympiaparks Trainingstage für 2018 abzusprechen. Das ist das Optimale. Das ist verkehrssicher, das ist eine 1,3-Kilometer-Runde. Da fahren sie ohne Verkehr. Sie gehen vom Glockenturm rein, das ist ein separater Eingang, das wird auch gut angenommen, und das wollen wir ausbauen mit einer Serie. Ich würde versuchen, mit dem Verband noch mal zu sprechen, ob wir das vielleicht noch aufwerten können. Wir können keine Preise vergeben, wir nehmen auch kein Startgeld, das wird alles ehrenamtlich gemacht. Aber, gut, was mache ich nicht ehrenamtlich? – Also wir sind im Nachwuchsbereich auf dem Maifeld sehr aktiv.

Die CDU meinte – und das ist schon sehr interessant –: Sperrung für fünf Stunden am Veranstaltungstag in Wannsee. Ich bin mit der Gastronomie dort sehr eng verbunden, ob das Moorlake oder Nikolskoe ist, Pfaueninsel nicht ganz so, und jedes Mal haben die mir gesagt: Jawohl, wenn du, Ewald, einhältst, was du uns versprichst, dann haben wir keine Probleme, dann mach das weiter. – Es wurden andere Veranstalter, die das auch haben wollten, abgelehnt. Sie haben gesagt: Nein, wir machen das nur mit Ewald, mit ihm haben seit vielen Jahren die besten Erfahrungen. – Also, ob wir das komplett sperren können, weiß ich nicht, das müsste man mit der Gastronomie noch mal sehr genau besprechen. Ich bin nicht in der Lage, nachher ggf. irgendwelche einstweiligen Verfügungen oder auch Klagen bezüglich des Verdienstaustauschs zu klären.

Die Fragen der FDP sind mehr an den Bahnradsport gerichtet. Die AfD sprach den Runden Tisch an. Ja, natürlich ist richtig, dass das, was man dort bespricht, auch umgesetzt wird. Das soll keine Laberrunde sein, wo man eine Tasse Kaffee kriegt. Daraus muss schon ein Nutzen gezogen werden. Das halte ich für ganz wichtig.

Die Linken haben nach dem Mädchen- und Frauenradsport gefragt. Dazu kann der Herr Präsident etwas sagen.

Bezüglich der Veranstaltungen für Schüler und Jugend: Auch der RC Charlottenburg macht seit Jahren eine Veranstaltung, in diesem Jahr im Juni zum 13. Mal, am 9. und 10. Juni auf dem ehemaligen englischen Flughafen in Gatow/Kladow im Militärgeschichtlichen Museum. Das machen wir zwei Tage lang für alle Klassen und Schüler. Auch das ist ein abgesperrtes Gelände, das ist eine Runde von 2 Kilometern, die teilweise auch durch Militärgelände geht. Wir haben bestes Einvernehmen mit der Bundeswehr. Das ist schon ein Standard.

Zu den Grünen möchte ich sagen: Am 15. April planen wir ein Rennen für Spitzenamateure, die aus ganz Deutschland hierherkommen, weiterhin für Senioren, die mit Junioren fahren, denn das ist ein sehr schwerer Kurs. Es geht hoch und runter, und wir können dort keine Jugend fahren lassen. Wir hatten das versucht, aber das ist zu gefährlich. Also die Junioren, der Nachwuchs, den wir brauchen, fahren mit den Senioren, und danach kommt noch eine Breitensportveranstaltung. Dies alles komprimieren wir auf fünf Stunden, und das kriegen wir gut hin, um eben auch zu zeigen, dass wir nicht länger als notwendig die Straßen bzw. auch die Anwohner und die Gastronomie blockieren. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Stein, bitte!

Dieter Stein (Berliner Radsport Verband e. V.): Erst mal zur Frage Landesleistungszentrum Berlin: Das befindet sich im Velodrom, weil wir dort Räumlichkeiten haben, die 365 Tage für den Radsport zugänglich sind und auch eine Topausstattung haben, sprich: Krafraum, Ergometerraum, Umkleideräume.

100-Tage-Regelung, Berliner Velodrom: Ja, wir haben eine 100-Tage-Regelung. Ja, wir kriegen auch manchmal mehr Tage, allerdings methodisch nicht sinnvoll. Damit will ich sagen: Wir haben diese 100-Tage-Regelung nicht entsprechend Wettkampfkalender. Theoretisch könnten wir die 100 Tage im Mai, Juni, Juli bekommen, dann hätten wir 100 Tage, die uns nichts nützen. Uns nützen die 100 Tage was im Oktober, November, Dezember, Januar, Februar. Wenn beispielsweise wie dieses Jahr beim Berliner Sechstagerrennen eine Nachwuchsveranstaltung mit 200 Nachwuchssportlern durchgeführt wird, haben wir geringe Möglichkeiten, die Nachwuchssportler vorzubereiten. Das heißt, da müssen wir nach Frankfurt/Oder fahren, weil die Halle vermietet ist. Aber wie hier schon gesagt wurde: Wir akzeptieren natürlich wirtschaftliche Zwänge, weil es notwendig ist. Aber wir bräuchten 100 Tage entsprechend Wettkampfkalender, bzw. wir machen seit Jahren den Vorschlag: Okay, wir verstehen die Wirtschaftlichkeit. Gebt uns im Oktober, November, Januar, Februar 10 Trainingstage. – Die Termine sind uns mehr oder weniger egal, weil es uns darum geht, die 10-, 12-, 13-, 14-jährigen Kinder vom Glatteis, von der Kälte wegzubekommen und die technisch notwendigen Bedingungen zu schaffen, sich auf einer Bahn mit 45 Grad Neigungswinkel die radsportspezifischen Grundkenntnisse anzueignen. Wenn das nicht passiert, müssen wir nach Frankfurt/Oder. Die Kinder – Schulausbildung ist notwendig – gehen bis 15 Uhr zur Schule,

anderthalb Stunden nach Frankfurt/Oder, Training, dann sind sie vor 21 Uhr nicht zu Hause. Wir haben mit dem damaligen OSP-Leiter, Prof. Dr. Zinner, mal einen Antrag gestellt, dass wir eine finanzielle Leistung erhalten für Tage, die wir nicht nutzen und nach Frankfurt/Oder gehen. Das wurde alles abgelehnt. Jetzt sind wir dabei zu sagen: Okay, wir beantragen 109 Tage in der Hoffnung, dass vielleicht 80, 90 Tage passen.

Jetzt war die Frage: Alternativtage, was ist das? – Alternativtage – und das ist jetzt wirklich ernst gemeint – sind bei uns der 24., 25. und 26. Dezember. Das heißt, meistens bekommen wir am Heiligabend oder am 1. oder 2. Weihnachtsfeiertag die Bahn. Da sage ich: Entschuldigung bitte, aber wir wollen auch mal Weihnachten feiern. – Also Tage, die im Velodrom frei sind, bekommen wir, gar keine Frage. Wir haben auch eine sehr gute Zusammenarbeit, das heißt aber, wenn wir Trainingstage abgezogen bekommen, haben wir kein Einspruchsrecht. Natürlich würden wir sagen, wenn dort ein hoher wirtschaftlicher Faktor dahintersteht, dann verzichten wir logischerweise, aber wir haben keinen Einfluss. Da kommen Tage, die uns abgezogen werden wie jetzt diese sechs Trainingstage, wo wir keinen Einfluss haben. Alternativtage haben wir. Außerhalb der 100 Tage wurden uns jetzt 40 Alternativtage angeboten, wo die Halle frei ist. Aber wir brauchen in der Ferienzeit oder unmittelbar nach dem Sechstagerennen, das bis zum 30. Januar ging, in der Folgeweche eigentlich keine Trainingstage, weil die Kinder ausgepowert sind. Hinzu kommt, dass es eine Ferienwoche ist und wir gar keine Kinder da haben. Das sind schon objektive Gründe. Wie gesagt, wir würden uns freuen, wenn wir in den Wintermonaten feste Trainingstage hätten, also eine feste Anzahl, die wir nutzen könnten.

Zu Herrn Ewald möchte ich noch ergänzen: „kids-tour“ war jahrelang der Prolog auf dem Ku'damm, im letzten Jahr oder in den letzten zwei Jahren wurde sie abgelehnt. Wie gesagt, Kinder sind nicht nur die Zukunft des Radsports, sondern Kinder sind die Zukunft dieser Stadt. Für mich ist das nicht nachvollziehbar. Hier finden Laufveranstaltungen, Autorennen, Elektroautorennen statt, da wird die halbe Stadt gesperrt. Für die Kinder, unseren wichtigsten Nachwuchs, gelingt es uns nicht.

Hier wurde nach dem Vergleich mit Hamburg und Bremen gefragt. Ich kann nur sagen, dass wir in den letzten 20 Jahren überaus erfolgreich im Bahnrad sport waren. Ab Mittwoch geht die Weltmeisterschaft in Apeldoorn los, da werden wir im Ausdauerbereich wieder 35 Prozent der Nationalmannschaft stellen. Wir werden zwei, drei Sportler dabei haben, die zu Berlin gehören, weil ihr Lebensmittelpunkt in Berlin ist. Wir sind also noch sehr gut dabei.

Der Bund Deutscher Radfahrer, der Spitzenverband, hat sich fest positioniert, dass die Schwerpunktsportart Radsport bleibt und dass wir darum kämpfen, diese Stelle wieder zu besetzen. Anhand dieser Stellenbeschreibungen oder Stellenbesetzungen erübrigt sich Ihre Frage: Wie bewegen wir Frauenradsport und Behindertenradsport? – Wir haben Pierre Senska, der mehrfacher Weltmeister im Behindertenradsport war oder teilweise noch ist, der auch durch die Senatsverwaltung einen Ausbildungsplatz bzw. eine Anstellung erhalten hat. Er ist nach Brandenburg abgewandert, weil dort Trainerstellen zur Verfügung stehen, die Behindertensportler betreuen und die auch Frauen betreuen. Wir sind mit zwei hauptamtlichen Trainern dazu nicht in der Lage, und selbst wenn die anderen beiden Trainerstellen besetzt werden, müssen wir uns konzentrieren. Wir konzentrieren uns auf den männlichen Bereich bzw.

auf einen ausgewählten weiblichen Bereich, wenn die Leistung stimmt. Wir können zurzeit nicht mehr die Pyramide fördern, sondern wir machen eine Säulenförderung, wo wir sagen: Da sind talentierte Kinder. Die müssen wir betreuen und fördern.

Vorsitzende Karin Halsch: Auch an Sie vielen Dank! – Dann Herr Zehr, bitte!

Ralf Zehr (Berliner Radsport Verband e. V.): Danke schön! – Ganz speziell will ich auch mit dem Velodrom anfangen, weil das der größte Bereich ist, um den es geht. Mein Dafürhalten von Anfang an, seitdem ich mich mit dem Radsport beschäftige, ist: Man muss gar nicht so viel verändern. Indem ich aus maximal 100 Tagen minimal 100 Tage machen würde, würde ich schon einen Druck ausüben, indem ich die 100 Tage bekomme, wenn die dann auch trainingspezifisch einsetzbar sind. Also man kann da schon versuchen, den Zielkonflikt zu entschärfen. Wenn man sich an einen Tisch setzt und versucht, mit diesem einen Wort schon was zu verändern, dann ist, glaube ich, schon eine ganze Menge getan.

Das Radsportzentrum ist ein Traum des Berliner Radsports. Ich fand es interessant, dass in diesem Zusammenhang das Tempelhofer Feld genannt wurde. Insofern kann ich diese Fragen im Zusammenhang beantworten. Natürlich ist das Tempelhofer Feld für den Radsport im Fokus. Etwas Besseres gäbe es nicht. Es wäre eine Wunschvorstellung, ein Radsportzentrum in einem der Hangars einzurichten. Das wäre toll, aber wahrscheinlich genauso wenig durchführbar wie Olympische Spiele in Berlin. Trotzdem kann man an dieser Stelle träumen. Vielleicht gibt es einen anderen Standort, an dem man das machen kann, wo man die unterschiedlichen Disziplinen miteinander vereinen kann. Das Tempelhofer Feld an sich ist auch interessant. Wir sind gerade dabei, während der Velomesse dort etwas stattfinden zu lassen, beispielsweise eine 1000-Meter-Schleife zu machen. Das kostet 20 000 Euro. Man muss gucken, wie man das bewerkstelligen kann. Ich kann verstehen, dass es gewisse Sachzwänge gibt, aber das Tempelhofer Feld sollte man insgesamt im Auge behalten, gerade auch das Radsportzentrum. BMX, Trial und ähnliche Dinge sollen genauso wie der Bahnradsport ihren Fokus in Berlin haben. Wir sollten da der Tradition folgen, weil wir mit dem Velodrom schon eine gute Stellung haben und viele Olympiasieger und Weltmeister aus Berlin kamen. Wir würden die auch locker wieder hierher bekommen, wenn wir etwas optimalere Bedingungen hinbekämen.

Den Straßenradsport haben wir auch schon am Runden Tisch erörtert. Ich muss lobend erwähnen, dass der Dialog am Runden Tisch mit der Innenbehörde des Senats und den beiden führenden Vertretern, dem Staatssekretär und Herrn Wedeleit, extrem befruchtend ist. Das, was allein in diesen zwei Terminen schon passiert ist, ist für den Radsport ein Schritt in eine richtige Richtung, weil Perspektiven aus dem eigenen Guss heraus aufgezeigt werden. Wir stecken alle innen drin und brauchen Anregungen von außen, und das hat alles stattgefunden.

Inklusion war auch ein Thema beim letzten Termin des Runden Tisches. Da kam z. B. das ganz wichtige Thema Handbike auf. Beim SCC Berlin wird gerade diskutiert, ob das irgendwann einmal in den Bereich Radsport geht, weil es im Laufsport eigentlich gar keinen Platz mehr hat, gerade speziell im Marathonbereich. Es gibt so viele Leute, die diesen Sport betreiben, dass man das vielleicht sogar noch separieren könnte. Es sind viele Gespräche im Gange, um solche Sachen zu machen.

Weiblicher Radsport ist ein interessantes Thema. Da ist eine ganze Menge passiert, und wir haben tatsächlich im Jahr 2018 schon fast ein kleines Luxusproblem, denn wir haben aufgrund der augenblicklich sehr vielen Radsportlerinnen und einer Erweiterung der Radbundesliga beim BDR auch auf die Bahn plötzlich die Möglichkeit, zwei Teams für die deutsche Bundesliga im Radsport stellen zu können, nämlich ein Team, das sich verstärkt im Breiten-sport bewegt, also Jedermänner u. ä., und ein Team, das tatsächlich unter sportlichen Bedingungen versucht, Spitzenplätze zu erreichen. Es geht um den Bereich Bahnradsport. Dort ist der nationale Druck nicht so hoch, und wir wollen natürlich auch Erfolge feiern, aber insgesamt werden sie auch am Fahrbetrieb für die Bundesliga teilnehmen.

Schule ist auch ein großes Thema. Hein-Detlef Ewald hat das schon gesagt. Da muss man den RC Charlottenburg ganz besonders hervorheben. Mit Johannes Kowalewsky haben wir einen sehr engagierten Lehrer, der auch eine radsportorientierte Schule betreibt, und das macht auch an anderen Schulen Schule. Da passiert eine ganze Menge. Ebenso ist es beim SC Berlin. Er ist extrem viel unterwegs in den Schulen. In der Zwischenzeit gucken auch andere Vereine auf das, was der SC Berlin macht, und versuchen, das ihren Bedingungen anzugleichen. Der

Verein Steglitz-Zehlendorf ist auf einem anderem Weg in Richtung Schule gegangen. Dort sind auch Erfolge zu sehen. Im Bereich U 13 rücken auf einmal eine ganze Menge Sportler nach.

Ein interessantes Thema ist für uns natürlich die VLB und der Straßenradspport. Das war auch Thema beim letzten Runden Tisch. Es gibt zum Beispiel das Problem der Straßenbeschilderung und der Einreichung. Das ist allein der Tatsache geschuldet, dass man dafür inzwischen eine bestimmte Software braucht, die insgesamt 3 000 Euro kostet. Das ist für einen Verband oder einen Verein natürlich nicht machbar. Man hätte auch andere Strukturen finden können, bei denen man nicht unbedingt auf diese eine Software zurückgreifen muss, auf der die Straßenbeschilderung drauf ist. In den Jahren davor ging es ja auch. Wenn man das etwas lockern würde, könnte man damit wieder besser umgehen und wieder Straßenradspport in Berlin bekommen. Ansonsten scheidet es allein an der Tatsache, dass diese Software so teuer ist.

Da ich schon vom Radsportzentrum als kleinen Traum gesprochen habe und wir den Radsport auch auf die Straße bekommen müssen, noch ein weiterer Traum, der vielleicht sogar mit Ihrer Hilfe über den Bund machbar ist, weil man so gut wie keinen öffentlichen Nahverkehr dafür sperren muss: Es geht um die Sperrung der AVUS und die Abwendung vom Motorsport hin zum umweltfreundlichen Radsport. Das ist ein Thema, mit dem wir ziemlich viel Aufmerksamkeit erregen könnten – Stichwort Stadttrendite. Ein bisschen träumen darf man.

Die Flatow-Schule wurde von Ihnen mehrmals angesprochen. Die ist für uns insgesamt ein großes Problem. Beispielsweise hatten wir im letzten Jahr einen Schüler, der sich dort beworben hatte und einfach vergessen wurde. Jetzt bewirbt es sich noch einmal. Das ist ein bisschen unglücklich gelaufen. Da muss man sicher intensiver miteinander reden. Das ist auch unsere Aufgabe, aber wenn ich schon sehe, dass wir unterschiedliche Informationsstände haben – Vorhin wurde vorgetragen, dass Frau Fiedler, die inzwischen verheiratet ist und einen anderen Namen hat, eine Lehrertrainerin sei. Die Auskunft, die wir von der Schulleitung bekommen haben, war eine andere. Daran sieht man, dass es offenbar Kommunikationsprobleme gibt, die schnell abgestellt werden müssten.

Eine andere Frage war die nach der Mitgliederzahl des BRV. In der Zwischenzeit liegen wir wieder bei über 1 000. Wir freuen uns, 2018 zwei neue Vereine bei uns begrüßen zu dürfen. Wir haben damit nicht nur mehr Einzelpersonen, sondern auch mehr Vereine und mehr Ehrenamtliche. Ohne das Ehrenamt würde es diese Vereine nicht geben. Es geht darum, das Ehrenamt im 21. Jahrhundert ankommen zu lassen. Die beiden neuen Vereine sind schon etwas anders strukturiert. Wir sehen das auch in anderen Vereinen, wie z. B. bei Velox. Auch da gibt es mittlerweile etwas andere Strukturen, und auch da sieht man, dass da Erfolge sind, dass man da eine engere Verbindung in einer modernen Art und Weise hat. Es ist eine Aufgabe, die dem Verband gestellt ist, das Ehrenamt wieder schmackhaft zu machen. Das ist kein alleiniges Problem des Radsports. Das gibt es in allen anderen Sportarten und Bereichen auch.

Mein letzter Punkt ist die OSP-Trainerstelle. Ich war gerade sehr überrascht, dass Herr Brandi gesagt hat, das BMI wolle die Stelle nicht mehr haben. Ich habe vom LSB und vom BDR gehört, dass die Situation sehr merkwürdig ist, es einfach vergessen wurde und es am Ende keine gewesen sein wollte, der diese Stelle nicht hatte. Es gibt Protokolle – so wurde es mir gesagt –, in denen klar zu erkennen war, dass der BDR und der LSB für diesen Standpunkt eintreten und es keine Streichung vom BMI gab. Es tauchte kurz vor der EM bloß einfach

nicht mehr auf, und keiner will es gewesen sein. Das ist unser Informationsstand. Insgesamt muss ich sagen – Herr Stein hat es auch bereits erwähnt –, dass es immer noch diese Mittel gibt, die aufgrund der Entlassung des einen Trainers nicht ausgegeben worden sind. Selbst die Mittel stehen derzeit dem Berliner Radsport nicht zur Verfügung. Da müsste man sicherlich noch einmal nachhaken, warum das so ist und ob man nicht wenigstens die bekommen könnte, um dann zumindest rudimentär an der einen oder anderen Stelle den einen oder anderen Trainer zeitweise anstellen zu können. – Ich hoffe, ich habe alles beantwortet.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Wenn nicht, melden sich die Kolleginnen und Kollegen noch einmal. Herr Tabor hat das bereits getan, aber wir hören jetzt erst einmal den Senat. – Herr Staatssekretär Gaebler, Sie haben das Wort.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenInnDS): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Anzuhörende! Es ist jetzt, glaube ich, schon ein sehr breites Bild gezeichnet worden, welche Dinge den Radsport in Berlin bewegen. Es ist auch dargestellt worden, dass wir in guten und zielführenden Gesprächen sind. Deshalb ist es in einer Anhörung notgedrungen so, dass die Wünsche und Beschwerden dominieren. Ich glaube aber, dass wir in den angesprochenen Gesprächen durchaus an Lösungen arbeiten.

Wichtig ist, und da ist der Sport selbst gefordert, dass wir für den Radsport in Berlin eine Art Vision und Leitbild entwickeln. Da können wir gerne unterstützend tätig werden, aber letztlich muss das aus dem Sport selbst heraus kommen. Sonst ist alles, was hier diskutiert wird, zwar handwerklich interessant und wichtig, aber es fehlt der Überbau und die Gesamtlinie, an der sich das festmacht. Es geht auch um die Frage, wie der Radsport öffentlich wahrgenommen wird und welche Wertschätzung das hat. Davon hängt u. a. ab, welche Bereitschaft es gibt, bestimmte Einschränkungen für Straßenrennen u. Ä. hinzunehmen. Das ist immer eine Wechselwirkung. Insofern ist es elementar, dass wir mit dem Außenbild, das der Radsport in Berlin bietet, weiterkommen. In der Vergangenheit hat der Radsport nicht so eindeutig mit einer Stimme gesprochen und auch keine klaren Anforderungen formuliert. Mein Eindruck und der meiner Verwaltung ist, dass der Radsport mit Herrn Zehr an der Spitze auf dem Weg ist, sich besser und professioneller aufzustellen. Das ist erforderlich, um diese Dinge gemeinsam bewegen zu können. Dann gibt es an der einen oder anderen Stelle weniger Reibungspunkte oder Diskussionen.

Ich will das am Beispiel Velodrom gerne noch einmal sagen, auch wenn es nicht eins zu eins vergleichbar ist: Wir haben in die Max-Schmeling-Halle auch die Situation, dass dort Vereine trainieren und alle möglichen Veranstaltungen stattfinden. Es ist kein ganz einfacher Prozess, das immer abzustimmen, aber es funktioniert soweit, dass es von den dort ansässigen Sportvereinen keine Beschwerden gibt. Dahin müssen wir beim Velodrom auch kommen. Der Prozess ist eigentlich klar: Vom DRV wird im September für das nächste Jahr ein Trainingszeitenplan eingereicht, in dem die 100 Tage enthalten sind. Die werden, soweit mir bekannt ist, von Velomax nicht vorgegeben. Die gucken in ihrem Veranstaltungsplan, welche Trainingstage sie vergeben können. Es ist nachvollziehbar, dass Sie sagen, in bestimmten Zeiten passt das nicht mit Ihren Vorstellungen überein. Gerade wenn ein möglicher neuer Vertrag ab 2020 zu verhandeln ist, müssen wir sehen, dass wir eventuell zu entsprechenden Überlegungen kommen, und zwar mit den dann auch wirtschaftlichen Folgen. Bei dem jetzigen Vertrag war die Vorgabe, das Velodrom so zu betreiben, dass für das Land Berlin Einnahmen erzielt werden und die Radsporttrainingszeiten keinen absoluten Vorrang haben. Das wird man auch

künftig nicht einräumen können, aber ein besseres Austarieren ist für den neuen Vertrag vorgesehen. Das hat auch der Senator schon gesagt. Für den laufenden Vertrag gibt es Gespräche mit Velomax. Auch da ist zu sehen, wie das am Ende funktioniert und wie verlässlich sich beide Seiten auf die jeweiligen Interessen einlassen können. Es sind aber nicht maximal 100 Tage, sondern Sie bekommen in der Vorjahresplanung tatsächlich 100 Tage, und dann können weitere Tage zur Verfügung gestellt werden. Das sind vielleicht nicht immer 100 Tage genau in den Zeiten sind, in denen Sie sie haben wollen, aber es sind keine Tage, die Ihnen zugewiesen werden, sondern solche, die Sie anmelden. Das wollte ich zur Klarstellung sagen, weil nicht alle hier dieses Verfahren kennen – wohl wissend, dass dann, wenn Sie es anmelden, nicht mehr alle Tage zur Auswahl stehen und damit ein paar wegfallen. Ich denke, wir müssen das jetzt auch nicht vertiefen, sondern wir versuchen im Weiteren, zu verträglichen Lösungen zu kommen. Wir werden das in den Neuvertragsverhandlungen berücksichtigen.

Zu dem Programm „Profivereine machen Schule“ liegt wohl ein Irrtum vor. Die Bildungsverwaltung unterstützt das zwar, aber das Programm wird von den Profivereinen – Hertha BSC, ALBA und anderen – gemacht. Da kann sich der BRV nicht einbringen, weil er kein Profiverein ist. Ich weiß nicht, ob der RC Charlottenburg sich in der Lage sieht, denn die Profivereine zahlen das zum großen Teil auch selber. Insofern ist das Programm dafür nicht geeignet. Das müsste dann eher über andere Programme wie „Berlin hat Talent“ o. Ä. laufen. Wir können der Bildungsverwaltung gerne mit auf den Weg geben, dass da der Radsport mehr in den Fokus genommen wird, bzw. der LSB ist dabei und kann die Schwerpunkte setzen.

Mit dem Straßenradsport durfte ich mich in der letzten Legislaturperiode auch schon intensiver beschäftigen. Ich will das nicht zu sehr ausführen. Die VLB ist gehalten, die Verkehrssicherheit als oberste Maxime zu betrachten und die Erreichbarkeit der Anlieger von Straßen sicherzustellen. Außerdem ist durch den Veranstalter zu gewährleisten, dass er alle diese Dinge absichert. Da ist die Erkenntnis bei der VLB und der Polizei, dass in der Vergangenheit gerade bei Radsportveranstaltungen Auflagen, die vorgegeben wurden, – warum auch immer – nicht eingehalten worden sind. Ich will jetzt nicht auf den von Ihnen genannten Unfall anspielen. Aber das hat zu Situationen geführt, die nicht akzeptabel sind, und deshalb ist die Genehmigungspraxis auch noch einmal verschärft worden. Das gehört auch zu der Frage, wie professionell das aufgestellt ist, was der Radsportverband an der Stelle leisten kann und wo er vielleicht noch Unterstützung braucht.

Zum Antragsverfahren: Ich bin der festen Überzeugung, dass, wenn keine professionellen Unterlagen bei der VLB eingereicht werden, weder schnell noch umfassend genehmigt werden kann. Das war ein Thema. Teilweise wurden handgefertigte Skizzen eingereicht, mit denen keiner etwas anfangen konnte. Man muss klar sagen, wo etwas beschildert werden muss usw. Und deswegen ist gesagt worden, dass es ein einheitliches Verfahren geben muss. Die Bezirke müssen mit dem gleichen System arbeiten, denn wenn jeder mit einem anderen System arbeitet, gibt es genau das, was jahrelang der Fall war, nämlich dass massenweise per Fax irgendwelche Unterlagen und Pläne durch die Gegend geschickt wurden, um daraus ein Genehmigungsverfahren zu machen. Ich bitte um Verständnis, dass ich ein überzeugter Anhänger von diesem System bin, das jeder benutzen muss. Wenn jemand Veranstaltungen im öffentlichen Straßenland machen will, muss er sich professionell aufstellen und das Geld in die Hand nehmen, um sich professionell auszustatten. Es ist bedauerlich, dass bestimmte Veran-

staltungen dann vielleicht nicht mehr möglich sind, aber anders ist das nicht zu bewerkstelligen, jedenfalls nicht in einer verkehrssicheren Form. Die Alternative wäre, dass das Land Berlin die Kosten übernimmt. Dafür habe ich aber bisher vom Haushaltsgesetzgeber keine Signale empfangen. Insofern kommen wir an der Stelle nur weiter, indem wir gucken, wie wir vielleicht den Aufwand überschaubar halten können, aber es muss so professionell gemacht werden.

Zum Landestrainer noch einen Hinweis: Sie haben bei den letzten Haushaltsberatungen auch auf unseren Vorschlag hin die Landestrainersummen aufgestockt. Das ist aber erst einmal für eine Gehaltserhöhung der Landestrainer benutzt worden, weil wir immer darüber geklagt haben, dass sie relativ schlecht bezahlt werden und deshalb nicht so viele verfügbar sind. Wie und wo Landestrainer eingerichtet werden, muss vom Sport festgelegt werden. Das war bisher die Maxime. Wir sagen nicht: Wir geben Geld für die Einrichtung einer speziellen Trainerstelle, zum Beispiel einen Landestrainer im Radsport. – Das muss innerhalb des Verbands geklärt werden.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Bitte, Herr Ewald!

Hein-Detlef Ewald (Radsportclub Charlottenburg e. V. 1883): Herr Staatssekretär! Falls Sie das Genehmigungsverfahren mit der VLB auf den RC Charlottenburg beziehen, muss ich Ihnen sagen: Wir haben neun Jahre das getan, was die VLB von uns verlangt hat. Wir haben alle Auflagen erfüllt. Wir haben 2017 die Auflagen noch einmal verbessert. Wir haben drei zusätzliche Motorräder eingesetzt. Wir haben zwei Sanitäter auf Motorrädern eingesetzt, die uns nicht als Auflage genannt wurden. Neun Jahre ist nichts passiert. Dass im letzten Jahr ein Autofahrer – das wird noch vor Gericht kommen – mitten auf der Straße, oben in Nikolskoe, stehen geblieben ist, konnten wir nicht verhindern. Ein Polizist und ein Streckenposten haben versucht, den Autofahrer wegzukriegen. – [Staatssekretär Christian Gaebler (SenInnDS): Ich habe doch gerade gesagt, dass ich diesen Fall nicht gemeint habe!] – Sie müssen davon ausgehen, dass ich weiß, was ich mache. Wir haben alles professionell gemacht. Wir haben die Unterlagen am 14. November für den 15. Januar 2018 eingereicht.

Vorsitzende Karin Halsch: Herr Ewald! Das ist vielleicht ein bisschen falsch verstanden worden. Der Staatssekretär hat ausdrücklich gesagt, dass er nicht Ihren Fall und Ihren Verein meint, sondern er hat vom Allgemeinen gesprochen. – Jetzt folgt Herr Tabor.

Tommy Tabor (AfD): Vielen Dank! – Ich habe eine Nachfrage und eine zusätzliche Frage an die Anzuhörenden. Der Bereich der Nachwuchssichtung gehört für den Senat zu den Aufgaben der Landestrainer. Da ist jetzt meine Frage an Sie: Inwiefern sehen Sie das auch so? Inwiefern ist das für Sie angesichts des geringen Personals zu bewerkstelligen? Können Sie die Zeit für die Nachwuchssichtung überhaupt noch aufbringen? Ich habe es in einer Antwort auf meine parlamentarische Anfrage schwarz auf weiß, dass vom Senat alles als angemessen bewertet wird.

Ich persönlich komme aus der Wirtschaft. Wenn man sich da zusammensetzt, dann setzt man sich Ziele. Diese Ziele bestückt man dann mit Meilensteinen, um nach einer gewissen Zeit zu schauen, wie nahe man seinem Ziel schon gekommen ist. Da schließt sich meine Frage zum Runden Tisch an Sie alle an: Was wurde da besprochen? Was wurde in der Praxis für Sie ver-

bessert? Herr Zehr hat gesagt, alles sei wunderbar. Ich würde aber gerne wissen, wie das im Konkreten aussieht. – Vielen Dank!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Tabor! – Es folgt Herr Zeelen.

Tim-Christopher Zeelen (CDU): Herr Staatssekretär! Ich habe eine Nachfrage zur Zusammenarbeit mit Brandenburg, wenn es um Straßensperrungen geht. Ich erinnere mich an einen Fall aus der Zeit, als wir mitregiert haben. Da war der Ironman aus guten Gründen in der Innenstadt wegen der umfangreichen Sperrungen im Straßennetz schwierig. Es gab den Versuch, auf Außenbezirke auszuweichen, wo die Sportbelastung auf den Straßen deutlich geringer ist. Auch das war schwierig. Es wäre gut, bei solchen Straßenradrennen nach Brandenburg auszuweichen, weil man sehr schnell Flächen gewinnen kann, ohne viele Menschen zu beeinträchtigen. Wie sieht da die konkrete Zusammenarbeit bei solchen Sportveranstaltungen aus? Gibt es überhaupt eine? Kann man das voranbringen und die Verfahren länderübergreifend vereinfachen?

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Scheermesser!

Frank Scheermesser (AfD): Vielen Dank! – Die Frage, was mit einer Übergangslösung hinsichtlich des Trainers wäre, wurde nicht beantwortet. Es wurde berichtet, dass Gelder eingespart wurden, weil kein Trainer da war, aber die Gelder müssten theoretisch da sein. Haushaltstechnisch könnte man eine Übergangslösung schaffen.

Mein zweiter Einwand betrifft die VLB und den Senatsbereich Sport. Wie tauschen die sich aus? Das ist für mich nicht klar. Wenn ein Runder Tisch gemacht wird, werden ja gewisse Absprachen getroffen. Wie wird vom Senat gesteuert, dass diese Absprachen auch durchgesetzt werden? Hier war auch die Rede davon, dass der Radsportverband nicht in der Lage ist, die Kosten für die Software, die für die Sperrungen und Vorbereitungen erforderlich ist, aufzubringen. Kann sich der Senat vorstellen, da zu helfen? Es geht nicht um Riesensummen, aber für den Radsportverband ist es sehr viel.

Ein letzter Hinweis zur Vertragsgestaltung mit der Velomax GmbH: Die will 2020 bestimmt den Vertrag fortführen. Insofern sitzt der Senat am längeren Hebel, wenn es darum geht, auf den bestehenden Vertrag mit Velomax einzuwirken, dass dem Sport dort mehr Beachtung geschenkt wird und die Zeiten besser geplant und eingehalten werden. – Danke!

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Bitte, Herr Standfuß!

Stephan Standfuß (CDU): Mich würde noch einmal interessieren, wie der Senat die aktuelle Situation der Genehmigung des Radrennens im April sieht. Kann man da noch was machen? Welche Möglichkeit sieht der Senat, die Genehmigung noch zu erteilen?

Vorsitzende Karin Halsch: Dann kommen wir jetzt zur Beantwortung der Fragen. Diesmal beginnt der Senat. – Bitte, Herr Staatssekretär!

Staatssekretär Christian Gaebler (SenInnDS): Ich beginne mit dem Letzten. Ich kann zum Genehmigungsstand nichts sagen. Die Verkehrslenkung Berlin erteilt die Genehmigung, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Die zuständige Senatsverwaltung ist die für

Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Ich hatte keine Gelegenheit, vor der Sitzung nachzufragen, weil mir die Frage nicht vorlag. Deshalb kann ich dazu nichts sagen. Grundsätzlich ist es aber nicht ungewöhnlich, dass die abschließende Genehmigung zwei Monate vor der Veranstaltung noch nicht vorliegt. Wichtig ist, ob es eine grundsätzliche In-Aussicht-Stellung einer Genehmigung gibt und für die Genehmigung nur noch bestimmte Auflagen erfüllt werden müssen, oder ob es grundsätzlichere Probleme gibt. Das weiß ich aber nicht. Im Zweifel muss das Herr Ewald beantworten, der ja der Antragsteller und mit der VLB im Gespräch ist.

Ein Runder Tisch ist kein klassisches Instrument einer Wirtschaftsplanung oder einer wirtschaftlichen Unternehmensführung. Wenn Sie sagen, Sie kommen aus der Wirtschaft und wollen das so betrachten, muss ich sagen: Dann gehören zu einem Konzept und einer Vereinbarung erst einmal eine Analyse der Situation und eine Perspektive, die damit verbunden ist. Genau in der Phase sind wir aber noch. Wir hatten einen ersten Termin am Runden Tisch, wo wir darüber geredet haben, was wir machen können, um den Radsport gemeinsam voranzubringen. Wir werden einen Folgetermin haben, wo wir konkreter werden können, was jetzt an konkreten Maßnahmen oder Prozessen eingeleitet werden kann. Insofern sind alle Fragen danach, was am Runden Tisch genau vereinbart worden ist und wann das umgesetzt wird, verfrüht. Und noch einmal: Ein Runder Tisch ist kein Instrument, mit dem ich solche Vereinbarungen in der Tiefe, wie Sie es gerade gesagt haben, treffe. Ein Runder Tisch ist erst einmal dazu da, dass alle zusammenkommen und überlegen, wer was machen kann, um die Situation insgesamt zu verbessern. Danach kann man zu konkreten Prozessvereinbarungen u. Ä. kommen. Dazu gehört – dieser Prozess ist schon angestoßen worden –, dass im Verband Klarheit darüber besteht, wo Schwerpunkte gesetzt werden und welche Dinge jetzt angegangen werden. Dann können auch wir überlegen, wie wir das seitens der Sportverwaltung unterstützen können vor dem Hintergrund der Förderregelungen und dessen, was wir an sonstigen Möglichkeiten haben. Der Bund Deutscher Radfahrer ist da auch involviert. Ich muss Sie da noch um ein bisschen Geduld bitten. Das kann zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal konkret vorgetragen werden.

Zum BMI: Von Herrn Brandi wurde geschildert, dass der Prozess mit dem Bund derzeit nicht läuft, weil wir nur eine geschäftsführende Bundesregierung haben. Insgesamt ist die Situation leider so, dass der Bund bisher aus unserer Sicht seine Verantwortung für den Leistungssport bundesweit und die Olympiastützpunkte nur begrenzt wahrnimmt. Ich sage ganz deutlich: Ich bin nicht bereit, als Land Berlin für den Bund einzuspringen und Dinge zu übernehmen, bei denen wir darauf bestehen, dass der Bund sie macht. Es würde unsere ganze Argumentation schwächen, wenn wir als Land Dinge übernehmen würden, von denen wir sagen, die muss der Bund machen. Zudem gibt es vom BMI nicht nur keine Zusage, sondern sogar die Aussage: Wir wollen das gar nicht mehr finanzieren. – Was soll da eine Übergangsfinanzierung sein? Ich bitte um Verständnis, dass wir als Land Berlin an der Stelle auch aus grundsätzlichen Erwägungen nicht in diese Bresche springen können und wollen.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank! – Herr Dr. Brandi, bitte!

Dr. Heiner Brandi (Landessportbund Berlin): Es wurde nach der Nachwuchsförderung und der Talentsichtung gefragt. Selbstverständlich gehört das zu den Aufgaben der Landestrainer. Die Landestrainer sind alle beim Landessportbund Berlin angestellt und leisten ihre Arbeit für die jeweiligen Fachverbände und Sportarten. Zum Aufgabenkanon gehören auch die Sichtung und Talentförderung. Das wird auch wahrgenommen. Es ist im Radsport im Augenblick aber

so, dass das nicht in dem wünschenswerten Umfang wahrgenommen werden kann, denn es müssen auch die betreut werden, die bereits da sind und jetzt trainieren. Wenn an anderer Stelle Personalkapazitäten fehlen, müsse auch da noch Aufgaben wahrgenommen werden. Das ist das Dilemma, in dem wir uns im Augenblick befinden. Unsere Abteilung Leistungssport führt regelmäßig mit den Trainern Gespräche, und es werden auch Zielvereinbarungen getroffen. Diese werden auch regelmäßig überprüft und haben Einfluss auf kleine – bitte entwickeln Sie jetzt keine falschen Vorstellungen, und vergleichen Sie das nicht mit Banken – Bonizahlungen entsprechend der Leistungen.

Zur zweiten Frage, die an mich gerichtet war, ob man mit dem eingesparten Geld eine Übergangstrainerstelle einrichten kann: Das würde das Problem nicht lösen. Herr Gaebler hat es dargestellt: Es macht auch keinen Sinn, gegenüber dem Bund so zu verfahren, sondern wir versuchen, den Bund mit allen anderen Beteiligten unter Druck zu setzen und ihn zu einer Lösung zu bewegen. – Danke schön!

Vorsitzende Karin Halsch: Ich gebe noch mal kurz Herrn Staatssekretär das Wort. Er hatte etwas vergessen. – Bitte!

Staatssekretär Christian Gaebler (SenInnDS): Ich hatte die Frage von Herrn Zeelen vergessen, Entschuldigung! Erstens haben wir die Schwierigkeit, dass es in Brandenburg 18 Genehmigungsbehörden gibt, weil es bei den Landkreisen und kreisfreien Städten liegt. Es gibt da Abstimmungsverfahren, aber das muss in der Regel vom Veranstalter gemacht werden. Dann verständigt sich an den Schnittstellen selbstverständlich die VLB mit den anderen Genehmigungsbehörden, aber das ist erfahrungsgemäß etwas mühsam. Wir haben aber zwei andere Punkte: Erstens wollen die Radsportveranstalter in der Regel nicht in Brandenburg, sondern gern in Berlin fahren, weil das für diese Veranstaltungen das attraktivere Umfeld ist, und zum Zweiten können wir Veranstaltungen in Brandenburg nicht fördern, weil wir nach der Sportförderung nur Veranstaltungen im Land Berlin fördern können. Insofern wäre dann wieder die Frage, welchen Teil wir fördern und welchen Teil eventuell andere fördern. Schon allein deshalb ist das mit Brandenburg in der Praxis bei der Umsetzung etwas schwierig.

Vorsitzende Karin Halsch: Herr Zehr war noch gefragt.

Ralf Zehr (Berliner Radsportverband e. V.): Der Staatssekretär hat schon ganz viel von dem beantwortet, was auch bei mir auf dem Zettel stand, aber mir sind noch drei Sachen aufgefallen. Einmal ist es ganz wichtig: Um Jugend wieder an den Sport zu bringen, muss man über das Ehrenamt Übungsleiter anschaffen. Das muss man tatsächlich so sagen. Das ist wirklich ein echtes Anschaffen, denn es ist die härteste Arbeit, die man sich vorstellen kann, junge Menschen oder gerade ausgestiegene Leistungssportler dazu zu bewegen, Trainer- und Übungsleiterscheine zu machen, um zukünftig junge Leute an den Sport heranzuführen. Deshalb haben wir zum Beispiel die Möglichkeit genutzt, mit einem Sponsor, der AOK, über die viralen Medien Ausspielmöglichkeiten extern des Verbandes zu finden. Wir haben die ersten kleinen Erfolge erzielen können, aber ich kann Ihnen sagen, dass das eine extrem mühsame Arbeit ist. Aber wir sind da dran, und ich denke, wir haben das gerade in den letzten Tagen erfahren: Selbst das Berliner Sechstagerrennen bemüht sich, junge Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Es wird überall in dieser Stadt Fahrrad stattfindet: von der Velomesse, dem Velothon bis hin zum Laufradrennen, das wir dieses Jahr beim Sechstagerrennen zum ersten Mal gesehen haben. Auch das ist etwas, um die Familien mit Fahrradfahren und auch mit Leistungssport in Verbindung zu bringen. Der Berliner Radsportverband insgesamt hat mit den Fette-Reifen-Rennen – – Das sind Rennen ohne Lizenznehmer in der Altersklasse 13 Jahre. Die Teilnehmer können bei der „kids-tour“ auf abgesperrter Strecke in Marzahn um die Runde fahren und das sogar mit einem normalen Fahrrad, um vielleicht irgendwann Spaß am Radsport zu haben.

Mir ist noch wichtig, kurz ein Problem zu schildern, das wir mit der Verkehrslenkungsbehörde haben: Wir haben im letzten Jahr versucht, innerhalb des Velothons ein Lizenzrennen stattfinden zu lassen. Was im Jahr davor noch mit U-23-Deutschen Meisterschaft gelang, gelang

uns im letzten Jahr nicht. Tatsächlich ist es daran gescheitert, dass eine 35-minütige längere Sperrung hätte erfolgen müssen. Da haben wir eine ganz krasse Absage erhalten und das leider Gottes relativ kurzfristig, sodass wir tatsächlich alle Bemühungen, die wir hatten, wieder einstampfen mussten. Manchmal geht es gar nicht darum, ob es professionell ausgestattet ist. Das ist beim Velothon so. Der RC Berlin hat die ganze Streckensicherung gemacht. Es ging um 35 Minuten, die die Straßen hätten länger gesperrt werden müssen, was schade ist, denn wir könnten aus sportlicher Sicht endlich die Brücke schlagen zwischen den Jedermännern und den Lizenznehmern, denn wenn man sich vorstellt, dass wir wahrscheinlich auf Berliner Straßen und im brandenburgischen Umland zehnmal so viele sogenannte Jedermänner, also nicht vereinsgebundene Radsportler, haben, dann ist das ein großes Potenzial. Die meisten davon sind Familienväter, Mütter, die mit ihren Kindern vielleicht auch irgendwann mal Fahrrad fahren. Das ist Potenzial, das wir im Augenblick nicht nutzen können. Deshalb wäre es schön, wenn wir vielleicht im Dialog – auch das wird sicherlich beim nächsten Runden Tisch auch im Gespräch sein – gemeinsam zum Beispiel so etwas wie den Velothon für den Radsport an sich nutzen können, wenn es tatsächlich nur um Minuten geht. – Das von meiner Seite.

Vorsitzende Karin Halsch: Herr Scheermesser, ganz kurz!

Frank Scheermesser (AfD): Gibt es denn in irgendeiner Form einen Austausch zwischen der Verkehrslenkung Berlin und dem Senatsbereich Sport, wo man auf diese verfahrenstechnischen Dinge Einfluss nimmt?

Vorsitzende Karin Halsch: Herr Gaebler! Haben Sie noch Verbindungen?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenInnDS): Ich kenne ein paar Leute, könnte ich sagen. Nein, im Ernst: Es gibt keinen organisierten Austausch, weil es eine Zuständigkeitsfrage ist. Wir haben in einzelnen Fällen – so, wie es der Kollege Statzkowski früher auch gemacht hat – einen Austausch für bestimmte Veranstaltungen, wo natürlich die verschiedenen Interessen gegeneinander abgewogen werden und wo bestimmte Sachen auch mal möglich gemacht werden oder auch nicht. Zum Beispiel „Berlin fliegt!“, auch ein beliebtes Thema. Dazu haben wir uns schon mehrfach abgestimmt, insbesondere mit dem Kollegen Kirchner. Das gibt es grundsätzlich, aber nicht für jede Sportveranstaltung und jede Sache. Wir werden das aber sicherlich zum Anlass nehmen, noch mal zu gucken, weil wir am Runden Tisch gesagt haben, wir wollen uns den Straßenradsport noch mal vornehmen, dass ich dann einen Termin mit dem Kollegen der VLB, der dafür zuständig ist, mache, wo wir ausloten, wo wir noch Spielräume haben, um bestimmte Sachen möglich zu machen.

Vorsitzende Karin Halsch: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Mir bleibt abschließend, mich ganz herzlich bei Ihnen zu bedanken, dass Sie uns heute Rede und Antwort gestanden haben! Wir dürfen Ihnen viel Erfolg für Ihre weiteren Vorhaben wünschen und hoffen, dass das einigermaßen in die Richtung geht, die Sie sich vorstellen. Wenn noch etwas sein sollte: Wir stehen immer gern zur Verfügung, wenn wir helfen können. – Alles Gute! Wir sehen uns sicher bei der einen oder anderen Veranstaltung. Die Kolleginnen und Kollegen werden das Protokoll von heute auswerten und wir werden sehen, wie, ob und wann wir helfen können. – Herzlichen Dank!

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/0375
**Bund-Länder-Verbunddatei Gewalttäter Sport
stärken**

[0039](#)
Sport
InnSichO(f)
KTDat

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/0640
**Vermarktung von Namensrechten für Berliner
Sportanlagen**

[0055](#)
Sport

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.