

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**des Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)**

vom 30. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. März 2021)

zum Thema:

**Radinfrastruktur auf der Treskowallee**

und **Antwort** vom 08. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. April 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27170**  
**vom 30. März 2021**  
**über Radinfrastruktur auf der Treskowallee**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Lichtenberg (BA Lichtenberg) um Stellungnahme gebeten.

Frage 1:

Wer ist für die Planung des Straßenbauvorhabens „Treskowallee“ zwischen Dorotheastraße/Godesberger Straße und Traberweg in Berlin-Karlshorst im Bezirk Lichtenberg verantwortlich?

Antwort zu 1:

Für das Straßenbahn- und Straßenbauvorhaben Treskowallee zwischen Dorotheastraße/Godesberger Straße und Traberweg in Berlin Karlshorst sind die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Vorhabenträger und federführend zuständig.

Frage 2:

Wurden bei der Planung die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 (ERA 2010) berücksichtigt?

- a) In welchen Belastungsbereich ordnet die Planungsbehörde die Treskowallee ein?
- b) Was ergibt sich daraus für die vorgesehene Radinfrastruktur?

Frage 3:

Hat die ERA 2010 als informelle Planungsgrundlage in Berlin für Neubau und Umbau rechtswirksamen Charakter?

Antwort zu 2 und 3:

Die ERA 2010 ist am 17. Oktober 2011 im Land Berlin per Rundschreiben als Richtlinie eingeführt worden. Im Rundschreiben ist unter anderem beschrieben: „Für die Auswahl der Radverkehrsführung an Straßen (Kap. 2.3) ist eine ortsbezogene und differenzierte Gewichtung der Kriterien statt des pauschalen Punkteverfahrens (Anlagen zur ERA10) vorzunehmen.“

Für die Planung einer Straßenverkehrsanlage gelten in Berlin das Berliner Straßengesetz, das Mobilitätsgesetz, die Straßenbahnbetriebsordnung und weitere Vorschriften und Richtlinien, die entsprechend der örtlichen Randbedingungen und der prognostizierten Verkehrsverhältnisse zu einem funktionsfähigen Entwurf entwickelt werden.

Der zur Ausführung gekommene Entwurf der Straßenverkehrsanlage der Treskowallee im unter 1. genannten Abschnitt einschließlich Straßenbahnanlagen ist das Ergebnis eines mehrjährigen Planfeststellungsverfahrens gemäß Personenbeförderungsgesetz. Der Planfeststellungsbeschluss vom 29. Januar 2017 stellt in diesem Fall die Rechtsgrundlage dar.

Frage 4:

Kann auf Streckenabschnitten der Treskowallee, an denen es keine oder nur unzureichend Radinfrastruktur gibt, Tempo 30 angeordnet werden, um bspw. das Unfallrisiko zu minimieren?

Antwort zu 4:

Die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 sind bundesrechtlich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgelegt. Gemäß der StVO sind fehlende Radverkehrsanlagen an sich keine ausreichende Voraussetzung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen. Die Kriterien, nach denen keine besondere Gefahrenlage für die Anordnung vorliegen müssen, sind nach der Verwaltungsvorschrift StVO besonders schützenswerte Einrichtungen, wie Schulen, Kitas, Seniorenheime. Gemäß den bundesrechtlichen Vorgaben der StVO in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO müsste also anhand der genauen örtlichen Situation (z. B. Sichtbeziehungen) sowie der Unfallzahlen geprüft werden, ob aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage (insbesondere für Radfahrende) vorliegt.

Frage 5:

Wie bewertet die zuständige Senatsverwaltung die Einsetzung einer Planungsrunde für die Schaffung gesetzeskonformer Radinfrastruktur für die Treskowallee, unter Einbeziehung von Bürger\*innen und zivilgesellschaftlichen Akteuren?

Antwort zu 5:

Als Vorhaben- und Straßenbaulastträger für weitere Radverkehrsanlagen liegt es im Ermessen des Bezirksamtes Lichtenberg, inwiefern eine Einbeziehung der Öffentlichkeit, bestimmter Interessengruppen oder von Bürgern und Bürgerinnen sinnvoll und zielführend ist. Voraussetzung ist ein oder mehrere Planungsansätze, auf deren Grundlage solche Beteiligungen stattfinden.

Das Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg bewertet die unter 5. genannte Planungsrunde aufgrund der Vielzahl der möglichen Akteure skeptisch. Eine Planungsrunde mit den fachlichen Akteuren des FahrRats wäre denkbar.

Frage 6:

Welche Möglichkeiten sieht die zuständige Senatsverwaltung, um die Situation für Radfahrende auf der Treskowallee, oder alternativ auf Routen in den Nebenstraßen, zu verbessern? Wer wäre für die konkrete Planung zuständig?

Antwort zu 6:

Für Planungen auf Nebenrouten der Treskowallee, wie sie bereits durch die Hentigstraße gegeben sind, wäre der Bezirk als zuständiger Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stände für ggf. notwendige Konsultationen zur Verfügung.

Bereits vor längerer Zeit ist für den nördlichen Teil der Treskowallee eine parallele Radverbindung über Römerweg, Cäsarstraße, Hentigstraße und Dönhoffstraße durch Asphaltierung gepflasterter Straßenabschnitte und Freigabe gegenläufiger Einbahnstraßen für den Radverkehr durch das Bezirksamt Lichtenberg hergestellt worden. Im Bereich des Bahnhofs Karlshorst und südlich davon ist eine ähnlich attraktive Parallelverbindung mangels entsprechender durchgehender Parallelstraßen mit günstiger Anbindung an die Treskowallee nicht herstellbar.

Frage 7:

Ist der zuständigen Senatsverwaltung der BVV-Beschluss (DS/2057/VIII), der die Einrichtung einer (provisorischen) Lichtzeichenanlage an der Ecke Hegemeister Weg/Treskowallee fordert, bekannt und wie kann der Senat bei der Umsetzung dieser Forderung unterstützen?

Antwort zu 7:

Der genannte Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) ist der zuständigen Senatsverwaltung bekannt. Die Prüfung der Örtlichkeit hat ergeben, dass bei der Haltestelle Hegemeisterweg weder besondere Einbauten noch Oberflächengestaltungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste noch ein Blindenleitsystem vorhanden sind. Zudem bleibt im Ergebnis festzuhalten, dass ein zwingendes Handlungsgebot nach den §§ 37 und 45 (9) StVO fehlt. Die Sicherheit gemäß bundesrechtlicher Vorgaben durch die StVO ist hinreichend gewährleistet. Da die BVG beabsichtigt, die Gleisanlage zwischen Traberweg und An der Wuhlheide mit den dazugehörigen Haltestellen der Straßenbahn zu sanieren, wird in diesem Zusammenhang am nördlichen Zugang zu den Haltestellen am Hegemeisterweg eine Lichtzeichenanlage errichtet, die neben den zu Fuß Gehenden auch die querenden Radfahrenden regeln und die Barrierefreiheit gewährleisten wird. Nach bisheriger Planung der BVG sollen die Bauarbeiten 2022 beginnen.

Berlin, den 08.04.2021

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz