

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und Adrian Grasse (CDU)**

vom 31. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. April 2022)

zum Thema:

**Anordnung Radstreifen Unter den Eichen in Steglitz?**

und **Antwort** vom 12. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Apr. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und  
Herrn Abgeordneten Adrian Grasse (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11435**  
**vom 31. März 2022**  
**über Anordnung Radstreifen Unter den Eichen in Steglitz?**

---

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

Frage 1:

Auf welcher rechtlichen und politischen Grundlage sind die oben bezeichneten Radstreifen angeordnet worden?

Antwort zu 1:

Die Anordnung erfolgt gemäß § 45 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs, da der bislang benutzungspflichtige und baulich angelegte Radweg in Fahrtrichtung Süd/West aufgrund von gravierenden Schäden – vor allem durch Wurzelaufrübe – nichtmehr befahrbar war.

Frage 2:

Welche Streckenabschnitte des/der Radstreifen/s „Unter den Eichen“ sind geplant (genaue Ortslage, Streckenverlauf, Länge)?

Antwort zu 2:

Die angeordnete Maßnahme betrifft die Straße Unter den Eichen in Steglitz von Am Fichtenberg bis Willdenowstraße in Fahrtrichtung Süd/West mit einer Länge von ca. 600 Metern.

Frage 3:

Inwieweit hat eine Abwägung stattgefunden, wie künftig der Verkehrsfluss und die Stauvermeidung auf der verbleibenden allgemeinen Fahrspur für den restlichen Verkehr (Individual-, Liefer- und BVG-Busverkehr) organisiert werden soll?

Antwort zu 3:

Bei der Abwägung wurden die Belange aller Verkehrsarten berücksichtigt. Demnach kam eine Führung des Radverkehrs gemeinsame mit dem Fußverkehr im Seitenbereich aufgrund der beengten Verhältnisse zum Schutz des Fußverkehrs nicht in Betracht. Zugleich wurde aufgrund des bis dato bestehenden baulichen Radweges als sichere Führungsform eine Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen als nicht verkehrssicher bewertet. Nach einer genauen Betrachtung des tageszeitlichen Verkehrsaufkommens wurde daher die Entscheidung getroffen, für den Radverkehr eine weitgehend exklusive Fläche im Bereich des bisherigen rechten Fahrstreifens zu schaffen. Zur Vermeidung besonderer Fahrzeitverluste für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde der Linienbusverkehr auf dem neuen Radfahrstreifen durchgängig zugelassen.

Frage 4:

Weshalb ist es bei Anlage der Radstreifen nicht zu einer kombinierten Konzeption (eine Spur Rad- und BVG-Busverkehr, eine Spur für die restlichen Verkehrsarten) gekommen?

Antwort zu 4:

Siehe Antwort zu Frage 3, wobei die Aufteilung genau im Sinne der Fragestellung erfolgt ist.

Frage 5:

Sieht der Senat die künftige Staugefahr und die kommenden Verspätungen für den BVG-Busverkehr auf der verbleibenden Spur für den Individual-, Liefer- und BVG-Busverkehr?

Antwort zu 5:

Siehe Antwort zu Frage 3. Zudem musste vorliegend einer sicheren Führung des Radverkehrs gegenüber der Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs der Vorrang eingeräumt werden.

Frage 6:

Hat die BVG der Maßnahme ausdrücklich zugestimmt?

Antwort zu 6:

Ja, die Maßnahme wurde gemeinsam mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) entwickelt.

Frage 7:

Worin bestand die Beteiligung von Anwohnern, Gewerbetreibenden, Träger öffentlicher Belange, BVG, Polizei?

Antwort zu 7:

Die Beteiligung der Polizei und des Straßenbaulastträgers erfolgte durch das erforderliche Anhörungsverfahren. Die BVG wurde im Sinne der Antwort zur Frage 6 beteiligt. In dem genannten Streckenabschnitt existierten auch vor der Markierung des Radfahrstreifens keine Parkplätze oder Flächen für den Lieferverkehr, so dass ungeachtet der ohnehin nicht vorgeschriebenen Beteiligungen von Betroffenen auch keine weitergehenden Informationen geboten waren.

Berlin, den 12.04.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz