

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 09. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2022)

zum Thema:

**Die Baumschulenstraße sicherer machen und den Verkehrsraum gerechter aufteilen**

und **Antwort** vom 27. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Jun. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12152**  
**vom 9. Juni 2022**  
**über Die Baumschulenstraße sicherer machen und den Verkehrsraum gerechter aufteilen**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben ist.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Bebauung entlang der Baumschulenstraße ist durch dichte Wohnbebauung geprägt, der Abschnitt zwischen S-Bahnhof Baumschulenweg und Frauenlobstraße weist eine intensive Geschäftsnutzung auf. Aufgrund der geschäftlichen Nutzung bestehen erhöhte Anforderungen an den Straßenraum für den Fußgängerverkehr und Aufenthalt.

Eine grundsätzliche Entlastung, so wird es immer wieder kommuniziert, sei erst langfristig mit dem Bau des mittleren Abschnitts der SOV möglich. Bereits seit 2008 wird gefordert, Interimslösungen für den Straßenraum zu entwickeln, die einer grundsätzlichen Umgestaltung nach dem Bau der SOV (deren Umsetzung weiter fraglich ist) nicht entgegenstehen. Um die Attraktivität für durchfahrende Verkehre zu reduzieren, wurde im vergangenen Jahr auf einem Teilabschnitt (Köpenicker Landstraße - Frauenlobstraße) die bislang nur nachts geltende Tempo 30 Regelung auf ganztags ausgeweitet.

Der im Schnitt ca. 26m breite Straßenraum beinhaltet je eine überbreite Richtungsfahrbahn mit zwei streifiger Markierung jeweils in den Kreuzungsbereichen und Flächen für den ruhenden Verkehr. Radstreifen befinden sich im Gehwegbereich.

Frage 1:

Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, einen Angebotsstreifen für Radfahrende auf der Fahrbahn über die gesamte Länge der Baumschulenstraße zu schaffen? Gibt es ggf. hierzu schon konkrete Planungen, aus denen ein Zeithorizont zur Umsetzung ersichtlich wird?

Frage 2:

Sind Gelbmarkierungen auf der Fahrbahn als vergleichsweise kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme bereits in Betracht gezogen worden? Wenn Nein, was spricht nach Meinung der zuständigen Stellen dagegen?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu teilt der Bezirk Treptow-Köpenick Folgendes mit:

„Im vermessenen Querschnitt der Fahrbahn wurde eine beidseitige Radverkehrsanlage als Radfahrstreifen nach Mobilitätsgesetz (MobG) für die freie Strecke aufgetragen. Es ist festzustellen, dass nicht nur die Regelbreite von 2,30 m, sondern auch die ggf. tolerable Breite von nur 2,00 m noch unterschritten wird. Es ergibt sich eine nutzbare Breite des Radfahrstreifens von 1,74 m bzw. 1,77 m. Diese sind damit ungleich breiter als die mit 1,60 m Breite vorhandenen Radwege. Vor diesem Hintergrund ist es nicht möglich, regelkonform - auch nicht mittels Gelbmarkierungen - Radwege anzulegen. Es handelt sich auch nicht um eine „temporäre“ Führung eines Radweges aufgrund von Baustellensituationen, die ggf. einen engeren Querschnitt erlauben. Eine verkehrssichere Gesamtlösung wird erst im Zuge der Neufestlegung und baulichen Umsetzung des zukünftigen Fahrbahnquerschnittes der Baumschulenstraße im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) erfolgen. Hier wäre grundsätzlich die Aufgabe der Parkmöglichkeiten denkbar, damit in diesen Bereichen die Radverkehrsanlagen eingerichtet werden könnten. Allerdings würde es dann vermutlich zum Verlust der Straßenbäume kommen.“

Frage 3:

Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, eine separate Busspur (170, 165) einzurichten, die gleichzeitig eine Nutzung für Radfahrer erlaubt? Gibt es ggf. hierzu schon konkrete Planungen, aus denen ein Zeithorizont zur Umsetzung ersichtlich wird?

Antwort zu 3:

Grundsätzlich steht der Senat der Einrichtung einer Umweltspur positiv gegenüber. Bei der Linie 265 handelt es sich um eine Linie, bei der aufgrund größerer Störungen eine Fahrzeitverlängerung vorgenommen werden musste, insofern wäre aus Sicht des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ein Bussonderfahrstreifen sinnvoll. Dieser müsste bei gleichzeitiger Nutzung durch den Radverkehr dann allerdings eine Breite von jeweils 5,00 m

aufweisen, diese steht im vorhandenen Straßenquerschnitt nicht zur Verfügung. Zudem sieht der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (Anlage 3: ÖPNV-Bedarfsplan) in der Baumschulenstraße langfristig den Bau einer Straßenbahnneubaustrecke (M41: Potsdamer Platz-Schöneweide) vor. Die Umsetzung soll bis Mitte der 2030er Jahre erfolgen.

Frage 4:

Teilt der Senat die Auffassung, dass ein Angebotsstreifen auf der Fahrbahn dazu beitragen kann, sowohl die Sicherheit der Fußgänger auf dem stark frequentierten Gehweg als auch die der Radfahrer\*innen zu erhöhen?

Antwort zu 4:

Eine pauschale Aussage, dass fahrbahngeführte Radverkehrsanlagen sicherer für den Fuß- und Radverkehr sind als Radverkehrsanlagen auf Gehwegniveau, ist nicht zutreffend. Die Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehr ist sehr stark von örtlichen Gegebenheiten abhängig. Deshalb wurden entsprechende Standards für die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unabhängig von der Führungsform des Radverkehrs formuliert.

Im Falle der Baumschulenstraße hätte eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglicherweise eine positive Wirkung auf die Sicherheit des Fußverkehrs, da der Fußverkehr dadurch mehr Fläche zur Verfügung gestellt bekäme und eine deutlichere Trennung vom Radverkehr bestünde, wodurch Konflikte mit dem Radverkehr reduziert werden könnten. Für den Radverkehr wäre es unter den derzeitigen Bedingungen nicht absehbar, ob diese Anpassung einen positiven Effekt haben würde, da bei der Führung auf der Fahrbahn eine signifikante Verbreiterung der Radinfrastruktur voraussichtlich nicht möglich ist (siehe Antwort des Bezirkes zu Frage 1 und 2). Somit könnte das Mindestmaß für Radverkehrsanlagen nicht eingehalten werden und es kämen neue Konfliktpotenziale mit dem fließenden Kfz-Verkehr, auch bei den Ein- und Ausparkvorgängen oder durch das regelwidrige Parken/Halten auf der Radinfrastruktur, etc. hinzu.

Frage 5:

Teilt der Senat die Auffassung, dass die Schaffung eines Angebotsstreifen die Einspurigkeit der Fahrbahn für Autofahrer deutlicher sichtbar machen und so die Verkehrssicherheit erhöhen und langfristig zu weniger Verkehr, bzw. Luft- und Lärmbelastungen führen würde?

Frage 6:

Sind andere Maßnahmen geplant, um den Durchgangsverkehr in der Baumschulenstraße zu reduzieren und den Verkehrsraum eindeutiger und gerechter aufzuteilen?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Schaffung von sicherer Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn wird auf die o.a. Antworten verwiesen.

Auch heute ist keine durchgängige zweistreifige Befahrbarkeit in der Baumschulenstraße möglich, da der äußere Bereich häufig durch Ver- und Entsorgungs-, zum Be- und Entladen von Liefer- oder Anliegerverkehr, Bushaltestelle usw. genutzt wird. Eine spürbare Entlastung der Baumschulenstraße von übergeordnetem Durchgangsverkehr wäre durch die Schaffung eines Angebotsstreifens für den Radverkehr, der im Bestandsquerschnitt den Sicherheitsanforderungen und Regelmaßen nicht entsprechen würde, nicht zu erzielen. Zudem würde sich dadurch sogar die Verkehrssicherheit verringern, wenn Liefervorgänge auf dem einen zur Verfügung stehenden Fahrstreifen oder sogar regelwidrig auf dem Angebotsstreifen durchgeführt werden würden.

Im Rahmen der auch vom Bezirk verwiesenen und in seiner Federführung durchgeführten Untersuchungen zum Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) oder auch als „Lebendiges Zentrum Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße“ bezeichneten Projektes wird insbesondere auch der Baumschulenstraße mit deren verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungspotentialen ein besonderes Augenmerk erteilt. Ergebnisse oder Zeitschienen hierzu sind dem Senat nicht bekannt.

Berlin, den 27.06.2022

In Vertretung

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