

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 7. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. April 2025)

zum Thema:

Filandastraße - Wann können Menschen mit dem Fahrrad dort endlich sicher unterwegs sein?

und **Antwort** vom 23. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. April 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22268

vom 7. April 2025

über Filandastraße - Wann können Menschen mit dem Fahrrad dort endlich sicher unterwegs sein?

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 um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Laut S19-15972 sollte bereits im Jahr 2024 im Zuge der Fahrbahnsanierung in der Filandastraße/ Neuen Filandastraße eine beidseitige Radverkehrsanlage angelegt werden, die verkehrsrechtlich bereits am 26.09.2022 angeordnet worden war.

Frage 1:

Wie ist der Zeitplan der Fahrbahnsanierung in der Filandastraße/ Neuen Filandastraße?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt Steglitz-Zehlendorf führt im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht vom 05.05.2025 bis 21.07.2025 eine grundhafte Fahrbahninstandsetzung der westlichen Fahrspur der Filandastraße durch. Saniert wird der Abschnitt von den Kreuzungen Filandastraße/Bergstraße bis Filandastraße/Südenstraße. Es ist vorgesehen die grundhafte Fahrbahninstandsetzung für den weiteren Abschnitt, also von der

Kreuzung Filandastraße/Südenstraße bis in die Neue Filandastraße hinein in 2026 durchzuführen.“

Frage 2:

Welche typische Breite hat die am 26.09.2022 angeordnete Radverkehrsanlage (RVA), wie werden die drei Richtungsfahrbahnen neu aufgeteilt?

Frage 3:

Inwieweit ist diese RVA dazu geeignet die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern?

Antwort zu 2 und 3:

Die Anordnung führt für die Radverkehrsanlage eine überwiegende Breite von 2,50 m auf, auf kurzen Abschnitten liegt diese etwas darunter. Die Aufteilung der Fahrbahnen auf der Strecke umfasst von rechts nach links betrachtet die Radverkehrsanlage selbst, einen Parkstreifen und einen Fahrbahn für den motorisierten Verkehr. Im Bereich der signalisierten Knotenpunkte ist eine Aufweitung auf zwei Fahrbahnen neben der Radverkehrsanlage vorgesehen. Die RVA ist geeignet, die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

Frage 4:

Wird die Radverkehrsanlage im Zuge der Fahrbahnsanierung realisiert und wie ist der Zeitplan?

Folgende Fragen nur für den Fall, dass die Fahrbahn zwar saniert, aber keine Radverkehrsanlage realisiert werden soll:

Frage 5:

Warum soll trotz positivem Prüfergebnis entsprechend MobG §39 Abs. 2 (Anlage von RVA im Zuge relevanter Baumaßnahmen) keine Umsetzung der verkehrsrechtlich angeordneten RVA erfolgen?

Frage 6:

Falls die verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) wieder aufgehoben wurde (so wie bereits bei anderen Straßen): welche Gründe führt die Senatsverkehrsverwaltung für die Aufhebung einer bereits angeordneten Maßnahme an, die die Verkehrssicherheit von Radfahrenden erhöht, indem sie durch Neuaufteilung der Verkehrsfläche Rad- und Kfz-Verkehr räumlich voneinander trennt, ohne eine Verkehrsart unverhältnismäßig zu beeinträchtigen?

Frage 8:

Warum sollen in den o.g. Straßen keine regelgerecht dimensionierten Radverkehrsanlagen realisiert werden, obwohl es eine Vorgabe in der gültigen AV Geh- und Radwege für Straßen ab 10.000 Kfz DTV bei Tempo 50 ist?

Frage 9:

Welche Bedeutung haben die o.g. Straßen nach Informationen der Senatsverkehrsverwaltung als Lückenschluss zwischen existierenden Radverkehrsanlagen?

Frage 13:

Wie will die Senatsverkehrsverwaltung in den o.g. Straßen gemäß §43 Abs. 1 Radverkehrsanlagen auf den o.g. Hauptverkehrsstraßen und damit ein Angebot für sicheren Radverkehr schaffen?

Antwort zu 4, 5, 6, 8, 9 und 13:

Die Fragen 4, 5, 6, 8, 9 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anordnung der Radverkehrsanlage in der Filandastraße wurde nicht aufgehoben, sondern nur ausgesetzt. Hintergrund der Aussetzung der Anordnung ist, dass eine Umsetzung zunächst nur beschränkt auf den Teilabschnitt von der Bergstraße bis zur Südendstraße wäre und für den Radverkehr weder lokal, noch in Bezug auf eine überörtliche Verbindungsfunktion einen Nutzen darstellen würde. Erst wenn weitere Teilabschnitte ergänzt und deren Einbindung in das Radverkehrsnetz definiert würden, würde die Maßnahme ganzheitlich eine positive Wirkung für den Radverkehr entwickeln können und damit auch Eingriffe in den ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehr rechtfertigen. Die Filandastraße dient der direkten Anbindung an das Berliner Autobahnnetz und soll den Kfz-Verkehr in diesem Zusammenhang leistungsfähig abwickeln. Wie eine entsprechend ausgewogene Lösung aussehen könnte, ist zu prüfen. Die Entscheidung kann – unter Beachtung von Festlegungen zum Radverkehrsnetz – durchaus zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Frage 7:

Wie hoch war die durchschnittliche werktägliche Kfz-Verkehrsstärke (DTVw) in o.g. Straßen 2019, welche DTVw wird nach Öffnung des Schlangenbader Tunnels wieder erwartet, wie viele Fahrstreifen werden entsprechend gültiger Regelwerke dafür benötigt und wie viele Fahrstreifen werden dem Autoverkehr nach der Sanierung zur Verfügung stehen?

Antwort zu 7:

Die folgenden Daten wurden im Rahmen der Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 ermittelt und sind öffentlich auf der Internetseite der SenMVKU einsehbar: Die DTVw 2019 für die Filandastraße betrug 21.200 Kfz/24h und für die Neue Filandastraße 20.600 Kfz/24h. Der Straßenzug Filandastraße – Neue Filandastraße steht in direkter räumlicher Verbindung von/zur Bundesautobahn A 103, Anschlussstelle Filandastraße. Perspektivisch wird nicht von einer Abnahme der genannten Querschnittsbelastung ausgegangen. Zu den infrastrukturellen Anforderungen hinsichtlich einer Wiederinbetriebnahme des Tunnels Schlangenbader Straße und der an den Tunnel im weiteren Verlauf angeschlossenen Verkehrsanlagen sind die Planungen noch nicht abgeschlossen. Nach der Sanierung soll die Fahrstreifenaufteilung wie derzeit im Bestand wiederhergestellt werden.

Frage 10:

Welche Bedeutung haben nach Informationen des Bezirks die o.g. Straßen für den Radverkehr, vor allem für Schüler*innen der benachbarten Schulen?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Im nahen Umfeld der Filandastraße, insbesondere über die Südendstraße erreichbar, befinden sich drei weiterführende Schulen: Gymnasium-Steglitz, Hermann-Ehlers-Gymnasium und Helene-Lange-Sekundarschule. Im weiteren Umfeld befinden sich des Weiteren zahlreiche Schulen, für die ein Radweg an dieser Stelle dringend notwendig ist.“

Frage 11:

Für wie wichtig erachtet der Bezirk eine RVA und wie begründet er deren Notwendigkeit?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Für den Bezirk ist diese Radverkehrsanlage (RVA) sehr wichtig. Kleinräumig gedacht stellt diese RVA eine Verbindung von der RVA im Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Straße/Attilastraße über den Steglitzer Damm, Filandastraße, über die Südendstraße zur Schloßstraße dar. Großräumig schließt sie eine weitere Lücke auf dem Weg in die City West.“

Frage 12:

Wie bewertet der Bezirk den Parkdruck in den o.g. Straßen und wie verteilen sich die parkenden Fahrzeuge auf Fahrzeugarten (PKW, Wohnmobile, Transporter, LKW)?

Antwort zu 12:

Nach Auffassung des Bezirksamts Steglitz-Zehlendorf wird der Parkdruck wegen abgestellter Wohnmobile, Transporter und LKW als gering eingeschätzt.

Berlin, den 23.04.2025

In Vertretung

Johannes Wiczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt