

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 20. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2025)

zum Thema:

**Rennbahnstraße - wann können Menschen mit dem Fahrrad dort sicher unterwegs sein?**

und **Antwort** vom 3. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Juni 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22624  
vom 20. Mai 2025  
über Rennbahnstraße - wann können Menschen mit dem Fahrrad dort 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 Pankow von Berlin um Stellungnahme gebeten, die in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Zwischen den benachbarten Ortsteilen Heinersdorf und Weißensee fehlen sichere mit dem Fahrrad befahrbare Wege, auf denen Menschen zu täglichen Zielen in der Stadt gelangen können. Die direkte Verbindung Rennbahnstraße ist eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße, die mit abschnittsweise fehlendem Radweg mit Fahrrad gefährlich zu befahren ist. An den Knotenpunkten Pasedagplatz, Roelckestraße und den beiden Einfahrten zum Kaufland häufen sich Unfälle mit Verletzten Radfahrenden. Der geplante Tram-Lückenschluss zwischen Pankow und Weißensee erfordert einen grundhaften Umbau der Rennbahnstraße, bei dem die gültigen Berliner Regelwerke für die Planung zu beachten sind.

Frage 1:

Welche Anforderungen bezüglich der Qualität und Dimension von Radverkehrsanlagen bestehen in der Rennbahnstraße als Bestandteil des berlinweiten Radverkehrs-Ergänzungsnetz nach den gültigen Berliner Regelwerken?

Antwort zu 1:

Nach dem geltenden Radverkehrsplan gilt für das Radverkehrs-Ergänzungsnetz und somit auch für die Rennbahnstraße der „Basis-Standard Berlin“, der weitgehend dem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dargestellten grundlegenden Regelstandard entspricht. Kleine Modifizierungen gegenüber der ERA 2010 sind nach Berliner Mobilitätsgesetz und dem daraus abgeleiteten Radverkehrsplan hinsichtlich der Regelbreite der Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Frage 2:

Welche Planungen werden in einzelnen Abschnitten der Rennbahnstraße für die Anlage von Radverkehrsanlagen verfolgt und wann ist mit ihrer Realisierung zu rechnen?

Antwort zu 2:

In der Rennbahnstraße werden Planungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen momentan im Rahmen des geplanten grundhaften Umbaus der Straße für den barrierefreien Ausbau und die Verlängerung der Straßenbahn durchgeführt. Weiterhin gibt es unabhängig davon eine Planung für den barrierefreien Umbau und die Modernisierung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Rennbahnstraße/Roelckestraße und Vorschläge des Bezirksamts, dort teilweise Radverkehrsanlagen zu ergänzen. Für den Bereich östlich Pasedagplatz gibt es Vorüberlegungen, um zu klären, ob dort noch vor der Straßenbahnbaumaßnahme mit einfachen Mitteln Radverkehrsanlagen hergestellt werden können. Belastbare Angaben zu Realisierungszeitpunkten sind momentan noch nicht möglich.

Frage 3:

Welche Planungen werden an den unfallbelasteten Knotenpunkten entlang der Rennbahnstraße verfolgt, um mit besserer Infrastruktur die Verkehrssicherheit für Menschen auf dem Fahrrad und zu Fuß zu erhöhen und wann ist mit ihrer Realisierung zu rechnen?

Frage 4:

Welche Planungen gibt es für den Umbau des Knotenpunkts mit der Roelckestraße und wird dabei sichergestellt, dass Radfahrende an allen vier Zufahrten separate Aufstellflächen für Geradeausfahrt und das indirekte Linksabbiegen erhalten?

Frage 5:

Falls beim Umbau des o.g. Knotenpunkts von den Vorgaben des Radverkehrsplans abgewichen wurde: was sind die Gründe und inwiefern wurde die Abwägung entsprechend der AV § 25 Berliner Mobilitätsgesetz dokumentiert?

Antwort zu 3 bis 5:

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Hinsichtlich der Maßnahme für den barrierefreien Umbau und die Modernisierung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Rennbahnstraße/Roelckestraße und des dafür notwendigen Straßenbaus sind die Abstimmungen mit dem Bezirksamt noch nicht abgeschlossen. Ob sich daraus noch Anpassungen an der Radverkehrsführung ergeben, ist derzeit nicht absehbar.

Frage 6:

Inwiefern wird mit dem grundhaften Umbau der Rennbahnstraße für die Tram eine Radverkehrsanlage nach den Vorgaben des Radverkehrsplans Berlin und der AV Geh- und Radwege realisiert?

Frage 7:

Auf welcher Länge wurde bei den Straßenplanungen für die Tram von den o.g. Regelwerken für Radverkehrsanlagen abgewichen und welche Gründe werden dafür angeführt?

Frage 8:

Welche Planungsphase nach HOAI wurde in der aktuellen Bürgerbeteiligung auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) zur Kommentierung vorgestellt?

Antwort zu 6 bis 8:

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das Straßenbahnneubauvorhaben befindet sich gegenwärtig in der Leistungsphase 2 nach HOAI, der Vorplanung. Die ermittelte Vorzugsvariante wird derzeit auf [meinberlin.de](http://meinberlin.de) vorgestellt. Planungsgrundlagen bilden die aktuell relevanten und gültigen Gesetze, Richtlinien und Regelwerke, wie u.a. das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), der Nahverkehrsplan, aber auch der Radverkehrsplan und die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). Ein Umsetzen der Regelmaße wird grundsätzlich angestrebt. Allerdings ist dieses beispielsweise aufgrund von Einengungen durch Bestandsbauten im Stadtgebiet nicht immer umsetzbar. Auf welcher Länge bei der Tangente davon abgewichen werden muss, kann gegenwärtig noch nicht abschließend geäußert werden.

Frage 9:

Welche Hinweise hat der Bezirk bezüglich der anzulegenden Radverkehrsanlagen gegeben und sind diese in den Plänen der aktuellen Bürgerbeteiligung bereits berücksichtigt?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt ist in den Planungsprozess des Straßenbahnneubauvorhabens involviert und favorisiert, wie in der Planung bereits vorgesehen, eine möglichst gesicherte Radverkehrsführung.

Frage 10:

Wie sollen nach Auffassung des Senats bis zu einer späteren Realisierung von Radverkehrsanlagen die Menschen zwischen Heinersdorf und Weißensee sicher und komfortabel mit dem Fahrrad an ihr Ziel kommen?

Antwort zu 10:

Bis zur Realisierung von Verbesserungen werden die Menschen die vorhandene Infrastruktur nutzen müssen.

Berlin, den 03.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt