

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 26. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juni 2025)

zum Thema:

Radwege-Stopp (Teil 17) - Finanzierung von Fahrradstraßen ohne Durchgangsverkehr

und **Antwort** vom 15. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juli 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. 19/23090
vom 26. Juni 2025
über Radwege-Stopp (Teil 17) - Finanzierung von Fahrradstraßen ohne Durchgangsverkehr

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 die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Als Alternative zu neuen Radwegen auf Hauptverkehrsstraßen, forderte die CDU immer wieder die Führung des Radverkehrs im Nebenstraßennetz auf Fahrradstraßen ein.

Diese werden bereits seit Jahren als Realisierung des vom Senat beschlossenen Radverkehrsnetzes in Nebenstraßen angelegt. Nach Vorgabe §44 Abs. 2 MobG BE soll die Gestaltung von Fahrradstraßen sicherstellen, dass Durchgangs-Autoverkehr unterbleibt. Auch die StVO sieht vor, dass Fahrradstraßen primär für den Radverkehr vorgesehen sind und andere Fahrzeuge die Fahrradstraße nur dann befahren dürfen, wenn dies durch entsprechende Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt ist. Diese über Zusatzzeichen geregelte Ausnahme gilt in der Regel jedoch nur für Anlieger-Kfz-Verkehr und nicht für Durchgangs-Autoverkehr.

Wie in mehreren Fahrradstraßen in Berlin dokumentiert, beachten viele Autofahrende die geltenden Verkehrsregeln in Fahrradstraßen leider nicht, sondern ignorieren die Beschränkung auf Anlieger-Autoverkehr regelmäßig. Erst unterstützende Maßnahmen wie gegenläufige Einbahnstraßen oder Modalfilter bringen Besserung, weshalb diese auch im Leitfaden Fahrradstraßen der Senatsverkehrsverwaltung empfohlen werden. Seit der Pressemitteilung der SenMVKU vom 15. Mai 2025 sollen jedoch auch solche Maßnahmen nicht mehr umgesetzt werden, was zudem als „grundsätzliche Entscheidung für zukünftige Projekte dieser Art im gesamten Stadtgebiet“ gelten soll.

Frage 1:

Welche bezirklichen Maßnahmen im Nebenstraßennetz zur Realisierung des Radverkehrsnetzes befinden sich nach Informationen der jeweiligen Bezirke in Planung, so dass für diese durch die Bezirke prinzipiell Finanzierungsanträge im Rahmen des bezirklichen Radprogramms (inkl. Förderanträge im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land) bei der SenMVKU eingereicht werden könnten?

(bitte aufschlüsseln: Bezirk, Straße/von/bis, Länge, Art der Maßnahme, bei Fahrradstraßen: flankierende Maßnahme zur wirkungsvollen Unterbindung des ortsfremden Durchgangsverkehrs entsprechend §44 Abs. 2 MobG BE)

Antwort zu 1:

Nachfolgend sind die in Planung befindlichen bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen im Nebenstraßennetz aufgelistet, bei denen prinzipiell eine Finanzierung über das bezirkliche Radverkehrsprogramm (inkl. Sonderprogramm Stadt und Land) möglich ist.

Friedrichshain-Kreuzberg:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Gärtnerstraße	Boxhagener Straße - Wühlischstraße	350 m	Asphaltierung und Fahrradstraße	Keine Angabe

Lichtenberg:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Cäsarstraße/ Hentigstraße	Gesamte Länge	1.000 m	Fahrradstraße	Keine
Rüdickenstraße	Falkenberger Chaussee – Straße 142	460 m	Fahrradstraße	Keine
An der Bucht	Hauptstraße – Georg-Löwenstein-Straße	1.000 m	Fahrradstraße	Keine

Mitte:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Nordufer	Föhrer Straße - Fennstraße	800 m	Fahrradstraße	Modalfilter bereits vorhanden
Uferstraße	Wiesenstraße bis Exerzierstraße	600 m	Fahrradstraße	keine

Neukölln:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Donaustraße/Böhmische Straße	Innstraße – Böhmischer Platz	850 m	Fahrradstraße	Ja
Niemetzstraße	Saalestraße – Braunschweiger Straße	100 m	Radfahrstreifen	Keine Angabe
Bendastraße	Silbersteinstraße – Kranoldplatz	75 m	Radfahrstreifen	Keine Angabe

Pankow:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Güllweg	gesamte Länge	320 m	Asphaltierung Fahrbahn	Modalfilter bereits vorhanden
Waldstraße	zwischen Dietzgenstraße und Kuckhoffstraße	230 m	Fahrradstraße	keine
Saarbrücker Straße	gesamte Länge	430 m	Fahrradstraße	bauliche Diagonalsperre
Schwedter Straße	zwischen Choriner Straße und Schönhauser Allee	320 m	Fahrradstraße	keine
Hufelandstraße	gesamte Länge	600 m	Fahrradstraße	Prüfung im Rahmen eines separaten Projektes zur Verkehrsberuhigung
Erich-Weinert-Straße	gesamte Länge	2.000 m	Fahrradstraße	Modalfilter nach Teileinziehung

Steglitz-Zehlendorf:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Tietzenweg	Unter den Eichen - Gardeschützenweg	370 m	Fahrradstraße	Nicht erforderlich
Königsweg (Ost)	Clauertstraße – Idsteiner Straße	780 m	Fahrradstraße	Keine

Königsweg (West)	Katteweg – Am Waldhaus	544 m	Fahrradstraße	Keine
Hochbaumstraße	Mühlenstraße – Carstennstraße	1.050 m	Fahrradstraße	Keine
Altdorfer Straße	Carstennstraße – Goerzallee	1.190 m	Fahrradstraße	Keine
Am Eichgarten	Stindestraße – Brückenstraße	240 m	Fahrradstraße	Keine

Tempelhof-Schöneberg:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Eschersheimer Straße	Oberlandstraße – Gottlieb-Dunkel-Straße	290 m	Fahrradstraße	Keine Angabe

Treptow-Köpenick:

Straße	Abschnitt	Länge (ca.)	Art der Maßnahme	flankierende Maßnahmen
Bouchéstraße	Kieffholzstraße – Heidelberger Straße	360 m	Fahrradstraße	Diagonalsperre

Die Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf, Marzahn-Hellersdorf, Reinickendorf und Spandau haben mitgeteilt, dass derzeit keine Radverkehrsmaßnahmen im Nebenstraßennetz in Planung sind, bei denen ein Finanzierungsantrag im Rahmen des bezirklichen Radverkehrsprogramms (inkl. Sonderprogramm Stadt und Land) angestrebt wird.

Frage 2:

Bei welchen der o.g. Maßnahmen hat sich der jeweilige Bezirk mit der Senatsverkehrsverwaltung bezüglich einer Finanzierungszusage ausgetauscht bzw. erste unverbindliche Gespräche geführt, welche Entscheidung hat die Senatsverkehrsverwaltung hinsichtlich einer Finanzierung getroffen und wie wird sie begründet?

(bitte aufschlüsseln: Bezirk, Straße/von/bis, Länge, Art der Maßnahme, bei Fahrradstraßen: flankierende Maßnahme zur wirkungsvollen Unterbindung des ortsfremden Durchgangsverkehrs entsprechend §44 Abs. 2 MobG BE, Entscheidung/Bearbeitungsstand, konkrete Gründe der Ablehnung / des Nicht-Einreichens des Förderantrags)

Antwort zu 2:

Grundsätzlich besteht auf Fachebene ein direkter Austausch zwischen den Bezirksämtern und der Senatsverwaltung zu den über die Titel der Senatsverwaltung finanzierten und den

potenziell neuen Radverkehrsmaßnahmen. Dieser Austausch wird über die regelmäßig stattfindenden Steuerungsrunden Radverkehr (3 bis 4 mal pro Jahr und Bezirk) sichergestellt und umfasst die Radverkehrsmaßnahmen in allen HOAI Leistungsphasen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Finanzierungsanfrage von Seiten der Bezirke für eine Fahrradstraße häufig erst zum Ende der HOAI-Leistungsphase 4 gestellt wird, da die vorherigen Leistungsphasen eigenständig bearbeitet und erbracht werden.

Aufgrund der regelmäßigen Steuerungsrunden mit den Bezirken, gab es zu fast allen unter Antwort zu Frage 1 aufgeführten Maßnahmen erste unverbindliche Gespräche. Ausnahmen hiervon bilden die folgenden Maßnahmen:

- Bendastraße (Neukölln)
- Erich-Weinert-Straße (Pankow)

Zu den folgenden unter Antwort zur Frage 1 genannten Maßnahmen gab es bereits einen Austausch bezüglich einer möglichen Finanzierungszusage zwischen den Bezirksämtern und der Senatsverwaltung:

- Gärtnerstraße (Friedrichshain-Kreuzberg) → Finanzierung erfolgt vermutlich über andere Städtebaufördermittel
- Cäsarstraße/Hentigstraße (Lichtenberg) → in Prüfung
- Rüdickenstraße (Lichtenberg) → Finanzierungsbescheid liegt vor, Erhöhung in Prüfung
- Nordufer (Mitte) → Finanzierungsantrag wird demnächst vom Bezirksamt gestellt
- Uferstraße (Mitte) → keine Finanzierung über die Senatsverwaltung
- Donaustraße/Böhmische Straße (Neukölln) → Umsetzung soll erst 2026 erfolgen, daher kann eine Finanzierungszusage nur in Abhängigkeit vom DHH 26/27 getroffen werden
- Niemetzstraße (Neukölln) → Umsetzung soll erst 2026 erfolgen, daher kann eine Finanzierungszusage nur in Abhängigkeit vom DHH 26/27 getroffen werden
- Güllweg (Pankow) → Umsetzung soll erst 2026 erfolgen, daher kann eine Finanzierungszusage nur in Abhängigkeit vom DHH 26/27 getroffen werden
- Tietzenweg (Steglitz-Zehlendorf) → in Prüfung
- Königsweg (Ost) → in Prüfung
- Königsweg (West) → in Prüfung
- Bouchéstraße → keine Finanzierung über die Senatsverwaltung

Die weiteren unter der Antwort zur Frage 1 aufgeführten Maßnahmen sind noch nicht soweit in der Planung fortgeschritten, dass eine Finanzierungsanfrage von Seiten der Bezirksämter gestellt wurde.

Frage 3:

Wie soll nach Meinung der Senatsverkehrsverwaltung

- a) die Vorgabe des §44 Abs. 2 MobG BE „Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt“ erfüllt werden, wenn andererseits mit der Pressemitteilung vom 15. Mai 2025 mit der
- b) „grundsätzlichen Entscheidung für zukünftige Projekte dieser Art im gesamten Stadtgebiet“ verkehrslenkende Maßnahmen wie gegenläufige Einbahnstraßen sowie Modalfilter für einen sicheren Radverkehr in Fahrradstraßen unmöglich gemacht werden?

Antwort zu 3:

Die in Bezug genommene Pressemitteilung bezieht sich auf ein bestimmtes Modellprojekt für den Fußverkehr, nicht auf den Radverkehr. Für diese Maßnahme und auch vergleichbare Maßnahmen sollen künftig bei entsprechenden Planungen wichtige Aspekte des gesellschaftlichen Miteinanders sowie die Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs der betroffenen Anwohner ausreichend berücksichtigt werden. So muss stets sichergestellt werden, dass für das gesamte Wohngebiet notwendige Wirtschafts- und Lieferverkehre, aber auch die Belange der Müllabfuhr und allen voran die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste von Polizei, Feuerwehr und medizinischer Nothilfe unbedingt beachtet werden müssen. Auch die wesentliche Frage der Verdrängung von Verkehren in angrenzende Wohngebiete und die Beachtung der Bedürfnisse des ÖPNV dürfen dabei in ihrer Gesamtwirkung nicht vernachlässigt werden. Die Beachtung dieser Aspekte schließt verkehrslenkende Maßnahmen nicht aus, sondern sorgt für Akzeptanz und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Berlin, den 15.07.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt