

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 1. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2025)

zum Thema:

Unter den Eichen in die Zukunft – mit Bus, zu Fuß und mit dem Rad?

und **Antwort** vom 17. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23191
vom 01. Juli 2025
über Unter den Eichen in die Zukunft - mit Bus, zu Fuß und mit dem Rad?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Der Bereich der Straße Unter den Eichen als Teil der Bundesfernstraße der B1 zwischen Wolfensteindamm und Thielallee mit einer Länge von 2,8 km soll grundhaft erneuert werden, um die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer gerechter zu adressieren und verträglicher zu gestalten. Im Vordergrund soll dabei eine verbesserte Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden stehen.

Bei Umbau oder grundhaften Erneuerungen von Straßen müssen zukünftige Herausforderungen, wie Klimaschutz, Hitzeschutz, Lärmschutz und Verkehrssicherheit zwingend berücksichtigt werden. Die Ansprüche sind in Berlin in einer Reihe von Planwerken definiert, wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe 2030), dem Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2.0) u.a.

Frage 1:

In welcher Leistungsphase der Planung befindet sich das Vorhaben der grundhaften Erneuerung der Straße Unter den Eichen und wann sollen die Bauarbeiten beginnen (bitte aufschlüsseln: Teilabschnitt, Leistungsphase der Planung, Zeitpunkt der Entscheidung für eine Vorzugsvariante, Zeitphase der Realisierung)?

Antwort zu 1:

Das Vorhaben befindet sich derzeit in der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI). Die Entscheidung zu den Vorzugsvarianten steht noch aus. Der Baubeginn wird nach derzeitigem Stand und nach dem Vorliegen der haushälterischen Voraussetzungen frühestens in 2028 erfolgen.

Frage 2:

Wie sehen die aktuell geprüften Querschnittsvarianten sowie die Fahrbahnaufteilung im Planungsabschnitt Unter den Eichen aus? Bitte jeweils für die folgenden Teilabschnitte die geprüften Varianten inkl. Maßangaben in Metern darstellen und die Vorzugsvariante benennen:

- a) zwischen Wolfensteindamm und Waetzoldstraße
- b) zwischen Waetzoldstraße und Wildenowstraße
- c) zwischen Wildenowstraße und Reichensteiner Weg
- d) zwischen Reichensteiner Weg und Rudeloffweg
- e) zwischen Rudeloffweg und Thielallee

Frage 3:

Aus welchen Gründen wurde die jeweilige Vorzugsvariante ausgewählt? Welche planerischen, verkehrlichen, ökologischen und stadtentwicklungspolitischen Kriterien wurden für die Auswahl herangezogen und inwiefern wurden die gültigen Vorgaben für die Planung berücksichtigt?

Antwort zu 2 und 3:

Da der Abwägungsprozess hinsichtlich der u.a. verkehrlichen, städtebaulichen und infrastrukturellen Anforderungen noch nicht vollständig abgeschlossen ist, liegen die finalen Querschnitte derzeit noch nicht vor. Die ausführliche Begründung zur jeweiligen Vorzugsvariante wird Bestandteil der Vorplanungsunterlage.

Frage 4:

Wie bewertet der Bezirk Steglitz-Zehlendorf die o.g. Varianten jeweils und die Wahl der Vorzugsvariante?

Antwort zu 4:

Der Bezirk ist in den Planungsprozess einbezogen und wird nach Fertigstellung der Vorplanungsunterlage um Stellungnahme gebeten.

Frage 5:

Wie viele Straßenbäume müssen für die Umsetzung der aktuellen Vorzugsvariante im Rahmen der geplanten Baumaßnahme gefällt werden? Wo befinden sich diese konkret? Wie viele Ersatzpflanzungen sind vorgesehen und an welchen Standorten?

Antwort zu 5:

Siehe Antwort zu Frage 2 und 3. Konkrete Angaben zu Baumfällungen und Ersatzpflanzungen im Zuge der Baumaßnahme sind erst nach Vorliegen der Entscheidung bzgl. der Vorzugsvarianten möglich.

Frage 6:

Ist das Fällen von Bäumen im Bereich des Botanischen Gartens erforderlich, um eine vierspurige Führung der Fahrbahn zu realisieren, wenn

- a) der Radverkehr beidseitig auf baulich getrennten Radwegen geführt wird?
- b) der Radverkehr stattdessen auf der bestehenden Nebenfahrbahn in Form eines Zweirichtungsradwegs/ einer Fahrradstraße o.ä. geführt würde

Antwort zu 6:

Das Gelände des Botanischen Gartens selber wird durch die Maßnahme nicht berührt. Es sind keine Baumfällungen im Botanischen Garten notwendig. Es kann gegebenenfalls allenfalls Bäume im Planungsbereich der Straße Unter den Eichen betreffen.

Das für den betreffenden Planungsbereich durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Baumsachverständigen erstellte Baumgutachten hat festgestellt, dass etwa 30 % der Bäume in diesem Abschnitt eine so geringe Vitalität bzw. einen sehr hohen Schädigungsgrad aufweisen, dass die Lebensdauer dieser Bäume auf ca. 3 Jahre eingeschätzt wird.

- a) Bei einer Anlegung eines beidseitigen Radweges und der damit einhergehenden Anpassung des gesamten Querschnittes müssten gegebenenfalls Fällungen der Bäume im bestehenden Straßenquerschnitt in Kauf genommen werden, welche allerdings durch Neupflanzungen kompensiert werden würden.
- b) In dieser Variante müsste aufgrund der Querschnittsaufteilung durch eine ökologische Baubegleitung abgewogen werden, inwieweit jeder einzelne Baum durch die Baumaßnahme betroffen ist.

Frage 7:

Wurden im Planungsprozess Alternativen zu einer durchgehenden vierspurigen Führung des motorisierten Verkehrs geprüft? Falls ja, welche und mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 7:

Die Straße B 1 - Schloßstraße/ Unter den Eichen ist eine Hauptverkehrsstraße in Berlin. Die Straße Unter den Eichen ist Teil der Bundesstraße B1, die sich von der niederländischen Grenze bei Aachen im Westen bis zur polnischen Grenze im Küstriner Vorland an der Oder im Osten erstreckt. Die Straße ist entsprechend dem Bestand des übergeordneten Straßennetzes des Stadtentwicklungsplans Verkehr mit Stand vom Dezember 2017 in der Stufe I (großräumige Straßenverbindung) eingestuft und wird auch zukünftig gemäß Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 beibehalten. Im Planungsprozess wurde daher eine Führung des Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf zwei Fahrstreifen je Richtung zu Grunde gelegt.

Frage 8:

Wäre nach Einschätzung der Fachabteilung folgende alternative Fahrbahnaufteilung (von Ost nach West) im Abschnitt entlang des Botanischen Gartens umsetzbar oder nicht umsetzbar und was sind die Gründe?
Gehweg - Zweirichtungsradweg 4 Meter - bestehende Straßenbäume - Fahrstreifen 3,25 m - Fahrstreifen 3,00 m (Fahrtrichtung zu Hauptverkehrszeiten wechselnd, analog zur Heerstraße) - Fahrstreifen 3,25 m - Radfahrstreifen 1,85 m - bestehende Straßenbäume - Gehweg

Antwort zu 8:

Eine Variante mit Zweirichtungsradweg wird mit in die Abwägung einbezogen. Dieser führt allerdings in den Bereichen der Bushaltestellen sowie der Knotenpunkte zu einem sehr hohem Konfliktpotential (Verkehrssicherheit). Ein Fahrtrichtungswechsel zu Hauptverkehrszeiten ist aufgrund verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Gründe auszuschließen. Eine analoge Ausführung zur Heerstraße ist für den betrachteten Bereich nicht realisierbar, da die baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen für eine dynamische Fahrtrichtungsregelung (z. B. Wechselverkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalanlagen) erhebliche Eingriffe und hohe infrastrukturelle Anforderungen stellen, die in einem straßenräumlich begrenzten Abschnitt wie diesem sowohl baulich als auch wirtschaftlich und betriebssicher nicht umsetzbar sind. Ein dritter Radweg ist aus fachlicher Sicht nicht zielführend und verkehrsplanerisch nicht begründbar. Ein Zweirichtungsradweg erfüllt bereits die Funktion der Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen. Die zusätzliche Anlage eines weiteren Radfahrstreifens für nur eine Fahrtrichtung würde zu einer technisch unnötigen und planerisch nicht gerechtfertigten Doppelstruktur, ohne erkennbaren verkehrlichen Mehrwert führen.

Frage 9:

Welche konkreten Maßnahmen zum Schutz des Stadtklimas (z. B. Erhalt von Baumstandorten, Entsiegelung, Verdunstungsflächen, klimaresiliente Gestaltung) werden im Rahmen der Umgestaltung vorgesehen oder geprüft?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der grundhaften Erneuerung der B1 werden verschiedene Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung des Stadtklimas vorgesehen bzw. geprüft. Dazu zählen insbesondere:

- Erhalt und Schutz bestehender Baumstandorte, soweit dies aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht möglich ist. Gegebenenfalls notwendige Fällungen werden durch standortgerechte und klimaresiliente Neupflanzungen kompensiert.
- Entsiegelung geeigneter Flächen zur Förderung der Versickerung und zur Reduzierung städtischer Hitzeinseln.

Die genannten Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen sowie unter Berücksichtigung der geltenden stadtclimatischen Zielsetzungen geprüft und – soweit möglich – in die Planung integriert.

Frage 10:

Wie werden die Belange des Umwelt- und Naturschutzes im Planungsverfahren berücksichtigt, insbesondere mit Blick auf den angrenzenden Botanischen Garten als geschützten Landschaftsbestandteil?

Antwort zu 10:

Der Botanische Garten wird durch die Maßnahme nicht berührt.

Frage 11:

Welche Versickerungskonzepte bzw. Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung sind im Zuge der Neuplanung vorgesehen, um eine zusätzliche Versiegelung und damit verbundene Belastung des Stadtklimas zu vermeiden?

Antwort zu 11:

Im Zuge der Maßnahme werden technisch mögliche Maßnahmen im betrachteten Bereich zur Regenwasserbewirtschaftung untersucht.

Frage 12:

Wie wird der Radverkehr in den o.g. Abschnitten planerisch integriert, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Komfort (z. B. Breite, Trennung vom motorisierten Verkehr), Netzanschluss und direkte Führung)?

Antwort zu 12:

Durch die Neugestaltung des Querschnittes im geplanten Abschnitt der B1 sollen Radwege nach AV Geh- und Radwege integriert werden. Die sichere Anlage von Radwegen ist eine wichtige Grundlage für den Umbau der B1.

Frage 13:

Wie wird die eine sichere Führung des Radverkehrs an Einmündungen und Kreuzungen (z. B. Thielallee, Wolfensteindamm, Altensteinstr.) gewährleistet? Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sichtbeziehungen und zur Vermeidung von Abbiegeunfällen sind vorgesehen?

Antwort zu 13:

Zur Gewährleistung einer sicheren Führung des Radverkehrs an Einmündungen und Kreuzungen wird auf die Einhaltung der geltenden Regelwerke und Planungsvorgaben geachtet, insbesondere der AV Geh- und Radwege, der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) sowie der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Dabei stehen die

Verkehrssicherheit und eine möglichst konfliktfreie Führung aller Verkehrsteilnehmenden im Fokus.

Zur Erhöhung der Sichtbeziehungen und zur Vermeidung von Abbiegeunfällen werden die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung aktueller Standards geprüft. Ziel ist es, durch eine angepasste Gestaltung und Anordnung der Verkehrsanlagen die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und potenzielle Konfliktpunkte zu minimieren.

Frage 14:

Welche Knotenpunkte entlang der zu erneuernden Straße sind aktuell Unfallhäufungsstellen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, und wie werden die Gefahrenstellen baulich entschärft?

Antwort zu 14:

Kein Knotenpunkt entlang der zu erneuernden Straße ist aktuell als Unfallhäufungsstelle für den Fuß- oder Radverkehr ausgewiesen.

Frage 15:

Wurde von der Fachabteilung im Konkreten geprüft, ob Knotenpunkte geschützt (nach niederländischem Vorbild) umgesetzt werden können? Warum ist dies möglich/sinnvoll bzw. nicht möglich/sinnvoll?

Antwort zu 15:

Die Fachabteilung befindet sich in der Vorplanung der Maßnahme. Die konkrete Knotenpunktplanung erfolgt erst in der Leistungsphase 3.

Frage 16:

Welche Verbesserungen sind im Rahmen der Realisierung vorgesehen, um die Querungsmöglichkeiten für Menschen zu Fuß, insbesondere Kinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen berücksichtigt?

Antwort zu 16:

Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende und mobilitätseingeschränkte Menschen werden im Zuge der Planung gem. AV Geh- und Radwege berücksichtigt.

Frage 17:

Wie groß ist im Straßenverlauf der o.g. Maßnahme die aktuell versiegelte Fläche und welche zusätzliche Fläche würde mit der Realisierung der Vorzugsvarianten versiegelt?

Antwort zu 17:

Siehe Antwort zu Frage 2 und 3. Konkrete Angaben zur Entsiegelung/Versiegelung sind erst nach Vorliegen der Entscheidung bzgl. der Vorzugsvarianten möglich.

Frage 18:

Wie wird sichergestellt, dass im Rahmen der o.g. Maßnahme die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke berücksichtigt werden, insbesondere Mobilitätsgesetz, Nahverkehrs-, Radverkehrs-, Fußverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan Klima 2.0?

Antwort zu 18:

Alle aktuell einschlägigen, geltenden Richtlinien und Regelwerke sind die Grundlage der Planung des Fachbereichs und werden entsprechend berücksichtigt.

Frage 19:

Welche Abstimmungen fanden bereits mit dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf, dem Botanischen Garten, dem Umwelt- und Naturschutzaamt sowie ggf. mit der unteren Denkmalschutzbehörde statt?

Antwort zu 19:

Alle genannten Behörden wurden bereits im Planungsprozess mit eingebunden und werden weiterhin einbezogen.

Frage 20:

Wie soll der Radverkehr an den Haltestellen geführt werden (bitte aufschlüsseln: Haltestelle, Führung (vor/ hinter Wartehäuschen), typische Breite Radverkehrsanlage, Bewertung durch den Bezirk, Bewertung durch die BVG, Gründe für die gewählte Variante)?

Antwort zu 20:

Siehe Antwort zu Frage 2 und 3. Konkrete Angaben sind erst nach Vorliegen der Entscheidung bzgl. der Vorzugsvarianten möglich.

Frage 21:

Als Teil der Bundesfernstraße B1 sind zwingend Sicherheitsaudits in allen Planungsphasen durchzuführen. Welche Audits wurden bisher durchgeführt, welche Empfehlungen haben sie gegeben und wie wurden sie in der Planung berücksichtigt?

Frage 22:

Falls keine Sicherheitsaudits durchgeführt wurden: Aus welchen Gründen und wann werden diese ggf. noch durchgeführt?

Antwort zu 21 und 22:

Im Rahmen der Maßnahme an der Bundesfernstraße B1 befinden wir uns derzeit in der Leistungsphase 2 (Vorplanung). In Übereinstimmung mit den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) wurde bislang ein Sicherheitsaudit für den Bestand (Bestandsaudit) durchgeführt. Im Rahmen des Bestandsaudits wurden insbesondere Hinweise zu bestehenden Defiziten in der Verkehrsführung, den Sichtbeziehungen sowie zu Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr gegeben. Die Ergebnisse des Bestandsaudits werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Die relevanten Hinweise fließen in die Variantenuntersuchung und die Erarbeitung der Vorzugsvariante ein.

Berlin, den 17.07.2025

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt