

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 23. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Februar 2026)

zum Thema:

Wann kommt der Radweg sicher in die Berliner Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf?

und **Antwort** vom 11. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2026)

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. 19/25291
vom 23.02.2026
über Wann kommt der Radweg sicher in die Berliner Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat im Jahr 2019 die „Machbarkeitsstudie Berliner Straße/Grunewaldstraße“ bei einem Planungsbüro in Auftrag gegeben. Ziel der Studie war es, neben der Lärminderung, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr hinsichtlich Platzangebots und Querungsmöglichkeiten zu erreichen. Hierbei wurden Varianten zur Umgestaltung des Straßenraums untersucht, unter anderem ein geschützter Radfahrstreifen sowie ein ungeschützter Radfahrstreifen zwischen Parkstreifen und Kfz-Fahrstreifen.

Als Vorzugsvariante wurden unter Beachtung sämtlicher Belange, auch der Feuerwehr, in der Berliner Straße und in der Grunewaldstraße geschützte Radfahrstreifen ausgewählt, um die Ziele des Senats zu erreichen.

Dieselbe Senatsverwaltung hat im Jahr 2022 eine Projekteinheit Radwege gegründet, die für die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Charlottenburg-Wilmersdorf die Entwurfsplanung zur Umsetzung der Vorzugsvariante in Form geschützter Radfahrstreifen begonnen hat. Während die Planungen in Tempelhof-Schöneberg im Jahr 2023 angeordnet und im Jahr 2024 umgesetzt wurden, wurden die von der Projekteinheit Radwege erstellten Pläne für die Berliner Straße vom Senat nicht weiterverfolgt.

Die Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf (BVV) hat in ihrer Sitzung vom 18.09.2025 unter der DS-Nummer 1063/6 beschlossen, dass in der Berliner Straße geschützte Radfahrstreifen nach den Plänen der 2022 gestarteten Projekteinheit Radwege umgesetzt werden sollen. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilte der BVV daraufhin in einer Vorlage zur Kenntnisnahme mit, dass die Senatsverwaltung den Entwurf eines geschützten Radfahrstreifens der Projekteinheit Radwege nicht als Planungsgrundlage akzeptiert habe und stattdessen eine eigene Planung begonnen habe.

In der anschließenden Vorstellung der neuen Pläne in der BVV wurden veränderte Planungen für einen nun ungeschützten Radfahrstreifen zwischen Parkstreifen und Kfz-Fahrstreifen präsentiert. Daraufhin forderte die BVV Charlottenburg-Wilmersdorf das Bezirksamt in einem Beschluss vom 19.02.2026 mit derselben Drucksachennummer gemäß § 12 Absatz 3 des Bezirksverwaltungsgesetzes Berlin (BezVG) auf, den

ursprünglichen BVV-Beschluss zur Umsetzung eines geschützten Radfahrstreifens unter Beachtung der in der Machbarkeitsstudie genannten Vorzugsvariante umzusetzen.

Richtigstellung zur Vorbemerkung:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat in den Jahren 2024 und 2025 keine eigene Planung für die Berliner Straße betrieben, sondern lediglich im Rahmen ihrer Kompetenzen als möglicher Geldgeber im bezirklichen Radverkehrsprogramm und als zentrale Straßenverkehrsbehörde an den vom Bezirksamt eigenverantwortlich durchgeführten Planungen mitgewirkt.

Frage 1:

Warum hat der Senat die von ihm selbst im Jahr 2019 in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie auf Seite 54 vorgesehene Vorzugsvariante eines geschützten Radfahrstreifens in der Berliner Straße, unter Beachtung sämtlicher Belange, auch der Feuerwehr, in den aktuellen Planungen verworfen, während diese in der Grunewaldstraße umgesetzt wurde?

Antwort zu 1:

Der Senat hat dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf bei der Übertragung der entsprechenden Planungsmittel aus den folgenden Gründen keine Vorgaben hinsichtlich der von dem durch das Bezirksamt beauftragten Ingenieurbüros zu planenden Varianten gemacht:

- Die Grundannahmen der Machbarkeitsstudie von 2019 für die hier hauptsächlich relevanten Abschnitte westlich Babelsberger Straße hatten sich durch die zwischenzeitlich erfolgte Verbreiterung der Mittelstreifen-Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Prinzregentenstraße verändert.
- Die Bewertungen in der Machbarkeitsstudie von 2019 und die zugrundeliegenden Abwägungen waren nicht durchgehend nachvollziehbar.
- Die Varianten mit geschütztem Radfahrstreifen am Fahrbahnrand und ungeschütztem Radfahrstreifen in Mittellage hatten nach der Bewertung in der Machbarkeitsuntersuchung beide Vor- und Nachteile und lagen deshalb in der Gesamtbilanz dicht beieinander.
- Bei Gleichgewichtung aller bewerteten Kriterien hätte sich sogar eine deutliche Präferenz für die ungeschützten Radfahrstreifen links vom ruhenden Verkehr ergeben; die am Ende der Bewertung der beiden relevanten Teilabschnitte von den Autoren der Machbarkeitsuntersuchung jeweils gemachte Empfehlung für einen geschützten Radfahrstreifen ließe sich somit aus der dort erstellten Gesamtbilanz bei Gleichgewichtung aller bewerteten Kriterien nicht herleiten.

Letztlich sind im Interesse eines funktionierenden Straßenverkehrs sowie des Brandschutzes bei allen Planungen auch die Belange der Feuerwehr sowie die Bedürfnisse des unerlässlichen Andienungs- und Versorgungsverkehrs für die angrenzende Bebauung zu berücksichtigen,

bevor eine Straßenumgestaltung durch Markierungen straßenverkehrsbehördlich angeordnet und umgesetzt werden kann. Vor diesem Hintergrund hat das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf vor Planungsbeginn eigenverantwortlich entschieden, nur eine Variante mit einem Radfahrstreifen links vom ruhenden Verkehr zeichnen zu lassen.

Frage 2:

Warum hat der Senat die von der Projekteinheit Radwege bereits erstellten Pläne für einen geschützten Radfahrstreifen in der Berliner Straße unter Beachtung der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie, die sich im Frühjahr 2023 bereits im straßenverkehrsbehördlichen Anordnungsverfahren befanden, nach dem Senatswechsel im Sommer 2023 nicht weiterverfolgt?

Antwort zu 2:

Es gab 2024 vor dem Neubeginn der Planungen für die Berliner Straße (Bereich Nassauische Straße bzw. Badensche Straße und Bezirksgrenze) zwei unfertige Planungen, die als Basis für die Neuplanung in Frage kamen: Neben den Plänen der Projekteinheit Radwege hatte auch im Auftrag des Bezirksamts bereits ein Planungsbüro Pläne für den Bereich zwischen Badenscher Straße und Bundesallee erstellt, die planerisch fortgeschrittener und detaillierter als die Pläne der Projekteinheit Radwege angelegt waren und Radfahrstreifen links vom ruhenden Verkehr vorsahen. Insofern war die Entscheidung des Bezirksamts, diese Planung weiterzuverfolgen und zu ergänzen sowie als Grundlage für die Neuplanung zu nehmen, für den Senat nachvollziehbar, zumal auch auf dieser Grundlage die Erstellung weiterer Planungsvarianten, z. B. mit geschützten Radfahrstreifen am Fahrbahnrand, problemlos möglich gewesen wäre.

Frage 3:

Warum hat der Senat im identischen Straßenzug in der Grunewaldstraße auf der Schöneberger Seite die ebenfalls von der Projekteinheit Radwege erstellten Pläne für einen geschützten Radfahrstreifen nach dem Senatswechsel weiter geplant und straßenverkehrsbehördlich angeordnet, während die ebenfalls bereits weit fortgeschrittenen Planungen in der Berliner Straße in Wilmersdorf nicht als Planungsgrundlage akzeptiert wurden und stattdessen zwei Jahre später neue Pläne für einen ungeschützten Radfahrstreifen erstellt wurden?

Antwort zu 3:

Die Berliner Straße in Wilmersdorf und die Grunewaldstraße in Schöneberg bilden zwar einen Straßenzug, sind aber hinsichtlich der Randbedingungen für die Straßenplanung keineswegs völlig identisch. Da es für die Grunewaldstraße keinerlei bezirkliche Vorplanung gab und das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg sich seinerzeit auch nicht in der Lage sah, selbst planerisch tätig zu werden, musste hier auf Basis einer anderen Planungsgrundlage und in einer anderen Organisationsform vorgegangen werden als im Falle der Berliner Straße.

Ob die Radverkehrsanlagen am Fahrbahnrand oder links vom ruhenden Verkehr angeordnet und inwieweit sie durch Protektionselemente geschützt werden, war unabhängig von der Organisation der Planung stets eine entsprechend den konkreten ortsbezogenen Bedingungen Straßenabschnitt für Straßenabschnitt in zahlreichen Planungsabstimmungen zu treffende Einzelfallentscheidung. Die Feuerwehr hatte sich allerdings für den Wilmersdorfer Straßenabschnitt (d.h. für die Pläne für die Berliner Straße) eindeutig gegen geschützte Radfahrstreifen ausgesprochen und 5,50 m breite Aufstellstreifen auf der Fahrbahn verlangt, die sich nicht mit Lieferzonen überschneiden dürfen. Es blieben daher bei Berücksichtigung der Stellungnahme der Feuerwehr zu den Brandschutzbelangen und in Anbetracht der Bedürfnisse des Liefer- und Versorgungsverkehrs nur sehr wenige Möglichkeiten für die Markierung von geschützten Radfahrstreifen am Fahrbahnrand oder die Anordnung von Protektionseinrichtungen.

Frage 4:

Hat der Senat in seiner aktuellen Planung im Detail geprüft, für welche Gebäude in der Berliner Straße bereits ein zweiter Rettungsweg gemäß § 33 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über eine Treppe im Gebäude vorhanden ist und infolgedessen keine Aufstellfläche auf der Fahrbahn gemäß dem Merkblatt „Flächen für die Feuerwehr“ nachgewiesen werden muss?

Frage 5:

Falls nicht, warum hat der Senat nicht den auf Seite 79 der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 vorgesehenen Arbeitsauftrag im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführt, der notwendig ist, um zu ermitteln, welche Gebäude überhaupt eine Aufstellfläche für die Feuerwehr auf der Fahrbahn benötigen und somit maßgeblich darüber entscheidet, wie die Fläche auf der Fahrbahn verteilt werden kann?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie vorstehend bereits ausgeführt, ist die Planung in der Berliner Straße auf ausdrücklichen Wunsch des Bezirksamts von diesem durchgeführt worden. Insofern hat der Senat hier keine eigenen Prüfungen unternommen.

Frage 6:

Warum hat der Senat, selbst bei stellenweise notwendigem Nachweis eines zweiten Rettungsweges über 5,5 Meter breite Aufstellflächen auf der Fahrbahn, nicht auf Parkplätze zwischen geschütztem Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen verzichtet, wie dies beispielsweise auf der südlichen Fahrbahn der Grellstraße umgesetzt wurde?

Antwort zu 6:

Die Zuständigkeit für den ruhenden Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen liegt beim Bezirksamt als bezirklicher Straßenverkehrsbehörde, nicht bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt oder einer anderen Senatsbehörde. Da die Feuerwehr sich aus Brandschutzgründen auch gegen Überschneidungen von Aufstellflächen und Lieferzonen ausgesprochen hatte, wäre allerdings der Verzicht auf Dauer-Parkplätze nicht ausreichend gewesen und außer dem geplanten Radfahrstreifen nur ein absolutes Halteverbot in Frage gekommen.

Frage 7:

Warum wird in den nun vorliegenden Plänen des Senats die im Bestand vorhandene Rotbeschichtung des Radfahrstreifens im Knotenpunkt Berliner Straße/Badensche Straße ersatzlos gestrichen und nicht erneuert?

Antwort zu 7:

Da es sich um Pläne des Bezirksamts handelt und die fragliche Rotbeschichtung kein anordnungsfähiges Verkehrszeichen ist, ist der Senat hier nicht die maßgebende Entscheidungsinstanz für diese Frage. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wird aber gemeinsam mit dem Bezirksamt prüfen, ob die Rotunterlegung der fraglichen Radverkehrsfurt an der Badenschen Straße im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme erfolgt.

Frage 8:

Warum werden die Radfahrstreifen in den vorliegenden Plänen des Senats insbesondere in sensiblen Bereichen wie an den Knotenpunkten Berliner Straße/Badensche Straße oder Berliner Straße/Babelsberger Straße nicht mit Protektionselementen gesichert, obwohl an diesen Stellen die Feuerwehraufstellflächen über zusammen mehr als sechs Meter breite Kfz-Fahrstreifen nachgewiesen werden können?

Antwort zu 8:

Westlich der Badenschen Straße ist eine Protektion vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Seite macht eine Nachtbushaltestelle die Absicherung des Radfahrstreifens über den Bereich der vorgelagerten Sperrfläche hinaus unmöglich. Inwieweit an der Babelsberger Straße Protektionselemente auf den Radfahrstreifen benötigt werden und nachgerüstet werden können, wird im Zuge der Umsetzung der Maßnahme zu klären sein.

Frage 9:

Warum werden die Gehwegvorstreckungen für den Fußverkehr auf Höhe der Landhausstraße sowie am Knotenpunkt Berliner Straße/Babelsberger Straße nicht mit Protektionselementen gemäß AV Geh- und Radwege sowie den Regelplänen der SenMVKU vor falsch parkenden Kfz geschützt?

Antwort zu 9:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geht davon aus, dass das Bezirksamt an diesen beiden Aufstellflächen für den Fußverkehr Protektionselemente nachrüstet, wenn dies aufgrund gehäufter Verstöße gegen das Parkverbot im Bereich der Sperrflächen erforderlich werden sollte.

Frage 10:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass die nun verfolgte Variante eines ungeschützten Radfahrstreifens zwischen Parkstreifen und Kfz-Fahrstreifen laut Ausführungen auf Seite 51 der Machbarkeitsstudie keine nennenswerten Vor- oder Nachteile für den Radverkehr aufweist, während die Vorzugsvariante mit der höchsten Kategorie „großer Vorteil“ bewertet wurde?

Antwort zu 10:

Die Machbarkeitsuntersuchung weist auf S. 51 ausdrücklich darauf hin, dass die Bewertungen sich nicht auf den Vergleich mit dem Bestand beziehen. Die Plus-Minus-Bewertung soll lediglich dazu dienen, die Varianten untereinander zu vergleichen. Insofern lässt sich aus der Untersuchung nicht ableiten, dass der ungeschützte Radfahrstreifen im Vergleich mit dem Ist-Zustand keine Vorteile für den Radverkehr bringt.

Der in der Machbarkeitsuntersuchung aufgeführte fehlende Schutz gegen (vorschriftswidrig) in der zweiten Reihe parkende oder haltende Kraftfahrzeuge ist sicherlich ein Nachteil dieser Variante, der aber unter den gegebenen Umständen durch zahlreiche Vorteile, die sich in anderer Hinsicht im Vergleich mit dem geschützten Radfahrstreifen ergeben, kompensiert werden kann. Die Entscheidungen von Baulastträgern und Straßenverkehrsbehörden müssen letztlich immer auf einer Gesamtbewertung aller Vor- und Nachteile für alle Verkehrsteilnehmenden basieren.

Frage 11:

Inwieweit entspricht die nun vorgelegte Planung § 43 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG Bln) sowie den in Verbindung geltenden Vorgaben des Berliner Radverkehrsplans, wonach Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen im Regelfall baulich (etwa durch Protektionselemente oder Borde) vor illegalem Befahren und Halten durch Kfz zu schützen sind?

Antwort zu 11:

Wenn der Radverkehrsplan die bauliche Absicherung durch Protektionselemente oder Borde als Regelfall sieht, ergibt sich daraus, dass es auch verkehrsräumliche Situationen geben kann, wo von dieser Regel abgewichen werden muss. Darauf wird in der hier angesprochenen Priorisierungs-Passage des Radverkehrsplans (S. 34) ausdrücklich hingewiesen. Nach der in den Abstimmungsgesprächen zum Ausdruck gebrachten Einschätzung des Bezirksamts, der sich die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt angeschlossen hat, ist dies an den meisten der hier betroffenen Abschnitte der Berliner Straße der Fall.

Frage 12:

Inwieweit trägt die Planung § 25 Absatz 2 Nr. 3 MobG Bln Rechnung, wonach bei Konflikten zwischen verschiedenen Belangen, wie hier zwischen der Verkehrssicherheit des Radverkehrs und dem Kfz-Parken, dem fließenden Verkehr (auch des fließenden Radverkehrs) Vorrang vor dem ruhenden Verkehr einzuräumen ist?

Antwort zu 12:

Die vom Bezirk vorgelegte Planung bedingt den Verlust einer ganzen Reihe von Parkmöglichkeiten und entspricht insoweit durchaus dem angeführten Grundsatz des Mobilitätsgesetzes. Der angesprochene § 25 verlangt aber auch die Berücksichtigung der „Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit“, was zur Folge haben kann, dass die Aufrechterhaltung von Möglichkeiten zur Belieferung der Randbebauung oder von besonderen Parkbedürfnissen (z. B. für Menschen mit Behinderungen) unabweisbar ist, wenn diese Bedürfnisse in Straßen mit einer dichten Randbebauung nicht auf Privatflächen abgedeckt werden können. Dieser Aspekt war und ist im Falle der Berliner Straße durchaus von Bedeutung, auch wenn die Brandschutzthematik hier sicherlich noch stärker im Vordergrund der Überlegungen gestanden hat.

Frage 13:

Mit welchen Maßnahmen stellt der Senat in der vorgelegten Planung sicher, dass unzulässiges Befahren und Halten auf dem ungeschützten Radfahrstreifen unterbleibt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Polizei Berlin laut Protokoll des Mobilitätsbeirats Charlottenburg-Wilmersdorf vom 03.12.2025 (TOP 5) erklärt hat, für eine verstärkte Überwachung keine ausreichenden personellen Kapazitäten zu besitzen?

Antwort zu 13:

Unter Berücksichtigung verfügbarer personeller und materieller Ressourcen wird der Verkehrsraum kontinuierlich überwacht und kontrolliert. Maßnahmen gegen regelwidriges Halten und Parken werden in paralleler und subsidiärer Zuständigkeit mit den Ordnungsämtern der Bezirke im täglichen Dienst ergriffen. Darüber hinaus sind jährliche

Verkehrsüberwachungsaktionen mit Schwerpunkt Kontrolle und Verfolgung verbotswidrigen Haltens und Parkens fester Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese Aussagen sind sinngemäß auch dem Protokoll zur 14. Sitzung des Mobilitätsrats Charlottenburg-Wilmersdorf vom 3. Dezember 2025 zu entnehmen.

Der Senat geht davon aus, dass das Bezirksamt im Rahmen seiner Planung genügend Lieferzonen vorgesehen hat, um das unzulässige Halten auf den Radfahrstreifen weitestgehend zu vermeiden. Radfahrstreifen werden erfahrungsgemäß nur dann in erheblichem Ausmaß vom fließenden Kfz-Verkehr befahren, wenn es zu weitreichenden Rückstaubildungen, die über den Radfahrstreifen umfahren werden können, kommt; solche weitreichenden Rückstaubildungen sind nach den vom Bezirksamt vorgelegten Leistungsfähigkeits-Berechnungen jedoch nicht zu erwarten.

Frage 14:

Inwieweit wurden, wie im Berliner Radverkehrsplan vorgesehen, bei Abweichung vom Regelfall eines geschützten Radfahrstreifens weitere Möglichkeiten geprüft, etwa eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs oder die Anordnung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit?

Antwort zu 14:

Die geplanten Radfahrstreifen entsprechen den Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung, weshalb zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Frage 15:

Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheit am Übergang der unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs an der Bezirksgrenze im Bereich des Knotenpunkts Berliner Straße/Bamberger Straße, an dem Radfahrende aus einer geschützten Seitenlage auf einen ungeschützten Radfahrstreifen zwischen parkenden Fahrzeugen und mit 50 km/h fahrenden Kfz geleitet werden?

Antwort zu 15:

Die Situation ändert sich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand, in dem hier keine Verkehrssicherheitsprobleme bekannt geworden sind, zum Positiven, da der Radverkehr künftig auf einen klar erkennbaren Radfahrstreifen geführt wird, während er bisher in eine auch vom Kfz-Verkehr genutzte Fahrspur fuhr.

Frage 16:

Warum hat der Senat in seinen Planungen die Beschlusslage der BVV und die daraufhin erfolgte Aufforderung des Bezirksamtes nicht berücksichtigt, die einen geschützten Radfahrstreifen in der Berliner Straße fordern und den Erhalt von Parkplätzen lediglich „nach Möglichkeit“ vorsieht (vgl. DS-Nummer und VzK 1063/6)?

Antwort zu 16:

Wie vorstehend bereits verdeutlicht, handelt es sich nicht um Planungen des Senats, sondern um eine vom Bezirksamt so ausgearbeitete und von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mit positivem Ergebnis geprüfte und daher nun zur Anordnung vorgesehene Planung. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt muss davon ausgehen, dass eine vom Bezirksamt vorgelegte Planung auch BVV-Beschlüsse berücksichtigt, insoweit diese für die zu treffenden Sachentscheidungen überhaupt von Belang sind. Hinsichtlich der rechtlichen Bewertung des BVV-Beschlusses wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Frage 17:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass die BVV gemäß Beschluss vom 19.02.2026 nach § 12 Absatz 3 BezVG den bisherigen Bezirksamtsbeschluss aufgehoben hat, der die BVV über die neuen Planungen des Senats informiert hat, und stattdessen im selben Beschluss die Umsetzung der überarbeiteten Pläne der Projekteinheit Radwege mit geschützten Radfahrstreifen fordert?

Antwort zu 17:

Es handelt sich vorliegend um eine bezirkliche Angelegenheit, die vom Bezirksamt zu bewerten ist.

Frage 18:

Teilt der Senat die Auffassung,

- a) dass gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 4 Satz 1 des Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz Berlin (ASOG Bln) in Verbindung mit Nr. 22b Abs. 4 der Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben Berlin (ZustKatOrd) für Maßnahmen des ruhenden Verkehrs an Hauptverkehrsstraßen die Bezirksamter als Ordnungsbehörden zuständig sind?
- b) dass die Bezirke gemäß des Allgemeines Zuständigkeitsgesetz Berlin (AZG) in Verbindung mit § 3 des Berliner Straßengesetz (StrG Bln) Träger der Straßenbaulast für die öffentlichen Straßen in ihrem Bezirk sind, soweit keine abweichende Zuständigkeitsregelung greift?
- c) dass gemäß § 12 Abs. 3 des Bezirksverwaltungsgesetz Berlin (BezVG) Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung bei Nutzung dieser Rechtsgrundlage für das Bezirksamt verbindlich sind und einen entgegenstehenden Beschluss des Bezirksamtes aufheben?

Antwort zu 18:

- a) Aus Nummer 22 b Absatz 4 lit. g ZustKat Ord folgt u.a., dass die Bezirksämter für die Anordnung von Maßnahmen für den ruhenden Verkehr im übergeordneten Straßennetz zuständig sind.
- b) Die Straßenbaulast ist nicht in § 3 BerlStrG, sondern in § 7 Absatz 1 BerlStrG verankert. Die konkrete Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Straßenbaulast richtet sich nach § 4 Absatz 1 AZG i.V.m. dem Allgemeinen Zuständigkeitskatalog (ZustKat AZG). Danach sind die Bezirke für alle Aufgaben zuständig, soweit nicht nach dem ZustKat AZG eine Zuständigkeit der Hauptverwaltung besteht, wie etwa nach Nummer 10 Absatz 6 ZustKat AZG für Ingenieurbauwerke, die zu öffentlichen Straßen nach dem Berliner Straßengesetz gehören, oder nach Nummer 10 Absatz 15 ZustKat AZG für die Unterhaltung selbstständiger Radschnellverbindungen.
- c) Im Falle einer Aufhebung eines Bezirksamtsbeschlusses und einer Selbstentscheidung der BVV gem. § 12 Absatz 3 BezVG ist das Bezirksamt verpflichtet, diese Entscheidung umzusetzen, es sei denn, sie verstößt gegen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften; in diesem Fall muss das Bezirksamt den BVV-Beschluss nach § 18 BezVG beanstanden. .

Frage 19:

Falls 18 mit ja beantwortet wird: Welche rechtliche Grundlage sieht der Senat dafür, die vom Bezirksamt auf Grundlage der Beschlusslage der Bezirksverordnetenversammlung vertretene Planungsposition (geschützter Radfahrstreifen) nicht als maßgebliche Grundlage der weiteren Abstimmung zu berücksichtigen?

Antwort zu 19:

Die Abwägung zwischen ungeschützten und geschützten Radwegen, Maßnahmen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sowie die Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr stellen Aspekte der Straßenverkehrssicherheit dar. Hierbei handelt es sich um Ordnungsangelegenheiten, die gem. § 12 Absatz. 3 Satz. 2 Nr. 5 BezVG von Beschlüssen im Sinne des § 12 Absatz. 3 Satz 1 BezVG ausgenommen sind. Entsprechend muss das Bezirksamt eine Beanstandung des Beschlusses nach § 18 BezVK prüfen. Es liegt daher keine eindeutige Beschlusslage vor.

Frage 20:

Beabsichtigt der Senat, die derzeit vorgelegte Planung eines ungeschützten Radfahrstreifens in der Berliner Straße trotz des Beschlusses der BVV vom 19.02.2026 gemäß § 12 Abs. 3 BezVG, mit dem die Umsetzung geschützter Radfahrstreifen nach den Planungen der Projekteinheit Radwege gefordert wird, weiterzuverfolgen oder umzusetzen – und damit gegebenenfalls über den ausdrücklich erklärten Willen der BVV hinweg?

Frage 21:

Falls 20 mit ja beantwortet wird:

- a) Auf welche konkrete Rechtsgrundlage stützt der Senat ein solches Vorgehen?
- b) Inwieweit wäre eine Umsetzung trotz nun erfolgter Aufhebung des Bezirksamtsbeschlusses gemäß § 12 Abs. 3 BezVG durch die BVV mit dem geltenden Recht vereinbar?
- c) Wie bewertet der Senat dieses Vorgehen im Hinblick auf die nach Umsetzung des ungeschützten Radfahrstreifens nötige Übergabe der Baulast an den Bezirk gemäß StrG Bln und wird dem Bezirk hiermit die Übergabe einer Baulast aufgezwungen, die er im Planungsbeschluss nicht mitgetragen hat?

Antwort zu 20 und 21:

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es ist bislang vorgesehen, dass die GB infraVelo GmbH die Radverkehrsanlage im Auftrag des Senats hilfsweise für den Bezirk umsetzt. Hierzu liegt eine von der GB infraVelo GmbH und dem Bezirksamt unterzeichnete Bauvereinbarung vor.

Zum weiteren Vorgehen wird es zeitnah entsprechende Gespräche zwischen der Senatsverwaltung und dem Bezirk geben.

Berlin, den 11.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt