

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 2. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. März 2026)

zum Thema:

**Zuständigkeiten und Verfahren zur Kontrolle der Verkehrssicherheit von
Radverkehrsanlagen**

und **Antwort** vom 20. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneter Rolf Wiederhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25386
vom 2. März 2026
über Zuständigkeiten und Verfahren zur Kontrolle der Verkehrssicherheit von Radver-
kehrsanlagen

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 vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher auch die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Nach Nr. IV VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO sind Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und Polizei gehalten, Radverkehrsanlagen regelmäßig auf Zweckmäßigkeit und Zustand zu überprüfen und ggf. Maßnahmen anzuregen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Zuständigkeitsstruktur

Frage 1:

Welche Behörden sind in Berlin jeweils zuständig für

- a) die Kontrolle des baulichen Zustands von Radverkehrsanlagen (z. B. Hochbordradwege),
- b) die Kontrolle markierter Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen),
- c) die Überwachung von Verkehrssicherheit und Benutzbarkeit insgesamt?

Frage 2:

Wie verteilen sich diese Zuständigkeiten zwischen

- a) Senatsverwaltung (z. B. Hauptstraßennetz),
- b) Bezirken,
- c) Polizei Berlin?

Frage 3:

Welche Rolle spielt dabei die Einteilung in Hauptstraßen- und Nebenstraßennetz?
(Bitte ggf. differenziert darstellen.)

Antwort zu 1, 2 und 3:

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen im Verbund beantwortet. Für die regelmäßige Kontrolle des baulichen Zustandes und für die Erhaltung der Benutzbarkeit der baulich und durch Markierungen eingerichteten Radverkehrsanlagen sowohl im übergeordneten Straßennetz als auch im Nebennetz sind die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter in der Funktion als Träger der Straßenbaulast verantwortlich. Eine Überwachung der Verkehrssicherheit obliegt bezogen auf die verhaltensrechtlichen Vorgaben der Polizei Berlin und den bezirklichen Ordnungsämtern. Die Statistik zu möglichen Verkehrsunfällen und deren Häufung führt ebenfalls die Polizei Berlin, die mögliche Auffälligkeiten der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde meldet (für das übergeordnete Straßennetz die Zentrale Straßenverkehrsbehörde bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, ansonsten die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke). Die Straßenverkehrsbehörden können zudem aufgrund eigener Feststellungen tätig werden, wenn sich ein Regelungsbedarf nach der Straßenverkehrs-Ordnung ergibt.

Straßenverkehrsbehörden vs. Straßenbaubehörden

Frage 4:

Welche konkreten Aufgaben haben in Berlin

- a) die Straßenverkehrsbehörden (verkehrsrechtliche Bewertung),
 - b) die Straßenbaulastträger (bauliche Unterhaltung),
 - c) die Polizei (Gefahrenabwehr, Kontrolle)
- im Kontext der Überwachung von Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 4:

In Ergänzung zu der Beantwortung der Fragen 1-3 ist anzuführen, dass die Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen für den Radverkehr verkehrsrechtlich in Form von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. anordnen. Dies gilt für temporäre und dauerhafte Maßnahmen.

Die Straßenbaulastträger (Straßenbaubehörden) planen dauerhafte bauliche Maßnahmen und setzen diese Maßnahmen um. Das heißt, im Regelfall werden Radverkehrsanlagen durch die Straßenbaubehörden geplant, diese Planung wird den Straßenverkehrsbehörden vorgelegt und – sowie erforderlich - von diesen verkehrsrechtlich angeordnet. Die Straßenbaubehörde setzt diese angeordneten Pläne um. Der ordnungsgemäße Vollzug der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung wird durch die Straßenverkehrsbehörde kontrolliert. Weitere Kontrollen erfolgen-u.a. im Rahmen von Verkehrsschauen. Hierzu wird auf die Beantwortung der Fragen 6, 7 und 8 verwiesen.

Der Polizei Berlin obliegen im Rahmen der Verkehrsüberwachung die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sowie Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, z. B. die Umsetzung von verkehrswidrig auf Radverkehrsanlagen abgestellten Fahrzeugen.

Frage 5:

Gibt es hierzu landesweite Dienstanweisungen, Leitfäden oder Rundschreiben?

Wenn ja: bitte benennen.

Antwort zu 5:

Bezogen auf die Kontrolle durch die Baulastträger sind insbesondere die Ausführungsvorschriften zu § 7 BerlStrG zur Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins (AV Straßenüberwachung) relevant.

Verkehrsschauen und Prüfzyklen

Frage 6:

In welchen regelmäßigen Abständen werden Radverkehrsanlagen im Rahmen von

- a) Verkehrsschauen,
 - b) Streckenkontrollen,
 - c) sonstigen Prüfverfahren
- überprüft?

Frage 7:

Gibt es verbindliche Mindestintervalle (z. B. jährlich, mehrjährig)?

Wenn nein: wie wird die Frequenz bestimmt?

Frage 8:

Wie wird der in der VwV-StVO geforderte Grundsatz umgesetzt, die Anlagen „bei jeder sich bietenden Gelegenheit“ zu prüfen? (Bitte konkrete Praxis schildern.)

Antwort zu 6 bis 8:

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 6 bis 8 gemeinsam beantwortet. Radverkehrsanlagen werden analog zu allen anderen Straßenbestandteilen nach der AV Straßenüberwachung turnusmäßig von Mitarbeitern der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter begangen, dies entspricht einer Streckenkontrolle. Bei der Überwachung ist auf Schäden am Straßenkörper, Verkehrshindernisse, Schäden am Straßenzubehör, Schäden oder Mängel an Baustellenabspernungen sowie auf Verkehrsgefährdungen durch Einrichtungen, die als Sondernutzungen zugelassen worden sind, zu achten.

Für die Überwachung gelten folgende Intervalle:

Begehungsklasse I: Straßen oder Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von werktäglich mehr als 10.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden sowie Straßen, die von öffentlichen Verkehrsmitteln des Oberflächenverkehrs genutzt werden, und Fußgänger-bereiche in Geschäftsgebieten werden zweimal monatlich begangen.

Begehungsklasse II: Alle übrigen Straßen oder Straßenabschnitte werden einmal alle zwei Monate begangen.

Des Weiteren erfolgen Verkehrsschauen [vgl. Randnummer 57 2a) der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 StVO], welche gemeinsam von der Zentralen Straßenverkehrsbehörde, der zuständigen bezirklichen Straßenverkehrsbehörde, den zuständigen Baulasträgern und der Polizei Berlin wahrgenommen werden. Hierbei werden sämtliche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf ihren Zustand, ihre Sichtbarkeit etc. kontrolliert sowie die notwendigen Verbesserungen inklusive der Verantwortlichkeiten festgehalten (vgl. hierzu Beantwortung der Frage 12). Der Turnus für die Durchführung von Verkehrsschauen wurde mit Schreiben vom 18.12.2016 der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auf die besonderen örtlichen und verkehrlichen Bedingungen Berlins angepasst. Bei den Hauptverkehrsstraßen Berlins handelt es sich fast ausnahmslos um Straßenstrecken mit zahlreichen Verkehrszeichen, die nicht vergleichbar sind mit Landesstraßen, Bundesstraßen oder Bundesautobahnen in Flächenländern, die über Kilometer nur wenige Verkehrszeichen aufweisen. Entsprechend zeitaufwändiger gestaltet sich eine Verkehrsschau in Berlin. Demnach sollen auf Hauptverkehrsstraßen, welche nach dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr der Stufe I (großräumige Straßenverbindung) angehören, alle 4 Jahre Verkehrsschauen durchgeführt werden, auf allen übrigen Hauptverkehrsstraßen alle 8 Jahre.

Darüber hinaus finden im Rahmen der täglichen Arbeit der Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden Ortsbesichtigungen statt. Sowohl bei diesen Ortsbesichtigungen als auch bei Verkehrsschauen werden anlassbezogen auch die Beschilderungen und Markierungen von Radverkehrsanlagen betrachtet. Ferner bietet die allgemeine Bestreifung durch den bezirklichen Ordnungsdienst oder auch die Polizei stets auch die Möglichkeit von Feststellungen eventueller Mängel an den Radverkehrsanlagen.

Verfahren bei Mängelfeststellung

Frage 9:

Wie ist das standardisierte Verfahren, wenn

- a) Polizei,
 - b) Straßenverkehrsbehörde oder
 - c) Bürger
- Mängel an Radverkehrsanlagen melden?

Antwort zu 9:

Nach Pkt. 2 Abs. 5 der AV Straßenüberwachung gilt:

„Werden bei der Begehung der Straßen Schäden oder Mängel festgestellt, deren Beseitigung oder Abstellung unaufschiebbar ist, so ist unverzüglich – gegebenenfalls fernmündlich – die für die Straßenunterhaltung zuständige Dienstkraft zu unterrichten, die umgehend entsprechende Maßnahmen einzuleiten hat. Die Gefahrenstellen sind sofort zu sichern.“

Werden Mängel von Polizei, Straßenverkehrsbehörden oder aus der Bevölkerung gemeldet, erfolgt je nach Sachlage eine kurzfristige Begutachtung des Schadensbildes/Schadensumfanges durch zuständige Dienstkräfte, die daraus resultierend in der Regel unverzüglich entsprechende Maßnahmen einleiten.

Sofern eine akute Gefährdung der Verkehrssicherheit vorliegt, können darüber hinaus kurzfristige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch Kennzeichnung oder Absperrung von Schadstellen getroffen werden.

Frage 10:

Welche Fristen gelten für

- a) Gefahrenbeseitigung (akute Mängel),
- b) mittelfristige Instandsetzung,
- c) grundlegende Umplanung?

Antwort zu 10:

a) Gefahrstellen werden sofort nach Bekanntwerden beseitigt, Schadstellen je nach Schadensgrad.

b) Eine mittelfristige Instandsetzung erfolgt in Abhängigkeit von der personellen Absicherung und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Hier können keine Fristen genannt werden.

c) Grundlegende Umplanungen können erfolgen, wenn diese unter Berücksichtigung der langfristigen Prioritäten, der personellen Absicherung und der verfügbaren Mittel zuvor im Haushaltsplan aufgenommen worden sind. Auch hier können keine festen Fristen genannt werden.

Frage 11:

Wie häufig kam es seit 2020 zu

- a) Sperrungen von Radwegen,
 - b) Aufhebungen der Benutzungspflicht
- aufgrund von Sicherheitsmängeln? (Bitte nach Jahren aufliedern.)

Antwort zu 11:

Von den Bezirksamtern wurde mitgeteilt, dass dort keine entsprechenden Statistiken geführt werden.

Dokumentation und Transparenz

Frage 12:

Werden Verkehrsschauen und Zustandsbewertungen von Radverkehrsanlagen systematisch dokumentiert?

Wenn ja:

- a) in welcher Form (Datenbanken, Kataster etc.),
- b) sind diese öffentlich einsehbar?

Antwort zu 12:

Eine Zustandserfassung ausschließlich von Radverkehrsanlagen findet nicht statt. Bei den regelmäßigen Begehungen nach der AV Straßenüberwachung werden festgestellte Mängel und deren Beseitigung in Begehungsbüchern systematisch, aber nicht statistisch dokumentiert.

Bei Verkehrsschauen werden die festgestellten Mängel protokollarisch erfasst und anschließend von den jeweils zuständigen Behörden abgearbeitet. Bei sonstigen Ortsbesichtigungen werden anlassbezogen entsprechende Feststellungen schriftlich in den Akten zu den konkreten Örtlichkeiten vermerkt.

Eine regelmäßige Veröffentlichung erfolgt mangels entsprechender gebündelter Dokumentation nicht.

Frage 13:

Führt der Senat ein landesweites Zustandsmonitoring für Radverkehrsanlagen?

Falls nein: warum nicht?

Antwort zu 13:

Der Erhalt vorhandener Verkehrsanlagen obliegt in erster Linie den Straßenbaulastträgern. Der Senat hat darüber hinaus die GB infraVelo GmbH damit beauftragt, für die weitere Priorisierung von Radverkehrsmaßnahmen eine Erhebung der jeweiligen Zustände vorzunehmen.

Qualitätsstandards

Frage 14:

Welche technischen Regelwerke werden in Berlin bei der Bewertung von Radverkehrsanlagen angewandt (z. B. ERA, FGSV-Regelwerke)?

Antwort zu 14:

Im Land Berlin eingeführte technische Regelwerke der FGSV, welche Vorgaben für die Planung von Radverkehrsanlagen enthalten, sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) sowie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Auch aus weiteren Veröffentlichungen der FGSV können sich Vorgaben für die Planung von Radverkehrsanlagen ableiten lassen, insbesondere soweit sie den Stand der Technik abbilden. Weitere Anforderungen ergeben sich u. a. aus dem Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE), insbesondere aus dem Teil Radverkehr (§§ 37–43) und dem Radverkehrsplan des Landes Berlin.

Frage 15:

Gibt es berlin-spezifische Mindeststandards für

- a) Oberflächenqualität,
- b) Winterdienst,
- c) Reinigung,
- d) Beleuchtung?

Antwort zu 15:

- a) Die Mindeststandards für Radwege sind in der AV Geh- und Radwege definiert.
- b) Nach § 3 Abs. 5 des Straßenreinigungsgesetzes (StrReinG) ergibt sich der Umfang des auf Fahrbahnen einschließlich Radfahrstreifen erforderlichen Winterdienstes aus einem Streuplan mit zwei Einsatzstufen und der Wetterlage. In die Einsatzstufe 1 werden die Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung, Straßen mit liniengebundenem öffentlichen Personennahverkehr und mit besonderen Gefahrenstellen, in die Einsatzstufe 2 die übrigen Straßen aufgenommen. Der Winterdienst auf Fahrbahnen einschließlich Radfahrstreifen obliegt den Berliner Stadtreinigungsbetrieben. Straßen der Einsatzstufe

1 werden vorrangig und zuerst winterdienstlich bearbeitet. In beiden Einsatzstufen ist grundsätzlich Schnee zu räumen. Auf Fahrbahnen einschließlich Radfahrstreifen der Einsatzstufe 1 dürfen die Berliner Stadtreinigungsbetriebe Auftaumittel, auch vorbeugend, verwenden. Radwege im Seitenraum (sogenannte Hochbordradwege), die mit Kehrmaschine befahrbar, ausgebaut und ausgewiesen sind, werden gem. § 3 Abs. 9 StrReinG vom Schnee geräumt. Eine Eisglätte- und Schneeglättebeseitigung findet nicht statt. Bei Radwegen, die begleitend zu Straßen der Einsatzstufe 1 verlaufen, soll die Schneeräumung zeitnah zu den Maßnahmen der Einsatzstufe 1 stattfinden.

Derzeit ist eine Novellierung des Straßenreinigungsgesetzes geplant. Hierbei soll der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen neu geregelt werden, um den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen quantitativ und qualitativ zu verbessern.

- c) Radwege sind Bestandteil der öffentlichen Straße gem. § 2 Berliner Straßengesetz. Die öffentlichen Straßen in der Baulast Berlins unterliegen gem. §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 StrReinG der ordnungsmäßigen Reinigung und werden in den Straßenreinigungsverzeichnissen A bis C aufgeführt. Die in den Reinigungsverzeichnissen A und B aufgeführten Straßen werden von den Berliner Stadtreinigungsbetrieben gereinigt, die im Verzeichnis C aufgeführten Straßen von den Anliegern, jeweils vor dem Grundstück bis zur Straßenmitte. Innerhalb des Straßenreinigungsverzeichnisses A werden die Straßen in Reinigungsklassen eingeteilt, aus denen sich der Reinigungsturnus ergibt. Straßen in den Verzeichnissen B und C werden in der Regel einmal wöchentlich gereinigt.
- d) Es gelten die Vorgaben und Hinweise für Planung und Bau von Straßenbeleuchtungsanlagen des Landes Berlin, abrufbar unter nachfolgendem Link: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/oeffentliche-beleuchtung/>
Hier ist auch die Beleuchtung von Radverkehrsanlagen geregelt.

Ressourcen und Priorisierung

Frage 16:

Wie viele Personalstellen sind berlinweit mit der Überwachung von Radverkehrsanlagen befasst (bitte nach Senat, Bezirken, Polizei aufschlüsseln)?

Antwort zu 16:

Im Land Berlin wurden keine Stellen ausschließlich für die Überwachung von Radverkehrsanlagen eingerichtet, da dies stets ein Teil von Aufgabengebieten ist, die die Straßen und den Verkehr ganzheitlich überwachen.

Frage 17:

Sieht der Senat angesichts des Ausbaus des Radverkehrs Anpassungsbedarf bei

a) Prüfzyklen,

- b) Personalausstattung,
- c) digitalen Monitoring-Systemen?

Antwort zu 17:

Nein.

Berlin, den 20.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt