

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß und Tonka Wojahn (GRÜNE)**

vom 28. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2026)

zum Thema:

**Radwege-Stopp 20: Rückbau des sicheren Radwegs Unter den Eichen in Steglitz**

und **Antwort** vom 18. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25948  
vom 28. April 2026

über Radwege-Stopp 20: Rückbau des sicheren Radwegs Unter den Eichen in Steglitz

---

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 Steglitz-Zehlendorf um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Auf der Straße Unter den Eichen hat der Radverkehr mehr Raum erhalten und ist damit sicherer geworden. Durch die gleichzeitige Freigabe für den Linienverkehr dient er ebenfalls der Beschleunigung des Busverkehrs. Nach Plänen des Senats soll diese Förderung des Busverkehrs nun wegfallen und der Radverkehr soll nach nun nur noch auf dem Gehweg gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden.

Frage 1:

Plant der Senat, den Radfahrstreifen auf der Straße „Unter den Eichen“ (zwischen Am Fichtenberg sowie Wildenowstraße, am Botanischer Garten, Fahrtrichtung Südwest) aufzuheben und stattdessen einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) auf dem angrenzenden Seitenraum anzuordnen? Wenn ja, bis wann und aus welchen konkreten Gründen soll dies umgesetzt werden?

Frage 6:

Inwiefern haben sich Sicherheitslage und verkehrliche Gegebenheiten seit der ursprünglichen Anordnung des Radfahrstreifens geändert, so dass die Anordnung der RVA aus Gründen der Verkehrssicherheit für den Radverkehr nicht mehr zutrifft und eine Abordnung rechtlich und sachlich zu rechtfertigen wäre?

Frage 13:

Inwiefern erfüllt nach Ansicht der zuständigen Fachabteilung der aktuelle Radfahrstreifen bei der o.g. Radverkehrsstärke ihren Zweck?

Antwort zu 1, 6 und 13:

Der baulich angelegte Radweg im oben genannten Bereich, Fahrtrichtung Süd/West ist nach der Beschaffenheit nicht mehr für eine Nutzung geeignet. Der Radweg wurde aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt und eine alternative Radverkehrsführung als Radfahrstreifen umgesetzt. Im Zuge einer Neubewertung der Abwägungskriterien ist nunmehr beabsichtigt, die ursprüngliche Leistungsfähigkeit auf der Fahrbahn durch (Wieder-)Herstellung von zwei Fahrstreifen pro Richtung zu gewährleisten. Dafür soll der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr auf den bisherigen Fußverkehrsflächen geführt werden.

Frage 2:

Welche Fachabteilung bzw. Leitungsebene der Senatsverwaltung hat die Abordnung des Radfahrstreifens angestoßen, und welche Stelle ist mit der fachlichen Umsetzung betraut?

Antwort zu 2:

Die Prüfung einer alternativen Verkehrsführung wurde durch die Hausleitung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umwelt und Klimaschutz angestoßen. Die Bearbeitung des Vorgangs nach Maßgabe hausinterner Vorgaben obliegt der Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umwelt und Klimaschutz.

Frage 3:

Wie und zu welchem Zeitpunkt wurde das zuständige Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf in diese Entscheidung eingebunden, und wie hat sich der Bezirk im Rahmen der Beteiligung dazu geäußert?

Antwort zu 3:

Der Bezirk wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens am 17.04.2026 beteiligt und hat sich nicht zustimmend dazu geäußert.

Frage 4:

Auf welche aktuellen Verkehrszählungen (aufgeschlüsselt nach Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehr sowie Schwerverkehrsanteil) stützt sich die geplante Maßnahme?

Frage 5:

Welche aktuelle Verkehrszählungen (aufgeschlüsselt nach Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehr sowie Schwerverkehrsanteil) gibt es in Richtung jeweils stadtauswärts und stadteinwärts?

Antwort zu 4 und 5:

Zuletzt wurden folgende Verkehrszählungsergebnisse im betroffenen Gebiet ermittelt. Der Fußverkehr wurde dabei nicht erfasst.

	Kfz/12h	Lkw/12h	Rad/12h
am Querschnitt Unter den Eichen östl. Fabeckstraße/ Tietzenweg vom 12.03.2025 von 7- 19 Uhr			
Richtung Südwest (stadtauswärts)	14.083	207	527
Richtung Nordost (stadteinwärts)	14.652	206	541
am Querschnitt Schloßstraße west. Hindenburgdamm/ Braillestraße vom 12.03.2025 von 7-19 Uhr			
Richtung Südwest (stadtauswärts)	13.214	219	608
Richtung Nordost (stadteinwärts)	14.596	206	558

Frage 7:

Welche Alternativen der Flächenaufteilung wurden in diesem Bereich geprüft, die sowohl der Beschleunigung des ÖPNV, der Verkehrssicherheit des Radverkehrs sowie der Sicherheit des Fußverkehrs dienen? Falls keine, warum nicht?

Antwort zu 7:

Bereits vor der Anordnung der Radverkehrsanlage wurden zahlreiche Varianten diskutiert, wie beispielsweise eine gegenläufige Führung des Radverkehrs auf der Südseite Unter den Eichen unter Nutzung der Nebenfahrbahn oder lastrichtungsabhängige Fahrstreifenfreigaben für den Kfz-Verkehr mittels einer Dauerlichtzeichenanlage. Keine der Varianten stellte eine bessere Lösung dar.

Frage 8:

Welche Anpassungen der Signalsteuerung wurden seit 2022 geprüft oder umgesetzt, um einen besseren Abfluss des MIV aus diesem Bereich sicherstellen?

Antwort zu 8:

Im Rahmen einer vom Senat beauftragten Analyse mittels Flowing-Car-Data durch ein spezialisiertes Ingenieur-Büro zu den Auswirkungen der Fahrstreifenreduzierung entlang des Streckenzuges Unter den Eichen ab der unsignalisierten Straßeneinmündung Am Fichteberg in Fahrtrichtung Süd-West (->Zehlendorf), zugunsten einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn, ist festgestellt und überprüft worden, dass die dadurch ausgelösten Rückstauungen im nord-östlichen Zufahrtsabschnitt bis zum Birkbuschplatz ursächlich auf die Fahrstreifenreduzierung zurückzuführen sind.

Folglich sind Maßnahmen an den LSA geographisch weder vor noch nach dieser Engstelle ergriffen worden.

Frage 9:

Wie stellt sich die aktuelle Straßenraumaufteilung im Querschnitt dar (bitte auflisten: Breitenangaben aller Fahrstreifen, Radfahrstreifen, sowie des Seitenraums)?

Antwort zu 9:

Ausgehend von der Straßenbegrenzungslinie Nord (Botanischer Garten) zur Straßenbegrenzungslinie Süd liegen folgende Daten vor: Gehweg 2,90 m (beinhaltet 1,00 m nicht mehr nutzungspflichtigen Radwegeteil); Straßenbegleitgrün/ Baumscheibe 1,45 m; Radfahrstreifen mit Busnutzung 3,00 m; Fahrstreifen 3,00 m; Fahrstreifen 3,00 m; Fahrstreifen 3,00 m; begrünter Mittelstreifen 2,90 m; Nebenfahrbahn 4,70 m; Gehweg 4,00 m.

Frage 10:

Wie lässt sich der nordwestliche Seitenraum nach Angaben des Bezirks im betroffenen Abschnitt aktuell nutzen:

- a) Breite des barrierefrei nutzbaren Bereich des Gehwegs
- b) durchschnittlicher Abstand der Hindernisse (z.B. Baumscheiben, Masten)
- c) Qualität und die Kapazität des Seitenraums für die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr?

Antwort zu 10:

a)

Der Bezirk hat dazu mitgeteilt, dass die Breite des Gehweges mit baulich angelegten Gehwegplatten im östlichen Abschnitt in Höhe des Ordnungsamtes ca. 1,50 Meter beträgt, im westlichen Abschnitt, dieser umfasst fast den gesamten Botanischen Garten, beträgt die Breite

1,70 bis 1,73 Meter. Parallel befindet sich der ehemalige Radweg mit einer Breite von ca. 1,20 Meter. Dieser weist an zahlreichen Stellen Baumwurzelschäden auf.  
Direkt am Eingang Botanischer Garten, Bus-Haltestelle beträgt der Gehweg ca. 2,70 Meter.

b)

Weiter teilt der Bezirk mit, dass die Abstände der Bäume jeweils etwa 8 m betragen.

c)

Der Bezirk ist der Ansicht, dass weder die Qualität noch die Kapazität für eine gemeinsame Nutzung gegeben sind.

Frage 11:

Nach VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 beträgt die absolute Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg innerorts 2,50 Meter. Die geltenden Richtlinien (RASt) schließen gemeinsame Geh- und Radwege bei bestimmten Verkehrsstärken (Richtwert: Summe aus Fuß- und Radverkehr > 70 Pers./Spitzenstunde) aus.

Wie bewertet der Senat die Zulässigkeit dieser Führungsform angesichts der Radverkehrsstärke von ca. 1.440 Fahrrädern/12h laut Geoportal Berlin?

Frage 12:

Mit welcher fachlichen Begründung soll gegen die Vorgabe verstoßen werden, dass gemeinsame Geh- und Radwege nur zulässig sind, wenn keine echten Radverkehrsanlagen (wie der existierende Radfahrstreifen) geschaffen werden können?

Antwort zu 11 und 12:

In der Verkehrsmengenkarte im Geoportal sind für den Radverkehr in der DTVw-Karte (12 h, 2023) 1.440 Fahrräder angegeben, dabei handelt es sich jedoch um eine Querschnittszählung, also beide Fahrtrichtungen zusammengenommen. Die Menge der Fahrräder in Fahrtrichtung stadtauswärts ist entsprechend geringer, vgl. Antwort auf die Frage 5.

Zudem ist hier nicht die Anzahl der Radfahrenden von wesentlicher Bedeutung, sondern vielmehr die potenziellen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der fehlenden Bebauung und anderer Zugangsmöglichkeiten direkt am Eingang des Botanischen Gartens wird die Häufigkeit von derartigen Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr als weniger relevant eingestuft als der tägliche Stau für Kfz und Busse im Linienverkehr auf einer Bundesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion.

Wie in der Antwort auf die Frage 9 dargestellt, erfüllt die Gesamtfläche des Gehweges die nach der VwV-StVO vorgegebene Breite von 2,50 m auf einem Großteil der Strecke. Hinzu kommt, dass dieser Streckenabschnitt der viel befahrenen Bundesstraße entlang des Botanischen Gartens mangels Bebauung durchaus eine Vergleichbarkeit mit einer außerorts gelegenen Straße aufweist. Relevante Zu- oder Ausgänge auf der Strecke gibt es nur dort, wo

eine deutliche und übersichtliche Aufweitung im Bereich der Bushaltestelle und der LZA für den Fußverkehr direkt am Eingang des Botanischen Gartens existiert. Nach alledem erscheint es vertretbar, die jeweils nur kurzen Einschränkungen der verfügbaren Breite an den Bäumen hinzunehmen und dabei auf die von der VwV-StVO (w. o. Rd-Nr. 22) eröffnete Möglichkeit für reduzierte Abmessungen zurückzugreifen. Darin heißt es: „Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.“

Frage 14:

Mit welcher konkreten verkehrsrechtlichen und fachlichen Begründung (VRAO) wurde der nun zur Disposition stehende Radfahrstreifen ursprünglich angeordnet? (Bitte den Begründungstext 1:1 wiedergeben).

Antwort zu 14:

Der Anhörungstext lautete wie folgt:

„Der benutzungspflichtige baulich angelegte Radweg im oben genannten Bereich, Fahrtrichtung Süd/West, ist nach der Beschaffenheit und dem Zustand nicht für eine Radwegebenutzungspflicht geeignet.

Die Radwegebenutzungspflicht ist aufzuheben, der Radweg aus Verkehrssicherheitsgründen zu sperren und eine alternative Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorzusehen.

Sie werden hiermit zu den beabsichtigten - in Rot in den beigefügten VZ-Plänen eingetragenen - Maßnahmen angehört und Sie erhalten Gelegenheit, sich innerhalb der o. g. Anhörungsfrist dazu zu äußern. Die Anhörung ergeht gleichzeitig an die im Verteiler aufgeführten Anhörungspartner. Sollten mir bis zum Ablauf der Frist keine Einwände vorliegen, gelten die angehörten Maßnahmen nach § 45 StVO als angeordnet.“

Der Bezirk äußerte sich im Jahr 2020 dazu negativ und teilte insbesondere mit, dass alle Beteiligten inklusive des bezirklichen FahrRates die Markierung eines Radstreifens auf der Fahrbahn äußerst kritisch sehen würden. Der Bezirk schlug stattdessen vor, den Gehwegabschnitt zwischen Am Fichtenberg und Willdenowstraße als gemeinsamen Geh- und Radweg auszuweisen.

Frage 15:

Wie wird die Sicherheit jeweils für den Fuß- und den Radverkehr bewertet für den aktuellen Radfahrstreifen im Vergleich zur geplanten Verlegung in den Seitenraum

- a) durch die Fachabteilung der Senatsverwaltung
- b) durch den Bezirk Steglitz-Zehlendorf?

Antwort zu 15:

- a) Eine Prüfung ist erst nach Umsetzung der Maßnahme möglich. Nach Anhörung hatte die Polizei keine verkehrlichen Bedenken geäußert.
- b) Der Bezirk hat dazu mitgeteilt, dass die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich erhöht sei und der Radfahrstreifen für Radfahrende komfortabel.

Frage 16:

Welche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr erwartet der die Senatsverwaltung durch die Führung des Radverkehrs in einem gemeinsamen Fuß- und Radwege und die damit verbundene Schaffung neuer Konfliktpunkte im Seitenraum?

Antwort zu 16:

Es werden angesichts der bei der Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht keine Konflikte erwartet.

Frage 17:

Inwiefern wurden dezidierte Sichtfeldprüfungen durchgeführt (insbesondere an Einmündungen wie der Willdenowstraße und an Bushaltestellen) zur Minimierung der Unfallgefahren zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und dem in den Seitenraum verlegten Radverkehr?

Antwort zu 17:

Da bereits früher eine Hochbordradweg vorhanden war und es keine baulichen Änderungen an den betreffenden Kreuzungen gab, war eine Sichtfeldprüfung nicht erforderlich.

Frage 18:

Die Anordnung von Zeichen 240 begründet eine Benutzungspflicht für den Radverkehr. Worin genau bestünde nach Ansicht der Fachabteilung der Senatsverwaltung auf dem aktuell existierenden Radfahrstreifen die „besondere örtliche Gefahrenlage“ (§ 45 Abs. 9 StVO), die ein rechtlich bindendes Fahrbahnbenutzungsverbot für Radfahrende zwingend erforderlich machen würde?

Antwort zu 18:

Aufgrund der vorliegenden Kfz-Stärken kann aus Sicherheitsgründen der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn zugelassen werden. Siehe auch Antwort zu Frage 12.

Frage 19:

Wer trägt nach Auffassung des Senats die rechtliche und finanzielle Verantwortung im Sinne der Amtshaftung, falls es nach Umsetzung der geplanten Maßnahme auf dem neuen, nicht regelkonform angelegten, gemeinsamen Geh- und Radweg zu Unfällen kommt, die bei Beibehaltung des Radfahrstreifens vermeidbar gewesen wären?

Antwort zu 19:

Es liegt kein nicht regelkonform angelegter Radweg vor.

Berlin, den 18.05.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt