

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 10. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2026)

zum Thema:

Nachfrage zur Filandastraße: Wann können Menschen mit dem Fahrrad endlich sicher unterwegs sein

und **Antwort** vom 26. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juni 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. 19/26333
vom 10. Juni 2026

über Nachfrage zur Filandastraße: Wann können Menschen mit dem Fahrrad endlich sicher unterwegs sein

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Laut S19-15972 sollte bereits im Jahr 2024 im Zuge der Fahrbahnsanierung in der Filandastraße/ Neuen Filandastraße eine beidseitige Radverkehrsanlage angelegt werden, die verkehrsrechtlich bereits am 26.09.2022 angeordnet worden war.

Frage 1:

An welchen Terminen seit April 2023 (bitte unter Angabe von Datum, Ort und Teilnehmerkreis) fand ein Austausch zwischen der Leitung der SenMVKU und Mitgliedern der CDU-AGH-Fraktion zur Verkehrsführung in der Filandastraße statt?

Frage 2:

Wurde in diesen Gesprächen die am 26.09.2022 rechtmäßig angeordnete Radverkehrsanlage (RVA) thematisiert, und welche konkreten Weisungen oder Absprachen resultierten daraus für die nachgeordnete Verwaltung?

Frage 3:

Falls für diese Termine keine offiziellen Protokolle oder Vermerke existieren: Wie stellt die Hausleitung die Einhaltung des Aktenmäßigkeitprinzips und der Transparenzpflichten bei planungsrelevanten Entscheidungen sicher?

Antwort zu 1 bis 3:

Der damalige Staatssekretär Wieczorek hat sich am 13.02.25 im Casino des Abgeordnetenhauses und am 05.03.25 im Bürgerbüro in der Albrechtstraße 93 in 12167 Berlin mit dem Mitglied des Abgeordnetenhauses Cywinski unter anderem über das Thema Filandastraße ausgetauscht. Protokolle oder Vermerke wurden nicht gefertigt.

Verwaltungsakten werden von den jeweiligen Fachbereichen geführt und enthalten alle für eine ordnungsgemäße Aktenführung erforderlichen Unterlagen.

Frage 4:

Auf welche konkrete Norm der StVO oder des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) stützt der Senat das Rechtskonstrukt einer „Aussetzung“ einer wirksamen verkehrsrechtlichen Anordnung?

Frage 16:

Falls die Aussetzung auf einem fachlichen Votum basiert: Welche Fachabteilung hat dieses Votum erstellt, und wurde dieses den beteiligten Akteuren (Bezirk, Verbände) zugänglich gemacht?

Antwort zu 4 und 16:

Ein angeordnetes Verkehrszeichen wird mit seiner Bekanntgabe durch Aufstellung wirksam. Die Bekanntgabe resp. Aufstellung der Verkehrszeichen ist bislang nicht erfolgt, da eine entsprechende Bitte seitens der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an den Bezirk gerichtet wurde. Dies basiert auf allgemeinem Verwaltungsverfahrensrecht (vgl. u. a. §§ 35, 41 VwVfG).

Frage 5:

In der Anordnung von 2022 wurde eine „erhebliche Gefährdungslage“ (Doring, zu enges Überholen) festgestellt. Liegt der Senatsverwaltung eine neue, fachlich fundierte Gefahrenprognose vor, die belegt, dass diese Gefahr für Leib und Leben heute nicht mehr besteht?

Antwort zu 5:

Eine entsprechende Prognose wurde nicht erstellt, die Statistik der polizeilich registrierten präventionsrelevanten Verkehrsunfälle ist jedoch unauffällig und legt keine erhöhte Gefahrenlage nahe (vgl. Antwort auf Frage 18).

Frage 6:

Wie bewertet der Senat das Risiko der Amtshaftung gegenüber den Entscheidungsträgern, wenn trotz einer bereits angeordneten und fachlich begründeten Sicherheitsmaßnahme schwere Unfälle (insb. Dooring) im Bestand eintreten?

Antwort zu 6:

Es gelten die allgemeinen Grundsätze zur Amtshaftung.

Frage 7:

Da mit der Sanierung des 2. Abschnitts 2026 (Südenstraße bis Neue Filandastraße) die gesamte Straße baulich umgestaltet wird bzw. wurde: Warum wird die „Aussetzung“ der RVA nicht umgehend beendet, um eine durchgehende, gesetzeskonforme Radverkehrsanlage einzurichten?

Frage 11:

Wurde die straßenverkehrsbehördliche Anordnung vom 26.09.2022 auf Grundlage einer neuen, fachlich-objektiven Gefahrenprognose ausgesetzt, oder handelte es sich um eine rein politische Richtlinienentscheidung der Hausleitung?

Antwort zu 7 und 11:

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in der Filandastraße steht in engem Zusammenhang zu einer Radverkehrsführung in der Schildhornstraße und deren Verbindung über die Joachim-Tiburtius-Brücke. Dieser Streckenverlauf würde es erforderlich machen, dass die für die Sicherheit notwendigen Umrüstungen im Bereich der Brücke erfolgen müssten, also neue Markierungen, Beschilderungen, Absturzsicherungen und aufwändige Anpassungen der Lichtsignalanlagen.

Das Radverkehrsnetz muss ganzheitlich betrachtet werden, so dass dieser Straßenabschnitt bezüglich einer Teilumsetzung weiterhin zurückgestellt wird.

Frage 8:

Plant der Senat für die Sanierung 2026 erneut eine Wiederherstellung des Querschnitts mit drei Kfz-Fahstreifen, und wie wird dieser Verstoß gegen die vorrangige Radnetzplanung gemäß § 39 MobG begründet?

Antwort zu 8:

Die Sanierung wird nicht vom Senat durchgeführt. Durch den Verzicht auf eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung gewährleistet der Senat im Anschluss an die Sanierung aus den oben genannten Gründen die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes.

Frage 9:

Wie hoch beziffert der Senat die zusätzlichen Planungs- und Baukosten, die dadurch entstehen, dass die RVA nicht im Zuge der Sanierung 2026 markiert wird, sondern ggf. in einer späteren, separaten Maßnahme?

Antwort zu 9:

Kostenberechnung und Umsetzung für entsprechende Bau- und Markierungsmaßnahmen obliegen dem Bezirksamt als Baulastträger; nur dieses kann einschätzen, inwieweit durch eine spätere Umsetzung zusätzliche Planungs-, Bau- oder Personalkosten entstehen.

Frage 10:

Bestätigt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf weiterhin, dass die RVA aufgrund der drei angrenzenden Gymnasien/Sekundarschulen (Gymnasium Steglitz, Hermann-Ehlers-Gymnasium, Helene-Lange-Schule) für einen sicheren Schulweg „dringend notwendig“ ist?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt diese Auffassung.

Frage 12:

Gab es während der Bauphase im Jahr 2025 und der je Fahrtrichtung einstreifigen Führung Probleme mit der Leistungsfähigkeit und liegen dem Bezirk oder der Senatsverwaltung Beschwerden vor?

Antwort zu 12:

Im Rahmen der im Jahr 2025 durchgeführten Fahrbahnsanierung in der Filandastraße wurde die stationäre Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Filandastraße / Bergstraße umfassend angepasst. Die vom Planungsbüro im Vorfeld prognostizierten Kapazitätsengpässe infolge der zeitweise erforderlichen einstreifigen Verkehrsführung konnten durch diese Maßnahmen weitgehend kompensiert bzw. deutlich reduziert werden.

Gleichwohl kam es insbesondere in den Verkehrsspitzenstunden im Bereich der jeweiligen Einengungen vereinzelt zu Rückstaubildungen.

Beschwerden liegen weder dem Senat noch dem Bezirk vor.

Frage 13:

Auf welcher exakten Datengrundlage (Datum der Zählungen, Staulängenmessung) basiert die Behauptung, die Leistungsfähigkeit der A 103-Zufahrt sei bei Wegfall eines Fahrstreifens gefährdet?

Antwort zu 13:

Es wird auf die Beantwortung der Frage 7 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22 268 verwiesen.

Frage 14:

Warum wurden die Erfahrungen aus der Bauphase (2024/25), in trotz der Einschränkungen eine ausreichende Verkehrsqualität gegeben war, nicht in aktuelle Bewertungen zu Fahrstreifenumwandlungen einbezogen?

Antwort zu 14:

Durch den Verzicht auf eine Radverkehrsanlage erübrigt sich der Abwägungsbedarf bzgl. möglicher Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

Frage 15:

Zu welchem Anteil werden Stellplätze in der Filandastraße nach Kenntnis von Bezirk oder Senat durch gewerbliche Autovermietungen genutzt, und warum wird diese gewerbliche Nutzung öffentlicher Flächen höher gewichtet als die Sicherheit des Radverkehrs?

Antwort zu 15:

Der Senat kann aufgrund eigener Feststellungen bestätigen, dass ein erheblicher Teil der in der Neuen Filandastraße parkenden Kfz den Autovermietungen in der Albrechtstraße zuzurechnen ist. Eine zahlenmäßige Erfassung ist, ebenso wie eine derartige Gewichtung, nicht erfolgt.

Frage 17:

Inwiefern geht das Bezirksamt davon aus, dass die derzeitige Verkehrsführung aufgrund der hohen Kfz-Belastung und der fehlenden Trennung der Verkehrsarten eine abschreckende Wirkung („Angst-Räume“) auf potenzielle Radfahrer, insbesondere Schülerinnen und Schüler, hat?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt teilt hierzu mit, dass eine gesicherte Radverkehrsanlage gerade für Kinder und Jugendliche immer attraktiver ist, als ein Radfahren im Fließverkehr.

Frage 18:

Wie viele Verkehrsunfälle wurden in der Filandastraße in den letzten fünf Jahren polizeilich erfasst? Bitte nach Unfallursachen aufschlüsseln.

Antwort zu 18:

Die Anzahl der polizeilich registrierten präventionsrelevanten Verkehrsunfälle (VU) nach VU-Kategorien und VU-Ursachen auf der Filandastraße, ohne Anfangs- und Endknoten, der Jahre 2021 bis April 2026 kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Es kann somit aufgrund unterschiedlicher Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen kommen.

VU nach VU-Kategorien/VU-Ursachen	Anzahl					
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 30.04.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	2	2	4	1	2	0
Alkoholeinfluss	0	0	0	0	1	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	0	0	1	0	0	0
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerfurten	1	0	0	0	0	0
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden beim Abbiegen	1	0	1	0	0	0
Fehler beim Abbiegen nach links	0	0	2	0	1	0
Fehler beim Abbiegen nach rechts	0	1	0	0	0	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	0	0	1	0	0
Geschwindigkeit in anderen Fällen	0	1	0	1	1	0
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	0	1	1	0	0	0

VU nach VU-Kategorien/VU-Ursachen	Anzahl					
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 30.04.)
ungenügender Sicherheitsabstand	1	0	0	0	0	0
VU mit schwerem Sachschaden	1	0	0	1	0	0
Alkoholeinfluss	0	0	0	1	0	0
Geschwindigkeit in anderen Fällen	0	0	0	1	0	0
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	1	0	0	0	0	0
sonstige Sachschadenumfälle	6	9	15	3	13	7
Fehler beim Abbiegen nach links	1	0	0	0	0	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	4	2	0	1	1
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	0	0	0	0	3	0
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	1	1	1	0	0	0
ungenügender Sicherheitsabstand	4	4	12	3	9	6
VU unter berauschenden Mitteln	0	0	0	0	1	0
Alkoholeinfluss	0	0	0	0	1	0
ungenügender Sicherheitsabstand	0	0	0	0	1	0
gesamt	9	11	19	5	16	7

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 12. Juni 2026)

Frage 19:

Inwieweit würde die geplante Radverkehrsanlage nach Einschätzung der Fachabteilung dazu beitragen, die Sichtbeziehungen an den Einmündungen (insb. Neue Filandastraße und Südendstraße) zu verbessern, das Geschwindigkeitslevel zu reduzieren und somit das Unfallrisiko zu senken?

Antwort zu 19:

Dem Senat sind keine aktuellen Defizite in den Sichtbeziehungen an den genannten Einmündungen bekannt.

Berlin, den 26.06.2026

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