

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 29. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2026)

zum Thema:

Rückbau des Radwegs an der Kantstraße – geht hier alles mit rechten Dingen zu?

und **Antwort** vom 12. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26755

vom 29. Juli 2026

über Rückbau des Radwegs an der Kantstraße – geht hier alles mit rechten Dingen zu?

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 Charlottenburg-Wilmersdorf um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Behörde bzw. Verwaltung hat den Auftrag zur Planung des Rückbaus des Radwegs auf der Kantstraße und die Umsetzung eines Bussonderfahrstreifens erteilt?

Frage 2:

Wurde vor der Planung und/oder vor der Ausschreibung des Bauauftrages die Zustimmung des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf als Straßenbaulastträger der Kantstraße zur Umsetzung der Maßnahme in dieser Form erteilt?

Frage 3:

Welche Stellungnahme hat das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zur vorliegenden Planung für die Kantstraße wann gegenüber welcher Stelle abgegeben?

Frage 12:

Aus welchen Gründen gewichtet der Senat die Interessen des ruhenden Verkehrs höher als sicheres Radfahren in der Kantstraße, in der bei Verzicht auf den Parkstreifen sowohl ein Radweg als auch ein Bussonderfahrstreifen möglich wären, wodurch gleichzeitig die Belange der Feuerwehr für ausreichend breite Aufstellflächen erfüllt werden können?

Antwort zu 1, 2, 3 und 12:

Die Fragen 1, 2, 3 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung zur Anpassung des vorhandenen Straßenraums zur Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens mit Freigabe für den Radverkehr wurde vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf in Auftrag gegeben. Dem vorausgegangen war u.a. eine grundlegende Verständigung seitens der Senatsverwaltung mit dem Bezirk, um vor allem der Problematik der Frage des Brandschutzes im Rahmen des zweiten Rettungsweges in den anliegenden Häusern nachzukommen (vgl. Pressemitteilung: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1497614.php>).

Im vergangenen Jahr wurde seitens des Bezirksamtes erklärt, dass man die Planung zur Umsetzung der vereinbarten Straßenaufteilung in Angriff nehmen werde und ein Planungsbüro beauftragen wird. Darauf fußende Austausche zu den Planungen erfolgten auf den jeweiligen Fachebenen.

Im Rahmen der vertraglichen Übertragung der Umsetzung der Maßnahmen durch die GB Infravelo GmbH übermittelte das Bezirksamt Hinweise im Zusammenhang mit der Maßnahme, die sich hier auch in den folgenden Fragestellungen widerspiegeln.

Frage 4:

Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Senat für die Planung und Umsetzung der Maßnahme in der Kantstraße?

Frage 5:

Aus welchem Haushaltstitel wird die Maßnahme in der Kantstraße finanziert?

Frage 6:

Falls die Maßnahme aus einem Radverkehrstitel finanziert wird: warum kann die Umsetzung eines Bussonderfahrstreifens, die in erster Linie eine Maßnahme zur Förderung des ÖPNV darstellt, aus einem Titel zur Förderung des Radverkehrs erfolgen?

Frage 7:

Aus welchen Gründen kann die infraVelo mit der Umsetzung einer ÖPNV-Maßnahme und dem Rückbau eines Radweges wie in der Kantstraße beauftragt werden, obwohl der Zweck der infraVelo die Förderung des Radverkehrs ist?

Antwort zu 4, 5, 6 und 7:

Die Fragen 4, 5, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen mit Stand März 2026 ca. 2,4 Mio. Euro, welche aus dem Kapitel 0740, Titel 68228 und bezüglich der Instandsetzung der Fahrbahn über den Bezirkshaushalt finanziert werden.

Der GB infraVelo GmbH obliegt als Aufgabenbestimmung und Leistungsgegenstand die Erbringung von Leistungen, die Wahrnehmung von Projektsteuerungs-, Projektmanagement-, Baumanagement- sowie Bauherrnleistungen, im Zusammenhang mit anstehenden Infrastrukturmaßnahmen des Landes Berlin, hier insbesondere auch Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen, inkl. der dafür erforderlichen kaufmännischen, administrativen, technischen und sonstigen Dienstleistungen für das Land Berlin einschließlich seiner Einrichtungen, u.a. Anstalten, Körperschaften und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie für Körperschaften des privaten Rechts, an denen das Land Berlin unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist. Die geplanten Baumaßnahmen beinhalten die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zur Anpassung des vorhandenen Straßenraums zur Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens mit Freigabe für den Radverkehr. Gegenüber dem ursprünglichen Zustand, in dem kein dauerhaft angeordneter und vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennter Fahrstreifen für den Radverkehr vorhanden war, werden somit auch Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt. Aus der Titelerläuterung zum Titel 68228 geht hervor, dass die GB infraVelo GmbH Bauherren, Projektsteuerungs-, Projektmanagement- sowie Baumanagementaufgaben im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen und hier insbesondere Radverkehrsinfrastruktur, für das Land Berlin leistet, welche über diesen Titel finanziert werden. Die Zulässigkeit der Finanzierung aus dem Kapitel 0740, Titel 68228 und die Aufgabenwahrnehmung durch die GB infravelo GmbH ist somit hinreichend gewährleistet.

Frage 8:

Wann wird die verkehrsrechtliche Anordnung für die Maßnahme in der Kantstraße vorliegen?

Frage 9:

Aus welchen Gründen konnte bislang keine verkehrsrechtliche Anordnung für die Maßnahme in der Kantstraße erteilt werden?

Frage 10:

Welche offenen Fragen müssen bis zur Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung noch geklärt werden?

Antwort zu 8, 9 und 10:

Die Fragen 8, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen zur Kantstraße (Ost) befinden sich derzeit im Anhörungsverfahren. Vor der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung muss der Rücklauf zum Anhörungsverfahren abgewartet werden. Sobald die Stellungnahmen vorliegen, werden diese ausgewertet und es wird geprüft, ob daraufhin an den Plänen noch Anpassungen erfolgen sollten. Danach wird die Anordnung erfolgen. Nach derzeitigem Stand ist mit einer Anordnung im Laufe des Monats August 2026 zu rechnen.

Frage 11:

Die technischen Regelwerke (Vgl. S. 29 der ERA 2010, die in Berlin eingeführt sind) für die Anlage von Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr sehen vor, dass diese mindestens 4,75 m breit sein müssen, um sicheres Überholen zu ermöglichen bzw. maximal 3,5 m breit sein dürfen, um kein Überholen zu ermöglichen. Die geringe Breite von 3,5 m ist jedoch nur zulässig, wenn eine geringe Anzahl von 150-200 Radfahrenden pro Stunde gegeben ist. Diese Frequenz des Radverkehrs wird in der Kantstraße jedoch überschritten. Die im Zuge der Ausschreibung veröffentlichten Verkehrszeichenpläne sehen wechselnde Breiten des Bussonderfahrstreifens zwischen 3,00 m und 3,90 m vor. Wie gewährleistet der Senat eine rechtssichere Umsetzung der Maßnahme in der Kantstraße, obwohl die dort vorgesehene Anlage eines Bussonderfahrstreifens mit Freigabe für den Radverkehr nicht den Vorgaben der technischen Regelwerke entspricht?

Frage 13:

Wie gewährleistet der Senat, dass die ausgeführten Fahrbahnmarkierungen und Straßenbauarbeiten nicht nach Umsetzung unter Inkaufnahme von Zusatzkosten angepasst werden müssen, wenn die verkehrsrechtliche Anordnung aufgrund der Widersprüche zu den Vorgaben der technischen Regelwerke nicht erteilt werden kann bzw. einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhält, wenngleich die Arbeiten bereits vor einer entsprechenden Anordnung bzw. Klärung umgesetzt werden?

Antwort zu 11 und 13:

Die Fragen 11 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die rechtliche Grundlage für die Anordnung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen bildet auf Basis der Fachplanung ausschließlich die Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen.

Handlungsmaxime öffentlich-rechtlichen Handelns ist die Einhaltung von Gesetzen und Rechtsvorschriften. Insofern ist dies auch die Grundlage für die vorgesehene Umsetzung der Maßnahme – unabhängig von einer grundgesetzlich verankerten Überprüfungsmöglichkeit und daraus entstehender möglicher Zusatzkosten.

Unter der Prämisse der Fragestellung ob eines möglichen Risikos einer gerichtlichen Überprüfung von Maßnahmen käme sonst jegliches öffentlich-rechtliches Handeln von vornherein zum Erliegen.

Frage 14:

Wie gewährleistet der Senat, dass ein regelwidriges und den Radverkehr gefährdendes Befahren, Halten bzw. Parken in zweiter Reihe auf dem Bussonderfahstreifen verhindert wird, obwohl keinerlei bauliche Maßnahmen zur Abwehr dieser Gefahr vorgesehen sind?

Frage 15:

Wie erfüllt der Senat bei der Maßnahme auf der Kantstraße die Vorgabe des §43 (2) des Berliner Mobilitätsgesetzes, wonach Radverkehrsanlagen so gestaltet werden müssen, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt?

Antwort zu 14 und 15:

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Befahren, Halten oder Parken auf einem Bussonderfahstreifen ist regelwidrig. Die Zuständigkeit für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und die Ahndung von Verkehrsverstößen – wie das Parken in zweiter Reihe – obliegt rechtlich den Bezirksämtern unabhängig von der Aufteilung des Straßenraums. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass es sich bei §43 (2) um eine Soll-Vorschrift handelt.

Frage 16:

Welche Planungen existieren für die Anordnung und Umsetzung einer Fahrradstraße in der Pestalozzistraße und wann sollen diese durch welche Stelle umgesetzt werden?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Pestalozzistraße bestehen seitens des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf interne planerische Ansätze zur Einrichtung einer Radverkehrsanlage aus dem Jahr 2023. Diese befinden sich derzeit noch in einem frühen Planungsstadium und wurden bislang nicht bis zu einer umsetzungsreifen Planung fortgeführt. Die Überlegungen wurden seitens des

Bezirksamtes initiiert. Eine weitere Konkretisierung wurde zunächst zurückgestellt, da zunächst die weitere Entwicklung und Verstetigung der Radverkehrsanlage auf der Kantstraße abgewartet werden sollte.

Darüber hinaus bestehen aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Situation, insbesondere der Führung der Pestalozzistraße durch mehrere verkehrsberuhigte Bereiche, besondere planerische Anforderungen. Die mögliche Einrichtung einer durchgängigen Fahrradstraße bedarf daher einer sorgfältigen Prüfung unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen, gestalterischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen. Ein konkreter Zeitplan für die weitere Planung oder Umsetzung liegt derzeit nicht vor.“

Der Senat unterstützt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Pestalozzistraße. Dies hat der zuständige Staatssekretär gegenüber dem zuständigen Bezirksstadtrat auch bereits zum Ausdruck gebracht.

Frage 17:

Welche baulichen Anpassungen sind in der Pestalozzistraße erforderlich und geplant, um die Nutzung der Straße als durchgängige und lückenlose Radverkehrsverbindung zu ermöglichen?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu Folgendes mit:

„Nach derzeitigem Planungsstand wären für die Einrichtung einer Fahrradstraße voraussichtlich insbesondere Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen erforderlich. Darüber hinaus wäre im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen, ob einzelne Abschnitte der Fahrbahn aufgrund ihres baulichen Zustands ertüchtigt werden müssen, um eine dauerhaft sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr zu gewährleisten. Konkrete bauliche Maßnahmen wurden bislang nicht festgelegt.“

Frage 18:

In welcher Höhe stehen Haushaltsmittel aus welchem Titel für die Umsetzung einer Fahrradstraße in der Pestalozzistraße in welchem Jahr zur Verfügung?

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu Folgendes mit:

„Erste Kostenschätzungen - ohne Ertüchtigung bzw. Austausch der Fahrbahn - beliefen sich auf etwa 120.000 Euro. Eine verbindliche Veranschlagung von Haushaltsmitteln, die Zuordnung zu einem konkreten Haushaltstitel oder eine Mittelbereitstellung für ein bestimmtes Haushaltsjahr ist bislang nicht erfolgt.“

Frage 19:

Aus welchen Gründen hat der Senat entschieden, den Radweg in der Kantstraße zurückzubauen bevor eine Umsetzung einer sicheren und durchgängigen Alternativroute abgesichert und abgeschlossen ist?

Antwort zu 19:

Der temporär angeordnete Radfahrstreifen aus dem Jahr 2020 konnte in dieser Form keiner dauerhaften Verstetigung zugeführt werden. Insofern erfolgt kein Rückbau einer Radverkehrsanlage, sondern vielmehr eine Umsetzung unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie der Belange des Brandschutzes (insbesondere auch der bezirklichen Bauaufsicht und der Berliner Feuerwehr).

Berlin, den 12.08.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz