

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Maja Lasić (SPD)

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

zum Thema:

Fahrradstraße über das BHT-Gelände – Sinnvolle Verkehrsverbindung oder übermäßiger Eingriff in das Campusleben?

und **Antwort** vom 23. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Sep. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Dr. Maja Lasić (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27137
vom 10. September 2026
über Fahrradstraße über das BHT-Gelände – Sinnvolle Verkehrsverbindung oder
übermäßiger Eingriff in das Campusleben?

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 Mitte von Berlin und die GB infraVelo um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind..

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Im Berliner Radverkehrsplan verläuft eine Strecke des Radvorrangnetzes zwischen der Antwerpener Straße und der Tegeler Straße über das Campusgelände der Berliner Hochschule für Technik (BHT). Der betreffende Abschnitt ist Teil der Radialroute 5 zwischen dem Märkischen Viertel und Mitte.

Frage 1:

Wie häufig wird der betreffende Streckenabschnitt derzeit von Radfahrenden genutzt? Erbeten wird eine Übersicht der vorliegenden Verkehrszählungen unter Angabe der jeweiligen Messzeiträume und der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen.

- a. Welche Bedeutung hat der betreffende Streckenabschnitt innerhalb des Radvorrangnetzes?
- b. Wie viele Verkehrsunfälle bzw. sonstige Konflikte oder Gefahrenlagen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wurden auf dem betreffenden Campusabschnitt in den vergangenen fünf Jahren registriert? Erbeten wird eine jahresgenaue und nach Art und Folgen des jeweiligen Vorfalls aufgeschlüsselte Übersicht.

Antwort zu 1:

Im Auftrag des Senats wurden auf dem betroffenen Abschnitt keine Verkehrszählungen durchgeführt, weshalb keine Angaben zu Verkehrsstärken gemacht werden können.

Antwort zu 1 a.:

Der beschriebene Streckenabschnitt ist von gesamtstädtischer Bedeutung, da über diese Strecke beispielsweise Verbindungen zu den Zentren Kurt-Schumacher-Platz sowie weiter nördlich Frohnau, City-West, Siemensstadt und Spandau erschlossen werden.

Dementsprechend befindet sich der Streckenabschnitt im Radverkehrsvorrangnetz.

Darüber hinaus liegt der Abschnitt gemäß derzeitigem Planungsstand auf der Vorzugstrasse der Radschnellverbindung RSV 10 – „Reinickendorf-Route“, die eine durchgängige Verbindung von Reinickendorf über das Schumacher-Quartier, die Urban Tech Republic (UTR), das ehemalige Flughafengelände Tegel und die Berliner Hochschule für Technik (BHT) bis nach Mitte und zum Berliner Hauptbahnhof ermöglicht. Allerdings zählt die RSV 10 zu den derzeit zurückgestellten Radschnellverbindungen. und wurde „qualifiziert beendet“.

Antwort zu 1 b.:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025 wurde auf dem betreffenden Streckenabschnitt des Radvorrangnetzes zwischen der Antwerpener Straße und der Tegeler Straße statistisch kein präventionsrelevanter Verkehrsunfall mit Radfahrbeteiligung erfasst. Darüber hinaus wurden für den genannten Zeitraum keine Verkehrsstraftaten mit entsprechendem örtlichem Bezug polizeilich registriert (Quelle: Datenbank Verkehrsunfallursachenuntersuchung, Stand: 31. Juli 2026).

Sonstige Konfliktsituationen oder Gefahrenlagen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden werden von der Polizei Berlin statistisch nicht erfasst.

Frage 2:

Sind Veränderungen oder Verbesserungen am betreffenden Streckenabschnitt geplant? Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen und in welchem Zeitraum sollen diese umgesetzt werden? Welche Entwicklung der Verkehrsmengen wird für den Abschnitt in den kommenden Jahren erwartet und auf welchen Prognosen oder Untersuchungen beruht diese Einschätzung?

Antwort zu 2:

Laut Auskunft des Bezirks Mitte plant die BHT eine Umgestaltung des Campus in dem betreffenden Bereich in Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte. Die Planung der Maßnahme wird gefördert vom Städtebaufördergebiet Lebendige Zentren Müllerstraße. Dabei soll der Radverkehrsbedarf sowie auch die geplante Radschnellverbindung RSV 10 – „Reinickendorf-Route“ gem. Planung der GB infraVelo GmbH Beachtung finden.

Für den betreffenden Abschnitt liegen keine Verkehrszahlen/-prognosen vor.

Frage 3:

Haben zwischen den für Verkehr zuständigen Stellen in Bezirk und Land und der für Wissenschaft zuständigen Senatsverwaltung Abstimmungen über die künftige Führung und Gestaltung der Radverkehrsverbindung über das BHT-Gelände stattgefunden? Falls ja, wann, auf welcher Ebene, mit welchen Beteiligten und mit welchem Ergebnis? Sind weitere Abstimmungen geplant?

- a. Wurde oder wird an diesen Abstimmungen auch die BHT beteiligt? Welche Gespräche oder Abstimmungen zwischen Senat, Bezirksamt und BHT haben hinsichtlich der bestehenden bzw. künftigen Führung der Radverkehrsverbindung über das Campusgelände stattgefunden?
- b. Werden die Studierendenschaft, Personalvertretungen, Beschäftigten oder andere Nutzergruppen des Campus in die Planungen einbezogen? Falls ja, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt?

Antwort zu 3:

Für die Planung auf dem Gelände der Berliner Hochschule für Technik (BHT) ist die BHT zuständig. Die Fläche ist kein öffentliches Straßenland. Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte berät die BHT fachlich bzgl. Verkehrsführung und -gestaltung sowie bzgl. des Anschlusses an das öffentliche Straßenland.

Hinsichtlich der Radschnellverbindung RSV 10 gab es betreffend des Bereiches auf dem Gelände der BHT bereits Vorgespräche der GB infraVelo GmbH mit dem Referat Bau- und Raumplanung der Hochschule. Diese gilt es – bei Wiederaufnahme der RSV-Planung - in der ausstehenden, detaillierten Entwurfsplanung zu vertiefen, sodass die Planung die Aufenthaltsqualität und Vereinbarkeit des Campus-Alltags sicherstellt bleibt. Dafür werden bauliche und gestalterische Lösungen entwickelt, die mit dem Alltags- und Pendelverkehr einer Radschnellverbindung vereinbar sind.

Die Senatsverwaltung für Wissenschaft, Gesundheit und Pflege (SenWGP) ist über das Vorhaben informiert, aber bislang nicht in die Abstimmungen eingebunden. Die BHT gestaltet die Einbindung hochschulinterner Nutzergruppen eigenverantwortlich.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Auswirkungen der bestehenden und geplanten Radverkehrsverbindung auf die Nutzung des Campus durch Studierende, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher? Wie bewertet es die betroffene Hochschule BHT?

Antwort zu 4:

Durch die geplante RSV 10 – „Reinickendorf-Route“ würde sich die Erschließung der Berliner Hochschule für Technik deutlich verbessern. Damit können die 13.000 Studierenden und Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher vom Campus auf gut ausgebauten Wegen direkt das Schumacher-Quartier, die Urban Tech Republic und damit Unternehmen und Forschungseinrichtungen erreichen. Hinzu kommt die Anbindung an Wohnquartiere in Reinickendorf und Mitte sowie die direkte Anbindung an den Berliner Hauptbahnhof. Bezüglich der Auswirkungen auf die Nutzung des Campus wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Frage 5:

Wurde untersucht, ob und in welchem Umfang die bestehende bzw. künftig geplante Führung der Radverkehrsverbindung die Durchführung von Lehrveranstaltungen, Veranstaltungen, Hochschulsport, Aufenthaltsmöglichkeiten oder sonstige Nutzungen des Campus beeinträchtigt? Falls ja, von wem, wann und anhand welcher Kriterien wurde dies untersucht und zu welchen Ergebnissen ist die Untersuchung gekommen? Falls nein, warum wurde eine entsprechende Untersuchung bislang nicht durchgeführt?

Antwort zu 5:

In der noch ausstehenden Entwurfsplanung für die RSV 10 würde die Route im Detail geplant werden. Dabei würde auf Grundlage einer umsichtigen Planung gewährleistet, dass der Campus-Charakter der Hochschule und die Aufenthaltsqualität erhalten bleiben sowie eine Beeinträchtigung des Hochschulalltags nicht zu befürchten steht. Die BHT-Hochschule würde von einer verbesserten Erreichbarkeit für Radfahrende profitieren.

Für die RSV-Planung ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen, in dem Behörden, Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit zu der konkretisierten Planung Stellung nehmen können.

Frage 6:

Ist vorgesehen, die tatsächliche Nutzung, die Verkehrssicherheit und die Auswirkungen der Radverkehrsverbindung auf den Hochschulbetrieb zu evaluieren? Falls ja, über welchen Zeitraum, anhand welcher Kriterien und durch welche Stelle soll die Evaluation erfolgen? Falls nein, aus welchen Gründen ist eine solche Evaluation nicht vorgesehen?

Antwort zu 6:

Die betreffenden Planungen sollen den verschiedenen Belangen angemessen Rechnung tragen und Konflikte bestmöglich vermeiden. Sollte wider Erwarten eine Meldungslage entstehen, werden anlassbezogen Untersuchungen vorgenommen werden.

Berlin, den 23.09.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt