Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 27 270
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 7. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Oktober 2026)

zum Thema:
Nachfrage zum Rückbau des sicheren Radwegs Unter den Eichen in Steglitz

und **Antwort** vom 27. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Oktober 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. 19/27270
vom 7. Oktober 2026
über Nachfrage zum Rückbau des sicheren Radwegs Unter den Eichen in Steglitz

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Abgeordneten:
Auf der Straße Unter den Eichen hatte der Radverkehr 2022 mehr Raum erhalten und ist damit sicherer geworden. Durch die gleichzeitige Freigabe für den Linienverkehr dient er ebenfalls der Beschleunigung des Busverkehrs. Die von der CDU-Senatsverkehrsverwaltung vorangetriebene Neubewertung der Abwägungskriterien mit einer Verdrängung des Radverkehrs auf den schadhaften Gehweg priorisiert die Kfz-Leistungsfähigkeit auf der Fahrbahn über die Sicherheit von Menschen zu Fuß und mit dem Rad.

Frage 1:

Wann wurde Unter den Eichen die verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) eines gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) auf dem angrenzenden Seitenraum erlassen, welche Verfahrens- oder Planungsschritte stehen noch aus und wie ist weitere Zeitplan für deren Vollzug?

Antwort zu 1:

Die Anordnung ist am 29.07.2026 gegenüber dem Straßenbaulastträger erfolgt. Der zuständige Bezirksstadtrat teilte mit Schreiben vom 18. August 2026 mit, dass eine diesjährige Umsetzung u.a. wegen unzureichender Finanzierung nur mit finanzieller Unterstützung des Senats umsetzbar wäre. Aufgrund der erfolgten Finanzierungszusage für das Jahr 2027 wird die Ausschreibung der notwendigen Arbeiten und die Umsetzung der Maßnahme durch das Bezirksamt für das Jahr 2027 avisiert.

Frage 2:

Wie ist der Wortlaut der ablehnenden Stellungnahme des zuständigen Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf im Rahmen der Anhörung?

Antwort zu 2:

Der abschließende Satz der Stellungnahme des Bezirksamtes lautet:
„Die vorliegende VRAO weist erhebliche Mängel auf und basiert nicht auf einer ausreichenden Datengrundlage, so dass ihr in dieser Form nicht zugestimmt werden kann."

Frage 3:

Das zuständige Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf hatte im Rahmen der Anhörung der angestrebten VRAO mit dem Sicherheitsargument widersprochen, dass weder die Qualität noch die Kapazität des schadhaften Gehwegs für eine gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr ausreichend sind. Wie wurden diese Benken bei der VRAO berücksichtigt? Bitte legen Sie die fachliche Bewertung im Wortlaut vor, mit der die Senatsverwaltung die Einwände des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf in der Abwägung beurteilt hat.

Antwort zu 3:

Die Einwände wurden nach der Anhörung ausgewertet und entsprechend in der Anordnung vom 29.07.26 adressiert. Nachfolgend der Auszug:

„Die mit Schreiben vom 28.04.2026 übersandten Bedenken des Bezirks wurden ausgewertet und haben zu keiner anderen Entscheidung geführt, hierzu folgende Erläuterung:

Der baulich angelegte Radweg 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 die ursprüngliche Leistungsfähigkeit auf der Fahrbahn durch (Wieder-) Herstellung von zwei Fahrstreifen pro Richtung zu gewährleisten.
Der tägliche Rückstau stadtauswärts, aufgrund der Einengung für die Radverkehrsanlage Höhe Botanischer Garten, führt mitunter zu Schwierigkeiten an der Kreuzung mit der BAB A 103. Darüber hinaus wird durch diesen Stau auch der ÖPNV bis zum Erreichen der Radverkehrsanlage, auf der der Bus dann fahren kann, behindert. [...]
In der Verkehrsmengenkarte im Geoportal sind für den Radverkehr in der DTVw-Karte (12 h, 2023) 1440 Fahrräder angegeben, dabei handelt es sich jedoch um eine Querschnittszählung, also beide Fahrtrichtungen zusammengenommen. Für den Kfz-Verkehr sind dagegen in der DTVw-Karte (12 h, 2023) 38.800 Fahrzeuge angegeben, ebenfalls für beide Fahrtrichtungen zusammen.
Eine Verbesserung für den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs - und damit auch des ÖPNV -lässt sich nur erreichen, wenn auf die Führung des verhältnismäßig geringen Radverkehrsanteils auf

der (Haupt-)Fahrbahn verzichtet wird. Der Radverkehr wird daher künftig (wieder) den Seitenraum nutzen. Dort ist die Frequenz insbesondere des Fußverkehrs als überschaubar zu bewerten. Relevante Zu- oder Ausgänge auf der Strecke gibt es nur dort, wo eine deutliche und übersichtliche Aufweitung im Bereich der Bushaltestelle und der Lichtsignalanlage für den Fußverkehr direkt am Eingang des Botanischen Gartens existiert.
Der derzeit vorhandene Gehweg weist eine durchgängig nutzbare Breite von 1,75 cm auf. Hinzu kommen 0,80 bis 1,00 m des ursprünglichen Radweges, der jeweils im Bereich der Bäume jedoch nicht oder nur sehr eingeschränkt begeh- oder befahrbar ist. Dies bedeutet insgesamt, dass die von der VwV-StVO vorgegebene Breite von 2,50 m auf einem Großteil der Strecke jedenfalls gewährleistet wird.“

Ergänzend wird mitgeteilt, dass die nunmehr erfolgte Anordnung der Nutzung des Seitenraums für den Radverkehr als gemeinsamer Geh- und Radweg in der Anhörung aus dem Jahr 2020 vom Bezirksamt selber angeregt wurde und sich damals explizit gegen die dann 2022 umgesetzte Radverkehrsführung im Straßenraum ausgesprochen hat.

Frage 4:

Inwiefern würde die angestrebte Verdrängung des Radverkehrs auf einen schadhaften Fußweg den Zielen des Mobilitätsgesetz Berlins (insbesondere: mehr Sicherheit des Radfahrens durch bessere Qualität und Quantität der Maßnahmen u.ä.) gerecht werden?

Antwort zu 4:

Die Anordnung wurde gemäß § 45 StVO getroffen. Wie in Frage 3 dargestellt, weist der jetzige Gehweg eine durchgängig nutzbare Breite von 1,75 m aus. Hinzu kommen 0,80 bis 1,00 m des ursprünglichen Radweges, der jeweils im Bereich der Bäume jedoch nicht oder nur sehr eingeschränkt begeh- oder befahrbar ist. Dies bedeutet insgesamt, dass die von der VwV-StVO vorgegebene Breite von 2,50 m auf einem Großteil der Strecke jedenfalls gewährleistet wird.

Frage 5:

Der Radverkehr soll auf den Seitenraum verdrängt werden, der gemäß des ursprünglichen Anordnungstextes „... nach der Beschaffenheit und dem Zustand nicht für eine Radwegebenutzungspflicht geeignet [ist]“. Wie will die Senatsverkehrsverwaltung begründen, dass diese VRAO folgende rechtliche Voraussetzung erfüllt:
a) ist sie geeignet, eine Gefahr abzuwehren (insbesondere welche Gefahr, nachdem der Radverkehr bisher sicher auf einem Radfahrstreifen geführt wurde)?
b) ist sie erforderlich (welche milderen, gleich wirksamen Mittel wurden mit welchem Ergebnis geprüft)?
c) ist sie angemessen (verhältnismäßig)? Inwiefern würde sie Interessen der Verkehrsteilnehmer ausreichend gegen das Sicherheitsinteresse der Menschen zu Fuß und mit dem Rad abwägen?

Antwort zu 5 a bis c:

Es wurden weitere Mittel geprüft, jedoch konnte kein weiteres gleichmilderes Mittel gefunden werden, was den erstrebten Zweck erfüllt. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen.

Frage 6:

Mit welcher fachlichen Begründung soll gegen die Vorgabe verstoßen werden,
a) dass gemeinsame Geh- und Radwege nur zulässig sind, wenn keine echten Radverkehrsanlagen (wie der existierende Radfahrstreifen) geschaffen werden können?
b) dass nach VwV-StVO zwar jeweils kurze Einschränkungen vertretbar wären, es aber durch die geringen Abstände der Bäume von etwa 8 m von einer insgesamt geringeren nutzbaren Breite ausgegangen werden muss?

Antwort zu 6:

Es wird auf die Antwort zur Frage 12 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25948 verwiesen.

Frage 7:

Wie will die Senatsverkehrsverwaltung den Erfordernissen für eine VRAO nach §45 StVO (geeignet zur Gefahrenabwehr, angemessen durch Abwägung der Interessen des Kfz-Verkehrs gegen die Sicherheitsbedürfnisse von Menschen zu Fuß und mit dem Rad) Sorge tragen, wenn mit der angestrebten Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg neue Konfliktpunkte im Seitenraum geschaffen werden, die die Gefahren im Widerspruch zu §45 StVO sogar erhöhen?

Frage 8:

Wie will die Senatsverwaltung sicherstellen, dass durch die Führung des Radverkehrs die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr nicht durch Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt wird (Bitte mit aussagekräftigen Daten und dem Stand der Technik belegen)?

Frage 9:

Inwiefern ist die Priorisierung des Kfz-Flusses über die Verkehrssicherheit durch die Wiederherstellung zweier Fahrstreifen zulasten des Radfahrstreifens mit der VwV-StVO vereinbar, die die Verkehrssicherheit und die Vision Zero als oberstes Ziel aller verkehrslenkenden Maßnahmen sieht, wenn gleichzeitig der Stand der Technik gemeinsame Geh- und Radwege als konfliktbehaftet identifiziert.

Antwort zu 7, 8 und 9:

Es wird auf die Antwort zur Frage 16 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25948 verwiesen.

Frage 10:

Nachfrage: Inwiefern wurden dezidierte Sichtfeldprüfungen durchgeführt (insbesondere an Einmündungen wie der Willdenowstraße und an Bushaltestellen), die notwendig sind angesichts höherer Unfallgefahren zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und dem in den Seitenraum und aus dem Sichtfeld der KfZ verlegten Radverkehr?

Antwort zu 10:

Die Sicht auf den Radverkehr verändert sich durch die neue Radverkehrsführung nicht.

Frage 11:

Nachfrage: 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, nachweislich nicht regelkonform nach VwV-StVO angelegten, gemeinsamen Geh- und Radweg zu Unfällen kommt, die bei Beibehaltung des Radfahrstreifens vermeidbar gewesen wären?

Antwort zu 11:

Es wird auf die Antwort zur Frage 19 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25948 verwiesen.

Frage 12:

Wie erklärt die Senatsverwaltung den Widerspruch, dass die Verkehrsuntersuchung von 2023 den Radfahrstreifen als Ursache von Rückstau auf der BAB 103 ausschließt, die VRAO jedoch den Radfahrstreifen als ursächlich anführt?

Antwort zu 12:

In der Anordnung wird ausgeführt, dass der tägliche Rückstau stadtauswärts, aufgrund der Einengung für die Radverkehrsanlage Höhe Botanischer Garten, mitunter zu Schwierigkeiten an der Kreuzung mit der BAB A 103 führt. Ein Rückstau auf die BAB 103 wird nicht als Anordnungsgrundlage dargestellt.

Frage 13:

Wurde die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Straße „Am Fichtenberg“ als Alternative zur Entlastung der Einmündung in die B1 geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis und wenn nein, warum wurde nicht jede mögliche Alternative geprüft?

Antwort zu 13:

Nein, eine Prüfung hat sich an der Stelle nicht als Alternative gezeigt. Der Stau bildet sich bereits im Einfädelungsverkehr vor der genannten Einmündung.

Frage 14:

Welche baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt sind geplant, um das in der verkehrsrechtlichen Anordnung genannte illegale Zustellen des Knoteninnenraums an der BAB 103 durch den MIV zu verhindern?

Antwort zu 14:

Es sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

Frage 15:

Welche verkehrlichen Auswirkungen hätte eine Verlängerung der gemeinsamen Bus- und Radspur bis zum Knotenpunkt mit der BAB 103 für den ÖPNV?

Antwort zu 15:

Eine Verlängerung der gemeinsamen Bus- und Radspur würde den verkehrlichen Stau verlagern, mit entsprechenden Auswirkungen auf die genannte Kreuzung und die Autobahnabfahrt als Ende der BAB 103. Durch die regelmäßig zu erwartenden Überstauungen auf der Kreuzung würden abgesehen von der dadurch reduzierten Verkehrssicherheit auch Fahrbeziehungen anderer Buslinien beeinträchtigt werden.

Frage 16:

Warum wurde der nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 25 cm zu Hindernissen bei der Berechnung der nutzbaren Breite in der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht abgezogen und wie würde die korrekte Anwendung der Richtlinien die rechtliche Einschätzung der ohnehin regelmäßig unterschrittenen Mindestbreite verändern?

Frage 17:

Auf welcher Grundlage wird das Ausschlusskriterium für gemeinsame Geh- und Radwege der RASt (maximal 70 Personen in der Spitzenstunde) ausgerechnet in diesem untermaßig geplanten Geh- und Radweg ignoriert, obwohl allein schon der Radverkehr den Grenzwert überschreitet?

Antwort zu 16 und 17:

Die benannte Richtlinie gilt als anerkannte Empfehlung für den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen. Die hier erfolgte Anordnung beinhaltet hingegen eine Änderung der Radverkehrsführung und wurde auf der Grundlage der StVO erteilt.

Frage 18:

Wie stark ist der Fußverkehr in diesem Abschnitt? Falls keine Fußverkehrszahlen vorliegen: Wie lässt sich bei solch einem erheblichen Eingriff in den Fußverkehr eine Entscheidung ohne relevante Daten rechtfertigen?

Antwort zu 18:

Es wird auf die Antwort zur Frage 11 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25948 verwiesen.

Frage 19:

Wie hoch sind die geschätzten Gesamtkosten für die Umsetzung der Maßnahme (inklusive Planung, Markierung, Beschilderung, Sanierung des Gehwegbereichs sowie weiterer baulicher Anpassungen)?

Antwort zu 19:

Die geschätzten Gesamtkosten für die genannte Maßnahme belaufen sich nach Aussage des Bezirks als Straßenbaulastträger auf 65.000 €.

Frage 20:

Wie viele Arbeitsstunden wurden innerhalb der Senatsverwaltung (aufgeschlüsselt nach Fachabteilungen) bisher für die Planung, Prüfung und rechtliche Bewertung dieses Vorgangs aufgewendet?

Antwort zu 20:

Eine Aufstellung der Arbeitsstunden kann aufgrund fehlender Datenbasis nicht erfolgen.

Frage 21:

Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen wurden seit 2023 durch die Hausleitung der Senatsverwaltung (Senatoren- oder Staatssekretärsposten) unterzeichnet und warum geschah dies nicht durch die fachlich versierte Arbeitsebene?

Antwort zu 21:

Generell ist die Zeichnung von durch die Fachebene erstellten Vorgänge durch Staatssekretäre als höchste politische Beamte und Leitungsverantwortliche nicht unüblich.
Soweit nachvollziehbar wurde, bis auf die verkehrsrechtliche Anordnung zur Radverkehrsanlage Unter den Eichen keine verkehrsrechtliche Anordnung durch die Hausleitung unterzeichnet. Die Unterzeichnung der durch die Fachebene erstellten verkehrsrechtlichen Anordnung erfolgte in diesem Fall durch den statusrechtlich höchsten Beamten mit Leitungsfunktion.

Frage 22:

Welche Voraussetzungen müssen zur Anordnung einer Benutzungspflicht für den Radverkehr erfüllt sein und welche dieser Voraussetzungen sind nach Auffassung der Senatsverwaltung im Abschnitt entlang des Botanischen Gartens erfüllt?

Antwort zu 22:

Es wird auf die Antwort zur Frage 18 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25948 verwiesen.

Frage 23:

Welche Bedenken lagen innerhalb der Senatsverwaltung gegen die VRAO vor?

Antwort zu 23:

Innerhalb des Senats liegen keine Bedenken vor.

Berlin, den 27.10.2026

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