

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 20. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2018)

zum Thema:

Neuer „Wunderradweg“ in Steglitz-Zehlendorf?

und **Antwort** vom 05. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Sep. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16 051
vom 20. August 2018
über Neuer „Wunderradweg“ in Steglitz-Zehlendorf?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf 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 fachlichen Gründe gibt es dafür, dass der Radweg auf der S-Bahnüberquerung Dahlemer Weg im Bezirk Steglitz-Zehlendorf jetzt dergestalt markiert wird, dass man für 300 Meter auf der Brücke den alten Weg verlassen und sich auf die Fahrbahn begeben muss, ehe man wieder auf den alten Radweg neben dem Bürgersteig einschwenkt?

Antwort zu 1:

Der alte Radweg im Bereich der S-Bahnüberführung Dahlemer Weg war nur 1 m breit und wies erhebliche Schäden durch Baumwurzeln auf, die ohne Fällung der Bäume nicht dauerhaft zu beseitigen gewesen wären. Zudem erreicht der Radverkehr auf den abschüssigen Rampen hohe Geschwindigkeiten, die in Folge der unzureichenden Rad- und Gehwegbreiten sowie der Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge am Ende der Radwege zu einer Gefährdung sowohl des Fußverkehrs als auch des Radverkehrs selbst führen können. Bereits nach den bei Planungsbeginn im Jahr 2012 und zum Zeitpunkt der Anordnung im Jahr 2015 zu beachtenden straßenbaulichen und verkehrlichen Regelwerken erforderte dies eine andere Radverkehrsführung, die nach Lage der Dinge nur durch das Markieren von Radverkehrsanlagen auf der hier mit 12 m relativ breiten Fahrbahn herstellbar war.

Frage 2:

Wann, auf wessen Antrag und von wem wurde die entsprechende straßenverkehrsbehördliche Anordnung erlassen und mit welcher Begründung?

Antwort zu 2:

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung erfolgte nach umfassenden Vorabstimmungen zwischen der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, der Verkehrslenkung Berlin, dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf und dem von der Senatsverwaltung beauftragten Ingenieurbüro, in denen Einvernehmen über die geplante Lösung erzielt wurde, im Jahr 2015 durch die Verkehrslenkung Berlin (Anhörung/Anordnung vom 21.08.2015).

Die Vorabstimmungen waren auf einen Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf vom 17.10.2012 hin begonnen worden, in dem das Bezirksamt unter anderem auch um die Prüfung der Anlage von 2 m breiten Rad- bzw. Angebotsstreifen im Brücken- und Rampenbereich des Dahlemer Wegs gebeten wurde. Im Rahmen der Vorabstimmungen wurde damals einvernehmlich festgelegt, das Parken für PKW auf der Westseite im Interesse eines guten Stellplatzangebots für die auf dieser Seite benachbarten Wohngebiete weiterhin zuzulassen und nur auf der Ostseite vollständig zu untersagen. Daraus ergab sich eine Fahrbahnaufteilung mit 2 m breitem Parkstreifen und einschließlich Sicherheitstrennstreifen 2 m breitem Schutzstreifen auf der Westseite, 2 Fahrstreifen von jeweils 3,25 m Breite und einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite auf der Ostseite. Die Begründung der Verkehrslenkung Berlin für die Anordnung der entsprechenden Pläne für diese Maßnahme des Radverkehrsinfrastrukturprogramms war die Erhöhung der Sicherheit des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.

Die Anordnung zur Herstellung der Baufreiheit für die Markierungsarbeiten durch entsprechende Halteverbote erfolgte wegen zuvor noch unvollständiger Pläne der Baufirma erst am 23.08.2018 nach dem Beginn der Bau- und Markierungsarbeiten, weshalb es während der Bauzeit zwischenzeitlich zu einer problematischen Situation mit im Markierungsbereich parkenden LKW und ohne vollständig markierte Radverkehrsanlagen und ausreichende Fahrstreifenbreiten kam.

Frage 3:

Ist das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf der Meinung, dass die Verschwenkung des Radwegs für 300 Meter auf die Autofahrbahn zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf hat folgende Stellungnahme zu dieser Frage übermittelt. Diese lautet: "Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf ist dabei die Baumaßnahme zu überprüfen. Die Sicherheit der Radfahrenden steht dabei im Vordergrund."

Berlin, den 05.09.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz