Radweg an der Berliner Kantstraße

Chronologie eines fahrradfeindlichen Wahlkampfmanövers von Verkehrssenatorin Bonde

Die DUH hat Akteneinsicht in die Verwaltungsvorgänge zum Rückbau des Radwegs durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) unter Leitung von Ute Bonde erhalten und deckt haarsträubende Abläufe auf.

Im Mai 2020 wurde der Radweg auf der Berliner Kantstraße eröffnet. Mehrfach wurden die positiven Effekte des neuen Radwegs, wie eine Verdreifachung des Radverkehrs, bewiesen. Auch die zuständige Fachabteilung der SenMVKU sieht eine verringerte Gefahr von Radunfällen durch plötzlich geöffnete Fahrzeugtüren, sogenannte Dooring-Unfälle, durch den Radweg.

Trotzdem hatte der auf die einseitige Förderung des Autoverkehrs zentrierte, im September 2026 abgewählte CDU-SPD-Senat unter Leitung der CDU-Verkehrssenatorin Ute Bonde ein Ende des eigenständigen Radwegs an der Kantstraße noch vor den Berliner Wahlen angestrebt. Die von der DUH über ein gerichtliches Verfahren erwirkten Verwaltungsakten zeigen auf vielen hundert Seiten einen politisch motivierten, ideologischen Kampf der CDU-Senatorin gegen ihre eigene Fachabteilung und gegen Radfahrer*innen. Die Akten dokumentieren beispielsweise mehrmals schriftlich festgehaltene fachliche Einschätzungen, dass dieses geschätzt über zwei Millionen Euro teure und gefährliche Vorgehen keineswegs notwendig sei. Ute Bonde entschied faktisch gegen den fachlichen Rat ihrer Verwaltung die Abschaffung des Radwegs durch eine Weisung an ihre Fachabteilung.

Eine chronologische Rekonstruktion der Ereignisse:

20. Oktober 2023:

Ohne dass es in der Verwaltungsakte zuvor irgendeinen Hinweis dazu gibt, dass eine Änderung der Spuraufteilung erforderlich sei, beginnt die Verwaltungsakte mit einem Vermerk zum Umbau der Straße. Die Fachverwaltung stellt mehrere Varianten der neuen Fahrbahnaufteilung vor. Die von der Fachverwaltung als vorzugswürdig eingeschätzte Variante sieht einen geschützten Radfahrstreifen, einen Bussonderfahrstreifen mit zeitlich zugelassenen Ladetätigkeiten sowie einen Fahrstreifen vor. Ein Parkstreifen ist nicht vorgesehen.

März 2024

Mit Stand März 2024 sieht das Merkblatt der Feuerwehr „Flächen für die Feuerwehr“ eine befestigte Aufstellfläche von 3,50 Metern zuzüglich eines 2 Meter breiten hindernisfreien Streifens vor. Eine Änderung der Kantstraße, so wie jetzt vorgesehen, hätte dies nicht erfordert.

21. Mai 2024:

Die Staatssekretärin teilt dem Bezirk mit, dass eine von dem Gesprächspartner vorgebrachte Problematik hinsichtlich der Feuerwehr aufgrund der Mindestbreite nicht vorliegt:

> „ich komme zurück auf unsere gemeinsamen Gespräche zur Problematik des Zweiten Rettungsweges im Zusammenhang mit der Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen. Konkret in der Kantstraße waren die Möglichkeiten zur Verkehrslenkung bislang stark durch die Vorgaben der Berliner Feuerwehr limitiert. Sie sprachen mich daher auch auf eine besondere Dringlichkeit an, weil das (bisherige) Merkblatt der Feuerwehr die Bauaufsicht zu einem Einschreiten zwinge.
>
> […]
>
> Für die östliche Kantstraße bedeutet eine Anwendung dieser Vorgaben, dass die gegenwärtige Situation mit dem Merkblatt in Einklang stünde. Mit einer Breite von 3,50 m befindet sich der je Fahrtrichtung durchgängig vorhandene Fahrstreifen etwas weniger als 12 m von den Fassaden der Häuser entfernt und der begrünte Mittelstreifen weist als passender „hindernisfreier Streifen“ kaum einen Baumbestand oder andere Einbauten in relevanter Größe aus. Die nötige Gesamtbreite von 5,50 m wird in dieser Konstellation erreicht. Nach hiesiger Lesart eröffnen sich so durch die Neufassung des Merkblatts weitere Optionen für die Verkehrsraumgestaltung. Dies möchte ich Ihnen zunächst zur Kenntnis geben. Eine finale Entscheidung zur künftigen verkehrlichen Gestaltung ist damit zunächst nicht verbunden.“

03. Juli 2024:

Die Fachabteilung empfiehlt daher die Beibehaltung des bisherigen Zustands:

> „Die [Fachabteilung] empfiehlt lediglich die Beibehaltung des mittlerweile eingespielten verkehrlichen Ist-Zustands.“

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Feuerwehr mittlerweile ihr Merkblatt mit Stand von 6/24 entgegen der Handhabung in den meisten anderen Großstädten geändert hat und nun eine Aufstellfläche von 5,50 Metern notwendig sei, um im Einsatz mit dem Leiterwagen uneingeschränkt agieren zu können. Vormals waren es 3,50 Meter gewesen. In der gleichen E-Mail schlägt der Absender vor, die 5,50 Meter durch eine Befestigung des Mittelstreifens zu erreichen. So könne die aktuelle Straßenaufteilung beibehalten werden. Warum die Feuerwehr ihr Merkblatt plötzlich änderte, ergibt sich aus den Akten nicht.

18. Oktober 2024:

Die Senatorin fragt an, ob die Spuraufteilung auf der Kantstraße auch so erfolgen könne, dass die Parkspur und der Radweg getauscht werden. Die Fachabteilung warnt davor aus Gründen der Verkehrssicherheit. Sogenannte Dooring-Unfälle, bei denen Autonutzer*innen eine Autotür unbedacht öffnen und Radfahrer*innen dagegen prallen, führen oft zu schweren und teilweise tödlichen Verletzungen. Die Fachabteilung warnt, dass eine Parkspur rechts des Radwegs das Risiko solcher Unfälle wieder erhöht. Gleichzeitig könne die Frage nach dem ausreichenden Platz für die Feuerwehr durch eine testweise Aufstellung zweifelsfrei geklärt werden.

> Betreff: „EILT! WG: ‚Pop-up-Radweg' entlang der Kantstraße […] Frist ASAP
>
> […]
>
> Zu diesem Vorgang hatte Sen in unserem letzten jF nachgefragt, ob die derzeitige temp. Verkehrsführung bzw. Parkordnung im östlichen Teil der Kantstraße von Fahrstreifen, Parkplätze, Radfahrstreifen (von links nach rechts in Fahrtrichtung) in der dauerhaften Ausführung in Fahrstreifen, Radfahrstreifen, Parkplätze (von links nach rechts in Fahrtrichtung) geändert werden könnte.
>
> Dies wäre laut Aussage des FB grundsätzlich möglich, würde aber an dieser Örtlichkeit, wie bereits gestern angedeutet, wohl dazu führen, dass das derzeit reduzierte Risiko für Dooring-Unfälle wieder auf ein normales Niveau zurückgeführt würde. Ebenso wären bei dieser Variante Störung des Verkehrsablaufes bei Lade- und Liefervorgängen zu erwarten und auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen dabei davon auszugehen, dass der Radfahrstreifen regelwidrig zum Halten und Parken benutzt würde. Dies würde mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass der Radverkehr ausweichen muss und es damit zu Spurwechselvorgängen kommt, welche aus Verkehrssicherheitsaspekten zu vermeiden sind.
>
> Votum: Eine Änderung der Verkehrsführung bzw. der Parkordnung wie oben beschrieben, würde die von der Feuerwehr aufgeworfene Fragestellung bzgl. der Aufstellflächen zwar auflösen, wäre aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus verkehrlicher Sicht nicht die Vorzugslösung. Mit dem Vorschlag einer testweisen Aufstellung in der östlichen Kantstraße könnte die technische Machbarkeit der Aufstellung der Drehleitern zweifelsfrei nachgewiesen werden."

21. Oktober 2024:

Staatssekretär Johannes Wieczorek teilt dem Bezirk mit, dass man eigentlich kein wirkliches Feuerwehrproblem erkennen könne. Er schlägt vor, dass der Bezirk mit der Feuerwehr direkt in die Kommunikation eintritt, um Lösungen zu finden:

> „Um im Interesse eines wirtschaftlichen und sparsamen Mitteleinsatzes final über die künftige Gestaltung der Kantstraße entscheiden und gegebenenfalls für die Bereitstellung nötiger Haushaltsmittel eintreten zu können, rege ich eine innerbezirkliche Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt dazu an, in welchem Umfang tatsächlich Flächen für die Feuerwehr benötigt werden. Dies könnte auch durch eine testweise Aufstellung vor Ort ermittelt werden, um die Rettungsmöglichkeiten in der Praxis zu verifizieren. Bei entsprechender Einigkeit kann kurzfristig eine Entscheidung dazu getroffen werden, in welchem Umfang künftig eine Umgestaltung der Verkehrsflächen in der Kantstraße erfolgen muss."

25. Oktober 2024:

Die Senatsverwaltung kündigt in einer Pressemitteilung die neue Anordnung der Fahrspuren in der Kantstraße an. Dies erfolgt ohne weitere Rücksprachen mit den Fachabteilungen, die zuvor erhebliche Kritik an dem Vorhaben im Hinblick auf die Verkehrssicherheit geäußert hatten. Auch der Einwand des Staatssekretärs, der die Brandschutzproblematik anzweifelt und eine Vor-Ort-Untersuchung anregt, findet laut Verfahrensverlauf keine Berücksichtigung.

Von fachlichen Gesichtspunkten, die diese Entscheidung tragen, etwa Ermittlungen zu Verkehrsmengen des Autoverkehrs und des Radverkehrs oder der detaillierten Busfrequenzen, findet sich im Verwaltungsvorgang nichts. Es liegt auch keine Ermittlung der nötigen Spurbreiten zur Herstellung der Verkehrssicherheit vor.

21. November 2024:

Die Senatorin erkundigt sich bei der Fachabteilung, warum diese die Arbeit noch nicht aufgenommen hat.

> „Ich habe heute erfahren, dass wohl noch keine Maßnahmen bezüglich der Kantstraße ergriffen worden sind.
>
> Ich bitte Sie auch nach Bewertung Ihrer schriftlichen Ausführungen, die ich in unserem gemeinsamen Gespräch so nicht vernommen hatte, nun dringend um die Umsetzung der Ihnen bekannten gefundenen Lösung zum Pop Up Radweg auf der Kantstraße. Bitte lassen sie nach ersten Planungsunterlagen aus unserem Haus […] und mir diese noch einmal zukommen, damit wir dann bewerten können, ob diese der gefundenen Lösung entsprechen.
>
> Danke.
>
> Viele Grüße, Ute Bonde“

22. November 2024:

In der Antwort der Fachabteilung auf die E-Mail der Senatorin zeigt sich, dass die Fachabteilung von Ute Bondes Entscheidung zur Kantstraße erst durch die Pressemitteilung erfuhr und bis dato kein hausinterner Arbeitsauftrag erteilt wurde.

> „tatsächlich gab es für entsprechende Schritte hier an die oder in der Abteilung keinen entsprechenden Arbeitsauftrag. Die angedachte Lösung war mir aus der Pressemeldung bekannt. Danach haben mich zwar Fragen dazu aber keine Aufträge erreicht. Die Gründe für die veränderte Verkehrsraumaufteilung sind für mich auch noch nicht eindeutig erkennbar. […] In meiner Abteilung stehen keine Kapazitäten zur Erstellung derart umfangreicher Verkehrszeichenpläne zur Verfügung.“

17. März 2025:

In einem Vermerk der Fachabteilung wird eine weitere mögliche Variante ins Spiel gebracht. Hierbei würden die Fahrspuren nicht getauscht werden, sondern lediglich die Breite der Parkspur verringert werden.

> „Die jüngst vorgeschlagene Verkehrsraumaufteilung in der Kantstraße sieht einen verbleibenden Fahrtstreifen für den Kfz-Verkehr vor, der regelmäßig 4 m breit sein soll. Im Ist-Zustand weist der Fahrstreifen noch eine markierte Breite von 3,50 m auf. Aufgrund der überwiegenden Nutzung durch PKW wird der Parkstreifen aber auch heute schon mit nur einer Breite von überwiegend 2,00 m in Anspruch genommen.
>
> Die Anpassungen sind damit faktisch gering, so dass in der Praxis von einer hohen Akzeptanz und Regeleinhaltung ausgegangen werden kann. Zur formalen Sicherung auch beim Einsatz von Drehleitern soll das Parken auf dem Parkstreifen durch eine verbindliche Beschilderung auf PKW und Krafträder limitiert werden.
>
> LKW werden nur in den Ladebereichen (blau dargestellt) und nur temporär zugelassen. Während der Abwicklung der Be- und Entladevorgänge befindet sich der Fahrzeugführer zudem im Nahbereich des Fahrzeuges und kann dieses notfalls entfernen. Die dargestellten Abmessungen lassen es zudem bei Dringlichkeit zu, auch neben einem LKW eine Drehleiter einzusetzen. Der praktische Einsatz ist dann aber mit Unwägbarkeiten verbunden und es stehen dann insbesondere keine Reserven mehr beim Platzangebot zur Verfügung.
>
> […] Die taktischen Einschränkungen sind unter den beschriebenen Umständen als gering zu bewerten und müssen in einer Gesamtabwägung den Belangen der Verkehrssicherheit gegenübergestellt werden. Diesbezüglich hat sich die Aufteilung der Verkehrsflächen in der dargestellten Form ausgesprochen bewährt. Insbesondere eine veränderte Lage der Radverkehrsanlage würde eine Verschlechterung der Sicherheit für den Radverkehr zur Folge haben. Alles in allem wird daher die vorgeschlagene Aufteilung als guter Kompromiss zur Gewährleistung des Brandschutzes und der Verkehrssicherheit bewertet.“

01. April 2025:

Es findet eine Vor-Ort-Begehung der östlichen Kantstraße statt, an der Vertreter:innen der Feuerwehr, des Bezirks und der SenMVKU teilnehmen. Danach wird als Ergebnis festgehalten, dass zwar die von der Fachebene der SenMVKU vorgebrachte alternative Variante mit verkleinerter Parkspur für die Feuerwehr angeblich eine unzureichende Alternative sei, dass jedoch der Umbau zu einem befestigten und tragfähigen Mittelstreifen das Feuerwehrproblem lösen würde.

Es sind die parkenden Autos, die für die Feuerwehr ein Hindernis darstellen und nicht die Fahrräder auf dem Radweg. Doch die Möglichkeit, die Parkspur zu streichen, wird in diesem Zusammenhang gar nicht mehr diskutiert. Eine neue Aufteilung des Straßenraums ohne Parkspur würde ausreichend Platz für die Feuerwehr im Falle eines Drehleitereinsatzes, für einen geschützten Radweg sowie für eine Busspur zusätzlich zu der Autospur schaffen. Genau diese Aufteilung war zu Anfang des Prozesses im Oktober 2023 als Vorzugsvariante durch die Fachabteilung bestätigt worden.

„2. Die Beibehaltung der aktuell vorhandenen Verkehrsraumaufteilung stellt sich gegenüber dem unter 1. beschriebenen Vorgehen zwar (verkehrlich) vorteilhafter dar, die in der Anlage nochmals beigefügten Ausführungen des Unterzeichner zum Flächenbedarf der Feuerwehr (4 m breite Fläche bei ca. 10 m Gebäudeabstand) werden von den Vertretern der Feuerwehr jedoch als unzutreffend bewertet.
3. Die Verkehrsraumaufteilung kann wie unter 2. beibehalten werden, wenn durch einen Umbau des Mittelstreifens eine befestigte und tragfähige Fläche für die Aufstellung von Hubrettungsfahrzeugen mit einer Breite von mind. 5,5 m geschaffen wird (Gebäudeabstand max. 12 m). Diese Variante wird von der Feuerwehr sowie dem Bezirk favorisiert und steht im Einklang mit den verkehrlichen Anforderungen von SenMVKU.“

16. Mai 2025:

Ohne dass im Verwaltungsvorgang weitere fachliche Fragen erörtert worden sind, verliert die Senatorin offenbar die Geduld und greift selbst ein. Statt einer inhaltlichen Antwort reagiert sie mit einer beamtenrechtlichen Weisung und drückt die von ihr gewünschte Lösung durch. Von einem Tausch von Parkspur und Radspur ist jedoch nicht mehr die Rede. In der Weisung der Senatorin wird nun die zuvor nicht diskutierte Variante einer gemeinsamen Bus- und Radspur festgelegt:

„haben Sie Dank für Ihre dezidierte fachliche Aufbereitung.

Zunächst ist zu beachten, dass sich aufgrund der Baumaßnahmen an der A 100, die zu neuen Verkehrsbeziehungen führen und über viele Jahre anhalten werden, eine andere Verkehrssituation als bislang ergibt. Dieser muss Rechnung getragen werden. Insbesondere muss berücksichtigt werden, dass die Kantstraße die bestmögliche Durchgängigkeit für Rettungsdienste und den ÖPNV gewährleisten muss.

Darüber hinaus ist es mir wichtig festzuhalten, dass es in Einbeziehung der durch GR vorgenommen rechtlichen Einschätzung, mir als Senatsmitglied obliegt, im Rahmen der Gesamtverantwortung des Senats bestmöglich für die Sicherheit aller Berlinerinnen und Berliner Sorge zu tragen.

Vorliegend stehen sich jeweils das Gut Unversehrtheit von Leib und Leben gegenüber. Bei Abwägung des gleichgelagerten Gutes ist es jedoch so, dass durch einen Fahrradstreifen, der sich von der Bebauung aus betrachtet in folgender Reihung ergibt,

- Gehweg – Parkplätze/Lieferverkehre – gemeinsamer Bus/Fahrradstreifen – Fahrstreifen –

dem Fahrradfahrenden eine höhere Sicherheit für Leib und Leben zuteil wird, als dies bei einem potentiellen Brand einer Bewohnerin/einem Bewohner der oberen Etagen bei nicht vorhandenem zweiten Fluchtweg zuteil würde.

Insofern weise ich Sie unter intensiver Abwägung der geschilderten Ausgangssituationen an, die in fett markierte Anordnung für die Kantstraße östlicher Teil beide Fahrtrichtungen – wie besprochen - zu treffen.

Zum westlichen Teil bitte ich um Rücksprache. Zudem bitte ich darum, mir die Anordnung zur Zustimmung vorzulegen. Danke.“

Diese Weisung hat es in mehrfacher Hinsicht in sich: Die Senatorin schreibt, dass sie eine „intensive Abwägung“ vorgenommen hat. Auf welcher Grundlage sie diese Abwägung getroffen hat, sagt der Verwaltungsvorgang nicht. Es liegen auch keine Erkenntnisse dazu vor, warum die Senatorin der Auffassung ist,

dass hier eine Abwägung über „Leib und Leben“ der Radfahrer*innen auf der Kantstraße und der Bewohner*innen der oberen Etagen vorgenommen werden müsste. Wie im Ergebnisprotokoll der Begehung im April 2025 festgehalten wurde, wäre beispielsweise auch ein befestigter Mittelstreifen eine mögliche Lösung.

Mit dem Vorschlag, den Parkstreifen mit dem Radweg zu tauschen, nimmt die Senatorin vielmehr eine Abwägung zwischen möglichst bequemen Parkflächen einerseits und Leib und Leben der Radfahrer*innen andererseits vor.

Mehr noch: In der Pressemitteilung vom Oktober 2024 war davon die Rede, dass die Parkspur und die Fahrradspur getauscht werden. Nun erscheint erstmals im Verwaltungsvorgang in dieser Weisung die Entscheidung, dass ein „gemeinsamer Bus/Fahrradstreifen“ neben der Parkspur am rechten Straßenrand geschaffen werden soll. Eine fachliche und rechtliche Prüfung dieser Variante wurde durch die Fachabteilung bisher nicht vorgenommen.

04. Juni 2025:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf kritisiert in einer Pressemitteilung, dass Ute Bonde „ein verkehrspolitisches Exempel statuieren möchte“ und eine Weisung ohne Hinweise auf eine Abwägung der Sicherheitsgefahren übermittelt habe.

06. Juni 2025:

Die Zahl der Radfahrer wurde nach wie vor nicht ermittelt. Stattdessen findet sich diese E-Mail eines Mitarbeiters:

> „Zur Kenntnis. Ich habe im Übrigen vor Kurzem in der Kantstraße im Außenbereich gegessen und war überrascht, wieviel Radverkehr dort jetzt vorhanden ist.“

17. Juni 2025:

Der Bezirk legt dar, welche Breite der Sonderfahrstreifen haben muss, um keine Sicherheitsgefahren hervorzurufen. Diese Breite wird nicht erreicht. Schon in der Variantendarstellung, die im Oktober 2023 genutzt wurde, ist eine ausreichende Breite des Sonderfahrstreifens vermerkt, die nicht erreicht wird.

„Inhaltlich fällt es mit sehr schwer, zu Ihrem Vorschlag Stellung zu beziehen, da die Begründung in der vorliegenden Form vollkommen unzureichend ist und wesentliche Daten zur Abwägung fehlen. Daher kann ich auch nicht abschätzen, ob sich Ihr Vorschlag am Ende des Prozesses baulich und rechtlich realisieren lässt.

[…] Im Wesentlichen bitte ich daher für den weiteren Planungsprozess um die Klärung folgender Themen:

a) Ob Radverkehr auf einem Bussonderstreifen zugelassen werden kann, hängt nach den technischen Regelwerken sowohl von der Breite des Bussonderstreifens als auch von der Radverkehrsstärke ab. […] Wenn der Streifen <3,50 m sein sollte, darf die Radverkehrsstärke auf dem Streifen aber nur zwischen 150-200 Fahrrädern in der Spitzenstunde liegen. Ist dort mehr Radverkehr vorhanden, scheidet eine Freigabe des Radverkehrs auf dem Sonderstreifen ebenfalls aus. Nach bisheriger Kenntnis und Einschätzung liegt die Radverkehrsstärke in der Kantstraße zumindest zeitweise in dieser Größenordnung. […]

b) Mit Blick auf die Breite des Sonderstreifens ist ergänzend zu den Regelungen in der ERA zu beachten, dass nach der neuen Regelung des § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO beim Überholen von Fahrradfahrenden ein Abstand von mindestens 1,50 m einzuhalten ist.

   Selbst wenn der Fahrradfahrende in der Mitte des Sonderstreifens unterwegs ist, muss der Sonderstreifen so breit sein, dass er sowohl den Mindestabstand beim Überholen von 1,50 m einhält, als auch gewährleistet sein, dass auf der rechten Seite zu den parkenden Fahrzeugen ein Sicherheitsabstand eingehalten wird. […] Hinzu kommt, dass Fahrradfahrende nicht wie auf einer Perlenschnur fahren. Man geht daher davon aus, dass Fahrradfahrende wegen ihrer gewissen Pendelbewegungen mindestens eine Breite von 1 m haben müssen.

   Berücksichtigt man all dies und addiert die jeweiligen Summen, […] landet man bei einer Mindestbreite des Sonderstreifens von 3,50 m. Ob dies hier der Fall ist, ist zu hinterfragen. Ich gehe auch hier davon aus, dass dies von Ihnen geprüft wurde und bitte um Übersendung der Daten zu den in den einzelnen Blöcken stattfindenden Parkvorgängen.“

24. Juni 2025:

Senatsintern werden die Bedenken aufgegriffen, aber nicht weiter untersucht.

„zu a) Die Empfehlungen der ERA werden in der Anordnungspraxis grundsätzlich im Rahmen der Abwägungen mit herangezogen. Abweichungen können in den begrenzten, urbanen Verhältnissen gleichwohl aufkommen und sind abzuwägen. Für einen BSF >4,75 m stehen die Flächen nicht zur Verfügung, wenn ruhender/liefernder Verkehr separat ausgewiesen werden soll. Für einen BSF <3,50 m liegt das Radverkehrsaufkommen zumindest zeitweise höher als 200 Radf/h und Richtung (beispielhaft bemessen an der Kreuzung Leibnizstraße am 09.04.2025); zum Überholen können Busfahrende einen BSF mit Leitlinie jedoch verlassen und im nebenliegenden Fahrstreifen verkehren. Die Praktikabilität wäre einzuschätzen.

Zu b) Der Überholabstand von 1,50 m ist einzuhalten. Pendelbewegungen sind im konkreten Verkehr zu beachten, jedoch nicht pauschal aufzuschlagen. Ebenso sind Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr nicht zu kumulieren, Abstand zu geparkten Fahrzeugen ist von Radfahrenden frei innerhalb eines BSFs zu halten.“

Entsprechende Ermittlungen zur „Praktikabilität“ des Überholens der Radfahrer durch die 2,55 Meter breiten BVG-Busse unter Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 Metern und unter Berücksichtigung, dass die linke Fahrspur werktäglich tagsüber nahezu vollständig belegt ist, fehlen im Verwaltungsvorgang. Es gibt keine Ermittlungen zu den Verkehrsmengen auf der nur 3,25 Meter breiten linken Fahrspur, die eine Einschätzung dazu erlauben, ob die in dem Konzept der SenMVKU als selbstverständlich dargestellten Überholvorgänge der BVG-Busse gegenüber den Radfahrenden nicht nur praktikabel, sondern wegen der Menge des Autoverkehrs und Fahrradverkehrs verkehrssicher sind.

05. Dezember 2025:

Das beauftragte Planungsbüro weist darauf hin, dass der Straßenquerschnitt nicht ausreicht, um das Regelmaß eines Bussonderfahrstreifens mit Zulassung des Radverkehrs zu erreichen.

> „Gemäß Regelplan RP 501 beträgt das Regelmaß für Bussonderfahrstreifen bei Zulassung von Radverkehr 4,75 m. Dieses Maß wird selbst bei 9,90 m nicht erreicht.“

12. Januar 2026:

Anfang Januar hält das Ergebnisprotokoll einer Planungsbesprechung unter dem Titel „Radverkehrsanlagen* in der Kantstraße zwischen Joachimsthaler Straße und Wilmersdorfer Straße (*Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr)“ einen besonders brisanten Punkt fest. Unter dem Tagesordnungspunkt 2.3 „Zeitplan“ ist vermerkt:

„Politische Vorgabe: Umsetzung vor Wahlen 2026“

Die Lagepläne sollen innerhalb von vier Wochen erarbeitet werden.

Des Weiteren ist in diesem Protokoll vermerkt, dass „entgegen der ursprünglichen Aufgabenstellung zur Planung einer Radverkehrsanlage, ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr zu planen“ ist.

27. Mai 2026:

Die landeseigene infraVelo fragt an, warum kein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos geplant wird, da keine Planung bekannt ist, die eine solche Markierung vorsieht. Wenn man dies tut, könnte man dies als einen „etwas sichereren“ Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr einordnen.

02. Juni 2026:

Die Senatsverwaltung teilt mit, dass kein Sicherheitstrennstreifen für Radfahrende als Schutz zum Parkstreifen angelegt werden muss, da es sich um einen Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr handeln soll.

Warum es für die Verkehrssicherheit einen Unterschied machen sollte, wenn der umfangreiche Radverkehr auf der Busspur abgewickelt wird, anstatt der Busverkehr auf der Radspur, erklärt sich aus Gefahrengesichtspunkten nicht.

28. Juli 2026:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf veröffentlicht die Anhörung gemäß § 45 Straßenverkehrs-Ordnung zum Vorhaben der Einrichtung eines „Bussonderfahrstreifen mit der Freigabe für den Radverkehr“.

10. August 2026:

Der Bezirk nimmt als Straßenbaulastträger in der Anhörung Stellung.

> „Der Bezirk weist als Straßenbaulastträger vor der Entscheidung zur Anordnung auf folgende Aspekte hin:
>
> Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist bei einer Breite des Bussonderfahrstreifens von 3,00 bis 3,50 m – also ohne Überholmöglichkeit zwischen Bussen und Radfahrenden – eine gemeinsame Führung nur zulässig, sofern das Radverkehrsaufkommen in der maßgeblichen Spitzenstunde 150 bis 200 Radfahrende je Stunde nicht überschreitet. Eine Überholmöglichkeit mit ausreichendem Sicherheitsabstand ist demgegenüber erst ab einer Breite von 4,75 m gegeben.
>
> Der Bussonderfahrstreifen weist in weiten Teilen des Streckenverlaufs eine Breite von weniger als 3,50 m auf. Zugleich belegen vorliegende Verkehrserhebungen ein Radverkehrsaufkommen, das den ERA-Schwellenwert von 150 bis 200 Radfahrenden je Stunde überschreitet.“

13. August 2026:

Arne Herz, Staatssekretär der SenMVKU, macht der Fachebene Druck.

> „ich bitte um jede mögliche Beschleunigung der Anordnung. Vor allem wichtig ist allerdings, dass wir in jedem Fall im Zeitplan bleiben. Bitte informieren Sie uns kurz bevor die Anordnung ergeht.“

21. August 2026:

Die verkehrsrechtliche Anordnung für das Ausführen eines Bussonderfahrstreifens unter Zulassung des Radverkehrs auf der Kantstraße zwischen Wilmersdorfer Straße und Joachimsthaler Straße wird erteilt. Es heißt weiter: „Die ausführliche Begründung der Maßnahmen wird nachgereicht“.

25. September 2026:

Es folgt eine weitere Anordnung mit derselben Bezeichnung:

„Die mit Schreiben vom 28. Juli 2026 angehörten, den Hinweisen aus der Anhörung entsprechend in Details angepassten Maßnahmen werden hiermit gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchstabe a) StVO zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt und des Klimaschutzes angeordnet. Meine Anordnung vom 21. August 2026 wird insoweit konkretisiert und gilt in der Fassung meiner heutigen Anordnung.“

Stand: 05.10.2026

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Kontakt

Clemens Schürmann
Referent Städtische Mobilität
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030-2400867-757
E-Mail: schuermann@duh.de

Nanne Richardsen
Referentin Verkehr
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030-2400867-730
E-Mail: richardsen@duh.de

www.duh.de **info@duh.de** **www.duh.de/newsletter-abo** **.../umwelthilfe**

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.

Initiative Transparente Zivilgesellschaft

Deutscher Spendenrat e.V. Die gute Tat im Blick

DZI Spenden-Siegel

Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX