

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Sven Rissmann (CDU)**

vom 06. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. September 2019)

zum Thema:

**Fahrradbrücke über den Landwehrkanal**

und **Antwort** vom 25. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Rissmann (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20945**  
**vom 6. September 2019**  
**über Fahrradbrücke über den Landwehrkanal**

---

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

Frage 1:

Welche Bedeutung misst der Senat den Radschnellverbindungen beim Ausbau des Radwegnetzes in Berlin bei?

Antwort zu 1:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz misst Radschnellverbindungen einen sehr hohen Stellenwert bei. Die infrastrukturelle Qualität von Radschnellverbindungen soll sehr hoch werden. Sie sollen breite, meist separate Wege besitzen, sollen gut beleuchtet, bequem und bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp für Radfahrende zu befahren sein. Sie sollen das Radfahren somit sicherer, komfortabler und schneller machen und dies insbesondere auf Wegstrecken, die länger als fünf Kilometer sind. Radschnellverbindungen werden somit Anreize schaffen, das Fahrrad in Berlin insgesamt häufiger zu nutzen und bieten damit den Berlinerinnen und Berlinern neue Möglichkeiten, sich im Alltag oder in der Freizeit mit dem Rad oder auch dem Pedelec umweltbewusst und gesundheitsfördernd fortzubewegen.

In Berlin sollen in den nächsten Jahren deshalb mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen entstehen, dies ist auch so in dem seit dem 05.07.2018 gültigen Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Darüber hinaus werden Radschnellverbindungen auch in den derzeitigen Planungen zum Berliner Radverkehrsnetz besonders berücksichtigt.

Frage 2:

Warum endet der Radschnellweg Nr. 6 (wie Nr. 1) an der Grenze zum Innenstadtbereich, anstatt ihn durch die Berliner Mitte durchzuführen und dadurch ein Weiterfahren auf den Radschnellwegen Nr. 2 oder Nr. 4 zu ermöglichen?

Antwort zu 2:

Eine wichtige Nutzergruppe bei den Radschnellverbindungen sind Pendlerinnen und Pendler, die insbesondere aus den Außenbereichen der Stadt in den Innenbereich fahren sollen. Hierfür wurden in der vorherigen Potenzialuntersuchung insgesamt 10 Trassenkorridore ausgewählt, die zunächst diese radiale (sternförmig auf die Innenstadt zulaufende) Verbindungsfunktion vorhalten. Bei den Planungen für Radschnellverbindungen wird darüber hinaus darauf geachtet, dass diese an bereits bestehende Radverkehrsanlagen anschließen, um so die Weiterführung und Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz zu gewährleisten. Bei der Planung von Radschnellverbindungen in einem dicht bebauten innerstädtischen Raum sind die hohen Qualitätsstandards der Infrastruktur von Radschnellverbindungen schwieriger umzusetzen.

Die Umsetzung von Radschnellverbindungen wird stufenweise erfolgen, das heißt, dass weiterführende Verbindungsstrecken (mit der infrastrukturellen Qualität von Radschnellverbindungen) auch zu einem späteren Zeitpunkt geplant und realisiert werden können. Der Fokus der jetzigen Untersuchungen und Planungen liegt jedoch zunächst auf der Anbindung der Außenbereiche an die Bereiche der Innenstadt.

Frage 3:

Welche Bedeutung misst der Senat einer Fahrradbrücke zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Tilla-Durieux-Park innerhalb des Radschnellwegnetzes bei?

Antwort zu 3:

Im Zuge der Untersuchungen zu Radschnellverbindungen erfolgen seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz derzeit keine weiterführenden Planungen für eine Brücke vom Park am Gleisdreieck zum Tilla-Durieux-Park.

Grundsätzlich kann jedoch festgehalten werden, dass diese neue Brücken-Verbindung für den Rad- und Fußverkehr (unabhängig vom Radschnellverbindungs-Kontext) eine sinnvolle Ergänzung darstellen würde.

Frage 4:

Warum wurde der Siegerentwurf des Wettbewerbs von 2006 (Fußgängerbrücke über den Landwehrkanal – Siegerentwurf von KLÄHNE BUNG Beratende Ingenieure im Bauwesen GmbH, Berlin (DE)) - nicht realisiert?

Antwort zu 4:

Im Ergebnis des Wettbewerbs ist die Arbeitsgemeinschaft Klähne, Max Dudler und freiräume mit den erforderlichen Planungsleistungen zur Umsetzung des Projektes gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beauftragt worden.

Die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 der HOAI) konnte im Abstimmungsverfahren keine Zustimmung hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange der Brückenerhaltung, der Barrierefreiheit, des städtebaulichen Erscheinungsbildes sowie der Einhaltung der denkmalpflegerischen Anforderungen erlangen. Da das Baurecht für die Brücke im Abstimmungsverfahren zu erwirken war, war die Planung gehemmt.

Aufgrund der Prioritätensetzung und Fokussierung auf unabdingbar notwendige Instandsetzungs- bzw. Ersatzneubaumaßnahmen wurde die Entscheidung getroffen, die Maßnahme zurückzustellen.

Frage 5:

Wie ist der Stand der Planung für den Bau einer Fahrradbrücke an dieser Stelle? Falls im Moment nichts passiert: Warum? Wie sind die Aussichten auf eine Wiederaufnahme der Planungen?

Antwort zu 5:

Die bisherigen Machbarkeitsstudien für eine auch durch Radfahrende nutzbare Brücke haben zu keiner konstruktiv umsetzbaren und gestalterisch befriedigenden Lösung geführt, nachdem sich herausgestellt hatte, dass die den Landwehrkanal in diesem Bereich querenden Tunnelanlagen der Deutschen Bahn zu sehr aufwändigen Rahmenbedingungen für die Gründung von Brückenbauwerken führen.

Berlin, den 25.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz