

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 17. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Oktober 2017)

zum Thema:

Radinfrastruktur Großer Stern und Ernst-Reuter-Platz

und **Antwort** vom 07. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Nov. 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12548
vom 17.10.2017
über Radinfrastruktur Großer Stern und Ernst-Reuter-Platz

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

Frage 1:

Trifft es zu, dass sich der Senat dazu entschieden hat, die Radschnellverbindung (RSV 5) Alexanderplatz, Unter den Linden, Straße des 17. Juni und Heerstr. Richtung Spandau als eine der ersten Radschnellverbindungen in Berlin auszubauen?

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat den Zustand der beiden großen Kreisverkehre am Großen Stern und am Ernst-Reuter-Platz mit Bezug auf die Tauglichkeit für eine Radschnellverbindung?

Frage 3:

Wie sind die Verkehrsflächen und die Ampelphasen am Großen Stern im Verhältnis des Verkehrsaufkommens von Kraftfahrzeugverkehr, Radverkehr und Fußverkehr aufgeteilt und welche Änderungen sehen die Planungen bezüglich der Verteilung der Verkehrsflächen vor?

Frage 4:

Welche Erfahrungen liegen dem Senat zur Benutzung der Radverkehrsspuren in beiden Fahrtrichtungen am Großen Stern vor und inwieweit sind diese auf die Situation am Ernst-Reuter-Platz übertragbar?

Frage 5:

Welche Zahlen liegen dem Senat zu Unfallhäufigkeiten mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden und/oder Radfahrenden vom Großen Stern und dem Ernst-Reuter-Platz vor?

Frage 6:

Ist vorgesehen, die Ampelschaltungen an den beiden genannten Kreisverkehren zukünftig zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs zu optimieren?

Frage 7:

Welche Veränderungen an der Flächenverteilung zwischen Fuß-, Rad und Kraftfahrzeugverkehr sind beim Ausbau der Radschnellverbindung Alexanderplatz, Unter den Linden, Straße des 17. Juni und Heerstr. Richtung Spandau an den beiden genannten Kreisverkehren vorgesehen?

Frage 8:

Kann sichergestellt werden, dass die Radschnellverbindung auf der gesamten Strecke pro Richtungsfahrbahn mindestens eine Breite von 2,5m aufweist?

Frage 9:

Wann soll mit dem Ausbau der Radschnellverbindung begonnen werden und wer wird für die Planung, Beauftragung, Bauleitung, Abnahme und Finanzierung zuständig sein?

Frage 10:

Wie hoch wird der Finanzbedarf für die Herstellung der Radschnellverbindung Alexanderplatz-Spandau eingeschätzt und aus welchem Haushaltstitel wird die Finanzierung bis 2020 geleistet?

Frage 11:

Wo soll der Ausbau der Radschnellverbindung in Spandau enden oder ist der Ausbau bis zur Landesgrenze an der Heerstr. in Weststaaken geplant, um dort an den Brandenburger Radweg entlang der B5 anzuschließen?

Frage 12:

Ist vorgesehen, die RSV 5 an die parallel dazu auszubauenden RSV – insbesondere RSV 3, 7, 8 anzubinden, die bisher am Stadtautobahnring (A 100) enden und wie soll diese Anbindung erfolgen?

Antwort zu den Fragen 1 - 12:

Aufgrund der derzeitigen Informationslage ist eine Einzelbeantwortung der Fragen nicht möglich, weshalb eine allgemeine umfassende Antwort gegeben wird.

Mit der Veröffentlichung der Kurzfassung zum Endbericht aus dem laufenden Auftrag zur Potenzialuntersuchung zu Radschnellverbindungen in Berlin am 22.09.2017 wurde gezeigt, dass es verschiedene mögliche Trassenkorridore für Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet gibt. Als Ergebnis dieser Potenzialuntersuchung wurden Empfehlungen ausgesprochen, für welche Trassenkorridore weitere vertiefende Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden sollen.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat anhand dieser Empfehlungen eine Priorisierung für die weitere Bearbeitung festgelegt. Diese umfasst insgesamt 8 Trassenkorridore. Da eine Machbarkeitsuntersuchung noch Bestandteil des laufenden Auftrags ist, ist mit der Erstellung der Machbarkeitsuntersuchung zur sogenannten „Y-Trasse“ (höchste Priorität) bereits begonnen worden.

Für die weiteren Prioritäten wird die Vergabe der Machbarkeitsuntersuchungen noch in diesem Jahr vorbereitet. Diese Aufgabe wird die neugegründete infraVelo GmbH übernehmen. Es wird angestrebt, die Machbarkeitsuntersuchungen für die weiteren Trassenkorridore parallel zu vergeben, um möglichst schnell Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zu erhalten.

Der hier besagte Korridor „RSV 5“ gehört zu den priorisierten Trassenkorridoren (fünfte höchste Priorität) und wird deshalb demnächst auf Machbarkeit untersucht. Bei dieser Untersuchung werden dann entsprechende Entwurfsvorschläge für rechtliche, planrechtliche und verkehrstechnisch machbare Routenverläufe aufgezeigt. Dabei wird auch sehr genau untersucht, ob die Routenvarianten planungsbefangene Bereiche (planfestgestellt, Denkmalschutz) tangieren.

Erst im Zuge dieser Untersuchungen können dann auch belastbare Einschätzungen zu den detaillierten Fragen, wie zum Beispiel genauer Trassenverlauf, Knotenpunktgestaltung, Flächenverteilung, Breitengestaltung, Grünzeitanteile, Kosten usw. gegeben werden.

Nach Abschluss einer positiven Machbarkeitsuntersuchung werden dann alle weiteren Schritte für die Planung und Umsetzung der Radschnellverbindungen eingeleitet, eine zeitliche Prognose für das weitere Vorgehen kann auch in diesem Fall erst nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung abgegeben werden.

Die Planung und Umsetzung werden unter anderem durch Mittel des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA) erfolgen. Darüber hinaus sollen für die Umsetzung auch projektbezogene Fördermittel des Bundes sowie der EU herangezogen werden. Es ist derzeit beabsichtigt, die Aufgabe der Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung ebenfalls der infraVelo GmbH zu übertragen.

Berlin, den 07.11.17

In Vertretung

Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz