

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 19. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Oktober 2020)

zum Thema:

Radschnellwege

und **Antwort** vom 30. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Nov. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25285
vom 19. Oktober 2020
über Radschnellwege

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

Frage 1:

Welche derzeitigen Vorzugstrassen der geplanten Radschnellwege in Berlin verlaufen durch Grünanlagen und Parks?

Antwort zu 1:

Folgende derzeitige Vorzugsvarianten der geplanten Radschnellverbindungen (RSV) führen teilweise durch Grünanlagen oder Parks:

- RSV 1 - „Y-Trasse“
- RSV 3 - „Königsweg - Kronprinzessinnenweg“
- RSV 6 - „Teltowkanalroute“
- RSV 8 - „Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“

Bei der RSV 4 - „Panke-Trail“ und der RSV 2 - „Mitte - Tegel - Spandau“ trifft dies gegebenenfalls auf wenige Meter zu.

Bei der RSV 5 - „West-Route“, der RSV 7 „Spandauer Damm - Freiheit“, der RSV 9 „Ost-Route“ und der RSV 10 - „Reinickendorf-Route“ ist keine Führung durch Grünanlagen vorgesehen.

Frage 2:

Welche alternativen Varianten gibt es konkret und warum wurden diese zum jetzigen Zeitpunkt verworfen oder nicht weiter verfolgt?

Antwort zu 2:

Verschiedene Streckenvarianten der Radschnellverbindungen wurden innerhalb eines zwei Kilometer breiten Trassenkorridors intensiv geprüft, bewertet und miteinander verglichen. Routenführungen, die grundsätzlich nicht machbar sind, wurden verworfen. In den Untersuchungsberichten, die von der GB infraVelo GmbH mit Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung auf der Website veröffentlicht wurden, sind die Gründe für die verworfenen Varianten tabellarisch aufgeführt (vgl. <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/>). Die machbaren Routenvarianten werden bis zum Abschluss der Leistungsphase 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) weiter untersucht. Die endgültige Streckenführung wird erst mit dem Abschluss der Planfeststellung (nach Leistungsphase 4) feststehen.

Frage 3:

Welche Vorzüge haben die gewählten Trassen gegenüber anderen Varianten?

Antworten zu 3:

Die Prüfung und Bewertung der Varianten erfolgt über verschiedene Kriterien:

Konflikte/Machbarkeit:

Es wird geprüft, inwieweit Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutz, Wasserstraßen, Fußverkehr, öffentlichem Personennahverkehr, Kraftfahrzeugverkehr, Wirtschaftsverkehr, ruhendem Verkehr und Städtebau sowie Denkmalschutz für oder gegen die Realisierung der Radschnellverbindung sprechen.

Attraktive Strecke:

Hier liegt der Fokus auf der direkten Wegeführung beziehungsweise den Umwegen der möglichen Varianten, der Anzahl der Knotenpunkte, der Topografie sowie der sozialen Sicherheit.

Potenziale/Erreichbarkeiten:

Die Erschließungsfunktion von Wohn- und Arbeitsstandorten, wichtigen Einrichtungen sowie Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der Routenvarianten werden betrachtet.

Über den Variantenvergleich wird die derzeitige Vorzugsvariante bestimmt: Es ist die Route, die im Verhältnis die geringsten Konflikte, höchste Attraktivität sowie besten Potenziale aufweist.

Frage 4:

Welche Auswirkungen hätten diese Trassierungen auf Nutzerinnen und Nutzer der Grünanlagen und Parks, im Speziellen auf Kinder und Seniorinnen und Senioren?

Frage 5:

Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um diese ausreichend vor eventuellen Gefährdungen zu schützen?

Antwort zu 4 und 5:

Bei der Wegeführung von Radschnellverbindungen durch Grünanlagen gelten erhöhte Anforderungen hinsichtlich natur- und umweltschutzrechtlicher Belange sowie zur Aufrechterhaltung des Erholungscharakters. Dies wird von Beginn an in der Planung berücksichtigt und bei jeder Entscheidung abgewogen.

Im Allgemeinen gilt: Sichere Querungen für den Fußverkehr - zu denen bei Erfordernis auch geschwindigkeitsreduzierende oder aufmerksamkeits erhöhende bauliche Maßnahmen beitragen können - und eine sichere Wegeführung werden ebenso vorgesehen, wie eine getrennte Wegeführung des Fuß- und Radverkehrs. Für blinde und sehbehinderte Personen sind taktile Elemente in der Streckenführung vorgesehen.

Um Konflikte zu verhindern und zu minimieren, gilt auch der generelle Grundsatz, dass ein gutes Miteinander nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme funktionieren kann.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat insgesamt die Führung von Radschnellwegen durch Grünanlagen und Parks?

Antwort zu 6:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geht planerisch offen an das Thema heran, denn bei keinem Radschnellverbindungs-Projekt ist die finale Trassenführung bereits heute festgelegt. Es wäre kein sinnvoller Planungsansatz, von vorneherein auszuschließen, dass Radschnellverbindungen durch Grünanlagen führen können. Vielmehr gilt es, in jedem Einzelfall abzuwägen und zu entscheiden, ob Lösungen für Nutzungskonflikte gefunden werden können.

Erst mit weiterer Planungstiefe erfolgt die Auswahl einer Vorzugstrasse, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wird. Mit dem dann folgenden Planfeststellungsbeschluss wird die Trasse endgültig festgelegt sein und darf entsprechend dem Beschluss gebaut werden.

Ziel und Aufgabe der Planung bis zum Planfeststellungsverfahren ist es, für alle Trassen im Einzelfall die Konflikte und Probleme auszuarbeiten und möglichst bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens gute Lösungsansätze bzw. Kompromisse zu finden. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte sind mögliche Zielkonflikte mit Parkbesucher*innen oder Naturschutzbelange vertieft zu prüfen und zu klären. Hierzu wurden teilweise bereits und werden in der kommenden Zeit vertiefte Gespräche mit allen Trägern öffentlicher Belange oder auch Interessensverbände durchgeführt. Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Gesprächen fließen in den jeweiligen Planungsstand ein.

Frage 7:

Wie hoch sind die aktuellen Kostenschätzungen für jeden in Planung befindlichen Radschnellweg?

Antwort zu 7:

In den Machbarkeitsuntersuchungen erfolgten erste Kostenprognosen mit dem Planungsstand der jeweiligen Radschnellverbindung zum Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung. Erste Ergebnisse sind auf der Webseite der GB infraVelo GmbH angegeben (siehe Link in Antwort zu Frage 2). Diese Kostenprognosewerte aus den Machbarkeitsuntersuchungen sind erste Anhaltspunkte für den möglichen Kostenrahmen der Radschnellverbindungen.

Erst mit den weiteren Planungen zu den Radschnellverbindungen werden die genaueren Routenverläufe festgelegt. Mit dieser Festlegung wird dann zum Beispiel auch klar, ob im Verlauf der Vorzugstrasse kostentreibende Ingenieurbauwerke benötigt werden. Die Kostenwerte werden somit im weiteren Verlauf der Planungen deutlich konkretisiert und dann auch erst belastbar sein.

Berlin, den 30.10.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz