

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 13. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. April 2021)

zum Thema:

Radwege in und um Westend

und **Antwort** vom 26. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27339
vom 13. April 2021
über Radwege in und um Westend

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 die GB infraVelo GmbH um Stellungnahme gebeten, die von dort für die Fragen 1 bis 10 in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie weit fortgeschritten ist die Planung der Radschnellverbindung (RSV) 5 „Westroute“?

Antwort zu 1:

Die GB infraVelo teilt hierzu mit:

„Die Machbarkeitsuntersuchung zur „West-Route“ (RSV 5) wurde im Herbst 2020 abgeschlossen. Die Radschnellverbindung befindet sich derzeit in der Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2).“

Frage 2:

Welche Streckenabschnitte sind bereits fertig? Bei welchen Streckenabschnitten kommt es zu Verzögerungen?

Antwort zu 2:

Radschnellverbindungen (RSV) erfordern vor einem Baubeginn ein Planfeststellungsverfahren. Die Planungen für die gesamte Trasse werden mit Abschluss der Genehmigungsplanung gesamthaft eingereicht. Eine vorgezogene Umsetzung von Teilabschnitten ist nicht möglich, da sie dem Planfeststellungsverfahren vorgreifen würden.

Frage 3:

Wie ist die Situation im Bereich Heerstraße? Welche Erfolge und welche Probleme weist dieser Teilabschnitt konkret auf?

Antwort zu 3:

Teile der Heerstraße verlaufen im Zuge einer Bundesstraße auf der sogenannten „Freien Strecke“ und befinden sich daher in der Baulast der Autobahn GmbH des Bundes.

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Der Bereich der Heerstraße ist mehrere Kilometer lang. Er zeichnet sich insbesondere durch die Querung der Havel und des Stößensees aus. Die beiden vorhandenen Brücken stellen bereits heute Engstellen für den Fuß- und Rad-, aber auch den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) dar. Nach derzeitigen Kenntnisstand ist diese Führung jedoch alternativlos, da ein Brückenneubau, z.B. nördlich im Bereich der Tiefwerder Wiesen, aus naturschutzrechtlichen und wirtschaftlichen Gründen als nicht machbar eingeschätzt wird, sodass die Engstelle entlang der beiden Brücken auf absehbare Zeit bestehen bleibt. Östlich und westlich davon steht ausreichend Raum zum Ausbau als Radschnellverbindung zur Verfügung.“

Frage 4:

Wie weit fortgeschritten ist die Planung der Radschnellverbindung (RSV) 7 „Spandauer Damm– Freiheit“?

Antwort zu 4:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Machbarkeitsuntersuchung zum „Spandauer Damm - Freiheit“ (RSV 7) wurde im Herbst 2020 abgeschlossen. Im Gegensatz zur West-Route ist diese Radschnellverbindung nur teilweise machbar. Zudem weist der machbare Abschnitt nur sehr geringe Potenziale auf, die nicht zwingend die Standards von Radschnellverbindungen (> 3 Meter Breite je Fahrtrichtung) erforderlich machen. Der machbare Abschnitt beträgt lediglich 3,4 Kilometer und liegt unterhalb der vorgesehenen Mindestlänge von > 5 Kilometern Länge.“

Frage 5:

Welche Streckenabschnitte sind bereits fertig? Bei welchen Streckenabschnitten kommt es zu Verzögerungen?

Antwort zu 5:

Es sind noch keine Streckenabschnitte fertiggestellt, da vor einem Baubeginn die Schaffung von Planrecht erforderlich ist.

Frage 6:

Wie ist die Situation im Bereich Spandauer Damm? Welche Erfolge und welche Probleme weist dieser Teilabschnitt konkret auf?

Antwort zu 6:

Die GB infraVelo teilt hierzu mit:

„Der Spandauer Damm weist im Bestand einen Mittelstreifen sowie drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf, von denen jeweils der äußere zum Parken genutzt wird. Somit bietet er genügend Raum für die Umsetzung einer Radschnellverbindung. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf wird sukzessiv die vorhandenen, zu schmalen Radwege gemäß Mobilitätsgesetz ausbauen.“

Frage 7:

Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Spree Rad- und Wanderweg?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die folgenden Angaben beziehen sich lediglich auf den Bereich des Wegs westlich der Jungfernheidebrücke, für den die GB infraVelo GmbH die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion innehat (Abschnitte 14-18). Er beträgt etwa sieben Kilometer.

Für den Abschnitt 14 (Jungfernheidebrücke - Fürstenbrunner Weg) wurde die Vorplanungsunterlage (VPU) eingereicht; die Einreichung der VPU für den Abschnitt 15 (Fürstenbrunner Weg - Wiesendamm) folgt im Laufe des zweiten Quartals 2021.

Für den Abschnitt 16 bis 18 (Wiesendamm bis Spandauer Horn) werden die Vorplanungsunterlagen voraussichtlich im Herbst 2021 eingereicht. Im 17. Abschnitt befindet sich auch die neu zu errichtende Spreebrücke, für die in einem EU-weiten Ausschreibungsverfahren die Planung vergeben wurde.“

Frage 8:

Welche Breite soll der Spree Rad- und Wanderweg durchgängig haben?

Antwort zu 8:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Der Spree-Rad- und Wanderweg soll - wie andere touristische, ufernahe Wege auch - als Grünanlage gewidmet werden. Da sich die Richtlinien und Normen nur auf Geh- und Radwege im öffentlichen Straßenland beziehen, gibt es hier keine Vorgaben. Um eine sichere und möglichst komfortable Nutzung für alle zu ermöglichen, soll er ein Regelmaß von 4,00 Meter aufweisen, welches an Engstellen (z. B. um Eingriffe in die Naturräume zu minimieren) in der Breite reduziert werden kann.“

Frage 9:

Soll der Bereich des Spree Rad- und Wanderweges durchgängig versiegelt werden bzw. welche Beläge sind vorgesehen?

Antwort zu 9:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Gemäß einem Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses vom Februar 2018 soll der Spree- Rad- und Wanderweg (SRWW) im Interesse aller Nutzerinnen/Nutzer ausgebaut bzw. die fehlenden Abschnitte fertiggestellt werden.

Dabei ist die Entscheidung für den Wegebelag abhängig von diversen Faktoren, die es abzuwägen gilt: Barrierefreiheit, Umweltverträglichkeit, Wurzelschutz, Versickerungsgrad sowie Baukosten und Instandhaltungsaufwand. Im Dialogverfahren mit Verbandsvertreterinnen/Verbandsvertretern aus den Bereichen Naturschutz und Kleingärten sowie von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und mobilitätseingeschränkten Menschen wurde für den Abschnitt zwischen Jungfernheidebrücke und Fürstenbrunner Weg mehrheitlich eine wassergebundene Wegedecke gewünscht und auch von der GB infraVelo GmbH empfohlen. Die Wegebeläge für die weiteren Abschnitte sollen noch gemeinsam diskutiert werden, hier können weitere Varianten in Betracht gezogen werden. Eine abschließende Entscheidung, welcher Belag in welchem Abschnitt verwendet wird, ist noch nicht gefallen.“

Frage 10:

Ist nach aktuellem Stand mit dem Wegfall von Kleingartenparzellen in dem Bereich zu rechnen? Wenn ja, wie viele und an welchen Standorten?

Antwort zu 10:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die zahlreichen Kleingärten entlang des Spree-Rad- und Wanderwegs prägen den Weg mit ihren Blumen- und Gemüsebeeten. Für den Ausbau des Spree-Rad- und Wanderweges müssen keine Kleingärten weichen.“

Frage 11:

Welche Konflikte bestehen in Charlottenburg-Wilmersdorf bei dem sich weiterhin verzögernden Umbau der U-Bahnhöfe (Barrierefreiheit & Aufzüge) mit den bestehenden Radverkehrsanlagen (Nachfrage zur Drs. Nr. 18/26 683)? Was tut der Senat konkret, um die Konflikte schnellstmöglich zu lösen?

Antwort zu 11:

Konflikte zwischen Aufzugsplanungen für U-Bahnhöfe und bestehenden oder geplanten Radverkehrsanlagen hat es vereinzelt gegeben, wobei sich in aller Regel rasch Planungsvarianten gefunden haben, die sowohl den Belangen des Aufzugsbaus als auch denen der Radverkehrsinfrastruktur gerecht wurden.

Abstimmungen im Rahmen des Aufzugsbaus werden vom Vorhabenträger (das ist in der Regel die BVG) unter Nutzung der üblichen Planungs- und Bauvorbereitungsverfahren durchgeführt, an denen neben dem Bezirksamt als zuständigem Baulastträger und anderen Betroffenen auch verschiedene Bereiche der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beteiligt sind. Es ist derzeit jedoch nicht bekannt, dass eine dieser Abstimmungsnotwendigkeiten den Bau eines Aufzugs entscheidend verzögert hat.

Frage 12:

Welche Rolle spielen die Großprojekte Umbau des Autobahndreiecks Funkturm, der Ersatzneubau der Rudolf-Wissel-Brücke und die Reaktivierung der Siemensbahn für das künftige Verkehrsgeschehen im Bezirk und darüber hinaus?

Frage 13:

Gibt es von Seiten des Senates Erwägungen den weiteren Ausbau der bestehenden Radverkehrsinfrastrukturen mit den oben genannten Großprojekten zu verknüpfen?

Frage 14:

Kann die Mobilitätswende gelingen, wenn diese Chance ausgelassen wird?

Frage 15:

Wie steht der Senat Fahrradschnellwegen gegenüber, die beispielsweise unter der Rudolf-Wissel-Brücke oder parallel zur Siemensbahn verlaufen könnten?

Antwort zu 12, 13, 14 und 15:

Die benannten Großprojekte und deren verkehrliche Wirkungen werden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in alle weiteren verkehrlichen Planungen einbezogen und berücksichtigt, insbesondere in die Verkehrsplanungen, die in unmittelbarem räumlichen Bezug zu den genannten Projekten stehen. In diesem Zusammenhang steht die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im intensiven Austausch mit der für den sogenannten „Stadteingang West“ (zu dem unter anderem auch das Autobahndreieck Funkturm gehört) zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Für die Rudolf-Wissel-Brücke wurde seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bei der für dieses Brücken-Projekt zuständigen Autobahn Gesellschaft des Bundes eine Anfrage für die Integration einer Radverkehrsanlage in die Brückenkonstruktion gestellt, zu der bisher noch keine Rückmeldung vorliegt. Für das Projekt Siemensbahn wurde ebenfalls geprüft, ob die Integration von Anlagen für den Rad- und Fußverkehr in die Brückenbauwerke noch möglich wäre. Dies musste in diesem konkreten Fall jedoch verneint werden, da die nachträgliche Integration zu erheblichen baulichen Veränderungen der immer noch für den Bahnverkehr planfestgestellten Brücke geführt und damit ein erneutes, zeitintensives Planfeststellungsverfahren notwendig gemacht hätte. Die schnelle Reaktivierung der Siemensbahn als leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel genießt in diesem Fall die verkehrsplanerische Priorität und wird maßgeblich vorangetrieben.

Berlin, den 26.04.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz