

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 31. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. April 2022)

zum Thema:

Wie geht es den 20 Grünen Hauptwegen – Vollendung oder Verfall?

und **Antwort** vom 11. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Apr. 2022)

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
Über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11432
vom 31.03.2022
über Wie geht es den 20 Grünen Hauptwegen – Vollendung oder Verfall?

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat den aktuellen Zustand der 20 Grünen Hauptwege, bspw. die Qualität, Barrierefreiheit und Durchgängigkeit der Wege, die Beschilderung (bitte für jeden Grünen Hauptweg einzeln angeben)?

- a. Welche Lücken bestehen aktuell im Netz der 20 Grünen Hauptwege (bitte Länge und Ort der Lücken für die 20 Grünen Hauptwege getrennt angeben)?
- b. Welche Lücken wurden seit 2018 geschlossen (bitte Länge und Ort für die 20 Grünen Hauptwege getrennt angeben)?
- c. Welche Lücken sollen in 2022 und in 2023 geschlossen werden (bitte Länge und Ort für die 20 Grünen Hauptwege getrennt angeben)?
- d. Bis wann sollen nach Kenntnis des Senats alle Lücken geschlossen sein?

Antwort zu 1a:

Die auf der Basis des Landschaftsprogramms entwickelten 20 grünen Hauptwege nutzen eine Vielzahl von vorhandenen Wegen, die eine unterschiedliche Qualität hinsichtlich ihres Zustandes, z.B. Wegebreite, Belagsart, Barrierefreiheit aufweisen. Dies reicht von einfachen unbefestigten „Trampelpfaden“, Waldwegen, gepflasterten Bürgersteigen bis hin zu kombinierten asphaltierten Geh- und Radwegen. Eine vollständige Übersicht bezüglich der Qualität, Barrierefreiheit, Durchgängigkeit und Beschilderung, getrennt nach einzelnen Wegen liegt daher nicht vor.

Im Rahmen der Konzeption der 20 grünen Hauptwege werden keine direkten Vorgaben zur Ausgestaltung der Wege vorgegeben. Diese ist u.a. abhängig von den angrenzenden Nutzungen und obliegt den jeweils Handelnden, z.B. den Fachvermögensträgern der Bezirke.

Gleichwohl wirkt der Senat darauf hin, dass bei einem Aus- bzw. Neubau von Wegestrecken das Thema Barrierefreiheit berücksichtigt wird und auf den Wegen zu Fuß gehende Nutzergruppen Vorrang haben. Die Wege zielen in ihrem Verlauf darauf ab, möglichst abseits von intensiv befahrenden Verkehrsstrassen die Erholung der Bevölkerung zu fördern.

Für den „Ausbauzustand“ der jeweiligen Wege sind die Eigentümer, zum Beispiel die jeweiligen Fachvermögensträger (wie die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke, die Berliner Forsten etc.) zuständig.

Zur Durchgängigkeit der 20 grünen Hauptwege liegen dem Senat die folgenden Angaben vor (Stand Streckenbilanz 2021):

- Die markierte Wegestrecke (begehbare Idealstrecke inkl. derzeitige Umwege) beträgt rund 575 km.
- Die begehbare Idealstrecke liegt bei rund 519 km, das entspricht einem prozentualen Anteil von 95,5 %.
- Die zukünftige Idealstrecke beträgt ca. 563 km.
- Die Gesamtlänge der Lücken beträgt ca. 44 km.

Folgende Übersicht zu den Lücken liegt vor:

20 grüne Hauptwege	Anzahl Lücken in Anlehnung an Prioritätenkonzept 2014 (Stand Streckenbilanz 2021)	Lückenlänge (m) (Stand Streckenbilanz 2021)
Weg 01 Spreeweg	13	15.304
Weg 02 Spandauer Weg	8	3.714
Weg 03 Heiligenseer Weg	1	2.198
Weg 04 Lübarser Weg	2	1.851
Weg 05 Nord-Süd-Weg	7	2.251
Weg 06 Lindenberger Korridor	1	1.314
Weg 07 Hönower Weg	2	5.909
Weg 08 Kaulsdorfer Weg	1	75
Weg 09 Dahmeweg	1	269
Weg 10 Britz-Bukower-Weg	0	0
Weg 11 Wannseeweg	0	0
Weg 12 Havelseenweg	3	1.468
Weg 13 Barnimer Dörferweg	1	935
Weg 14 Wuhletalweg	1	59
Weg 15 Teltower Dörferweg	2	2.344
Weg 16 Humboldt-Spur	3	1.176
Weg 17 Teltowkanalweg	4	4.128
Weg 18 Innerer Parkring	1	1.035
Weg 19 Tiergartenring	0	0
Weg 20 Bullengrabenweg	1	278

Darüber hinaus entstehen zum Teil temporäre Lücken, die sich durch Baustellen ergeben. Die Anzahl und Lage ist variabel. Bei der jährlichen Aktualisierung der Wegeverläufe werden i.d.R. entsprechende Umwege vorgesehen. Die aktuellen Wegeverläufe werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz jährlich ab Mai auf der Internetseite der Senatsverwaltung bereitgestellt.

Antwort zu 1b:

Die Übersicht der Schließung von Lücken wurde gegenüber dem Jahr 2014 wie folgt erfasst:

20 grüne Hauptwege	Anzahl Lücken laut Prioritätenkonzept 2014	Anzahl Lücken in Anlehnung an Prioritätenkonzept 2014 (Stand Streckenbilanz 2021)
Weg 01 Spreeweg	17	13
Weg 02 Spandauer Weg	8	8
Weg 03 Heiligenseer Weg	1	1
Weg 04 Lübarser Weg	4	2
Weg 05 Nord-Süd-Weg	18	7
Weg 06 Lindenberger Korridor	4	1
Weg 07 Hönower Weg	7	2
Weg 08 Kaulsdorfer Weg	2	1
Weg 09 Dahmeweg	5	1
Weg 10 Britz-Bukower-Weg	1	0
Weg 11 Wannseeweg	6	0
Weg 12 Havelseenweg	4	3
Weg 13 Barnimer Dörferweg	4	1
Weg 14 Wuhletalweg	1	1
Weg 15 Teltower Dörferweg	10	2
Weg 16 Humboldt-Spur	7	3
Weg 17 Teltowkanalweg	8	4
Weg 18 Innerer Parkring	10	1
Weg 19 Tiergartenring	1	0
Weg 20 Bullengrabenweg	1	1

Antwort zu 1c:

Seit 2018 werden durch den Senat auf Grundlage des Prioritätenkonzepts für ausgewählte Lücken, deren Schließung realistisch erscheint, detailliertere Untersuchungen im Rahmen von Machbarkeitsstudien beauftragt, um die notwendigen Maßnahmen und Arbeitsschritte, Prüfung der Grundstücksverfügbarkeit sowie Kostenschätzungen einer Lückenschließung darzulegen. Die Machbarkeitsstudien werden den jeweiligen Bezirken für die Umsetzung zur Verfügung gestellt. Beauftragt wurden folgende Studien:

- Lücke 16-03 des grünen Hauptweges „Humboldt-Spur“ (2019)
- Lücke 06-01 A des grünen Hauptweges „Lindenberger Korridor“ (2021)
- Lücke 06-01 B des grünen Hauptweges „Lindenberger Korridor“ (2021)
- Lücke 16-07 des grünen Hauptweges „Humboldt-Spur“ (2021)

- Lücke 17-05 des grünen Hauptweges „Teltowkanalweg“ (2021)
- Lücke 17-08 des grünen Hauptweges „Teltowkanalweg“ (voraussichtlich Ende 2.Quartal 2022)
- Lücke 01-20 des grünen Hauptweges „Spreeweg“ (voraussichtlich Ende 2.Quartal 2022)
- Lücken 01-13 – 01-17 des grünen Hauptweges „Spreeweg“ (voraussichtlich Ende 2.Quartal 2022)

Im Rahmen eines Fördermittelprojekts sollen im Umsetzungszeitraum zwischen 2022 und 2027 fünf Lückenschlüsse im Wegenetz der 20 grünen Hauptwege realisiert werden (jeweils als Teil-Projekte u.a. Lücke 16-03, Lücken 06-01 A+B, Lücke 16-07).

Antwort zu 1d:

Der Ausbau wird u.a. beeinflusst vom Planungsrecht, das ggf. erst hergestellt werden muss, von Grundstücksverfügbarkeiten, die nicht immer gegeben sind sowie von limitierten personellen und finanziellen Ressourcen. Da der Lückenschluss der einzelnen Lücken somit von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren abhängig ist, kann der Senat keine Aussage zur zeitlichen Realisierung treffen.

Frage 2:

Welche Querungsstellen von Grünen Hauptwegen mit Fahrbahnen sind dem Senat bekannt (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?

- a. An welchen Stellen sieht der Senat Handlungsbedarf (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?
- b. Bis wann sollen welche Maßnahmen ergriffen werden (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?

Antwort zu 2a-b:

Der Senat führt keine Statistik über einzelne Querungsstellen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege. Grundsätzlich werden grüne Hauptwege konzeptionell soweit wie möglich abseits bestehender Hauptverkehrsstraßen geplant bzw. werden in ihrem Verlauf geeignete Querungsmöglichkeiten, z.B. durch Ampeln, berücksichtigt.

Frage 3:

Welche Verbesserungen und Weiterqualifizierungen sind über Lückenschlüsse und Querungsstellen hinaus als Bedarf erkannt (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?

- a. Welche Pläne gibt es, diese Verbesserungen zu realisieren (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?
- b. Welche Verbesserungen werden in den Jahren 2022 und 2023 umgesetzt (bitte nach Grünen Hauptwegen getrennt angeben)?

Antwort zu 3a-b:

Eine Einzelstatistik liegt nicht vor. Es werden Verbesserungen und Weiterqualifizierungen zum Thema „Barrierefreiheit“ sowie Thema „Erhöhung/Verbesserung des Bekanntheitsgrades der 20 GHW“ durch eine Verbesserung der Beschilderung zur besseren Wahrnehmbarkeit im Stadtbild angestrebt.

Frage 4:

Wo und in welcher Länge und Breite ist nach Kenntnis des Senats Bodenversiegelung auf bisher unversiegelten Grünen Hauptwegen vorgesehen und aus welchem Grund wird die Versiegelung als erforderlich erachtet (Bitte für jede Maßnahme einzeln getrennt nach Grünen Hauptwegen angeben)

- a. Wie sind Neuversiegelungen mit der auf Entsiegelung zielenden Bodenschutzpolitik des Senats vereinbar?
- b. Sind bei Bodenversiegelungen Ausgleichsmaßnahmen geplant und wenn ja, welche im Einzelnen?

Antwort zu 4a-b:

Der Senat führt keine Statistik zur vorhandenen oder geplanten Bodenversiegelung im Verlauf der 20 grünen Hauptwege. Die Gestaltung des Weges hängt u.a. von der angrenzenden Nutzung ab. So sind an Waldwege andere Nutzungsanforderungen zu stellen, als an Wege, die entlang dichter Siedlungsbereiche verlaufen. Im Rahmen der Konzeption der 20 grünen Hauptwege werden keine direkten Vorgaben bezüglich Belagsart gemacht. Dies obliegt den jeweils Handelnden wie den Eigentümern bzw. Fachvermögensträgern und ist u.a. abhängig von der Nutzungsintensität, den Herstellungskosten sowie der Unterhaltung (u.a. Aufwand, Kosten, Personaleinsatz). Versiegelungsmaßnahmen unterliegen der gesetzlichen Eingriffsreglung; hierfür werden Ausgleichsmaßnahmen in jedem zugehörigen Planungsverfahren von den zuständigen Fachbehörden festgelegt. Eine Übersicht aller Maßnahmen im Einzelnen liegt nicht vor.

Frage 5:

Wo, wenn ja in welchem Umfang und warum sind nach Kenntnis des Senats Rodungen von Bäumen und Sträuchern vorgesehen, insbesondere bei der Planung von Radwegen (bitte für jeden Grünen Hauptweg einzeln angeben)?

Frage 6:

Wo, wenn ja in welchem Umfang und warum sind Einengungen des zum Gehen zur Verfügung stehenden Raums vorgesehen, insbesondere bei der Planung von Radwegen (bitte für jeden Grünen Hauptweg einzeln angeben)?

Frage 7:

Wo, wenn ja in welchem Umfang und warum ist vorgesehen, Flächen mit Grünen Hauptwegen als Grünanlagen zu entwidmen und als Straßenland neu zu widmen oder anders auszuweisen, insbesondere bei der Planung von Radwegen (bitte für jeden Grünen Hauptweg einzeln angeben)?

Antwort zu 5 bis 7:

Für die Radverkehrsplanung im Zuge der 20 grünen Hauptwege, also der Führung des Radverkehrs in der Regel durch Grünanlagen, gilt ganz grundlegend, dass bei der Gestaltung immer eine möglichst naturverträgliche Lösung anzustreben ist, um den Charakter der Grünanlage so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Darüber hinaus wurden im Radverkehrsplan (als Rechtsverordnung in Berlin erlassen) besondere Regelungen getroffen, die genau beschreiben, wie die Radverkehrsplanung in Grünanlagen im Allgemeinen und im Zuge der 20 grünen Hauptwege im Besonderen umzusetzen sind.

Zu konkreten bzw. einzelnen Baumfällungen, Gehwegeinengungen, Entwidmungen etc. für jeden einzelnen grünen Hauptweg kann an dieser Stelle keine umfassende Aussage getroffen werden, da diese Informationen zu den planerischen Details immer nur im Einzelfall in der Planung, jedoch nicht in der Gesamtheit vorliegen.

Frage 8:

Wie beurteilt der Senat die naturräumliche und Erholungsqualität eines Grünen Hauptwegs nach Bodenversiegelungen, Rodungen, der Verringerung von begehbarem Raum sowie der rechtlichen Umwidmung und tatsächlichen Umwandlung zu Verkehrsflächen?

Antwort zu 8:

Die naturräumliche und die Erholungsqualität der 20 grünen Hauptwege ist so unterschiedlich wie die einzelnen Wege selbst und hängt maßgeblich von der jeweiligen Umgebung ab, durch die die Wege verlaufen. Im Bereich der dichten Innenstadt, in Gewerbe- und Wohngebieten ist die Umgebung eher städtisch geprägt, während in Grün- und Parkanlagen, Schutzgebieten oder im Wald die landschaftliche Prägung überwiegt. Da sich die Stadt in einem permanenten Wandel befindet, sind auch die Wegeverläufe der 20 grünen Hauptwege nicht „statisch“, sondern können abhängig von der konkreten örtlichen Situation angepasst werden. Mögliche Änderungen im Wegeverlauf erfolgen in enger Abstimmung mit den beteiligten Bezirken.

Frage 9:

Welche Bedeutung haben Belange der Grünen Hauptwege in der Bewertungsmatrix des Senats und der GB infraVelo GmbH für Radschnellwege im Verhältnis zum Radverkehr?

Antwort zu 9:

Die Bewertungsmatrix ist Teil eines übergeordneten Variantenvergleiches für Radschnellverbindungen, in dem neben der Bewertungsmatrix die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH)- und artenschutzrechtlichen Belange, die Kosten und Wirtschaftlichkeit sowie die Flächeninanspruchnahme abgewogen werden. Insgesamt dient der Variantenvergleich dazu, eine attraktive Radschnellverbindungs-Route zu finden, unter dem Grundsatz einer schonenden Trassenführung.

Die Bewertungsmatrix ist folgendermaßen gewichtet:

- Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz (25 %) – darunter fällt auch das Kriterium „Auswirkungen auf die Naherholung (8 %). Bei einer starken Beeinträchtigung der Erholungsfunktion von Grün- und Freiflächen fällt die Bewertung entsprechend negativ aus – wie z. B. bei einem Grünen Hauptweg.
- Der Fußverkehr wird wie alle weiteren Mobilitätsarten (motorisierter Individualverkehr, Lieferverkehr, öffentlicher Personennahverkehr) mit 5 % bewertet und zusammen mit dem Denkmalschutz mit 25 %.
- Die Anbindung von Anwohnerinnen und Anwohnern und Arbeitsplätzen etc. (Potenziale) werden mit 25 % gewichtet.
- Bei der Planung einer Radverkehrsanlage, wie in diesem Fall die Radschnellverbindungen, fällt die Gewichtung entsprechend höher aus, sodass den Streckenmerkmalen für den Radverkehr 25 % zufallen (Direktheit, Knotenpunkte, Gesundheitsbelastung).

Frage 10:

Bei welchen Grünen Hauptwegen werden in welcher Form zivilgesellschaftliche Potenziale in Landschafts- und Naturschutz, Erholung, Fuß- und Radverkehr in den Schutz und die Weiterentwicklung der Grünen Hauptwege wirksam einbezogen?

- a. Was ist konkret für die Jahre 2022 und 2023 im Einzelnen geplant (bitte für jeden Grünen Hauptweg einzeln angeben)?

Frage 11:

Bei welchem Grünen Hauptweg wurden zivilgesellschaftliche Potenziale in Landschafts- und Naturschutz, Erholung, Fuß- und Radverkehr in den Schutz und die Weiterentwicklung der Grünen Hauptwege einbezogen und welche Wirkung hatte die Einbeziehung jeweils?

Antwort zu 10 und 11:

Aufgrund der vielfältigen Zuständigkeiten und Handelnden werden auch je nach Lage und Ausprägung des Weges zivilgesellschaftliche Potenziale einbezogen. Der Senat arbeitet u.a. mit dem Berliner Wanderverband zusammen, dessen Mitglieder gegen eine Aufwandsentschädigung die 20 grünen Hauptwege jährlich begehen, den Wegeverlauf kennzeichnen und Hinweise zum Zustand der Wege geben.

Frage 12:

Ist für Radschnellwege auch auf Grünen Hauptwegen noch die 2021 bekannt gewordene Bewertungsmatrix in Kraft, nach der Belange des Radverkehrs mit 50 von insgesamt 100 Punkten zu gewichten sind, Belange von Umwelt und Naturschutz mit 25 und Belange des Fußverkehrs mit fünf Punkten?

- a. Falls ja, wie begründen sich die relativen Gewichtungen jeweils?

Antwort zu 12:

Die Bewertungsmatrix wird für alle machbaren Routenvarianten und -abschnitte angewendet und unterscheidet nicht zwischen Straßen- und Führungsformen. Sie ist dazu da, unterschiedliche Routenvarianten miteinander zu vergleichen und zu bewerten (s. Frage 9).

Frage 13:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 13:

Wie auch in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/10934 dargelegt, werden die strategischen Grundlagen und Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik, so auch übergeordnete Grünverbindungen im Flächennutzungsplan und im Landschaftsprogramm dargestellt. Aus den im Landschaftsprogramm dargestellten übergeordneten Grünverbindungen als Teil des Berliner Freiraumsystems leitet sich wiederum das konkrete Konzept der 20 grünen Hauptwege ab. Die Umsetzung und Gestaltung der 20 grünen Hauptwege erfolgt in unterschiedlichen Zuständigkeiten, haushälterischen Zuordnungen und durch unterschiedliche Beteiligte, z.B. in Abhängigkeit von den Eigentumsverhältnissen oder auch Planverfahren. Die Entwicklung von grünen Hauptwegen kann im Zuge z.B. von Bebauungsplänen, städtebaulichen Verträgen, Planfeststellungsverfahren, Sanierungsmaßnahmen oder Förderprogramme erfolgen, in den jeweiligen Zuständigkeiten. Der Verlauf von grünen Hauptwegen über private Flächen ist mit den jeweiligen Eigentümern auszuhandeln. Die Herstellung einer öffentlichen Zugänglichkeit setzt hier das entsprechende Planungsrecht voraus, welches nach Festsetzung Entschädigungsansprüche auslöst, die sich als ein limitierender Faktor der Entwicklung darstellen.

Berlin, den 11.04.2022

In Vertretung
Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz