

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 04. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mai 2022)

zum Thema:

Panke-Trail I

und **Antwort** vom 18. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Mai 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11767
vom 4. Mai 2022
über Panke-Trail I

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig 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 in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Verfahrensstand zur Radschnellverbindung (RSV) 4 "Panke-Trail"?

Antwort zu 1:

Hierzu teilt die GB infraVelo GmbH mit:

„Derzeit befindet sich der Panke-Trail in der Vorplanung (LP2). Mit Abschluss der Vorplanung soll auch die Vorzugstrasse feststehen.“

Frage 2:

Was sind die Gründe für die Diskrepanz zwischen dem "Netzentwurf-Radverkehr" und der Planung der GB infra Velo im Bereich der Frankenstraße und der Fleischlenstraße mit unterschiedlichen Varianten zur Querung der Bahngleise?

Antwort zu 2:

Der Verlauf der Radschnellverbindung (RSV) über die Fleischlenstraße und im weiteren nördlichen Verlauf über die Krontaler Straße unter den Bahngleisen hindurch ergibt sich aus den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung Panke-Trail. Der andere Verlauf, die Querung der Bahngleise im Bereich der Frankenstraße, ist im Ergänzungsnetz gemäß Radverkehrsplan vorgesehen. Derzeit ist hier jedoch keine Quermöglichkeit vorhanden.

Die endgültige Routenführung einer Radschnellverbindung wird erst mit dem bestandskräftigen Beschluss zur Planfeststellung feststehen. Der Planfeststellungsbeschluss legt neben der Zulässigkeit auch die Form und die Auflagen des Vorhabens fest – von der Streckenführung, über die Führungsform bis hin zur genauen Breite und Lage der Radschnellverbindung in der Örtlichkeit. Mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird neben der Zulässigkeit des Vorhabens auch über die notwendigen Folgemaßnahmen (zum Beispiel umwelttechnisch, landschaftspflegerisch) entschieden.

Der genaue Trassenverlauf der Radschnellverbindung Panke-Trail ist auf Grund der zuvor genannten Sachlage derzeit noch nicht abschließend darstellbar. Das Radverkehrsnetz kann zudem bei einer neuen Sachlage im Rahmen des im Radverkehrsplan vorgesehenen Netzänderungsverfahrens angepasst werden.

Frage 3:

Warum wurde der RSV 4 nur bis zum S-Bahnhof Karow geplant und nicht bis zum S-Bahnhof Buch?

Antwort zu 3:

Das nördliche Ziel der Radschnellverbindung Panke-Trail wurde in der Machbarkeitsuntersuchung auf Basis der Ergebnisse der Potenzialuntersuchung auf den Bahnhof Karow festgelegt. In diesem Zusammenhang wurde dabei auch der im weiteren Planungsverlauf zu untersuchende Trassenkorridor für diese Radschnellverbindung fixiert. Dies ist ein notwendiger Schritt, da alle weiteren Untersuchungen und Planungen zu dieser Radschnellverbindung sich auf diesen festgelegten Trassenkorridor beziehen müssen. Für die Weiterführung des Radverkehrs bis nach Buch (und darüber hinaus) steht in diesem Bereich vorerst der Radfernweg Berlin-Usedom zur Verfügung. Dieser ist im Radverkehrsnetz als Route in dem sogenannten Ergänzungsnetz dargestellt und folgt dem Verlauf, wie in der

Fragestellung zu Frage 4 beschrieben. Eine attraktive Weiterführung des Radverkehrs Richtung Norden ist somit gegeben.

Frage 4:

Wurde erwogen bzw. untersucht den Abschnitt des Radfernwanderweges Berlin-Usedom zwischen Krontaler Straße und Schönerlinder Weg in die RSV 4 zu integrieren? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Die Führung der Radschnellverbindung Panke-Trail über die Krontaler Straße wurde in der zum Panke-Trail dazugehörenden Machbarkeitsuntersuchung betrachtet. Da der Panke-Trail nördlich der Gleise in Richtung Bahnhof Karow führen soll und der Radfernweg Berlin Usedom weiter in Richtung Norden (im weiteren Verlauf nach Buch und über die Landesgrenze hinaus) führt, ist an dieser Stelle die Integration der beiden Routen auf der Gesamtlänge, wie in Frage 4 beschrieben, nicht zielführend. Eine kurze, abschnittsweise Parallel-Führung der beiden Trassen ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Grundsätzlich verfolgen die Führungsformen unterschiedliche Ziele. Während Radschnellverbindungen insbesondere darauf ausgelegt sind Pendlerverkehre abzuwickeln und somit möglichst dicht besiedelte Gebiete anzuschließen, sind Radfernwege darauf ausgerichtet Freizeitverkehre abzuwickeln und eine Erholungsfunktion zu bieten, somit eher an landschaftlich oder kulturell attraktiven Orten ausgerichtet.

Frage 5:

Welche Mindestanforderungen hinsichtlich der gesamten Breite der RSV 4 in diesem Abschnitt gibt es?

Antwort zu 5:

Hierzu teilt die GB infraVelo GmbH mit:

„Die Mindestanforderungen für Radschnellverbindungen orientieren sich an den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie betragen für den Einrichtungsradverkehr 3,00 Meter und für den Zweirichtungsradverkehr 4,00 Meter. Parallel zur Radverkehrsführung verläuft ein Fußweg mit 2,50 Meter Breite. Dazwischen liegt ein möglichst 50 Zentimeter breiter Sicherheitstrennstreifen; mindestens jedoch 35 Zentimeter.

Bei der Führung als Fahrradstraßen sind entsprechend den Vorgaben des Leitfadens Fahrradstraßen mindestens 4,50 Meter Breite erforderlich. Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 Metern zuzuschlagen.

Die detaillierte Ausarbeitung der Verkehrsflächen und Straßenraumaufteilung erfolgt erst in der Entwurfsplanung und orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten. In begründeten Ausnahmefällen wie Engstellen ist es möglich vom vorgegeben Standard auf maximal 20 Prozent der Gesamtstreckenlänge abzuweichen.“

Frage 6:

Werden diese Mindestanforderungen in den Straßen im geplanten Verlauf der RSV 4 nördlich der Krontaler Straße erfüllt, wenn diese Straßen weiterhin Fußverkehrsanlagen und Fahrspuren für den motorisierten Verkehr haben?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die GB infraVelo GmbH mit:

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind in diesem Bereich ausreichende Breiten vorhanden (s. Antwort zu Frage 5) – mit Ausnahme der vorhandenen Unterführung. Hier ist auf einer Länge von ca. 15 bis 20 Metern nur eine Breite von 3,25 Meter und eine Gehwegbreite von 1,20 Meter umsetzbar. Dieser kurze Abschnitt zählt zu den Engstellen.

Frage 7:

Ist es in dem genannten Abschnitt zur Umsetzung des Vorhabens notwendig, private Flächen in Anspruch zu nehmen? Wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die GB infraVelo GmbH mit:

„In Abhängigkeit des Routenverlaufs können vereinzelt private Flächen erforderlich werden (s. Antwort zu Frage 5).“

Berlin, den 18.05.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz