

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Christian Zander (CDU)

vom 11. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2022)

zum Thema:

Weshalb wurde die Planung eines Radschnellwegs von Priesterweg nach Lichtenrade (TK 15) nicht weiterverfolgt?

und **Antwort** vom 27. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juli 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12527
vom 11. Juli 2022

über Weshalb wurde die Planung eines Radschnellwegs von Priesterweg nach Lichtenrade
(TK 15) nicht weiterverfolgt?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil 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 das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg sowie die Deutsche Bahn AG um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welcher Streckenverlauf des Radschnellwegs wurde bei der Detailbetrachtung zum Trassenkorridor 15 von Priesterweg nach Lichtenrade genau untersucht (bitte genaue Angabe von Straßen)?

Frage 2:

In welcher Höhe wurden die Kosten nach der Grobkostenschätzung ermittelt?

Frage 3:

Für welche Bauwerke bzw. Maßnahmen wurden die Kosten im Einzelnen jeweils in welcher Höhe geschätzt?

Frage 4:

Wurden zur Kostenreduzierung auch alternative Routenverläufe mit welchem Ergebnis geprüft?

Frage 5:

Weshalb wurden die Verbindungs- und Erschließungsfunktion des TK 15 nur mit 5,0 bzw. 4,1 bewertet?

Frage 6:

Wurde bei der Bewertung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion berücksichtigt, dass

a) vom Brandenburger Tor bis zum Kirchhainer Damm eine direktere Führung des Fernradwegs Berlin-Leipzig erfolgen kann und

b) mit den Marienhöfen und dem Gelände des ehem. Gaswerks Mariendorf zwei große Entwicklungsgebiete erschlossen werden?

Frage 7:

Welche Nutzungsintensität wurde für diesen Trassenkorridor zugrunde gelegt?

Antwort zu 1 bis 7:

Die Fragen 1 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs in Bezug auf die Potenzialanalyse zu möglichen Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet von 2018 gemeinsam beantwortet.

In der damaligen Potenzialanalyse wurden insgesamt 30 Trassenkorridore zu potenziellen Radschnellverbindungen in Berlin untersucht. Dabei wurde ein Zielsystem für die Bewertung entwickelt, mit dem eine einheitliche planerische Einschätzung zu den verschiedenen Trassenkorridoren ermöglicht werden konnte. Grundlage für die Bewertung waren unter anderem geographische, demografische Daten sowie auch Erkenntnisse aus Befahrungen.

Die Bewertungskriterien wurden dabei in drei Oberkriterien eingeteilt, die sogenannten Zielfelder. Diese drei Zielfelder waren Infrastruktur, Potenziale und Wirtschaftlichkeit. Im ersten Schritt wurden bei der Bewertung der 30 Trassenkorridore die Kriterien zum Teil qualitativ eingeschätzt. Im zweiten Schritt wurden dann einzelne Kriterien wie zum Beispiel „geringe Reisezeit“ und „attraktive Strecke“ genauer beurteilt; auch das Kriterium „Verlagerungspotenzial“ kam erst im zweiten Bewertungsschritt ergänzend dazu. Der zweite Bewertungsschritt erfolgte nur noch für eine Auswahl von 12 Trassenkorridoren.

Der Trassenkorridor Nummer 15 hat in vielen der oben beschriebenen Zielfelder eine schlechtere Bewertung im Vergleich zu anderen Trassenkorridoren erhalten. Im Zielfeld Wirtschaftlichkeit begründete sich dies darüber, dass für diesen Trassenkorridor viele neue Ingenieurbauwerke notwendig gewesen wären und mehrere signalisierte Bahnübergänge sowie eine Vielzahl

an Rampen zur Anbindung an das bestehende Straßen- und Radverkehrs-Netz hätten gebaut werden müssen. Das Zielfeld Infrastruktur beinhaltet verschiedene Unterkriterien, unter anderem auch die Realisierbarkeit. Innerhalb dieses Unterkriteriums wurden Einschätzungen zur Nutzungskonkurrenz, (verkehrs-)technischen Komplexität sowie Durchsetzbarkeit abgegeben. Für die Bewertung dieser Unterkategorien wurden auch weitere planerische Fragestellungen eingeschätzt und beantwortet, wie zum Beispiel: „Welche Flächen sind im Straßenraum verfügbar? Gibt es konkurrierende Nutzungsansprüche zwischen den einzelnen Verkehrsträgern? Müssen Lichtsignalanlagen angepasst, Knotenpunkte umgebaut werden? Lässt sich die Strecke zeitnah umsetzen? Müssen Flächen erworben werden, bedarf es einer weiteren Genehmigungsplanung?“. All diese Fragen mussten mit einer negativen Einschätzung und Antwort für den Trassenkorridor Nummer 15 bewertet und beantwortet werden.

Auf Grund der im Vergleich zu anderen Trassenkorridoren insgesamt schlechteren Bewertung wurde der Trassenkorridor Nummer 15 für eine detailliertere Weiterbetrachtung für den zweiten Bewertungsschritt bei den Radschnellverbindungs-Untersuchungen nicht mehr in Betracht gezogen. Eine Verknüpfung dieses Trassenkorridors mit anderen potenziellen Radschnellverbindungs-Trassenkorridoren hätte die Bewertungsergebnisse nicht nachhaltig zum Positiven verändert.

Frage 8:

Gibt es einzelne Streckenabschnitte, die unabhängig von der Realisierung eines Radschnellwegs für den Radverkehr ausgebaut werden können? Wenn ja, um welche handelt es sich?

Antwort zu 8:

Auf Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes wurde das Berliner Radverkehrsnetz als Teil des Radverkehrsplans entwickelt. Der Radverkehrsplan mit dem Radverkehrsnetz wurde Ende letzten Jahres als Rechtsverordnung erlassen. Das Radverkehrsnetz sieht hochwertige und sichere Radverkehrsanlagen sowie Fahrradstraßen für das gesamte Stadtgebiet vor. Innerhalb des Radverkehrsnetzes werden die Radverkehrsanlagen sowie Fahrradstraßen in verschiedene Netzkategorien eingeteilt, die wiederum auch unterschiedliche verkehrliche Qualitätsstandards vorhalten werden. Radverkehrsanlagen des sogenannten Vorrangnetzes und Radschnellverbindungen besitzen dabei den höchsten verkehrlichen und planerischen Standard, vervollständigt wird das Radverkehrsnetz durch das sogenannte Ergänzungnetz.

Entlang der Dresdener Bahn sowie innerhalb des Trassenkorridors Nummer 15 sind eine Vielzahl von Netzelementen aus dem Vorrang- sowie Ergänzungnetz des Berliner Radverkehrsnetzes vorzufinden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass mit der Realisierung des Berliner Radverkehrsnetzes in dieser Relation eine sichere und attraktive Wegeverbindung für den Radverkehr hergestellt wird.

Frage 9:

Wann wird der Mariendorfer Hafensteg bzw. Hafengeweg für den Radverkehr ertüchtigt, wie es nach dem B-Plan vorgesehen ist?

Antwort zu 9:

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Der entsprechende Bebauungsplan wurde vor wenigen Tagen veröffentlicht. Der zuständige Fachbereich wird diese Aufgabe in die Arbeitsplanung aufnehmen. Ein Zeithorizont für die Planung und Umsetzung kann noch nicht genannt werden.“

Frage 10:

Wäre es möglich gewesen, bei rechtzeitiger Planung die Umsetzung des TK 15 effektiv parallel zum Ausbau der Dresdner Bahn vorzunehmen?

Antwort zu 10:

Die Frage kann im Nachhinein nicht abschließend beantwortet werden. Da jedoch für die Rad-schnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet nach dem Berliner Straßengesetz jeweils ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, ist die Wahrscheinlichkeit eher als gering einzuschätzen, dass ein paralleler Ausbau des Trassenkorridors Nummer 15 mit der Dresdner Bahn hätte realisiert werden können.

Frage 11:

Wird es Rettungswege oder sonstige Wege entlang der Bahntrasse geben, die für den Radverkehr genutzt werden könnten?

Antwort zu 11:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu mit:

„Die Rettungswege entlang der Bahn verlaufen grundsätzlich innerhalb der Schallschutzwände. Das gilt auch für den Bereich der Haltestellen Priesterweg bis Lichtenrade. Fuß- und Radverkehr ist dort aus Verkehrssicherheitsgründen verboten. Die öffentlich verlaufenden Zuwegungen (rechtwinklig dazu) sind ausschließlich für das Bahnpersonal und die

Rettungsdienste vorgesehen. Sie befinden sich im Abstand von circa 1000 Metern entlang der Bahn.“

Berlin, den 27.07.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz