

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 06. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. September 2022)

zum Thema:

Wie vertragen sich Kiezblocks und Radschnellwege?

und **Antwort** vom 22. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/13140
vom 6. September 2022
über Wie vertragen sich Kiezblocks und Radschnellwege?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Senatorin Bettina Jarasch hat sich im Ausschuss für Mobilität am 31.08.2022 zur Unverträglichkeit von Radschnellwegen und Kiezblocks geäußert. Die Berliner Morgenpost zitiert sie mit den Worten: „Und wir werden sicher keine Fahrradschnellstraßen durch Kiezblocks führen, dass würde die Vorhaben konterkarieren“ (Quelle: <https://www.morgenpost.de/berlin/article236305071/Berlin-will-Leitfaden-fuer-Kiezblocks-vorlegen.html>; abgerufen am 05.09.2022).

Frage 1:

Sind dem Senat die Pläne für die Radschnellverbindung Nr. 4 (sog. Panke-Trail), die in der Machbarkeitsuntersuchung von 2020 veröffentlicht wurden, bekannt?

- a. Sind dem Senat aktuellere Kostenschätzungen für den Panke-Trail oder Abschnitte des Panke-Trails bekannt als jene, die in der Machbarkeitsuntersuchung von November 2020 aufgeführt ist?
- b. Wie lautet die aktuelle Kostenschätzung für den Panke-Trail in Gänze oder für einzelne Abschnitte und wie erklären sich die Veränderungen?

Antwort zu 1:

Dem Senat ist die 2020 veröffentlichte Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung Nr. 4 „Panke-Trail“ bekannt. Die heute aktuell bekannte Kostenschätzung in Höhe von 77,1 Mio € brutto wurde dem Quartalsbericht II/2022 der GB infraVelo GmbH entnommen. Eine Reduzierung der Kosten gegenüber der im Ergebnisbericht zur Machbarkeitsuntersuchung ausgewiesenen Kostenschätzung (94,0 Mio. € brutto inkl.

Baunebenkosten) begründet sich aus dem Entfall mehrerer Ingenieurbauwerke, die sich im Rahmen der Planungen als nicht mehr notwendig erwiesen.

Frage 2:

Ist eine Fahrradschnellstraße für Senatorin Bettina Jarasch ein Synonym für eine Radschnellverbindung?

- a. Wenn das nicht der Fall ist, was ist unter einer Fahrradschnellstraße zu verstehen und wo gibt es Fahrradschnellstraßen in diesem Sinne in Berlin bzw. wo sind solche geplant?

Antwort zu 2:

Der Begriff „Fahrradschnellstraßen“ ist kein Fachbegriff. Senatorin Jarasch hat in oben erwähnter Sitzung pointiert zum Ausdruck gebracht, dass zum Schutz der Wohnbevölkerung in dichtbesiedelten Wohngebieten aus Gründen der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Diese gelten auch für Radfahrende. Warum dies kein Widerspruch zu Radschnellverbindungen ist, wird im Folgenden erläutert:

Zur Definition von Radschnellverbindungen:

Radschnellverbindungen sind in der Regel als überbezirkliche Radinfrastruktur definiert, auf der Radfahrende sicher lange Distanzen mit hoher durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit zurücklegen können. Um diese Ziele zu erreichen, sollte der Radverkehr auf Radschnellverbindungen über längere Distanzen auf möglichst sicheren, am besten kreuzungsfreien, vom Kfz- und Fußverkehr möglichst separierten, beleuchteten, und gut asphaltierten Wegen geführt werden. Eine festgelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für Radschnellverbindungen nicht vorgesehen, aber auch nicht ausgeschlossen. Insbesondere in schmalen Nebenstraßen mit dichter Bebauung würde eine Radschnellverbindung ohne Tempolimit zu Sicherheitsrisiken für die Wohnbevölkerung führen und wäre so nicht anordnungsfähig.

In solchen Nebenstraßen bietet sich jedoch z.B. die Einrichtung einer Fahrradstraße an, die gemäß StVO eine Tempobeschränkung auf 30 km/h aufweist und die auch Kiezblockverträglich ist. In den Kiezen entsteht –anders als bei hoher Kfz-Belastung- durch hohes Radverkehrsaufkommen keine Lärm- oder Schadstoffbelastung. Eine Führung der Radschnellverbindungen durch Kieze wird daher –mit Tempolimit 30 km/h oder niedriger- als verträglich angesehen. Auch ist davon auszugehen, dass der überwiegende Großteil der Radfahrenden ohnehin mit Geschwindigkeiten deutlich unter 30 km/h unterwegs ist. Bei der Planung von Radschnellverbindungen werden die örtlichen Begebenheiten selbstverständlich berücksichtigt.

Bei der Gestaltung von Fahrradstraßen gilt ganz allgemein -dies vollkommen unabhängig davon, ob die Fahrradstraße Teil einer Radschnellverbindung ist oder nicht ist-, dass der motorisierte Individualverkehr, mit Ausnahme des berechtigten Quell- und Zielverkehrs, im jeweiligen Abschnitt mit geeigneten Maßnahmen unterbunden werden soll. Dies dient dem Ziel, einer deutlichen Beruhigung des zugelassenen Anliegerverkehrs und zu einer Verdrängung und

Verlagerung der unerwünschten (motorisierten) Verkehre. Dabei kann dem unerwünschten motorisierten Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen mit Maßnahmen, wie zum Beispiel verkehrsrechtlichen Anordnungen von Einbahnstraßenregelungen, Verkehrseinrichtungen oder baulichen Mitteln (bauliche Sperren, Diagonalsperren) oder auch mit der Reduzierung von Stellplatzangeboten zur Verringerung von Parksuchverkehren begegnet werden. Diese geschilderten Maßnahmen sind auch diejenigen, die bei Kiezblock-Projekten ein- und umgesetzt werden können und dabei dieselbe verkehrliche Wirkung entwickeln sollen.

Frage 3:

Der Panke-Trail verläuft u.a. durch die Grüntaler Straße, die im Kiezblock Bellermannstraße liegt. Konterkariert dieses Vorhaben den Kiezblock und wenn nein, wieso nicht?

Antwort zu 3:

Die endgültige Routenführung einer Radschnellverbindung wird erst mit dem Beschluss zur Planfeststellung feststehen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entschieden. Das entspricht einer Baugenehmigung und damit der Bestätigung, dass das Vorhaben auch umgesetzt werden darf. 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.

Der Panke-Trail befindet sich derzeit noch nicht im Planfeststellungsverfahren, weshalb keine abschließende Aussage zu diesem Zeitpunkt getroffen werden kann.

Die Führung des Panke-Trail im besagten Bereich als Fahrradstraße konterkariert einen Kiezblock aus den unter 2. genannten Gründen jedoch nicht.

Frage 4:

In welcher Form hat der Senat Sorge dafür getragen, dass die von den Bezirken verantworteten Kiezblocks sich nicht mit Radschnellverbindungen überschneiden?

Antwort zu 4:

Eine gesonderte Prüfung der Überschneidungen ist aus oben ausgeführten Gründen nicht erforderlich.

Frage 5:

Welche Kiezblock-Initiativen sind dem Senat bekannt, die sich mit den Planungen für Radschnellverbindungen überschneiden?

Frage 6:

Welche verkehrsberuhigten Kieze oder Planungen für die Verkehrsberuhigung von Kiezen sind dem Senat bekannt, die sich mit den Planungen für Radschnellverbindungen überschneiden?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bellermann-Kiez, Kunger-Kiez, Reichenberger Kiez, Schillerkiez.

Frage 7:

In welchem Jahr, Quartal, Monat bzw. an welchem Tag genau veröffentlicht der Senat den Leitfaden für die Einrichtung von Kiezblocks?

Antwort zu 7:

Der Leitfaden sowie die ersten drei Steckbriefe zu den Themen „Auszüge aus Gesetzen und Planwerken“, Maßnahmen“ sowie „Modalfilter“ sollen bis Ende des Jahres 2022 veröffentlicht werden. Weitere Steckbriefe zu weiteren wichtigen Themengebieten erfolgen sukzessive.

Frage 8:

Inwiefern wird das Thema Radschnellverbindungen in dem Kiezblock-Leitfaden erörtert?

Antwort zu 8:

Das Thema Radschnellverbindungen wurde nicht gesondert betrachtet. Fahrradstraßen und -zonen wurden erwähnt.

Frage 9:

Mit welcher rechtlichen Begründung können Kiezblocks oder verkehrsberuhigte Kieze durch Planungen oder das Vorhandensein von Radschnellverbindungen verhindert werden?

Frage 10:

Mit welcher rechtlichen Begründung können Radschnellverbindungen durch Kiezblocks oder verkehrsberuhigte Kieze verhindert werden?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kiezblocks und Radschnellverbindungen –in diesem Abschnitt z.B. als Fahrradstraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30km/h- schließen sich nicht aus.

Frage 11:

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

Antwort zu 11:

Keine.

Berlin, den 22.09.2022

In Vertretung

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