

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 29. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. November 2022)

zum Thema:

Radverkehrsplan: Konkrete Umsetzung des sog. Panketrails im Pankower Ortsteil Karow

und **Antwort** vom 13. Dez. 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Dezember 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. 19/14099
vom 29. November 2022

über Radverkehrsplan: Konkrete Umsetzung des sog. Panketrails im Pankower Ortsteil Karow

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:

In welchem Stadium sind die Planungen für den sog. Panketrail?

Antwort zu 1:

Die Radschnellverbindung (Panke-Trail) befindet sich in der Vorplanung.

Frage 2:

Wann wird eine Beteiligung der Anlieger in welcher Form erfolgen?

Antwort zu 2:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden im Mai 2019 Anwohner*innen und Interessierte zu einer Informations- und Dialogveranstaltung eingeladen. Dabei hat die GB infraVelo GmbH den 150 Teilnehmenden die Planungsergebnisse vorgestellt und mit ihnen die möglichen Routenvarianten diskutiert.

Zum Abschluss der Vorplanung ist eine öffentliche Vorstellung der Ergebnisse in einer digitalen Veranstaltung anvisiert. Fragen an die Planer*innen werden beantwortet und Hinweise für die weitere Planung aufgenommen.“

Frage 3:

Wann ist der Baubeginn geplant? Wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Antwort zu 3:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Auf der Basis des derzeitigen Planungsstandes ist die Angabe eines Baubeginns noch nicht belastbar möglich. Entsprechend einer Grob Ablaufplanung ist die Inbetriebnahme 2030 avisiert. Der Baubeginn ist unter anderem von der Dauer eines erforderlichen Planfeststellungsverfahrens abhängig.“

Frage 4:

Welche Kosten werden voraussichtlich für den Bau entstehen? (Bitte im Detail nach Bauabschnitten auf das Jahr 2022 abgezinst angeben.)

Antwort zu 4:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Nach dem derzeitigen Planungsstand ist die belastbare Angabe eines Kostenrahmens nach Bauabschnitten noch nicht möglich. Entsprechend einer sehr groben überschlägigen Kostenschätzung ist von Gesamtkosten der 18,3 km langen Trasse inklusive Bau- und Planungskosten in Höhe von rund ca. 80 Mio. Euro brutto auszugehen (Stand: Januar 2020 auf Basis Machbarkeitsuntersuchung).“

Frage 5:

Welche Routenführung ist im Pankower Ortsteil Karow geplant? (Bitte im Detail angeben.)

Antwort zu 5:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Routenführung – die sogenannte Vorzugstrasse – steht erst mit Abschluss der Vorplanung fest. Diese wird aus allen machbaren Routenvarianten innerhalb eines zwei Kilometer breiten Trassenkorridors anhand einer Bewertungsmatrix ermittelt.“

Frage 6:

Wo soll der sog. Panketrail im Bezirk Pankow enden?

Antwort zu 6:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Trasse führt vom S-Bahnhof Karow über den S+U-Bahnhof Pankow bis zum S-Bahnhof Nordbahnhof (westlicher Arm) sowie zum U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz (östlicher Arm).“

Frage 7:

Welche verkehrlichen Effekte (Veränderung der Verkehrsmengen der unterschiedlichen Verkehrsträger, Verlagerung von Quell- und Zielverkehren, etc.) gehen nach den aktuellen Planungen mit dem Bau des sog. Panketrails einher?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Bei den Radschnellverbindungen handelt es sich um eine Angebotsplanung. Sie zielt darauf ab, das Radfahren auch auf Strecken von über 5 Kilometern attraktiver zu machen durch direkte, sichere und gut ausgebaute Wegeverbindungen, Vorrang für den Radverkehr und kürzeren Reisezeiten. Je höher der Reisezeitgewinn ist, desto attraktiver ist die Radschnellverbindung und desto mehr Wege können für den Radverkehr gewonnen werden.“

Frage 8:

Wie viele Radabstellplätze gibt es derzeit am S-Bahnhof Karow?

Frage 9:

Wie viele Radabstellplätze werden aktuell benötigt?

Frage 10:

Wie viele zusätzliche Radabstellplätze werden durch den Bau des sog. Panketrails benötigt?

Antwort zu 8, 9 und 10:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Laut den Standort- und Potenzialanalysen, die infraVelo zwischen 2018 und 2020 durchgeführt hat, stehen am S-Bahnhof Karow 286 Stellplätze zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Erhebung konnte der Bedarf damit gedeckt werden, es wurden 216 abgestellte Fahrräder gezählt. Die Prognose für das Jahr 2030 ergab einen Bedarf von insgesamt 400 Stellplätzen. Es werden bis 2030 dementsprechend 114 zusätzliche Stellplätze benötigt. Für die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ wurde kein expliziter Zuschlag einberechnet, der Zuwachs ist in der Prognose für 2030 enthalten.“

Frage 11:

Welche baulichen Veränderungen an den bestehenden Verkehrswegen sind geplant?

Frage 12:

Welche verkehrsbehördlichen Anordnungen auf den bestehenden Verkehrswegen sind geplant?

Frage 13:

Mit welchen Einschränkungen für welche Verkehrsträger ist durch die bauliche Umsetzung und die verkehrsbehördlichen Anordnungen zu rechnen?

Frage 14:

Wie viele PKW-Stellplätze werden durch die Realisierung des sog. Panketrails in Karow entfallen?

Antwort zu 11, 12, 13 und 14:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Eine detaillierte Ausgestaltung der Radschnellverbindung erfolgt mit der Entwurfsplanung. Behördliche Anordnungen erfolgen erst auf Grundlage der vertiefenden Planung in den nachfolgenden Leistungsphasen. Grundsätzlich erfolgt die Planung umsichtig und berücksichtigt die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Umweltverbundes.“

Frage 15:

Mit welchen Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge müssen die Anlieger der betroffenen Straßen rechnen?

Frage 16:

Wie stellt der Senat sicher, dass es zu geringstmöglichen Konflikten zwischen Anliegerverkehren (inkl. Ver- und Entsorgung) und den Radfahrern kommt?

Antwort zu 15 und 16:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Notwendigkeit der Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie mögliche Konfliktsituationen werden im Rahmen der Planung berücksichtigt sowie sich hierzu mit den Beteiligten abgestimmt.“

Frage 17:

Welche Gründe gibt es, den sog. Panketrail nicht auf der Route des Radfernweges Berlin-Usedom zu führen?

Frage 18:

Aus welchem Grund wird der sog. Panketrail auf der Route des Radfernweges Berlin-Usedom nicht bis zum S-Bahnhof Buch geplant?

Antwort zu 17 und 18:

Der Radfernweg ist eine radtouristische Route, die nach anderen Kriterien entwickelt und umgesetzt wurde. Die RSV soll insbesondere dem Pendelverkehr eine schnelle und komfortable Route bieten. Das nördliche Ziel der Radschnellverbindung (RSV) wurde innerhalb der Machbarkeitsuntersuchung auf Basis der Ergebnisse der Potenzialuntersuchung auf den Bahnhof Karow begrenzt. 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. Zur Weiterführung des Radverkehrs bis nach Buch (und darüber hinaus) steht in diesem Bereich vorerst mit dem Radfernweg Berlin-Usedom eine Verbindung zur Verfügung.“

Frage 19:

Hat eine Begehung und Inaugenscheinnahme der betroffenen Straßen in Karow durch den Vorhabenträger, den Bauherr oder das Planungsbüro stattgefunden? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 19:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Planung werden Begehungen und Befahrungen durch die Projektbeteiligten durchgeführt. Diese fanden u.a. im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung und der Vorplanung statt. Hinweise durch die Beteiligten wurden entsprechend berücksichtigt.“

Frage 20:

Wer ist Vorhabenträger des sog. Panketrails? Wer ist Bauherr?

Antwort zu 20:

Vorhabenträger ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Dies beinhaltet auch die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben. Die GB infraVelo GmbH führt insbesondere Bauherrenaufgaben hinsichtlich der Koordinierung, Planung und Umsetzung aus.

Frage 21:

In welcher wirtschaftlichen Beziehung stehen Vorhabenträger, Bauherr und die GrünBerlin GmbH?

Antwort zu 21:

GB infraVelo GmbH ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH. Die GB infraVelo GmbH ist vom Land Berlin gegründet worden, um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Aufgaben werden ihr vom Land Berlin übertragen. Zur Umsetzung von Maßnahmen wie insbesondere Radschnellverbindungen erhält die Gesellschaft Zuwendungen vom Land Berlin

Berlin, den 13.12.2022

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