

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)**

vom 10. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2023)

zum Thema:

**Fehlende radverkehrliche Anbindung der neuen Schule an der Allee der Kosmonauten**

und **Antwort** vom 21. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juli 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16092  
vom 10. Juli 2023

über Fehlende radverkehrliche Anbindung der neuen Schule an der Allee der Kosmonauten

---

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 um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Lichtenberg um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Welche Überlegungen unternehmen und unternahmen der Berliner Senat und das zuständige Bezirksamt hinsichtlich der radverkehrlichen Erschließung des Schulneubaus an der Allee der Kosmonauten 20-22, 10315 Berlin?

Antwort zu 1:

Grundsätzlich obliegt auch bei Schulneubauten die Absicherung einer guten Erschließung für den Radverkehr aus allen Himmelsrichtungen dem jeweiligen Bezirksamt im Rahmen der begleitenden Planungsverfahren für den Schulstandort und der bezirklichen Straßen- und Wegeplanung. Im Falle des hier angesprochenen Schulneubaus ergab sich allerdings ein Zusammenhang mit einer der geplanten Radschnellverbindungen:

Nach derzeitigem Planungsstand verläuft die Führung der Radschnellverbindung 9 als Zweirichtungsradweg in Ost-West-Richtung zwischen der neuen Schule im Süden und den Tramgleisen im Norden. Hierzu fanden ab 2020 umfangreiche Abstimmungen zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dem Straßen- und Grünflächenamt, dem Umwelt- und Naturschutzamt, dem Schul- und Sportamt des Bezirks Lichtenberg sowie der für Planung und Bau der Radschnellverbindungen zuständigen GB infraVelo GmbH statt.

Frage 2:

Welche Maßnahmen befinden sich in der Umsetzung?

Antwort zu 2:

Aktuell sind nach dem Kenntnisstand der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt keine unmittelbar der Erschließung der Schule dienenden Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung. Die Radschnellverbindung 9 ist noch in der Planung. Der Bau der Radschnellverbindung 9 kann frühestens 2026 beginnen, insbesondere nach Vorliegen des notwendigen Planfeststellungsbeschlusses.

Frage 3:

Welche Maßnahmen können derzeit nicht umgesetzt werden? Welche Gründe/Konflikte gibt es hier?

Antwort zu 3:

Die Radschnellverbindung muss östlich des Schulneubaus den Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgraben queren. Hierzu ist ein neues Brückenbauwerk erforderlich. Dieses befindet sich in der Planung. Da Radschnellverbindungen eines vorlaufenden planrechtlichen Verfahrens bedürfen, ist von einer kurzfristigen Realisierung nicht auszugehen.

Eine Radverkehrsnetz-Einbindung der Schule nach Osten und Westen ist allerdings selbst ohne die Realisierung der Radschnellverbindung durch die bereits ausgeschilderte „Hellersdorf-Route“ des alten Berliner Fahrradrouthenetzes gegeben, auch wenn der Ausbaustandard sich durch den geplanten Bau der Radschnellverbindung noch einmal deutlich erhöhen soll. Gründe für die im Vergleich zur Ost-West-Anbindung deutlich schlechtere Anbindung des Schulgrundstücks nach Norden und Süden sind vom zuständigen Bezirksamt Lichtenberg nicht angegeben worden.

Frage 4:

Was unternehmen die zuständigen Stellen, um die Konflikte zu lösen und so eine gute Radverkehrsanbindung des neuen Standorts zu ermöglichen?

Antwort zu 4:

Grundsätzlich stand und steht die mit der Planung der Radschnellverbindungen beauftragte GB infraVelo GmbH für entsprechende Abstimmungen zum Vorziehen von Streckenabschnitten zur Verfügung. Die GB infraVelo GmbH hat geprüft, ob die Umsetzung des circa 400 Meter langen Teilabschnitts zwischen Schulneubau und Tramgleisen inklusive dem Brückenneubau über den Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgraben beschleunigt werden kann.

Dies ist im Zuge des Projektes Radschnellverbindung 9 jedoch nicht möglich. Der Abschnitt und die Brücke müssten unabhängig als eigenständiges Projekt realisiert werden.

Inwieweit das Bezirksamt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für die lokale bzw. innerbezirkliche Radverkehrsplanung für eine gute Anbindung des Schulstandorts von Norden oder Süden her einsetzt, ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 5:

Welche Überlegungen und Maßnahmen gibt es, um das Nadelöhr der Brücke (Nördliche Grenzgrabenbrücke) über den Marzahn-Hohenschönhausener Grenzgraben zu überwinden und eine Radverkehrsanlage zu schaffen?

Antwort zu 5:

Die Nördliche Grenzgrabenbrücke stellt selbst kein Nadelöhr dar. Der Querschnitt entspricht der sich anschließenden verkehrsarmen Straße, die Teil einer Tempo-30-Zone ist und über die die bereits ausgeschilderte „Hellersdorf-Route“ verläuft. Der derzeitige Brückenzustand (Bauwerksnote 2,0) begründet keinen Ersatzneubau.

Südlich der Straßenbahntrasse ist mittelfristig der Neubau eines parallelen Fuß- und Radweges vorgesehen, welcher im Zuge des zuvor genannten Baus der geplanten Radschnellwegverbindung 9 realisiert werden soll.

Berlin, den 21.07.2023

In Vertretung  
Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt