

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tamara Lüdke (SPD)

vom 11. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dezember 2025)

zum Thema:

**Bequem und schnell mit dem Rad von der Stadtmitte bis an die östliche
Stadtgrenze: Wo bleibt die Ost-West-Route**

und **Antwort** vom 23. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Dez. 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Tamara Lüdke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24614

vom 11. Dezember 2025

über Bequem und schnell mit dem Rad von der Stadtmitte bis an die östliche Stadtgrenze: Wo bleibt die Ost-West-Route

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 aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die GB infraVelo GmbH um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Die Ost-Route befindet sich aktuell in der Entwurfsplanung. Welchen konkreten Zeitplan hat der Senat für die nächsten Planungsschritte: Wann soll die Fertigstellung der Entwurfsplanung, das Planfeststellungsverfahren und Baubeginn einzelner Abschnitte erfolgen?

Antwort zu 1:

Nach Auskunft der GB infraVelo GmbH wird die Entwurfsplanung für die Radschnellverbindung 9 - „Ost-Route“ (östlicher Teil) voraussichtlich bis Ende 2026 abgeschlossen. Aufgrund der allgemeinen Haushaltslage des Landes Berlins war eine Priorisierung der Maßnahmen erforderlich. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Radschnellverbindung 9. Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren werden vorbereitet. Vor Einreichung des Plans bei der Anhörungsbehörde ist eine endgültige Entscheidung zur Umsetzung in

Abhängigkeit der Finanzierbarkeit zu treffen. Folglich können derzeit keine weiteren Termine benannt werden.

Frage 2:

Laut Aussagen der InfraVelo ist die Finanzierung der Ost-Route bis zur Einreichung in das Planfeststellungsverfahren gesichert. Wie plant der Senat die weiteren Planungsschritte, einschließlich des Baus, zu finanzieren? Welche Haushaltsmittel sind verbindlich für die Entwurfsplanung und den Bau der Ost-Route vorgesehen? Bitte Aufschlüsselung nach Jahr und Finanzquelle.

Antwort zu 2:

Die Finanzierung der Planungsleistungen der Radschnellverbindung 9 erfolgte bisher aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (Kapitel 8910, Titel 82034). Für den östlichen Teil von Hönow bis zum Straußberger Platz ist die Beantragung von Finanzhilfen des Bundes gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 angedacht. Eine Finanzierung für den Bau des östlichen Teils der Radschnellverbindung 9 ist derzeit nicht gegeben.

Frage 3:

Nach welchen Kriterien priorisiert der Senat Teilstücke der Ost-Route für Planung und Bau? Wie wird Lichtenberg bei dieser Priorisierung berücksichtigt?

Antwort zu 3:

Die Priorisierung der Radschnellverbindung 9 begründet sich gegenüber den anderen Radschnellverbindungstrassen insbesondere darin, dass die Planungen am weitesten vorangeschritten sind. Der Abschnitt im Bezirk Lichtenberg - gem. den derzeitigen Planungen ermittelte Vorzugstrasse - liegt auf dem östlichen Teil der Radschnellverbindung 9.

Frage 4:

Welche konkreten Vor- und Nachteile erwartet der Senat für die betroffenen Lichtenberger Straßen (z.B. Scheffelstraße, Siegfriedstraße, Herzbergstraße)? Werden durch die Trasse parkplatzrelevante Stellflächen entfallen, wenn ja in welchem Umfang, und wie wird das ggf. kompensiert?

Antwort zu 4:

Detaillierte Aussagen zu betroffenen Straßen können erst mit Abschluss der Entwurfsplanung getroffen werden, bei der die Strecke im Detail geplant wird. Nach Auskunft der GB infraVelo

GmbH können nach derzeitigem Planungsstand Parkplätze im Lichtenberger Abschnitt aufgrund einer bestandsnahen Vorzugsführung überwiegend erhalten bleiben.

Frage 5:

Wie und wann werden Anwohnerschaft, lokale Vereine und Gewerbetreibende in Lichtenberg in die Entwurfsplanung einbezogen? Wo und wann werden die Planunterlagen öffentlich zugänglich gemacht?

Antwort zu 5:

Die GB infraVelo GmbH hatte im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung zu Informations- und Dialogveranstaltungen eingeladen sowie die Ergebnisse der Vorplanung in einer digitalen Veranstaltung vorgestellt. Diese sind auf der Website der GB infraVelo GmbH abrufbar:

<https://www.infravelo.de/projekt/ost-route/>

Sobald weitere Planungsergebnisse vorliegen, wird die GB infraVelo GmbH darüber informieren. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. In diesem werden die Planunterlagen öffentlich ausgelegt.

Frage 6:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Ost-Route auch sozial gerechte Mobilität fördert (z.B. sichere Schulwege, Anbindung von Sozialräumen, Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Menschen)?

Antwort zu 6:

Bei Radschnellverbindungen steht nicht die reine Fahrgeschwindigkeit im Vordergrund, sondern die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens im Alltag. Durch eine hochwertige Infrastruktur, direkte Wegeführungen und verkürzte Wartezeiten an Ampelanlagen wird der Radverkehr für alle Altersgruppen attraktiv und sicherer. Neben der Anbindung der Außenbezirke an das Stadtzentrum werden auch die einzelnen Ortsteile miteinander verknüpft. Davon profitieren nicht nur Radfahrende, sondern auch Fußgängerinnen und Fußgänger: getrennte, parallele Wegeführungen sowie sichere Querungen erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen werden durch eine barrierefreie Führung sichergestellt.

Frage 7:

Wie beabsichtigt der Senat, Konflikte zwischen RSV-Trasse, Bussen/ Trams und Lieferverkehr zu lösen? Gibt es abgestimmte Lösungen mit der BVG und den Bezirken?

Antwort zu 7:

Abstimmung mit den Bezirken und der BVG sind fester Bestandteil der Planung, um Lösungen zu erarbeiten von der der ÖPNV, Liefer- und Radverkehr gleichermaßen profitieren. Belange werden vor Einreichung der Planunterlagen überprüft und miteinander abgestimmt.

Frage 8:

Wer trägt die langfristigen Betriebs- und Wartungskosten der RSV-Abschnitte (z.B. Winterdienst, Reinigung, Beleuchtung)? Sind dafür dauerhafte Mittel im Haushalt vorgesehen, wenn ja in welcher Höhe?

Antwort zu 8:

Für die Unterhaltung der öffentlichen Straßen sind die jeweiligen Bezirke verantwortlich. Bei der Unterhaltung von selbständigen Radschnellverbindungen sowie der öffentlichen Beleuchtung obliegen die Aufgaben gemäß dem Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz der Hauptverwaltung. Die Einstellung von Unterhaltungsmitteln für Radschnellverbindungen in den Haushalt ist erst nach deren Herstellung erforderlich.

Frage 9:

Welche Mindestquerschnitte und baulichen Standards gelten für die Ost-Route? Wie werden sichere Kreuzungsführungen und Beleuchtung gewährleistet?

Antwort zu 9:

Entlang von Hauptverkehrsstraßen wird die Radschnellverbindung in der Regel je Fahrtrichtung mindestens 3,00 Meter breit, sodass Überholen gut und sicher möglich ist. Im Zweirichtungsverkehr sind sie mindestens 4,00 Meter und im Zuge von Fahrradstraßen mindestens 4,50 Meter breit. Fußwege verlaufen dabei getrennt vom Radweg. Vorgaben sind insbesondere in den für Berlin geltenden Ausführungsvorschriften wie der AV Geh- und Radwege oder in technischen Regelwerken wie der RAS, ERA festgehalten und kommen auch bei der „Ost-Route“ zur Anwendung. Die Planung von Kreuzungsbereichen orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten. Die Führung muss verkehrssicher sein und die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.

Frage 10:

Welche Eingriffe in Straßenbäume oder Grünflächen sind entlang der Lichtenberger Abschnitte geplant? Mit welchen Ausgleichsmaßnahmen ist zu rechnen?

Antwort zu 10:

Die genauen Eingriffe stehen erst mit Abschluss der Entwurfsplanung fest.

Frage 11:

Im Hinblick darauf, dass der Bau längere Zeit dauern kann: Welche kurzfristigen Verbesserungen plant der Senat für betroffene Abschnitte in Lichtenberg (z.B. temporäre breite Radstreifen, bessere Markierung, sichere Querungen)? Wie schnell können diese umgesetzt werden?

Antwort zu 11:

Für mögliche flankierende Maßnahmen ist die GB infraVelo GmbH im kontinuierlichen Austausch mit den jeweiligen Bezirken. So hat z. B. der Bezirk Lichtenberg bereits in der Scheffelstraße Radfahrstreifen unter Berücksichtigung der Planungen zur Radschnellverbindung eingerichtet.

Frage 12:

Sind dem Senat die Planungen des Bezirksamtes Lichtenberg zu einem Radschnellweg entlang der Industriegleistrasse südlich der Siegfriedstraße bekannt, die 2018 im städtebaulichen Rahmenplan Herzbergstraße festgesetzt wurde? Wie bewertet der Senat diese Pläne des Bezirksamtes Lichtenberg und wurde sie für eine Streckenführung der Ost-Route mit abgewogen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Planungen zu einem möglichen Radschnellweg durch das Bezirksamt Lichtenberg sind nicht bekannt. Die im Rahmenplan vorgeschlagenen ehemaligen Industriebahntrassen zwischen Herzbergstraße und Josef-Orlopp-Straße sowie zwischen Josef-Orlopp-Straße und Bornitzstraße wurden von der GB infraVelo GmbH im Rahmen der Planung zur Radschnellverbindung untersucht und bewertet. Heraus kristallisiert hat sich für diesen Bereich nach derzeitigem Planungsstand die Führung der Radschnellverbindung über die Bornitzstraße.

Berlin, den 23.12.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt