

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 19. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2019)

zum Thema:

**Radschnellweg „Westroute (RSV 5)“ – wie lange soll die Verkehrswende noch warten?**

und **Antwort** vom 06. Sep. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20620  
vom 19. August 2019**

**über Radschnellweg „Westroute (RSV 5)“ – wie lange soll die Verkehrswende noch  
warten?**

---

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat das Ergebnis der Informationsveranstaltung am 14.8.19 zum Radschnellweg „Westroute“, auf dem die anwesenden über 100 Vertreter von Verkehrsinitiativen und Anwohner sich einheitlich für eine Führung der Westroute von Staaken entlang von Heerstr., Kaiserdamm, Bismarckstr. und Str. d. 17. Juni bis zum S-Bahnhof Tiergarten ausgesprochen haben?

Antwort zu 1:

Die Rückmeldungen der bei der Veranstaltung anwesenden Personen, darunter Anwohnerinnen und Anwohner sowie Personen von verschiedenen Initiativen, bestätigten überwiegend die vorgestellten Ergebnisse aus der planerischen Vorbewertung für die verschiedenen Trassenvarianten der Radschnellverbindung Nr. 5 (RSV 5).

Geplant ist daher, nach Fertigstellung der derzeit laufenden Machbarkeitsuntersuchungen mit den konkreten Planungen für die Führung der RSV 5 entlang der Heerstraße, Kaiserdamm, Bismarckstraße und Straße des 17. Juni nach den Leistungsphasen der Honorarrechnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zu beginnen.

Frage 2:

Stimmt der Senat den Aussagen der Planer vom 14.8. zu, dass aufgrund von umfangreichen Planungen entsprechend der HOAI (Machbarkeitsstudie / Grundlagenermittlung, Entwurfs- und Vorplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.) mit angeschlossenem Planfeststellungsverfahren nicht vor - aber ggf. erst nach - 2023 mit konkreten Baumaßnahmen am Radschnellweg „Westroute“ begonnen werden kann und diese sich voraussichtlich bis 2025 hinziehen werden?

Antwort zu 2:

Für den Bau von Radschnellverbindungen muss ein Planrechtsverfahren nach § 22 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) (Planfeststellungsverfahren oder unter Umständen Plangenehmigungsverfahren) durchgeführt werden.

Ein solches Planrechtsverfahren wurde in Berlin für Radschnellverbindungen bisher noch nie durchgeführt, weshalb hier keine belastbaren Erfahrungswerte zu den notwendigen Zeiträumen vorliegen. Die Angaben der Planerinnen und Planer beruhen jedoch auf Erfahrungswerten zu Planrechtsverfahren in anderen Planungsbereichen und erscheinen damit plausibel.

Frage 3:

Welche Aufgabe nimmt die InfraVelo GmbH bisher und zukünftig bei der Realisierung des RSV 5 „Westroute“ wahr, wie viele Mitarbeiter\*innen sind dort insgesamt (Stand August 2019) beschäftigt (bitte in VzÄ angeben) und wie viele dieser Mitarbeiter\*innen beschäftigen sich überwiegend mit der Planung und Auftragsvergabe für diesen Radschnellweg?

Antwort zu 3:

Die GB infraVelo GmbH ist mit der Projektsteuerung sowie der Bauherrenfunktion der derzeit 10 geplanten Radschnellverbindungen in Berlin mit einer Gesamtlänge von über 140 Kilometern betraut. Es sind insgesamt 27,5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der GB infraVelo GmbH beschäftigt (hiervon 9,2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den sogenannten „Shared Service Bereich“ der Grün Berlin). Davon arbeiten aktuell 2,0 Vollzeitäquivalente an allen RSV und wiederum circa 0,3 an der RSV 5 (alle Angaben haben den Stand vom August 2019). Hinzu kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich mit den Informationsveranstaltungen zu den RSV, der Öffentlichkeitsarbeit u.ä. beschäftigen.

Frage 4:

Warum wurden – offenbar von der InfraVelo GmbH – mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie für die RSV 5 „Westroute“ gleich drei Planungsbüros beauftragt und mit welchen Kosten (bitte aufgeteilt auf die Beauftragten) ist/war diese Machbarkeitsstudie für das Land Berlin verbunden?

Antwort zu 4:

Für die Vergabe der Machbarkeitsstudien sowie der anschließenden Planungsleistungen (Leistungsphasen 1 bis 6 nach HOAI) für alle Radschnellverbindungen wurde ein europaweites Verfahren nach der Vergabeverordnung für öffentliche Aufträge (VgV) für insgesamt drei Einzellose durchgeführt.

Das Ingenieurbüro ETC Gauff Mobility GmbH hat für das Los 2 den Zuschlag erhalten. Dieses Los beinhaltet insgesamt 6 zu planende Radschnellverbindungs-Trassen, darunter auch die RSV 5.

Aufgrund der Vielzahl und der Komplexität der parallel zu bewerkstellenden Aufgaben hat das Ingenieurbüro ETC Gauff Mobility GmbH unter anderem die Nachauftragnehmer

Ramboll GmbH und EIBS GmbH zur Unterstützung bei der Bearbeitung sowie zur Gewinnung weiterer Fachexpertise vertraglich gebunden.  
Die RSV 5 „West-Route“ und RSV 9 „Ost-Route“ sollen nicht losgelöst voneinander betrachtet werden und funktionieren als (verkehrliche) Einheit. Die Kosten für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudien werden für diese beiden Radschnellverbindungen nach jetziger Kostenschätzung circa 250.000 € netto inkl. aller Nebenkosten betragen.

Frage 5:

Wann wird die Machbarkeitsstudie für den RSV 5 und wo veröffentlicht – und wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 5:

Die Machbarkeitsstudie für die RSV 5 soll im Herbst 2019 abgeschlossen werden und anschließend über die Webseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der GB infraVelo GmbH veröffentlicht werden.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die in der o.g. Infoveranstaltung formulierte Forderung, die bisher vorgesehene Fertigstellung der RSV 5 nicht vor 2025 im Sinne einer überfälligen Verkehrswende in Berlin deutlich zu beschleunigen und welche Maßnahmen wären aus Sicht des Senats geeignet, diesen Radschnellweg ganz oder zumindest in Teilabschnitten deutlich früher zu realisieren?

Antwort zu 6:

Gemeinsam mit der GB infraVelo GmbH versucht der Senat, die Arbeitsschritte bei den Planungen zu den Radschnellverbindungen möglichst eng zu takten und dort, wo es möglich ist, auch zu beschleunigen. Dies erfolgt jedoch stets unter der Prämisse, keine Qualitätsverluste bei den Planungsergebnissen zu erleiden. Ansonsten wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 7:

Wird der Radschnellweg vollständig oder zumindest im überwiegenden Teil auf öffentlichem Straßenland errichtet und wenn nein, an welchen Abschnitten werden private Grundstücke oder z.B. Forstflächen in Anspruch genommen, die möglicher Weise ein förmliches (öffentliches?) (Plan)Feststellungs- oder sonstiges Genehmigungsverfahren unumgänglich machen?

Antwort zu 7:

Die Radschnellverbindung soll nach aktuellem Bearbeitungsstand überwiegend auf öffentlichem Straßenland geführt werden. Die Frage, wo z. B. private Flächen in Anspruch genommen werden müssten, kann derzeit nicht abschließend beantwortet werden, sondern erst im Rahmen der weiteren Leistungsphasen nach HOAI (insb. Entwurfsplanung). Diese Ergebnisse werden dann im anstehenden Planrechtsverfahren weiterverwendet.

Frage 8:

Welche weiteren Gründe halten das Land Berlin als Baulastträger davon ab, in eigenem Ermessen zumindest bei Teilabschnitten der „Westroute“ auf eine Planfeststellung zu verzichten?

Frage 9:

Ist es in Berlin bisher üblich, jede Veränderung, Erweiterung oder Umlegung eines vorhandenen Radweges durch eine vollständige HOAI-Planung vorbereiten zu lassen, die anschließend in ein Planfeststellungsverfahren (PFV) mündet und wenn nein, welche Sachgründe machen ein PFV für Änderungen an großen Radwegen – insbesondere der RSV 5 - unverzichtbar?

Antwort zu 8 und 9:

Für den Bau der RSV 5 (und jeder RSV in Berlin) wird auf die Antwort zur Fragen 6 verwiesen.

Bei der RSV 5 kommt die Besonderheit zum Tragen, dass Abschnitte der Heerstraße als anbaufrei klassifiziert sind. An diesen Abschnitten ist der Bund der Baulastträger. Es handelt sich dabei um den Abschnitt von Scholzplatz bis zur Pichelsdorfer Straße. Hier fungiert die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als Auftragsverwaltung für den Bund.

Verkehrsanlagen jeglicher Art werden in der Regel immer nach den Leistungsphasen der Honorarrechnung für Architekten und Ingenieure geplant, eine Abweichung von diesem Vorgehen erscheint nicht zweckmäßig.

Frage 10:

Sind nicht verschiedene Maßnahmen an Teil-Abschnitten der RSV 5 „Westroute“ z.B.:

- a) die Verlegung/Verbreiterung der vorhandenen Radwege beidseits der Str.d.17.Juni?
- b) die geplante Verlegung/Verbreiterung der vorhandenen Radwege beidseits von Bismarckstr. und Kaiserdamm auf die bisherige Parkspur (die dann auf die rechte Fahrspur verlegt wird)?
- c) die geplante Umwidmung der beidseitigen Nebenfahrspuren entlang der Heerstraße zwischen Theodor-Heuss-Platz und Stößenseebrücke zu Fahrradstraßen unter Mitnutzung der Parkspur bei Änderung der Vorfahrtsregeln gegenüber querenden Straßen soweit diese keine Ampeln (Lichtsignalanlagen) haben?
- d) die geplante Umwidmung der beidseitigen Nebenfahrspuren entlang der Heerstraße zwischen Pichelsdorfer Str. und Gatower Str. zu Fahrradstraßen unter Mitnutzung der Parkspur bei Änderung der Vorfahrtsregeln gegenüber querenden Straßen soweit diese keine Ampeln (Lichtsignalanlagen) haben,
- e) der Ausbau der vorhandenen Radwege entlang der Heerstr. bis zur Stadtgrenze auf den Standard eines RSV,
- f) die Umstellung/Anpassung aller Ampeln (Lichtsignalanlagen) entlang des Radschnellwegs auf deutlich längere Grünphasen für den Radschnellweg und eine grüne Welle für Radfahrende z.B. bei Tempo 20-25 km/h entlang der zukünftigen RSV 5 „Westroute“, bereits kurzfristig ohne längere Vorplanungen und ein PFV realisierbar – und wenn nein, warum nicht (bitte für die Punkte a)-f) einzeln begründen)?

Antwort zu 10:

Die dargestellten Maßnahmen geben eine gute Übersicht zu möglichen verkehrsplanerischen Maßnahmen für die RSV 5 und sind unter Umständen auch an den benannten Stellen umsetzbar.

Dies muss jedoch im Einzelfall geprüft und im Detail geplant werden. Genauere Aussagen zu den einzelnen Vorschlägen lassen sich daher erst später nach den noch anstehenden Leistungsphasen nach der HOAI machen. Inwieweit einzelne Maßnahmen schneller realisierbar wären, kann ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden.

Frage 11:

Welche Umbau- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen hat der Senat inzwischen für den Radweg-Abschnitt entlang beider Seiten der Heerstraße zwischen Stößenseebrücke und Freibrücke entschieden, wo nicht nur 61 Baumstümpfe mahnen, sondern ein stark beschädigter und verkrauteter Radweg - in Teilen auch als gemeinsamer Rad+Fußweg ausgebildet – seit Jahren fast nicht mehr benutzbar ist?

Frage 12:

Wird der Senat in diesem Bereich demnächst Radschutzstreifen oder Radspuren auf der Heerstraße anlegen lassen, um dort bis zur Fertigstellung des Radschnellwegs einen funktionierenden Radverkehr sicherzustellen oder sieht der Senat inzwischen andere Interimslösungen für die kommenden fünf oder mehr Jahre?

Antwort zu 11 und 12:

Der Bereich zwischen der Stößenseebrücke und der Freybrücke gehört zu dem in der Antwort zu den Fragen 8 und 9 benannten Bereich, in dem der Bund die Baulastträgerschaft inne hat.

Die Ausschreibung für die Umsetzung der Maßnahme in der Heerstraße wurde zurückgezogen, um die Pläne zum Ausbau des Radwegs mit denen der künftigen RSV 5 verschränken zu können. Derzeit finden bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abstimmungen statt, wie hier weiter verfahren werden soll.

Frage 13:

Wie bewertet der Senat Überlegungen, die bisher radial auf die City (S-Bahnring) zulaufenden Radschnellwege (RSV) vgl.: [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/schnellverbindungen/](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/schnellverbindungen/) ähnlich wie bei bisherigen S-Bahn-(Ringbahn) und Autobahnplanungen (Stadtring) durch einen inneren und später vielleicht auch einen äußeren Ringschluss miteinander zu vernetzen?

Frage 14:

Wie beurteilt der Senat in diesem Zusammenhang den Beschluss der BVV-Charlottenburg-Wilmersdorf (CW Drs.0310/5 und Antwortschreiben SenUVK vom 9.3.19) zur Verbindung der radial verlaufenden Radschnellwege entlang der Stadtautobahn A100 einen begleitenden Radschnellweg einzurichten?

Frage 15:

Sind für derartige Quer- bzw. Ringverbindungen bereits Planungen und/oder Machbarkeitsstudien (z.B. im Zusammenhang mit dem Abgeordnetenhaus-Beschluss Drs. 18/1918 zur Machbarkeitsstudie Deckelung der A100) beauftragt worden und wenn nein, warum nicht?

Frage 16:

Könnten derartige Vorplanungen und Studien auch von einzelnen betroffenen Bezirken beauftragt werden und wer würde dann für die Durchführung und Finanzierung dieser Planungen/Machbarkeitsstudien verantwortlich sein?

Antwort zu 13 bis 16:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bewertet zunächst jede Erweiterung im Berliner Radverkehrsnetz als sehr positiv. Ob jedoch die planerischen Gegebenheiten (insbesondere in Bezug auf die Realisierbarkeit) in dieser Wegerelation auch wirklich vorhanden sind, müssten weiterführende Untersuchungen zeigen. Die verkehrsplanerischen Untersuchungen sowie auch Untersuchungen auf Machbarkeit zu Radschnellverbindungen übernimmt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Die Untersuchungen und Planungen zu weiteren Radverkehrsverbindungen können durch die Bezirke ausgelöst und grundsätzlich durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert werden.

Frage 17:

Können Bezirke auch die Unterstützung der InfraVelo bzw. finanzielle Unterstützungen (wenn ja, Vollfinanzierung oder nur Kofinanzierung und in welchem Anteil) vom Senat in Anspruch nehmen, wenn sie unterhalb der Anforderungen an Radschnellwege (RSV) bestehende Radverkehrsanlagen durch Verlegen, Verbreitern und/oder Verlängern in Funktion und Komfort wesentlich verbessern wollen?

Antwort zu 17:

Ja. Der Umfang der Unterstützung sowie der Finanzierung muss dann im Einzelfall geprüft und geregelt werden, vergleiche auch Antwort zu Frage 16.

Frage 18:

Welche weiteren Möglichkeiten über die angesprochenen Fragen hinaus sieht der Senat um, mit Blick auf die überfällige Verkehrswende in Berlin, gemeinsam mit den Bezirken schon deutlich vor 2025 eine maßgebliche Verbesserung der Radverkehrsanlagen in Berlin auch mit Blick auf die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu realisieren?

Antwort zu 18:

Eine Vielzahl an Radverkehrsanlagen wird deutlich vor 2025 fertig gestellt werden; so werden bis Ende 2019 25 Kilometer an grün markierten Radwegen fertig gestellt sein. Zusätzlich zu der Schaffung von „reiner“ Radverkehrsinfrastruktur arbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch an vielen weiteren wichtigen flankierenden Maßnahmen, um die inhaltlichen Grundlagen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen, die für die Förderung und deutliche Beschleunigung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in Berlin notwendig sind. Hier sind unter anderem die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes (u.a. mit einem Vorrangnetz für den Radverkehr) oder auch die Initiierung des Bündnisses für den Radverkehr zu nennen.

Frage 19:

Welche Bezirksämter haben bisher keine zwei Vollzeitbeschäftigte, die für den Radverkehr tätig sind? Welche Gründe liegen dafür jeweils vor? Wann ist mit der Einstellung oder Umsetzung auf diese Stellen zu rechnen? (nicht nur Benennung, sondern Stellenbesetzung bzw. behördeninterne Umsetzung auf diese Stellen)?

Antwort zu 19:

Hierzu wird auf die Drucksache 18/20136 verwiesen.

Berlin, den 06.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz