

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 30. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. August 2020)

zum Thema:

**Standards des Radschnellweges entlang der TVO und der Lückenschluss
zum RSV 9**

und **Antwort** vom 14. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24359
vom 30. Juli 2020
über Standards des Radschnellweges entlang der TVO und der Lückenschluss
zum RSV 9

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

Frage 1:

Welche Standards werden der Planung des Radschnellweges (RSV) entlang der TVO zugrunde gelegt?

Frage 2:

Wann wurden diese festgelegt?

Frage 3:

Welche Abweichungen gibt es zwischen diesen und den Standards, die das Mobilitätsgesetz vorsieht?

Frage 4:

Welche Möglichkeiten lassen die weiteren Planungen, die Abweichung so gering wie möglich zu halten, ohne weiteren Zeitverzug bei der Umsetzung der Planungen zu riskieren?

Antwort zu 1 bis 4:

Mit der Herausgabe des Endberichts zur Potenzialanalyse von Radschnellverbindungen in Berlin im März 2018 wurden Hinweise zu den gewünschten Standards und Qualitätskriterien von Radschnellverbindungen in Berlin erarbeitet. Diese basieren auf dem bundesweit anerkannten Arbeitspapier von 2014 „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Einige dieser Standards und Kriterien wurden angepasst, da es insbesondere in einem dichtbesiedelten Raum einer Millionenmetropole wie Berlin nicht immer möglich ist, die vorgegebenen Kriterien in Gänze zu erfüllen. In diesem Zusammenhang wird unter besonderen Umständen auch die Unterschreitung der Kriterien auf gewissen Streckenbereichen bei der Realisierung der Radschnellverbindungen toleriert. Die im Berliner Mobilitätsgesetz benannten Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen widersprechen diesen nicht und zielen auf ähnliche Kenngrößen ab, wie sie in den Vorgaben aus dem oben genannten Arbeitspapier der FGSV enthalten sind.

Die Radschnellverbindung entlang der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) erfüllt die wichtigsten Eigenschaften von Radschnellverbindungen, wie zum Beispiel bei der nutzbaren Breite für Radfahrende mit durchgängig vier Metern im Zweirichtungsverkehr, bei der Trassenlänge mit über fünf Kilometern und bei der sogenannten betrieblichen Qualität mit vorhandener Beleuchtung und einem hochwertigen Fahrbahnbelag in Asphalt entlang der Strecke.

Die Kriterien für Radschnellverbindungen werden von der Radverkehrsanlage entlang der TVO an zwei Knotenpunkten in Bezug auf die Wartezeiten nicht vollständig erfüllt und können auch nicht in die Planungen und Realisierung aufgenommen werden, da die Veränderungen der Planungen zu Gunsten der Qualitätserhöhung der Radverkehrsanlage mit sehr hohen negativen Auswirkungen, insbesondere für die Umwelt, einhergehen würden. So wäre beispielsweise für die Errichtung von planfreien Knotenpunkten (Brücken, Rampen oder Unterführungen) vor allem mit zusätzlichen Rodungen entlang des Trassenkorridors zu rechnen, um so die benötigten Ingenieurbauwerke errichten zu können.

Frage 5:

Welche Planungen gibt es, den Radschnellweg entlang der TVO an den Radschnellweg RSV9 anzubinden?

Antwort zu 5:

Entsprechende Hinweise zu einer Anbindung wurden auch von Teilnehmenden an der öffentlichen Informationsveranstaltung zu der Radschnellverbindung Nr. 9 vorgetragen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz prüft deshalb derzeit gemeinsam mit der GB infraVelo GmbH, wie und wann eine Anbindung realisiert werden könnte.

Frage 6:

Auf der Märkischen Allee soll südlich der Ostbahn ein geschützter Radstreifen entstehen. Inwiefern wird diese Strecke bereits in den Standards der RSV an der TVO oder den Standards des Mobilitätsgesetzes ausgebaut?

Antwort zu 6:

Der dort geplante Radfahrstreifen soll ohne bauliche Maßnahmen durch Neumarkierung und Verbesserung der Protektionseinrichtungen des bestehenden Radfahrstreifens errichtet werden. Die Standards des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen eingehalten werden, was die gegenseitige Überholmöglichkeit und angesichts der dort bisher noch relativ geringen Radverkehrsstärke eine hohe Verkehrsqualität für den Radverkehr sicherstellt.

Besondere Radschnellverbindungs-Standards sind angesichts des provisorischen Charakters der Maßnahme, die in einem Bereich entsteht, der später im Zuge des Baus der TVO einmal weitgehend umgebaut oder völlig neugestaltet werden dürfte, nicht vorgesehen.

Frage 7:

Wer ist für diesen Lückenschluss der Radschnellwege verantwortlich (Bezirk, Land, Infravelo oder Dritte)?

Frage 8:

Welchen Planungsstand haben die Planungen für den Lückenschluss und wie ist der Zeitplan für die Umsetzung?

Antwort zu 7 und 8:

Derzeit gibt es keine konkreten Planungen für einen Lückenschluss der Radschnellverbindungen. Dafür zuständig wären die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz oder auch die Bezirke.

Im kurzfristigen Bearbeitungshorizont gilt es vor allem, die derzeit ausgelösten Machbarkeitsuntersuchungen zu den Radschnellverbindungen von der Planung über das Planfeststellungsverfahren hinaus bis in die Realisierung überzuleiten.

Im mittelfristigen bis langfristigen Bearbeitungshorizont ist es definitiv das Ziel, die Radschnellverbindungen untereinander anzubinden. Einen genauen Zeitplan hierzu gibt es derzeit noch nicht.

Berlin, den 14.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz