

**Vorlage – zur Kenntnisnahme –**

**Grundsätze der Planung zu der Radschnellverbindung Ost-Route (RSV 9)**



Der Senat von Berlin  
MVKU IV F 26  
9025 - 1063

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -  
des Senats von Berlin  
über Grundsätze der Planung zu der Radschnellverbindung Ost-Route (RSV 9)

---

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Gemäß § 22 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes dürfen Straßen I. Ordnung nur gebaut oder geändert, Straßen II. Ordnung sowie dem übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Bezugnehmend auf § 22a Absatz 2 des Berliner Straßengesetzes sind vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für diese Maßnahmen die Grundsätze der Planung dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis zu geben. Über die Trassenauswahl ist vor Einleitung eines Verfahrens Benehmen mit den betroffenen Bezirken herzustellen.

Nach § 45 des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen in Berlin errichtet werden. Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit höheren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sollen getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind auf eigenständigen Sonderwegen, in Fahrradstraßen oder vom motorisierten Verkehr getrennt in Straßen zu führen. Bei der Konzeption von Radschnellverbindungen muss eine sichere Führung des Fußverkehrs berücksichtigt werden.

Im Rahmen der durchgeführten Potenzialuntersuchung für Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet wurden zunächst Trassenkorridore mit dem größtmöglichen Potenzial und Chancen zur Realisierung von Radschnellverbindungen gesucht. Der Trassenkorridor der Radschnellverbindung Ost-Route gehört zu diesen Trassenkorridoren. Er verläuft auf

ca. 23 Kilometern Länge von der östlichen Stadtgrenze Berlins durch die Bezirke Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte bis zum S-Bahnhof Tiergarten.

Im Rahmen der an die Potenzialuntersuchung anschließenden Machbarkeitsuntersuchung wurde 2019/2020 der Trassenkorridor hinsichtlich Entwurfsvorschlägen für rechtlich und verkehrstechnisch machbare Streckenvarianten untersucht. Bei der Machbarkeitsuntersuchung wurde unter anderem auch eine erste Kostenschätzung durchgeführt und vorhandene Bauwerke wie beispielsweise Ingenieurbauwerke näher betrachtet. Die Teilergebnisse wurden einer ersten integrierten und vergleichenden Gesamtbetrachtung unterzogen und es wurden Handlungsempfehlungen für die fortführenden Planungen erarbeitet. Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung wurden der Öffentlichkeit die Zwischenergebnisse bei einer Dialog- und Informationsveranstaltung vorgestellt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung sowie viele weitere Informationen zu der Radschnellverbindung Ost-Route können auf der Webseite der GB infraVelo GmbH unter folgendem Link nachgelesen werden:  
<https://www.infravelo.de/projekt/ost-route/>

Die in der Machbarkeitsuntersuchung ermittelte Vorzugstrasse startet in Marzahn-Hellersdorf an der Landesgrenze zu Hoppegarten in Brandenburg am U-Bahnhof Hönow und endet am S-Bahnhof Tiergarten in Berlin-Mitte an der Grenze zum Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (vgl. Anlage 1). Die Trasse führt entlang der Hellersdorfer Straße, der Cecilienstraße, des Blumberger Damms, des Kornmandelwegs, der Eitelstraße, der Allee der Kosmonauten, dem Landschaftspark Herzberge, der Siegfried- und Bornitzstraße, der Eldenaer Straße, der Proskauer Straße, der Frankfurter Allee, dem Alexanderplatz, Unter den Linden und der Straße des 17. Juni bis zum S-Bahnhof Tiergarten. Die Gemeinde Hönow ist an der Landesgrenze über einen gut ausgebauten Radweg entlang der Mahlsdorfer Straße angeschlossen. Die Straßen entlang der Vorzugstrasse gehören zu einem großen Teil zum Radvorrangnetz nach dem Netzplan des Radverkehrsplans.

In der nach der Machbarkeitsuntersuchung zu der Radschnellverbindung Ost-Route anschließenden Vorplanung wurden die Trassenvarianten (fachlich empfohlene Varianten und Alternativen) im Rahmen eines Variantenvergleichs vertieft nach verkehrlichen, wirtschaftlichen, naturschutzfachlichen und raumstrukturellen Aspekten untersucht. Ebenfalls wurden relevante Bezirksamtsvertretende (Straßen- und Grünflächenämter, untere Naturschutzbehörde, Bezirksstadträte etc.) weiter in die Planung einbezogen und auf diese Weise das Benehmen hergestellt. Im Ergebnis wurde die Entscheidung über die weiterzuverfolgende Lösungsmöglichkeit in Hinblick auf die beste Trassenvariante (Vorzugstrasse) ermittelt. Der fachlich empfohlene Trassenverlauf der Machbarkeitsuntersuchung bleibt bestehen. Im Verlauf der weiteren Planungen kann

jedoch von den Ergebnissen der Vorplanung unter Umständen abgewichen werden, woraus Änderungen in der Kostenfestlegung entstehen können.

Die endgültige Routenführung wird erst mit dem Beschluss zur Planfeststellung feststehen. Der Planfeststellungsbeschluss legt neben der Zulässigkeit auch die Form und die Auflagen des Vorhabens fest; von der Streckenführung über die Führungsform bis hin zur genauen Breite und Lage der Radschnellverbindung in der Örtlichkeit. Mit Abschluss des Verfahrens wird neben der Genehmigung des Vorhabens auch über notwendige Folgemaßnahmen (z. B. umwelttechnisch, landschaftspflegerisch) entschieden.

Für die Radschnellverbindung Ost-Route wird die GB infraVelo GmbH als Vertreterin des Vorhabenträgers (SenMVKU Abteilung V – Tiefbau) die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren nach § 22a Berliner Straßengesetz erstellen. Die Planfeststellungsunterlagen werden die entsprechenden Angaben zu allen vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen enthalten.

Da die Vorzugstrasse das Landschaftsschutzgebiet Herzberge tangiert und zudem bei der Auslegung der Kriterien und Schwellenwerte juristische Unsicherheiten bestehen (z. B. Kriterium Biotope), erfolgt eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 7 UVPG (sog. UVP-Vorprüfung bzw. Screening). In deren Ergebnis wird festgestellt, ob für das geplante Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Für die Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, einschließlich der Zeit bis zur Erlangung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, wird ein Zeitraum von mindestens drei Jahren kalkuliert. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist der Baubeginn in Abhängigkeit des Ablaufs des Planungsprozesses, des Planfeststellungsverfahrens sowie der erhobenen Einwendungen und eventueller Klagen, frühestens 2027 zu erwarten.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Die Finanzierung erfolgt unter der Voraussetzung der Verfügbarkeit der erforderlichen Mittel in künftigen Haushalten. Somit steht die Durchführung der Baumaßnahme unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden Mittel mit dem Investitionsprogramm und in den jeweiligen Haushaltsplänen im Rahmen der insgesamt durch das Land Berlin finanzierbaren Ausgaben zur Verfügung gestellt werden können.

Die geschätzten Gesamtkosten aus der Machbarkeitsuntersuchung (2020) betrugen 42,6 Mio. Euro. Nach Prüfung der Vorplanungsunterlagen seitens SenStadt VI MI wurde durch die GB InfraVelo GmbH zum Ende des 4. Quartals 2023 eine

Kostensteigerung für die Maßnahme auf einen Gesamtbetrag von 52,9 Mio. Euro mitgeteilt. Die Steigerung resultiert hauptsächlich aus den folgenden Faktoren:

- Der im Vergleich zur Machbarkeitsuntersuchung deutlich größeren Planungstiefe und Detailkenntnisse.
- Der aktuellen Entwicklungen der Baukosten (Veränderungen beim Baupreisindex), die einen maßgeblichen Anteil der Kostensteigerung verursachen.
- Der seitens SenStadt VI MI erhöhten Position Unvorhergesehenes (UV) gegenüber der Machbarkeitsstudie.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Es sind keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten.

Berlin, den 11.02.2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

.....

Regierender Bürgermeister

Ute Bonde

.....

Senatorin für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt



## Grundsätze der Planung zu der Radschnellverbindung Ost-Route

### Anlage 1 - Übersichtslageplan zum Routenverlauf (Stand: Vorplanung)

