

2502 B

An die
Vorsitzende des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über
Senatskanzlei - G Sen -

Kosten der Farbbeschichtung Fahrradwege

48. Sitzung des Hauptausschusses am 29. Mai 2019
Schreiben SenFin – II LIP 5 – vom 20. Mai 2019, rote Nr. 1787

58. Sitzung des Hauptausschusses am 23. Oktober 2019
Bericht SenUVK – IV B 32 – vom 10. Oktober 2019, rote Nr. 2502

87. Sitzung des Hauptausschusses am 17. März 2021,
Bericht SenUVK – IV B 34 – vom 28. Januar 2021, rote Nr. 2502 A

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 26.05.2021 zu den Kosten der Farbbeschichtung der Fahrradwege eine Übersicht zu den Kosten für die Farbbeschichtung je Route (mit Angabe der Länge des Fahrradweges) nachzureichen. Darüber hinaus ist zu berichten, aus welchen Gründen die Machbarkeitsstudie für einen Fahrradweg unter der Hochbahn der U1 erst jetzt beauftragt wird, obwohl die Mittel für diese Machbarkeitsstudie bereits im Jahr 2015 zur Verfügung gestellt worden sind.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Farbbeschichtung der Fahrradwege

Nachfolgend sind die Kosten und Länge je Route der grün beschichteten Radverkehrsanlagen aufgelistet.

Maßnahmen in 2018						
Nr.	Bezirk	Straße	Gesamt-länge beidseitig in m	Stand	Kosten	Material
1	Friedrichshain-Kreuzberg	Katzbachstraße	1.408	fertiggestellt	124.269,34 €	Kaltplastik
2	Neukölln	Lahnstraße	1.882	fertiggestellt	118.747,86 €	Kaltplastik
3	Friedrichshain-Kreuzberg	Proskauer Straße	1.126	fertiggestellt	131.227,39 €	Kaltplastik
4	Steglitz-Zehlendorf	Habelschwerdter Allee	1.712	fertiggestellt	173.045,98 €	Kaltplastik
5	Neukölln	Werbellinstraße	1.590	fertiggestellt	176.885,21 €	Kaltplastik
Σ 2018			7.718		724.175,78 €	

Maßnahmen in 2019						
Nr.	Bezirk	Straße	Gesamt-länge beidseitig in m	Stand	Kosten	Material
1	Pankow	Kastanienallee	1.228	fertiggestellt	123.241,16 €	Kaltplastik
2	Pankow	Wicherstraße	1.240	fertiggestellt	421.475,74 €	Kaltplastik
3	Tempelhof-Schöneberg	Rheinstraße	453	fertiggestellt	94.659,22 €	Kaltplastik
4	Neukölln	Karl-Marx-Straße (2. BA)	1.220	fertiggestellt	82.289,08 €	Kaltplastik
5	Friedrichshain-Kreuzberg	Großbeerenerstraße	1.050	fertiggestellt	121.206,68 €	Epoxidharz
6	Neukölln	Karl-Marx-Straße (1. BA)	2.018	fertiggestellt	271.220,45 €	Epoxidharz
7	Pankow	Wisbyer Straße	2.312	fertiggestellt	238.610,86 €	Epoxidharz
8	Charlottenburg-Wilmersdorf	Joachim-Friedrich-Straße	1.424	fertiggestellt	181.734,54 €	Epoxidharz
9	Pankow	Greifswalder Straße	2.148	fertiggestellt	204.945,87 €	Epoxidharz
Σ 2019			13.093		1.739.383,60 €	

Maßnahmen in 2020						
Nr.	Bezirk	Straße	Gesamt-länge beidseitig in m	Stand	Kosten	Material
1	Steglitz-Zehlendorf	Schloßstraße	2.072	fertiggestellt	430.705,81 €	Kaltplastik

2	Lichtenberg	Alt-Friedrichsfelde	660	fertiggestellt	183.873,52 €	Kaltplastik
3	Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten	1.320	Restarbeiten in Fertigstellung	240.654,16 €	Kaltplastik
4	Charlottenburg-Wilmersdorf	Schlüterstraße	2.224	fertiggestellt, Rest in 2021	310.136,41 €	Epoxidharz
5	Mitte	Reinickendorfer Straße	2.656	fertiggestellt, Rest in 2021	444.645,73 €	Epoxidharz
Σ 2020			8.932		1.610.015,63 €	

Maßnahmenplanung in 2021

Nr.	Bezirk	Straße	Gesamt-länge beidseitig in m	Stand	Kosten-prognose	Material
1	Pankow	Grellstraße/ Storkower Straße		in Vorbereitung		
2	Friedrichshain-Kreuzberg	Mehringdamm (West)		in Vorbereitung		
3	Charlottenburg-Wilmersdorf	Opernroute (Nord)		in Vorbereitung		
4	Weitere Strecken in Planung	k. A.		in Planung		
Σ 2021					1.739.000 €	

Machbarkeitsstudie für einen Fahrradweg unter der Hochbahn der U1

In der Beschlussempfehlung des Hauptausschusses vom 2. Dezember 2015 (Drucksache 17/2600) wurden Änderungen zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans für 2016/2017 aufgenommen. So wurde im Kapitel 1270 - Titel 52609 eine Erhöhung der Ansätze für 2016 und 2017 um jeweils 200.000 € festgelegt. Die zusätzlichen Mittel in dem Titel wurden mit folgender Bezeichnung überschrieben: „Die Ausgaben sind bestimmt für eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von Radschnellwegen auf der Stammbahntrasse sowie entlang der Strecke der U1.“

Die damalige für Verkehr zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat dazu im zweiten Quartal 2016 eine umfassende Untersuchung mit dem Inhalt „Erarbeitung einer Potenzial- und Machbarkeitsanalyse von besonderen Radverkehrsanlagen mit „Radschnellverbindungs-Charakter“ im Berliner Stadtgebiet“ in Auftrag gegeben. Die beiden laut oben genanntem Hauptausschuss-Beschluss festgelegten Strecken „Stammbahntrasse“ sowie „Strecke entlang der U1 (die sogenannte „RadbahnU1“)“ waren bei den Untersuchungen gesetzt. Darüber hinaus wurde für die durchzuführende Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung das Ziel formuliert, im gesamten Berliner Stadtgebiet geeignete Trassen zu finden, für die eine Radverkehrsanlage so ausgebildet werden kann, dass diese den Anforderungen einer Radschnellverbindung entspricht.

Als finales Ergebnis der oben genannten Untersuchung wurden insgesamt 12 Trassenkorridore im Berliner Stadtgebiet ermittelt, die den entwickelten qualitativen Ansprüchen an eine Radschnellverbindung entsprechen und für die Durchführung weiterer Untersuchungen empfohlen worden ist.

Die Ergebnisse der Potenzial- und Machbarkeitsanalyse bilden immer noch eine wichtige Grundlage für alle weiteren Arbeiten zum Thema Radschnellverbindungen und haben bis heute eine hohe Relevanz. Daraus resultierten zum Beispiel auch die weiteren Machbarkeitsuntersuchungen zu einzelnen Radschnellverbindungen der GB infraVelo GmbH. Die Ergebnisse der Potenzial- und Machbarkeitsanalyse sind unter folgendem Link einzusehen: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radschnellverbindungen/>.

Explizit zu der Strecke „Radbahn U1“ wurde in der oben genannten Potenzial- und Machbarkeitsanalyse deutlich aufgezeigt, dass es sich bei dieser Strecke um keine potenzielle Radschnellverbindungs-Trasse handelt. Die hohen verkehrlichen Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung, zum Beispiel mit durchgängig befahrbaren Querschnittsbreiten von mindestens 4,0 Metern, mit wenigen Knotenpunkten entlang der Strecke und mit hohen möglichen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten konnten von der Strecke „Radbahn U1“ nicht erfüllt werden beziehungsweise wären nur mit sehr hohem, nicht wirtschaftlichem Aufwand zu erreichen. Aus diesen Gründen wurde im weiteren Verfahren auf die „Radbahn U1“, im Sinne der Planung und Realisierung als Radschnellverbindung, kein weiteres Augenmerk gelegt. Der Fokus galt den oben erwähnten 12 Trassenkorridoren mit dem höheren Potenzial in Bezug auf eine Realisierung als Radschnellverbindung.

In der Potenzialanalyse der Untersuchung konnte jedoch für die Strecke „Radbahn U1“ ein sehr hohes Nachfragepotenzial für den Radverkehr festgestellt werden, weshalb eine Empfehlung für die verkehrliche Weiterbetrachtung dieser Strecke ausgesprochen werden konnte; dies jedoch nicht mehr unter dem Gesichtspunkt einer Radschnellverbindung.

Der Fokus der Bearbeitung war zunächst auf die gefundenen 12 Trassenkorridoren für die potenziellen Radschnellverbindungen gelegt worden. Durch die personelle Aufstockung der mit dem Haushalt 2021 bewilligten zusätzlichen Bedarfe für die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz konnte mit der Ausschreibung zur verkehrstechnischen Machbarkeitsuntersuchung der Strecke „Radbahn U1“ begonnen werden.

Der Auftrag zu dieser Untersuchung wurde am 26. April 2021 vergeben. Ziel der Untersuchung ist die verkehrstechnische Machbarkeit der Umsetzung der „Radbahn U1“ auf der Strecke zwischen der Oberbaumbrücke bis einschließlich Kottbusser Tor.

Die Untersuchung soll Ende 2021 abgeschlossen werden. Bei positivem Ergebnis und einer Mittelverfügbarkeit im Jahr 2022 kann der nächste Trassenabschnitt ausgeschrieben werden. Hier würde eine Machbarkeitsuntersuchung erfolgen.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz