

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 13. Juni 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2017)

zum Thema:

Rad- und Wanderweg am Ufer der Spree: Noch mal 30 Jahre warten auf den wichtigen Lückenschluss von Charlottenburg nach Spandau?

und **Antwort** vom 23. Juni 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jun. 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 11573
vom 13.06.2017
über Rad- und Wanderweg am Ufer der Spree: Noch mal 30 Jahre warten auf den
wichtigen Lückenschluss von Charlottenburg nach Spandau

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

Frage 1:

Wie verläuft der von den Spreequellen bis nach Berlin führende Spree-Radweg streckenmäßig im Berliner Stadtgebiet und welche Bezirke werden jeweils in welcher Länge durchquert?

Antwort zu 1:

In Berlin verläuft der Abschnitt des Spree-Radwegs zwischen der Grenze zur Gemeinde Erkner und der Kreuzung Stralauer Platz-Mühlenstraße / Schillingbrücke-Andreasstraße streckengleich mit dem Europaradweg R1 und der Deutschland-Route D3 über Fürstenwalder Allee – Lutherstraße – Lindenstraße – Kanalstraße – Hasenwinkel – Triglawstraße – Brücke über den alten Spreearm – Schönhorster Straße – asphaltierter Waldweg – Straße zum Müggelhort – asphaltierter Waldweg am Süd- und Westufer des Großen Müggelsees – Müggelschlösschenweg – Erwin-Bock-Straße – Strandschlossweg – Salvador-Allende-Straße – Müggelheimer Damm – Müggelheimer Straße – Lange Brücke – Gutenbergstraße – Uferweg durch den Mentzelpark – Eiselenweg – Angersteinweg – Spindlersfelder Straße – An der Wuhlheide (alternativ durch das Freizeit- und Erholungszentrum FEZ bei zeitweilig hohem Fußverkehrsaufkommen) – verlängerte Rathenaustraße – Eichgestell – Straße zum Wasserwerk – Kastanienallee – Hegemeister Weg – Waldweg – Am Walde – Fritz-König-Weg – Nalepastraße – Spreeschlossstraße – Fährverbindung Wilhelmstrand-Baumschulenstraße – Kiehnwerderallee (alternativ Uferpromenade bis Bulgarische Straße/Alt-Treptow-Neue Krugallee bei zeitweilig hohem Fußverkehrsaufkommen) – Dammweg – Neue Krugallee – Alt-Treptow – Puschkinallee – Schlesische Straße und Köpenicker Straße.

Ab der Kreuzung Stralauer Platz-Mühlenstraße / Schillingbrücke-Andreasstraße führt der Spree-Radweg weiter über Holzmarktstraße – Brückenstraße – Märkisches Ufer – Wallstraße – Inselstraße – Inselbrücke – nördlicher Uferweg – Friedrichsgracht – Werderscher Markt – Schinkelpatz – Am Zeughaus – Kupfergraben – Weidendamm – Weidendamm-Brücke – Schiffbauerdamm – Wilhelmstraße – Reichstagufer – Ludwig-Erhard-Ufer – Bettina-von-Arnim-Ufer – John-Foster-Dulles-Allee – Bellevueufer – Holsteiner Ufer – Schleswiger Ufer – Englische Straße – Salzufer – Charlottenburger Brücke – Einsteinufer – Ilburger Ufer – Charlottenburger Ufer – Unterführung Schlossbrücke – Uferweg im Schlossgarten Charlottenburg – Unterführung Bahnbrücke – südlicher Spreeuferweg durch Kleingartenanlagen einschließlich Unterführung Rohrdammbrücke bis Wiesendammbrücke – Wiesendamm – Freiheit – Werkring – Sophienwerderweg – neue Spreebrücke westlich Grützmachergraben – neu anzulegender nördlicher Spreeuferweg – bis Am Juliusturm.

Die nach Bezirken gegliederten Durchquerungslängen betragen ca.:

- Treptow-Köpenick: 33 km
- Friedrichshain-Kreuzberg: 3 km
- Mitte: 6 km
- Charlottenburg-Wilmersdorf: 5 km
- Spandau: 6 km

Frage 2:

Welche Streckenabschnitte sind jeweils seit wann fertiggestellt?

Antwort zu 2:

Folgende Streckenabschnitte sind fertiggestellt im Jahr:

- Grenze zur Gemeinde Erkner bis Schlossplatz in Mitte; Beschilderung auf Bestandswegen: 2008
- Uferweg im Schlossgarten Charlottenburg, Schlossbrücke bis Brücke über die Bahnanlagen; fahrradtauglicher Ausbau: 2012
- 1. Teilabschnitt des Uferweges in Charlottenburg, Charlottenburger Brücke bis Dovebrücke; fahrradtauglicher Ausbau: 2015

Frage 3:

Welche Gründe gibt es für die noch fehlenden Abschnitte (bitte detailliert ausführen) und wann sollen sie voraussichtlich für die Benutzung zur Verfügung stehen?

Antwort zu 3:

Mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe ist vereinbart, dass der Spree-Radweg aus touristischen GRW-Mitteln (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) finanziert und in funktionsfähigen Teilabschnitten umgesetzt werden soll. Der abschnittswisen Beantragung von Fördermitteln sind geprüfte Bauplanungsunterlagen (BPU) beizufügen. Die Aufstellung der BPU obliegt den jeweiligen Baulastträgern, die nach Bewilligung von GRW-Fördermitteln dann auch für die Umsetzung und Abrechnung der Baumaßnahmen zuständig sind. In Abhängigkeit der Baulastträgerschaften stellen sich die Problemlagen wie folgt dar:

- Öffentliches Straßenland:
Bisher fehlende personelle Kapazitäten in bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern (SGA) zur Aufstellung bzw. Vergabe von Planungsleistungen sowie Engpässe bei der BPU-Prüfbehörde und der Verkehrslenkung Berlin.
- Grünflächen und Kleingartenanlagen:
Neben personellen Engpässen bei den SGA ist hier eine detaillierte Planung nur in Abstimmung mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 (VDE 17) möglich. Das Planfeststellungsverfahren zum Spree-Umbau ist jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, als das, wie für BPU erforderlich, detaillierte Planungen erfolgen könnten.
- Stege unterhalb von Brücken:
Die Machbarkeit und Konstruktion von Stegen unterhalb von Bestandsbrücken (Bahnbrücke nördlich des Schlossgartens Charlottenburg, Rohrdammbrücke, Schlossbrücke) erfordert u. a. die Berücksichtigung der jeweils erforderlichen schiffbaren Breite und die Planung von Anprallschutzmaßnahmen, die wiederum von der Umsetzung des VDE 17 bestimmt werden. Zum Teil fehlte die Bereitschaft von Baulastträgern, z. B. wegen fehlender personeller Ressourcen oder mangels Interesse, solche Baumaßnahmen durchzuführen.
- Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Spree:
Abgesehen davon, dass die Dimension und Konstruktion einer neuen Spreebrücke wesentlich von der Ausprägung des VDE 17 abhängt, lag mit Blick auf die hohe Anzahl der sanierungsbedürftigen Brücken in Berlin einerseits und auf die knappen Personalkapazitäten in der zuständigen Brückenbauabteilung andererseits der Schwerpunkt auf Brückeninstandsetzungen.

Auf Grund der geschilderten Problemlagen können derzeit keine gesicherten Aussagen zur Inbetriebnahme für alle noch fehlenden Abschnitte des Spree-Radwegs getroffen werden. Derzeit befinden sich folgende Abschnitte des Spree-Radwegs in der Ausführungsplanung und / oder baulichen Umsetzung:

- 2. Teilabschnitt des Uferwegs in Charlottenburg-Wilmersdorf, Dovebrücke bis Caprivibrücke; Fertigstellung voraussichtlich Ende 2018
- 3. Teilabschnitt des Uferwegs in Charlottenburg-Wilmersdorf, Caprivibrücke bis Schlossbrücke; Fertigstellung voraussichtlich Ende 2017
- Spree-Radweg in Mitte zwischen Unter den Linden und Friedrichstraße bzw. Weidendammbrücke: Fahrradtaugliche Gestaltung von Am Kupfergraben und Am Weidendamm im Rahmen des GRW-Projektes „Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel“; Fertigstellung zurzeit nicht absehbar
- Ufer begleitender Spree-Radweg in Mitte zwischen Paulstraße und Grenze zum Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf; Fertigstellung 2020

Frage 4:

Teilt der Senat meine Ansicht, dass die bereits Anfang der 1980er Jahre vom Bezirk Spandau geplante Verbindung am Ufer der Spree von Charlottenburg nach Spandau mehr als überfällig ist und als Rad- und Wanderweg eine ideale Ergänzung zu anderen Routen wäre, die größtenteils an Hauptverkehrsstraßen entlang führen?

Antwort zu 4:

Die Notwendigkeit einer solchen Verbindung ist unstrittig. Ergänzend ist hier anzumerken, dass der Spree-Radweg im Spandauer Bereich vorwiegend durch Grünanlagen bzw. Kleingartenanlagen verläuft, in denen zu Fuß Gehende gegenüber Radfahrenden Vorrang haben. Insofern stellt der Spree-Radweg überwiegend eine Ergänzung für den langsameren und touristischen Radverkehr dar und kann straßenbegleitende Radrouten nicht ersetzen.

Frage 5:

Was waren die Ergebnisse einer „Vorbereitenden Untersuchung“ aus dem Jahr 2008 für diesen Streckenabschnitt?

Antwort zu 5:

Die wesentlichen Ergebnisse der „Vorbereitenden Untersuchung“ aus dem Jahr 2008, die sich nicht nur auf den Spandauer, sondern auf den gesamten westlichen Abschnitt des Spree-Radwegs (Schlossplatz bis zur Mündung der Spree in die Havel) beziehen, waren die gefundene Vorzugstrasse, die Feststellung der Eigentumsverhältnisse bzw. der Baulastträgerschaften, die Ermittlung erforderlicher Baumaßnahmen sowie eine Grobkostenschätzung.

Frage 6:

Welche Streckenführung ist für diesen Abschnitt derzeit im Detail geplant?

Antwort zu 6:

Der Spandauer Streckenabschnitt verläuft, wie u. a. unter 1. beschrieben, ab der Bezirksgrenze zu Charlottenburg-Wilmersdorf entlang des südlichen Spreeuferwegs durch Kleingartenanlagen einschließlich Unterführung Rohrdammbrücke bis Wiesendammbrücke und weiter über Wiesendamm – Freiheit – Werkring – Sophienwerderweg – neue Spreebrücke westlich Grützmachergraben – neu anzulegender nördlicher Spreeuferweg bis Am Juliierturm.

Frage 7:

Wie und mit welchen Inhalten hat sich Berlin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17“ (Projekt 17) zur Fahrrinnenanpassung von Havel und Spree eingebracht, um eine frühzeitige Planung für einen Rad- und Wanderweg entlang der Spree von Charlottenburg nach Spandau sicherzustellen?

Antwort zu 7:

Berlin hat im Rahmen der Planauslegung zum VDE 17 die Berücksichtigung des Spree-Radwegs entsprechend der unter 1. dargestellten Streckenführung eingefordert. Weiterhin

- wurde die geplante Führung des Spree-Radwegs in die Planfeststellungspläne zum Spree-Umbau nachrichtlich aufgenommen.

- werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Spree-Radwegs in Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf Abstimmungen mit dem Wasserstraßenneubauamt (WNA) geführt, die auch den Anschluss des Spandauer Abschnitts beinhalten.
- besteht eine Vereinbarung mit dem WNA, zu gegebener Zeit eine das VDE-Projekt begleitende Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Bezirke zu bilden, um die Detailplanungen zum Spree-Umbau und Spree-Radweg aufeinander abzustimmen.

Frage 8:

Welche sonstigen Erkenntnisse oder Ergebnisse hat der Senat im Rahmen des bisherigen Planfeststellungsverfahrens gewonnen?

Antwort zu 8:

Dem Senat liegen derzeit keine sonstigen Erkenntnisse oder Ergebnisse aus dem bisherigen Planfeststellungsverfahren vor.

Frage 9:

Muss der Bund bei der Fahrrinnenanpassung entlang der Spree einen begleitenden Betriebsweg bauen und wer muss diesen bezahlen, wer unterhalten?

Antwort zu 9:

Nach Kenntnis des Senats erfolgt die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen in Berlin vom Wasser aus, so dass Betriebswege entbehrlich sind. Daher ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes daran interessiert, (noch) vorhandene, aber nicht mehr benötigte Betriebswege im Rahmen von zu schließenden Nutzungsverträgen z. B. den Straßen- und Grünflächenämtern (SGA) zur Nutzung zu überlassen. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten gehen in solchen Fällen dann auch an die SGA über.

Frage 10:

Sieht der Senat hier die mögliche Nutzung von Synergien durch die integrierte Planung inklusive eines Rad- und Wanderwegs „von Anfang an“, um spätere kostenintensive Umbauten zu verhindern?

Antwort zu 10:

Ja, aus diesem Grund soll, wie unter 7. bereits ausgeführt, eine das VDE-Projekt begleitende Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Bezirke gebildet werden.

Frage 11:

Teilt der Senat die Ansicht des Bezirks Spandau in der Drucksache vom 14.6.2016 (Nr. 1867/XIX), dass die fehlende Brücke über die Spree (in südlicher Verlängerung des Grützmachergrabens) eines der Haupthindernisse für eine Realisierung wäre?

Antwort zu 11:

Ein Fehlen der Spree-Brücke würde zwar die Führung des Spree-Radwegs entlang des nördlichen Ufers zwischen Grützmachergraben und Mündung der Spree in die Havel unmöglich machen, jedoch nicht das gesamte Radfernwegprojekt in Frage stellen. Sollte sich die Errichtung einer neuen Spree-Brücke für zu Fuß Gehende und Radfahrende als

nicht umsetzbar erweisen, wofür es derzeit keinerlei Anzeichen gibt, könnte der Spree-Radweg ab der Wiesendammbrücke südwärts über den Wiesendamm und weiter in Richtung Westen über den Straßenzug Charlottenburger Chaussee - Ruhlebener Straße geführt werden. Die Mündung der Spree in die Havel würde dann über den Havel-Radweg (Klosterstraße – Stabholzgarten – Lindenufer) erreicht werden.

Frage 12:

Unter welchen finanziellen und sonstigen Voraussetzungen wäre aus Sicht des Senats der Bau des Rad- und Wanderwegs entlang der Spree von Charlottenburg nach Spandau zeitgleich und begleitend zum Uferausbau im Rahmen des Projekts 17 machbar?

Antwort zu 12:

Der Spree-Radweg liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Planfeststellungsgebiets für den Spree-Umbau. Insofern stellt der Spree-Radweg planungsrechtlich ein eigenständiges Projekt dar, so dass dessen zeitgleiche und begleitende Umsetzung mit dem VDE 17 eher unrealistisch erscheint. Inwieweit sich abschnittsweise Synergien ergeben könnten, wird im Rahmen der unter 7. und 10. genannten Arbeitsgruppe zu prüfen sein.

Frage 13:

Kann für einen begleitenden Ausbau als Rad- und Wanderweg ggf. eine hälftige Finanzierung durch den Bund eingefordert werden?

Frage 14:

Welche finanziellen Mittel müssten konkret im Rahmen der anstehenden Haushaltsberatungen im Berliner Abgeordnetenhaus in welchem Titel vorgesehen werden, um einen vollständigen Bau des Rad- und Wanderwegs entlang der Spree von Charlottenburg nach Spandau zeitgleich zum Projekt 17 sicherzustellen?

Antwort zu 13 und 14:

Wie unter 12. dargestellt, kann aus planungsrechtlichen Gründen nicht von einem den Spree-Umbau begleitenden Ausbau des Rad- und Wanderweges ausgegangen werden. Da, wie unter 3. bereits geschildert, mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe vereinbart worden ist, dass die bauliche Umsetzung des Spree-Radwegs in funktionsfähigen Abschnitten aus touristischen GRW-Fördermitteln erfolgen soll, ist damit neben dem Land Berlin auch der Bund an der Finanzierung beteiligt. Die Fördermittel betragen 90% der Gesamtkosten, die Kofinanzierung in Höhe von 10% wird von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bereitgestellt.

Berlin, den 23.06.2017

In Vertretung

Jens – Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz