

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)**

vom 05. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Februar 2019)

zum Thema:

**Radweg Heerstraße: Erst massenweise Bäume fällen und dann ewig auf die Bauarbeiten warten?**

und **Antwort** vom 19. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Feb. 2019)

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. 18/17788  
vom 05.02.2019**

**über Radweg Heerstraße: Erst massenweise Bäume fällen und dann ewig auf die  
Bauarbeiten warten?**

---

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat den Zustand der Radwege entlang der Heerstraße in Berlin?

Antwort zu 1:

Da die Heerstraße sehr lang ist, weist sie auch bezüglich der Radverkehrsanlagen viele unterschiedliche Teilabschnitte auf. Die Radwege bzw. die vom Radverkehr benutzten Nebenfahrbahnen sind überwiegend in einem guten Zustand. Es gibt allerdings Engstellen und unsanierte Abschnitte, die den Anforderungen noch nicht entsprechen. Der Senat ist in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Spandau seit längerer Zeit bemüht, die Länge der nicht anforderungsgerechten Bereiche zu reduzieren.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat insbesondere den Zustand der Radwege entlang der Spandauer Heerstraße zwischen Wilhelmstraße und Alt-Pichelsdorf, Alt-Pichelsdorf bis Freybrücke sowie Frey- bis Stößenseebrücke (bitte abschnittsweise Antwort mit Angaben zu Breite, Zustand, Befahrbarkeit)?

Antwort zu 2:

Die Radwege entsprechen insbesondere in den nicht sanierten Bereichen (s. Antwort auf Frage 4) nicht den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes hinsichtlich Breite, Belagsqualität und der aus Verkehrssicherheitsgründen anzustrebenden Trennung von Fuß- und Radverkehr. Hierzu tragen eine Reihe von zu schmalen Radwegbereichen sowie zahlreiche Wurzelschäden an den bestehenden Radwegen bei. Eine cm-genaue Breitenstatistik liegt dem Senat nicht vor, aus den vorliegenden Bestandsplänen und Luftbildern sind aber die

in der Antwort zu Frage 4 für die einzelnen Abschnitte dargestellten Mängel eindeutig ersichtlich.

Frage 3:

Wie viele Bäume wurden in welchen Abschnitten entlang der Heerstraße in den Jahren 2017 und 2018 jeweils gefällt (bitte mit Anzahl, Fällgründe und –zeitpunkte, Ausgleichspflanzungen mit Anzahl der Bäume und Pflanzstandorte)?

Antwort zu 3:

Baumfällungen fanden nur in einem Abschnitt statt: Für den Abschnitt zwischen Frey- und Stößenseebrücke wurden 61 Bäume aufgrund des geplanten Baues von Radverkehrsanlagen ausschließlich im Februar 2018 gefällt. Zum Ausgleich wurden 91 Bäume entlang des Bullengrabens im Bezirk Spandau gepflanzt.

Frage 4:

Welche Baumaßnahmen sind in den in Frage 2) genannten Abschnitten jeweils zur Erneuerung bzw. Sanierung der Radwege bereits umgesetzt oder geplant. Wie sehen die Planungen für Rad- und Fußgängerwege, Grünstreifen und Bushaltestellen jeweils im Detail aus und wie hoch werden die Baukosten sein?

Antwort zu 4:

Im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Alt-Pichelsdorf-Pichelsdorfer Straße sind die meisten Unterabschnitte der Radwege bereits aus Senats- oder bezirklichen Mitteln saniert worden. Problematisch sind hier insbesondere noch die Haltestellenbereiche an der Pichelsdorfer Straße, wo für die Südseite aber bereits eine Planung zur besseren Radverkehrsführung beauftragt ist. Diese Planung erstreckt sich auch auf die Südseite zwischen Pichelsdorfer Straße und Freybrücke, wo Grunderwerb vorgesehen ist, um anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen unter Erhaltung der straßenbegleitenden Alleebäume anlegen zu können. Über die Gestaltung der Anlagen im Detail ist noch nicht abschließend entschieden, da umfassende Untersuchungen der Baumwurzeln noch ausgewertet werden müssen und auch einige andere Fragen (z. B. Regenentwässerung) noch nicht endgültig geklärt sind.

Für die Nordseite zwischen Mahnkopfweg und Pichelsdorfer Straße ist noch keine Lösung erkennbar, da der Raum zwischen den Alleebäumen und dem angrenzenden Grimnitzsee für anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen entsprechend Mobilitätsgesetz nicht ausreicht. Auf der Freybrücke selbst (einschließlich Rampenbereiche) konnten leider aus finanziellen Gründen im Zuge des vor kurzem beendeten Neubaus der Brücke nur gemeinsame Geh- und Radwege hergestellt werden.

Für den Bereich zwischen Freybrücke und Stößenseebrücke existiert eine abgeschlossene Planung, die die Senatsverwaltung (ursprünglich für Stadtentwicklung und Umwelt, seit 2016 für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) als Auftragsverwaltung des Bundes erstellt hat und aus Bundesmitteln im Jahr 2019 umsetzen wird. Hier wird bei der Erneuerung und Verbreiterung der durch die Baumwurzeln teilweise zerstörten und zu dicht an der Fahrbahn liegenden alten Radwege im Zuge der Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Erhaltung der angrenzenden Waldfläche Vorrang gewährt und der Radweg im Bereich der gefällten Alleebäume angelegt.

Frage 5:

Wann ist für die einzelnen Maßnahmen gemäß Frage 4) jeweils mit Baubeginn bzw. –fertigstellung zu rechnen und welche Stellen im Bezirk bzw. der Senatsverwaltung sind für Planung und Baudurchführung verantwortlich?

Antwort zu 5:

Für den Bereich zwischen Freybrücke und Stößenseebrücke, der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als Auftragsverwaltung des Bundes ausgebaut wird, haben die bauvorbereitenden Maßnahmen bereits begonnen; mit der Ausführung der eigentlichen Bauarbeiten und der Fertigstellung ist bis Ende 2019 zu rechnen.

Für die Südseite zwischen dem Ende der Nebenfahrbahn und der Freybrücke (Bereich beiderseits Einmündung Alt-Pichelsdorf), der sich in der Baulast des Bezirksamts befindet und vom bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt aus Mitteln des Radverkehrsinfrastrukturprogramms ausgebaut werden soll, wird ein Baubeginn im Jahr 2020 angestrebt. Für den Ausbau der Nordseite in diesem Bereich können angesichts der bisher ungelösten Flächenproblematik noch keine Umsetzungszeiten genannt werden. Sollte die Heerstraße Teil einer Radschnellverbindung werden, ist mit Änderungen gegenüber den bisherigen Planungen zu rechnen. Die Ausführung wird dann voraussichtlich durch die infraVelo GmbH erfolgen (siehe auch Antwort zu Frage 8).

Frage 6:

In welchen der genannten Abschnitte sind bei Bau bzw. Sanierung der Radwege weitere Baumfällungen erforderlich und wenn ja, wie viele Bäume werden wann gefällt? Wo erfolgen wann Ausgleichspflanzungen?

Antwort zu 6:

Die Fällung weiterer Alleebäume bzw. sonstiger Bäume im Straßenland ist nach dem bisherigen Planungsstand nicht vorgesehen. Inwiefern einzelne kleinere Bäume auf dem bisherigen Privatgrundstück auf der Südseite zwischen Alt-Pichelsdorf und Freybrücke im Zuge der Verlegung von Rad- und Gehweg aus dem engeren Wurzelbereich der Alleebäume heraus gefällt werden müssen, muss im Zuge der weiteren Planung noch abschließend ermittelt werden.

Frage 7:

Worauf führt der Senat die Verschiebung seit der Fällung von mehr als 50 Bäumen zwischen Frey- und Stößenseebrücke im Februar 2018 und dem geplanten Baubeginn zurück? Wieso sind die Bäume bereits 2018 gefällt worden, obwohl bis heute nicht gebaut wird? Wann beginnen die Bauarbeiten nun wirklich?

Antwort zu 7:

Die Zeitplanung sah einen Baubeginn in 2018 vor. Umfangreiche Abstimmungen zur komplexen bauzeitlichen Verkehrsführung unter den Randbedingungen  
- Bereitstellung eines dynamischen Fahrstreifenangebots (vormittags 2 Streifen stadtauswärts, 1 Streifen stadteinwärts / nachmittags 2 Streifen stadteinwärts, 1 Streifen stadtauswärts)  
daraus folgend Bau in 16 Abschnitten

- bedarfsgerechte Führung des Rad- und Fußverkehrs auf der nur eingeschränkt nutzbaren Stößenseebrücke haben zu den Verzögerungen geführt.  
Die Bauarbeiten sollen in 2019 beginnen.

Frage 8:

Welchen Einfluss hat die in der Mitteilung an das Abgeordnetenhaus „Umsetzung des Leitprojektes Radwegeinfrastruktur“ (Drs. 18/1204) angekündigte Machbarkeitsstudie für die „West-Route in Verbindung mit Radverkehrsanlagen entlang der B 5 (ca. 5,8 km)“ als ein potentieller Trassenkorridor für Radschnellverbindungen auf den Radwegeneubau entlang der Heerstraße? Hat die Untersuchung zur Verschiebung des Baubeginns beigetragen und werden fertiggestellte Abschnitte im Zuge des Baus von Radschnellverbindungen ggf. erneut verändert?

Antwort zu 8:

Mit der Machbarkeitsstudie für den Trassenkorridor „West-Route (in Verbindung mit Radverkehrsanlagen entlang der B5)“ wurde Anfang 2019 begonnen. Mit dieser grundlegenden Machbarkeitsstudie sollen entsprechende Vorschläge für planungs- und verkehrsrechtlich sowie bau- und verkehrstechnisch machbare Routenverläufe der Radschnellverbindung in diesem Trassenkorridor entwickelt und damit belastbare Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen bei der Radschnellverbindungs-Planung erarbeitet werden. Die Studie wird unabhängig von den dort abschnittsweise bereits vorhandenen oder im Bau beziehungsweise in der Bauvorbereitung befindlichen Radverkehrsanlagen durchgeführt und hat bisher zu keinen Verzögerungen beim Baubeginn der bereits baureif geplanten Radverkehrsanlagen entlang der Heerstraße geführt.

Eine spätere Erweiterung von Teilabschnitten der vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der Heerstraße, im Sinne der weiteren Verbreiterung entsprechend den Ausbaustandards von Radschnellverbindungen, kann notwendig werden, wenn die Heerstraße als Trasse für die Radschnellverbindung ausgewählt werden sollte. Dies ist ein Teil des Prüfauftrags der Machbarkeitsstudie und geht in die Bewertung der verschiedenen Routenvarianten ein.

Frage 9:

Wie kann zukünftig sichergestellt werden, dass Baumfällungen für den Radwegeneu- bzw. –ausbau nur in absolut unumgänglichen Fällen in Frage kommen und bei Einhaltung der Verbotsfristen erst erfolgen, wenn der Baustart eindeutig terminiert ist und kurzfristig ansteht?

Antwort zu 9:

Die Fällung von Bäumen kommt grundsätzlich nur dann in Frage, wenn das gewünschte Ziel nicht auf andere zumutbare Weise erzielt werden kann.

Die Planung komplexer (Bau)maßnahmen ist stets risikobehaftet, so dass eine absolute Gewähr einer optimalen Bauabfolge nicht möglich ist.

Frage 10:

Welche Kosten entstanden durch unterjährige Rückschnitte neuer Austriebe der entlang der Heerstraße im Boden verbliebenen Baumstümpfe, die im Sommer 2018 für Radfahrende zu großen Gefahrenquellen wurden? Lag die Zuständigkeit für den Rückschnitt beim Senat oder Bezirk, wer hat ihn durchgeführt und von welcher Stelle wurden die Kosten getragen.

Antwort zu 10:

Es entstanden Kosten in Höhe von 2.177,10 €.

Die Zuständigkeit lag bei der Auftragsverwaltung des Bundes (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - SenUVK), die Kosten wurden vom Bund getragen.

Frage 11:

Warum erfolgte der Rückschnitt erst nachdem u.a. Abgeordnete Bezirk und Senatsverwaltung auf die Gefahrenstellen hingewiesen hatten? Wer ist üblicherweise für die Kontrolle solcher Gefahrenstellen zuständig?

Antwort zu 11:

Die Pflege der Bäume lag in diesem Abschnitt in der Hand des Bezirkes. Nach Fällung ist die „Pflege“ der Baumstümpfe durch SenUVK zu verantworten. Diese Aufgabe ist im normalen Zuständigkeitsbereich eher unüblich, konnte aber durch Hinweise aus der Bevölkerung dankenswerter Weise wahrgenommen werden.

Berlin, den 19.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz