

RSV-Planung in Berlin

Herausforderungen einer Großstadt

Agenda

- **Kurzvorstellung infraVelo**
- **Vision und Planungsrahmen von Radschnellverbindungen**
- **Planungsherausforderungen von Radschnellverbindungen**
- **Projektbegleitende Kommunikation**

infraVelo im Überblick

- / Gründungsjahr 2017
- / Tochtergesellschaft der landeseigenen Grün Berlin GmbH
- / Dienstleister und Partner für Berlin
- / Kernaufgabe: Neue Infrastrukturen für den Radverkehr schaffen; gemeinsam mit Akteur*innen und Verwaltungen
- / Zielsetzung: Stärkung des Umweltverbund und Unterstützung der Mobilitätswende; Vorgaben aus dem Mobilitätsgesetz



Aufgabenfelder der infraVelo

Verkehrswege

Planung, Bau und Unterhalt



Fahrradparken

Planung, Bau und Unterhalt

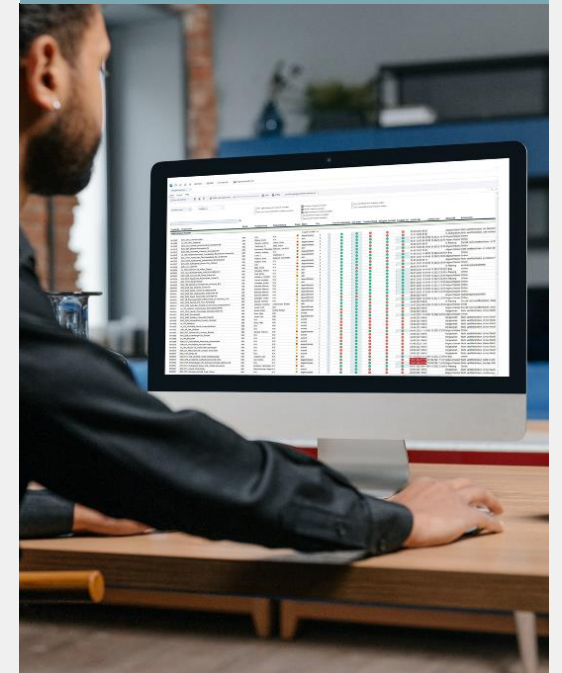


ParkYourBike



BePP*

*Bezirkliches Programmmanagement
und Prozesssteuerung



Planungs- herausforderungen

Vision und Planungsrahmen

Zielsetzung 2018:

- / 10 Radschnellverbindungen (RSV)
- / 100 km Radschnellverbindungen (RSV) bis 2030

Planungsrahmen:

- / Mobilitätsgesetz als rechtliche Grundlage
- / infraVelo als Bauherr und Projektkoordinator
- / Potenzialanalyse als Planungsgrundlage
- / FGSV-Rahmenbedingungen
- / AV Geh- und Radwege
- / Radverkehrsplan für Berlin
- / Vorzugsvariante zum Abschluss der Vorplanung
- / Planfeststellungsverfahren



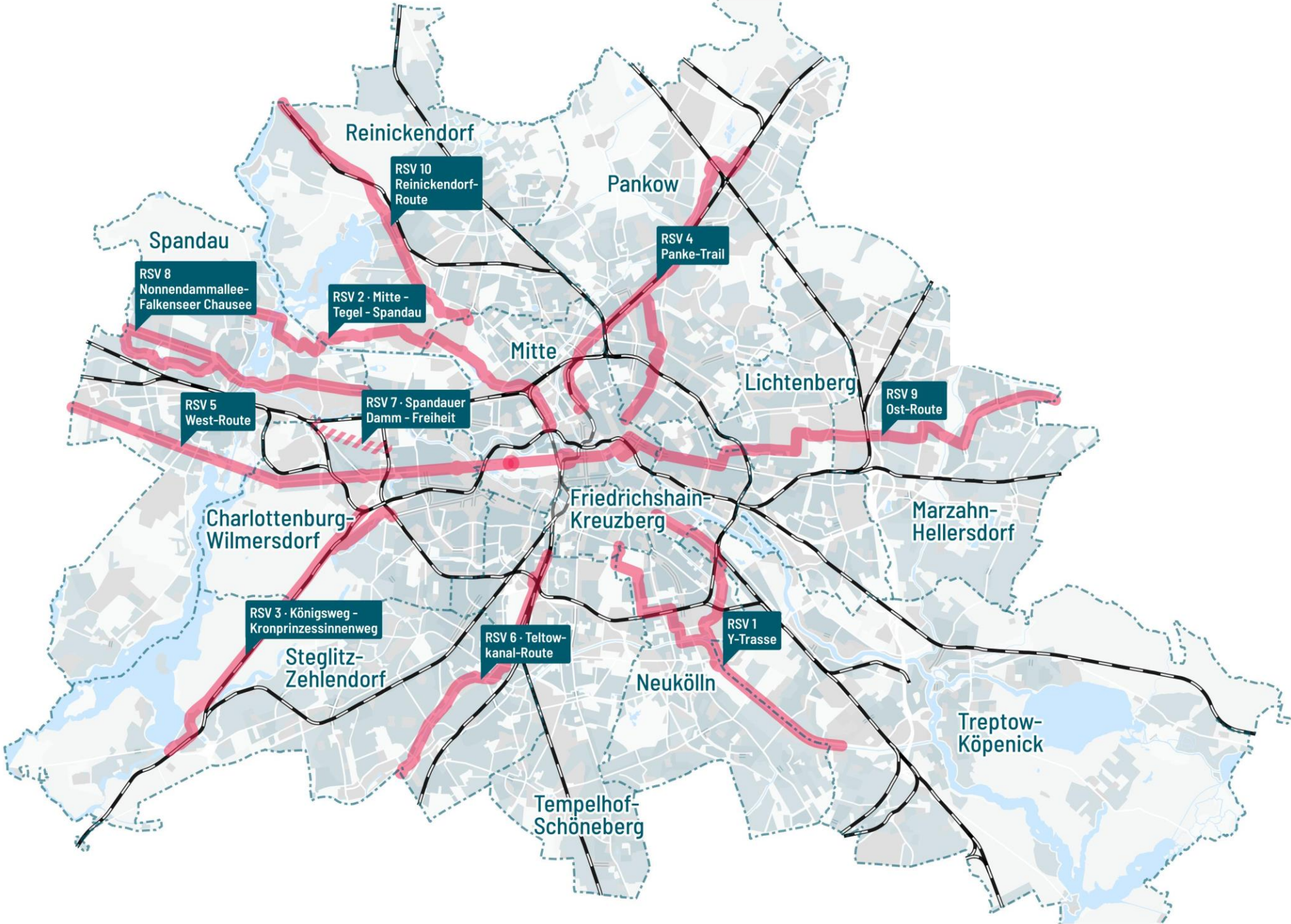
Visualisierung der RSV

Dimension

319 Mio. Euro Planungs- und Baukosten

513 Knotenpunkte

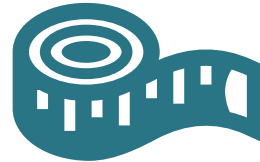
21 Ingenieurbauwerke
mit Neubau- oder Sanierungsbedarf



Planungsherausforderungen



Konkurrierende
Interessen



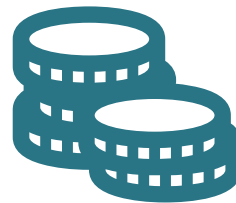
Planungsvorgaben



Flächen-
verfügbarkeit



Planungsdauer



Finanzierung



Begründungs-
erfordernis



Knotenpunkte



Hauptverkehrsstraßen



Natur- und Umwelt sowie Ausgleich und Kompensation



Städtebauliche Entwicklung



Stellplätze



ÖPNV/Umweltverbund

Planerische Komplexität am Beispiel der West- und Ost-Route



Planerische Komplexität am Beispiel der West- und Ost-Route



151 Kreuzungen
mit 89 Ampeln



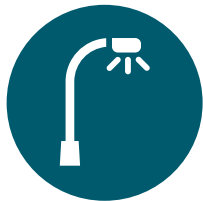
43 Bushaltestellen
14 Tramhaltestellen



100 Ansprechpartner
in Bund und Land;
20 bis 30 im Bezirk



Bis zu 5 untersuchte Varianten
> rund 170 km untersuchter
Straßenraum



Beleuchtungs-
planung



Verkehrstechnische
Untersuchung



Sicherheits-
gutachten

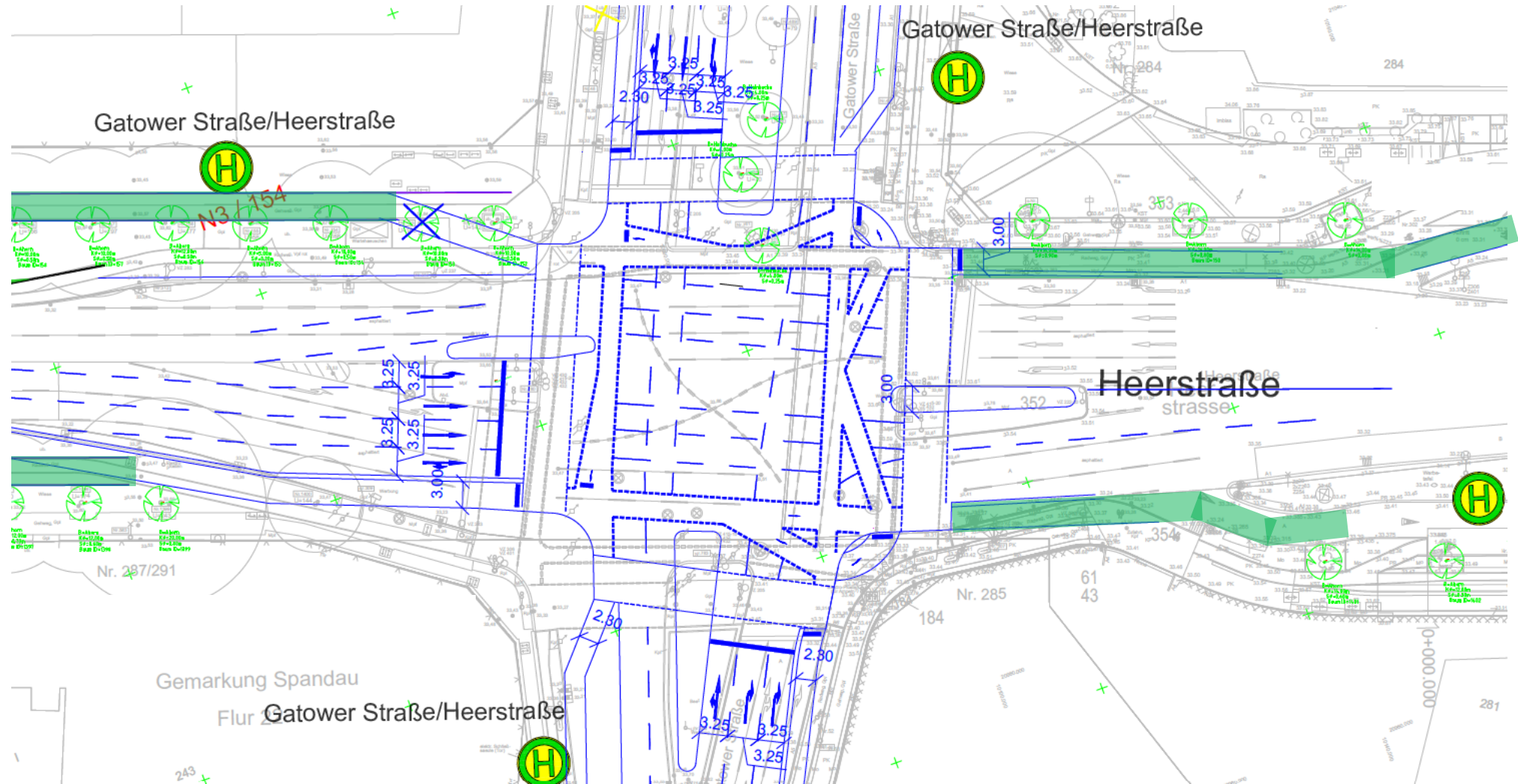


Planfeststellung

Beispiel Knotenpunkte

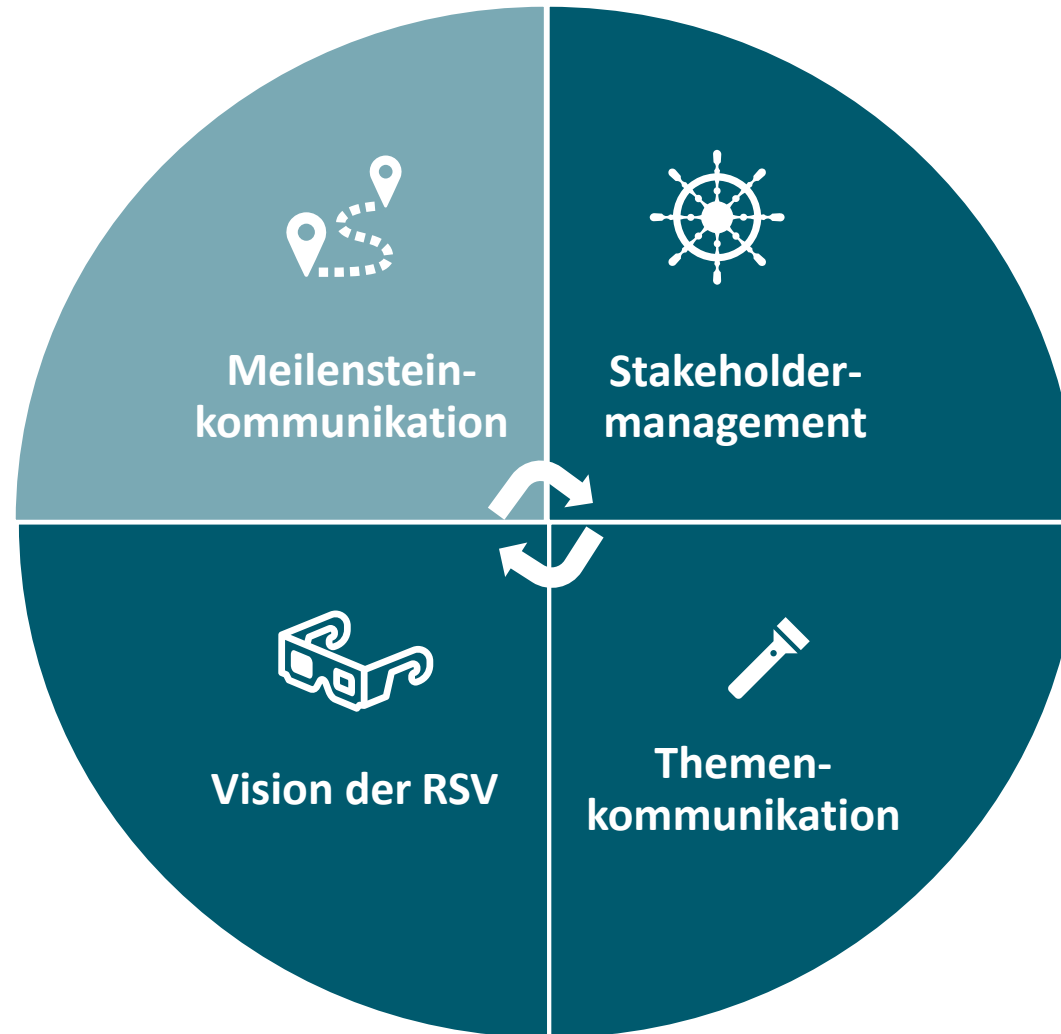


Beispiel Knotenpunkte

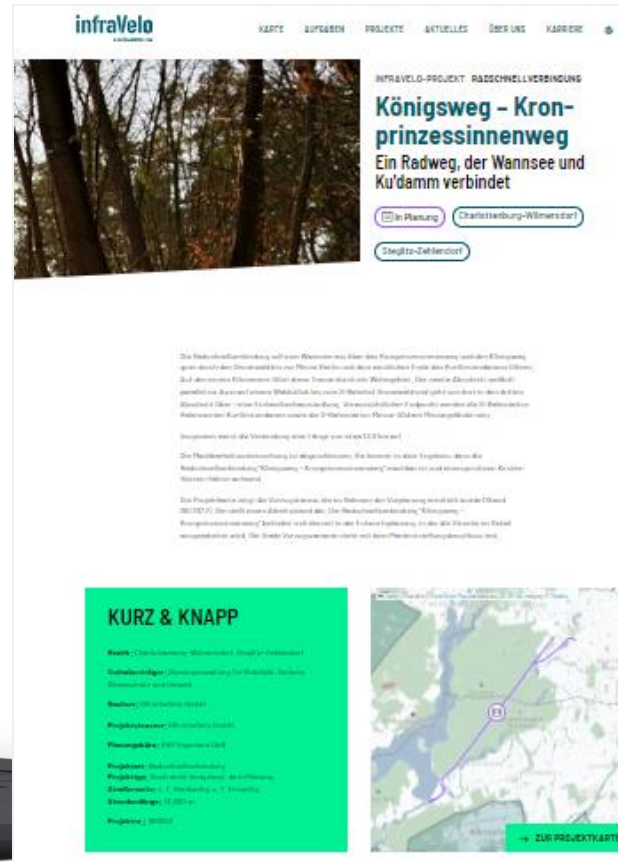
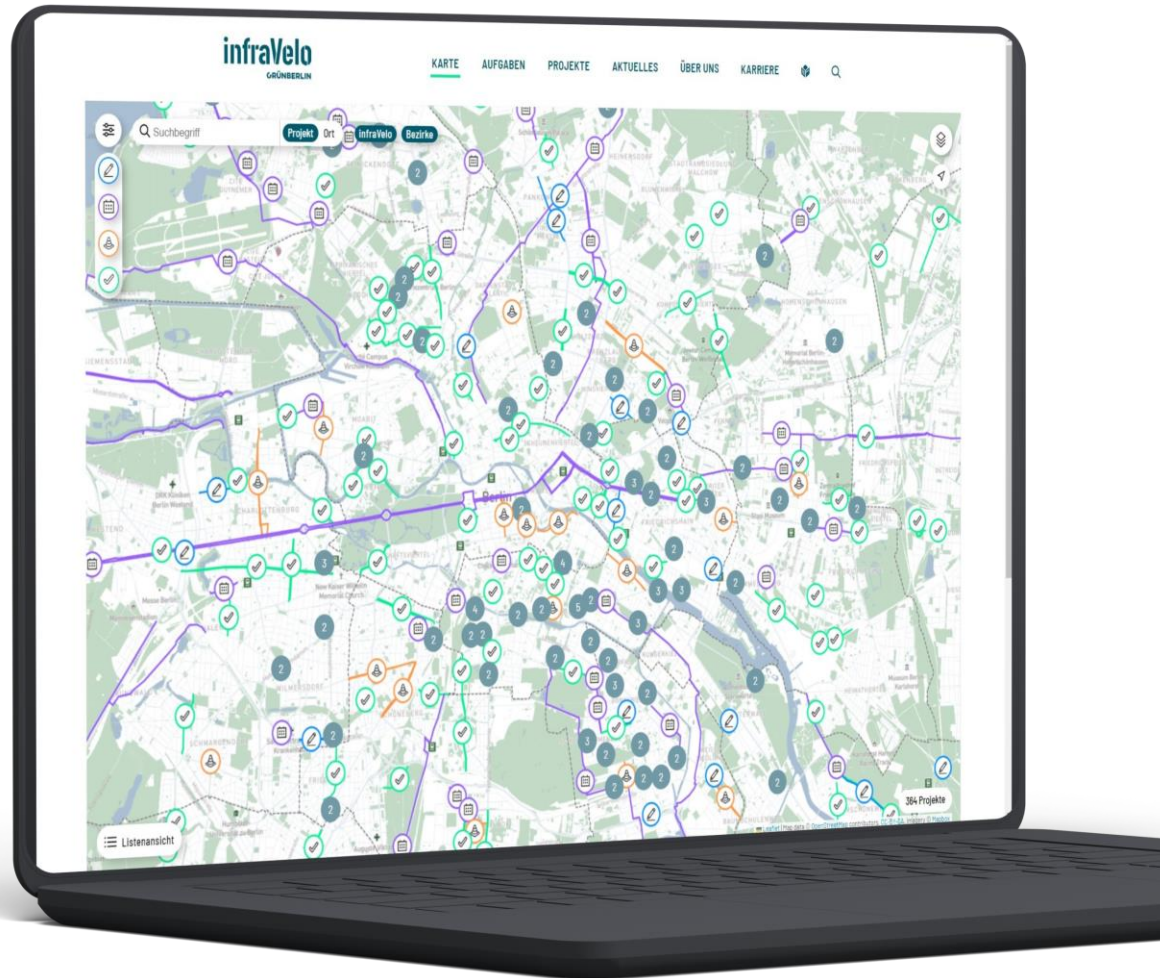


Projektbegleitende Kommunikation

Bausteine der projektbegleitenden Kommunikation



Projektkarte und Projektdetailseiten



| | |
|---|---|
| 01.08.2024 - PROJEKTÜBERGREIFEND Priorisierung von Radschnellverbindungen | + |
| 14.08.2024 - OST-ROUTE Vorgezogene Maßnahme in der Schoffelstraße als gute Grundlage für spätere RSV | + |
| 11.04.2024 - KÖNIGSWEG - KRONPRINZESSINNEWEG Es werde Licht! | + |
| 09.04.2024 - KÖNIGSWEG - KRONPRINZESSINNEWEG Zu Besuch im Forstamt | + |
| 28.05.2024 - NONNENDAMMALLEE - FALKENSCHEER CHAUSSEE Ab ins Stellungnahmeverfahren | + |
| 27.02.2024 - PROJEKTÜBERGREIFEND Wir gehen dem Boden auf den Grund | - |

Für die geplanten RSV 3, RSV 5 und RSV 9 (Zielen sehr zuzett: Baugrunduntersuchungen durch, FH Baugrunduntersuchungen (Best: ich der Zustand und die Beschaffenheit des Bodens und damit die Baugrunde ermittelt; ist der Boden für das Vorhaben geeignet? Welche Faktoren müssen ggf. verändert werden? Bei einer Baugrunduntersuchung wird folglich gebohrt und analysiert, sodass Geolog:innen und Bauplaner:innen sich ein Bild über den Aufbau des Bodens und seiner Schichten machen können. Das gilt auch für bestehende Verkehrsanlagen wie Straßen oder Radwege auf denen in Zukunft die Radschnellverbindungen verlaufen. Dazu schließt eine Analyse des Bodens an - um die Höhe des Grundwassers, mögliche Altlasten und Frostempfindlichkeit sowie die Tragfähigkeit zu ermitteln. Fahrsäder fallen zwar kaum ins Gewicht, aber die Wege müssen auch Kleingüter- oder Einsatzfahrzeugen wie Feuerweh und Krankenwagen mit bis zu 7,5 Tonnen standhalten.

Dabei die Bohrer nicht an der falschen Stelle eingesetzt wird, holen wir vorab „Lernungsaufträge“ ein. Denn unter der Erde verlaufen zahlreiche Bestandsleitungen für die Strom-, Wasser- und Gasversorgung sowie die Telekommunikation.



PROJEKTMELDUNG RADSCHNELLVERBINDUNG
16.12.2023

Vorplanungsunterlagen für drei Radschnellverbindungen genehmigt

Nach Prüfung gemäß der Landeshaushaltsordnung (LHO) sind die Vorplanungen der Radschnellverbindungen RSV 3, RSV 5 und RSV 9 genehmigt. In der Entwurfsplanung geht es weiter ins Detail.

Mit der Genehmigung der Vorplanungsunterlagen (VPU) durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) haben die Radschnellverbindungen „Königsweg - Kronprinzessinnenweg“ (RSV 3), „West-Route“ (RSV 5) und „Ost-Route“ (RSV 9) einen nächsten Meilenstein erreicht.

Die RSV 3 soll auf 13,6 km vom Bahnhof Wannsee aus über den Kronprinzessinnenweg und den Königsweg quer durch den Grunewald bis zur Messe Berlin und dem westlichen Ende des Kurfürstendamms führen. Die RSV 5 führt auf 18,3 km vom Tiergarten über die Straße des 17. Juni, die Bismarckstraße, den Kaiserdamm und die Heerstraße bis zur Landesgrenze Berlin - Brandenburg. Die RSV 9 soll von Marzahn-Hellersdorf über die Karl-Marx-Allee und den Alexanderplatz bis zum S-Bahnhof Tiergarten verlaufen.

Auf dem Prüfstand

Die eingereichten Unterlagen wurden hinsichtlich Notwendigkeit und Dringlichkeit der Maßnahme sowie die Zweckmäßigkeit in funktionaler, konstruktiver, technischer, gestalterischer, ökologischer, städtebaulicher, planungsrechtlicher, ggf. denkmalpflegerischer und wirtschaftlicher Hinsicht (Vgl. A-Bau, III 130) geprüft.

Weiterhin wird die Schlüsseligkeit der Planung, die Einhaltung der Angaben zur Umweltverträglichkeit und zur Grundstückssituation sowie die Kostenschätzung in ihrer Höhe und Angemessenheit geprüft.

Anpassungen der Planungen

Im Zuge der VPU-Prüfung haben wir die Planungen in manchen Punkten angepasst: Bei der RSV 3 wird die Eichkampstraße nicht, wie zunächst angedacht, umgebaut, da für die Trasse der RSV-Standard auch im aktuellen Bestandsquerschnitt gut umgesetzt werden kann. Auch das Brückenbauwerk am Trabener Steg soll weiterhin im Bestand genutzt werden. In der Vorplanung hatte das Planungsteam einen Neubau der Brücke berücksichtigt.

Bei der RSV 5 gibt es Hinweise der SenStadt zur Aufteilung des Straßenraums: Das betrifft die Überprüfung der gewählten Radverkehrsführung, zum Beispiel im Bereich der StöBenseebrücke und Freybrücke, am S-Bahnhof Heerstraße und an der TU Berlin. Mögliche Engstellen für den Rad- und Fußverkehr sollen vertieft geprüft werden.

Radschnellverbindungen allgemein

- Was sind Radschnellverbindungen? +
- Was ist das Ziel von Radschnellverbindungen? +
- Welche Standards werden bei Radschnellverbindungen gesetzt? +
- Wer darf auf Radschnellverbindungen fahren? +
- Wie schnell darf/muss auf einer Radschnellverbindung gefahren werden? +
- Gibt es in Deutschland bereits Radschnellverbindungen? +

Radschnellverbindungen in Berlin

- Wie viele Kilometer Radschnellverbindungen sind für Berlin geplant? +
- Sind die Radschnellverbindungen im Mobilitätsgesetz verankert? -
- Ja. In §45 des Berliner Mobilitätsgesetzes werden die Zielsetzung und Vorgaben für Radverkehrsverbindungen in Berlin definiert.
- Steht die konkrete Routenführung der Radschnellverbindungen für Berlin bereits fest? +
- Werden die Radschnellverbindungen vollständig vom motorisierten Verkehr getrennt? +
- Wer und wie wird für die Informations- und Dialogveranstaltungen eingeladen? +
- Wie kann ich mich informieren und beteiligen? +
- Warum gibt es für die geplanten Radschnellverbindungen unterschiedliche Fachplanungsbüros? +

Berlin wird fahrradfreundlicher – aber was kostet das?
infraVelo unterstützt das Land Berlin dabei, neue Radschnellverbindungen (RSV) zu planen und zu bauen.

WIRTSCHAFTLICHKEIT
Radschnellverbindungen werden durch öffentliche Gelder finanziert. Das verpflichtet uns zu einem sorgsamem Umgang. In unserer Planung stellen wir deshalb regelmäßig Kostenschätzungen auf.

UNBERECHENBARE FAKTOREN
... es gibt viele unberechenbare Faktoren.
... und nur das, was wir wissen, können wir auch berechnen.
Oft wird erst mit der Festlegung der Trassenführung klar, dass Brücken gebaut werden müssen, Anzahl, Art und Größe sind entscheidende Kostenfaktoren.

UNBERECHENBARE FAKTOREN
... eine Kreuzung muss umgeplant werden. Das heißt: neue Ampeln, sichere Querungen

UNBERECHENBARE FAKTOREN
Auch externe Faktoren können zu Kostenerhöhungen führen.
Lieferkettengpässe,
Inflation
uvm.
verursachen Baupreissteigerungen, die sich nur schwer vorhersehen lassen.

VERZÖGERUNG IM TERMINPLAN
Wenn es Planungsänderungen gibt und weitere Abstimmungen nötig sind, muss der Zeitplan angepasst werden.
Der Terminplan verzögert sich also. Und das macht auch das Projekt teurer. Denn mehr Aufwand, bedeutet mehr Zeit, bedeutet mehr Geld. Wir arbeiten so effizient wie möglich.

EXTERNE FAKTOREN
... Dann muss man eben andere Lösungen finden.
Richtig, aber das kostet Zeit →
Und übrigens, selbst →

Warum dauert es so lange?

EXTERNE FAKTOREN
Auch externe Faktoren können zu Kostenerhöhungen führen.
Lieferkettengpässe,
Inflation
uvm.
verursachen Baupreissteigerungen, die sich nur schwer vorhersehen lassen.
... Dann muss man eben andere Lösungen finden.
Richtig, aber das kostet Zeit →

VERZÖGERUNG IM TERMINPLAN
Wenn es Planungsänderungen gibt und weitere Abstimmungen nötig sind, muss der Zeitplan angepasst werden.
Der Terminplan verzögert sich also. Und das macht auch das Projekt teurer. Denn mehr Aufwand, bedeutet mehr Geld, bedeutet mehr Zeit, bedeutet mehr Geld. Wir arbeiten so effizient wie möglich.

WIRTSCHAFTLICHKEIT
Radschnellverbindungen werden durch öffentliche Gelder finanziert. Das verpflichtet uns zu einem sorgsamem Umgang. In unserer Planung stellen wir deshalb regelmäßig Kostenschätzungen auf.
... es gibt viele unberechenbare Faktoren.
Deshalb muss die Prozess regelmäßig...
... warum setzt man die Kosten nicht einfach höher an?
... worum lässt sich das nicht vorab berechnen?
Kostenschätzungen sind komplex, denn →
Viele sind erst in

UNBERECHENBARE FAKTOREN
... wenn es manchmal teurer wird als geplant; im Vergleich zu Autobahnen sind Radschnellverbindungen wesentlich günstiger.
Als Expert*innen für Radverkehrsinfrastruktur zu behalten, wie die Projektkosten immer im Blick und suchen nach einer effizienten und kostengünstigen Lösung auf dem Weg zu einem fahrradfreundlichen Berlin.
Ihr wollt noch besser verstehen, wie wir das machen? Auf infraVelo.de findet ihr ausführliche Informationen zu unserer Arbeit.

IM VERGLEICH NIEDRIGE KOSTEN
... Das kann ja jeder sagen.
«Radwege sind ja nett, aber müssen dafür Bäume weg?»
Wir nehmen Naturschutz ernst →

Warum kostet es so viel?

Sechs Schritte zur Radschnellverbindung

- 1. Machbarkeitsuntersuchung** (mind. 9 Monate*)
Welche Routenverläufe sind machbar? Befahrung von Routenvarianten, Bürger*innenbeteiligung und erste Abstimmungen, Handlungsempfehlung mit grober Kostenschätzung und -prognose sowie
- 2. Vorplanung** (mind. 9 Monate*)
Wo genau kann die Radschnellverbindung umgesetzt werden? Bewertung und Vergleich von Varianten und Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz, Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Festlegung der Vorrangtrasse, Einreichung der Planungsunterlagen
- 3. Entwurfsplanung** (mind. 10 Monate*)
Die Radschnellverbindung wird konkret ausgearbeitet im Detail: Querungen, Kreuzungen, Brücken, Beleuchtung, Entwässerung, Minimierung der Eingriffe in Natur sowie Maßnahmen zur Kompensation, Kosten und Wirtschaftlichkeit.
- 4. Genehmigungsplanung und -verfahren** (mind. 21 Monate*)
Alle Interessen werden abgewogen. Erarbeitung und Einreichung aller Genehmigungsunterlagen: öffentliche Auslegung und Beteiligung, Abwägung und Prüfung aller öffentlichen und privaten Belange sowie Einwände im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens
- 5. Ausführungsplanung** (mind. 18 Monate*)
Anleitung zum Bau. Detaillierte Planung für die Bauausführung unter Berücksichtigung aller Genehmigungsvorgaben
- 6. Bauphase** (mind. 18 Monate*)
Die Radschnellverbindung entsteht. Bau inkl. Koordination der Gewerke (Straßen, Brücken, Landschaft), Baustellen-sicherung, Bauüberwachung und Abnahme der Bauleistungen

*Zeitraum bis derzeitige Schätzwerte für die ersten Radschnellverbindungen, es können Abweichungen vorkommen.
© 2021 08 infraVelo GmbH

Prozessschritte und Planungsdauer

Berlin wird fahrradfreundlicher und welche Rolle spielt der Naturschutz?
infraVelo unterstützt das Land Berlin dabei, neue Radschnellverbindungen (RSV) zu planen und zu bauen.

RECHTLICHE VORABSEN
3 wichtige Richtlinien ...
1. Europarecht
2. Bundesnaturschutzgesetz
3. Landesnaturschutzgesetz
... setzen klare Vorgaben, die wir in allen Planungsphasen berücksichtigen. Zudem stimmen wir uns mit den Naturschutzbehörden ab.
Das bedeutet →

OPTIMIEREN STATT VERMEIDEN
Bestand erfassen
Konflikte ermitteln
Planung optimieren
Dabei gehen stets zwei Grundsätze:

- 1. Vermeidungsgebot**
Beeinträchtigungen vermeiden und minimieren, z. B.
- 2. Kompensation**
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
✓ Flächen entsiegeln
✓ Ersatzpflanzungen vornehmen
✓ Biotope aufwerten

GRUNDSATZ 1
GRUNDSATZ 2
Nehmen wir das Beispiel Bäume: Um die Anzahl an Ersatzpflanzungen zu ermitteln, muss jeder Baum einzeln betrachtet werden.
Alter
Standort
Stammumfang
Gesundheitszustand
Was heißt das konkret? →
Als Expert*innen für Radinfrastruktur →

Umwelt- und Naturschutz

Visualisierungen



Social Media-Kanäle



Gefällt **fahrrad_berlin** und 64 weiteren Personen

gbinfravelo Neuigkeiten bei den Radschnellverbindungen: Die Vorplanungen der RSV „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“, „West-Route“ und „Ost-Route“ sind von der @senstadtberlin genehmigt worden. 🎉

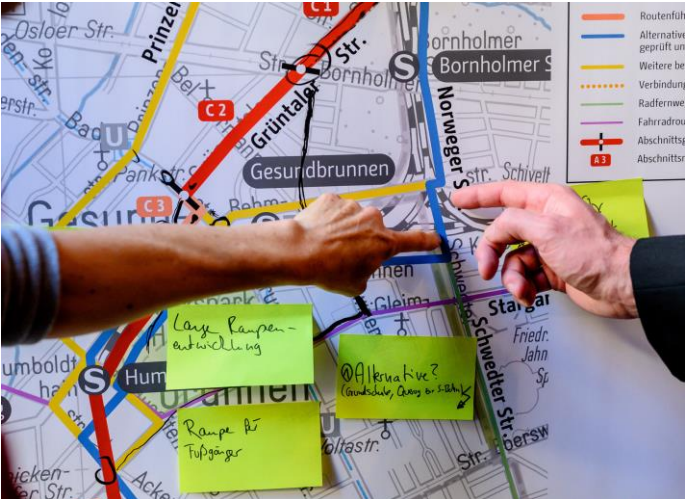
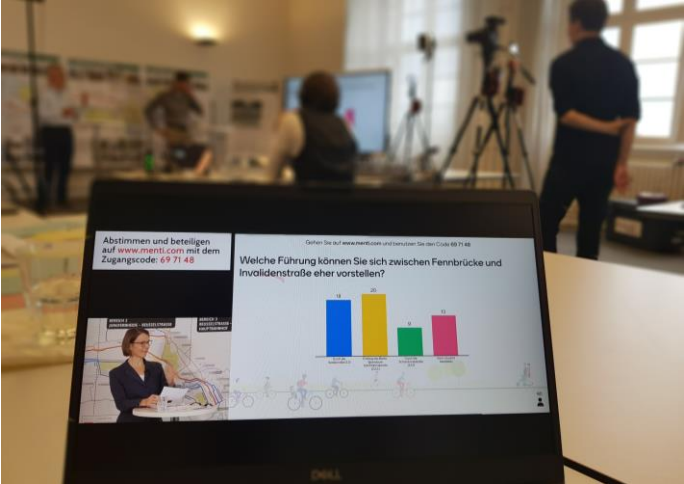
Jetzt geht es weiter mit der Entwurfsplanung. Dazu gehören auch Vermessungen und Baugrunderkundungen, die für diese Routen bereits durchgeführt wurden. Das Planungsteam beschäftigt sich nun vertiefend mit weiteren Detailplanungen, u. a. für die Verkehrsanlagen und Knotenpunkte, die Beleuchtung und die Entwässerung.

infraVelo @GBinfraVelo · 27. Sep. 2023 Sponsern ...

Die ersten Betonborde kleben auf der Schönhauser Allee! Am Ende werden ca. 700 Protektionselemente den **#Radfahrstreifen** gegen Überfahren + Falschparken schützen. Der 2. Bauabschnitt wird auf östl. Straßenseite zw. Gneiststr./Buchholzer Str. eingerichtet. ➔ infravelo.de/projekt/schoen...



Beteiligungsformate



Im Überblick – Kanalübersicht

Digitales

- / Website
- / Social Media
- / Newsletter

Informations- und Beteiligungsformate

- / **Beteiligung** im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung
- / **Vorstellung** der Vorzugstrassen
- / **Vor-Ort-Information** in der Entwurfsplanung
- / **Formelle Beteiligung** Planfeststellungsverfahren

Vor-Ort-Information und Bekanntmachung

- / **Zur baulichen Ausführung**
- / **Eröffnungskommunikation**

Anfragen

- / Pressevertreter*innen
- / Bürger*innen
- / Verbände
- / Abgeordnete

Unsere Kanäle

| | |
|-----------------------------|--|
| Website: | www.infravelo.de |
| Karte: | infravelo.de/karte |
| Newsletter: | infravelo.de/newsletter |
| X und Instagram: | @GBinfraVelo |
| Bluesky: | @infravelo.bsky.social |
| LinkedIn: | /company/gb-infravelo-gmbh |

Zeit für Ihre Fragen

Thomas Stock / Julian Hirt

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

T +49 30 700 906-341
E-Mail: info@infravelo.de
X: @GBinfraVelo; Instagram: [gbinfraVelo](https://www.instagram.com/gbinfraVelo); Bluesky: [@infravelo.bsky.social](https://bsky.app/profile/infravelo.bsky.social)
www.infravelo.de

