

Die Kosten für den Radschnellweg nach Wannsee liegen fast dreimal höher als geplant

Die Kosten für den geplanten Radschnellweg nach Wannsee haben sich fast verdreifacht. Statt 6,4 Millionen Euro sind jetzt 17,6 Millionen Euro veranschlagt. Diese Summe wurde am Mittwoch bei der Vorstellung der genauen, 13,8 Kilometer langen Route genannt. Grund für die Kostensteigerung ist eine neue Brücke am Halensee über die A100. Diese war bislang nicht einkalkuliert. Der vorhandene Trabener Steg ist zu schmal.

Berlin plant 100 Kilometer sogenannte „Radschnellverbindungen“ (RSV). Diese sollen von den Außenbezirken ins Zentrum führen und vor allem Pendler zum Umstieg auf das Rad motivieren. Sechs dieser Strecken sollen bis 2030 fertig sein, die nach Wannsee ist eine davon. Geplant werden sie von der senatseigenen Gesellschaft Infravelo.

Schon heute gibt es parallel zur Avus eine autofreie Verbindung vom Grunewald nach Süden über den Königsweg und den Kronprinzessinnenweg, die nach Zählung von Infravelo von 2000 Radfahrern pro Tag genutzt wird. Beliebt ist diese Strecke auch bei Rennradfahrern zum Training. Sie bekommt im Norden zwei Anschlüsse zur Messe über die Eichkampstraße und die Trabener Straße/Bornstedter Straße zum Kurfürstendamm. In diesen drei Straßen entfallen 330 Autoparkplätze, sagte Planer Bastian Birkenstock. Im Süden wird die RSV zum Bahnhof Wannsee geführt, auch dort muss der Platz umverteilt werden.

Radschnellwege sollen einen hohen Standard haben: Vier Meter Breite für Zwei-Richtungs-Wege, Beleuchtung und Winterdienst, geführt auf eigenständigen Wegen, in Fahrradstraßen oder vom motorisierten Verkehr getrennt. An Kreuzungen mit Ampeln sollen Radfahrer Vorrang haben, an Kreuzungen ohne Ampeln Vorfahrt. Als Vorgabe gilt, dass ein Radfahrer pro Kilometer Fahrt nur 30 Sekunden Verzögerung haben soll, zum Beispiel durch eine Ampel.

Wie berichtet, sieht des Mobilitätsgesetz den Bau von zehn Radschnellwegen in Berlin vor, hinzu kam eine elfte Trasse entlang der Auto-Schnellstraße Tängen-

tiale Verbindung Ost (TVO). Mittlerweile nennt die Verkehrsverwaltung nur noch für sechs dieser Routen eine Fertigstellung bis zum Jahr 2030. Die RSV 7 (siehe Grafik) ist ganz gestrichen worden, sie war zu kurz geplant. Bei zweien ist die Planung gestoppt, und zwar bei der RSV 2 nach Spandau/Tegel sowie der RSV 10 nach Reinickendorf. Die RSV 8 nach Spandau soll zunächst weiter geplant werden, eine Baugenehmigung dann aber nicht beantragt werden. Es fehlt an Planer-Kapazitäten. Der Sprecher von Verkehrssenatorin Bettina Jarasch, Jan Thomsen, betonte, dass die Route 8 nicht „gestoppt“ sei. Wann die Schnellstraße TVO und mit ihr dann ein Radweg fertig wird, ist weiterhin nicht absehbar. Die verbleibenden sechs Strecken haben zusammen die im Mobilitätsgesetz geforderten 100 Kilometer Länge.

Die Strecke nach Wannsee galt bislang als relativ unkompliziert. Wie Infravelo-Expertin Gabriele Gluth am Mittwoch sagte, müssen aber viele umweltrechtliche Aspekte beachtet werden, da der Grunewald ein Landschaftsschutzgebiet und teilweise ein Flora-Fauna-Habitat und Vogelschutzgebiet ist. Konflikte sind absehbar: Im Grunewald müssen Bäume gefällt werden, um den zu schmalen Königsweg zwischen Hüttenweg und Auerbachtunnel zu verbreitern. Auch die Rechte von Echsen und Fledermäusen müssen beachtet werden. Dass daneben eine stark befahrene Bundesautobahn mit zehntausenden Autos täglich dröhnt, sei für diese Prüfung ohne Belang.

Die Baugenehmigung soll bis 2025 vorliegen, hieß es. Baubeginn könnte im besten Fall 2027 sein – wenn kein Vogel-, Baum- oder Krötenschützer klagt. Am Mittwochabend wollten Verkehrsverwaltung und Infravelo die Pläne der Öffentlichkeit bei einer Online-Veranstaltung vorstellen. Zuletzt hatte der Fußgängerverband Fuss e.V. gegen die Planung mehrerer Radschnellwege durch Grünanlagen protestiert. Die Strecke nach Wannsee verläuft auf einem kurzen Stück durch den Friedenthalpark am Halensee.

JÖRN HASSELMANN

Geplante Radschnellverbindungen

