



# Radschnellwegeverbindungen im südwestlichen Brandenburg nach Berlin

## Zwischenbericht

Arbeitsstand Juli 2020

Unterstützt durch:



**verfasst im Rahmen des Auftrags:**

Fachliche und operative Umsetzung der Steuerung Interkommunaler Kooperationsvorhaben zur Gestaltung von Wachstum in Berlin und Berliner Umland

**Auftraggeber:**



Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung  
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg  
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8  
14467 Potsdam

**Auftragnehmer:**



Plan und Praxis GbR  
Ingenieurbüro für Stadt- und Regionalplanung  
Manteuffelstraße 111  
10997 Berlin

[projektassistenz-bb@planundpraxis.de](mailto:projektassistenz-bb@planundpraxis.de)

*Erarbeitet von:*

Dr. Josiane Meier  
Holger Pietschmann  
Henning Rohwedder

Der vorliegende Projekt-Zwischenbericht ist ein redaktionell weiterentwickelter Teil des von der Auftragnehmerin PLAN und PRAXIS GbR erarbeiteten Gesamt-Zwischenberichts „Interkommunale Kooperationsvorhaben zur Gestaltung von Wachstum in Berlin und im Berliner Umland“ Zwischenbericht / zur Veröffentlichung bestimmte Fassung / Juli 2020.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Projektraum und Ziele des Projekts .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Kooperationsstruktur .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Umsetzung und erwartete Ergebnisse .....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Bisheriger Projektverlauf .....</b>	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>Einschätzungen zu Erfolgsfaktoren, Herausforderungen und Unterstützungsbedarf .....</b>	<b>6</b>

## 1. Projektraum und Ziele des Projekts

### Zieldimension A: Radschnellwegekonzept

Ziel der interkommunalen Zusammenarbeit ist es, mittel- bis langfristig eine **attraktive Radverkehrsinfrastruktur** bestehend aus Radschnellverbindungen und leistungsfähigen Zubringern zwischen Berlin, Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Nuthetal, Potsdam, Schwielowsee und Werder (Havel) einzurichten. Im Rahmen des Projektes soll dazu ein **Radschnellwegekonzept** für den Projektraum mit umsetzungsreifen Varianten erarbeitet werden, welches eine Verbindung mit den bereits geplanten Routen in Berlin schafft.

Bei der Erarbeitung des Radschnellwegekonzeptes sollen die Berliner Planungen wie auch mehrere von einzelnen Projektpartnern **durchgeführte Untersuchungen** mit einfließen, deren Umsetzung jedoch aus unterschiedlichen Gründen z.T. ins Stocken geraten ist. Durch die interkommunale Zusammenarbeit besteht die Chance, die jeweiligen Hindernisse zu überwinden. Die Projektpartner haben vor, die eigenen radverkehrlichen Planungen an das im Rahmen des Projektes entwickelte gemeinsame Konzept anzupassen.

### Zieldimension B: Erarbeitung Qualitätsstandards, Klärung Straßenbaulastträgerschaft

Neben der Erarbeitung des Radschnellwegekonzeptes sollen Empfehlungen für **einheitliche Qualitätsstandards** für Radschnellverbindungen entwickelt werden, die für den Projektraum und ggf. auch für das Land Brandenburg Berücksichtigung finden. Zu erörtern ist dabei, inwiefern Berliner Standards auch im Land Brandenburg übernommen werden können. Zudem sollen auch Grundlagen für die Frage der Übernahme der Straßenbaulastträgerschaft für Radschnellverbindungen im Land Brandenburg diskutiert werden. Entsprechende Regelungen fehlen bisher im Land Brandenburg.

### Begleitend: Öffentliche Kommunikation und Beteiligung

Angesichts des großen öffentlichen Interesses an Radschnellverbindungen strebt das Projekt eine frühzeitige Kommunikation und Information an: Zu den vorgesehenen Planungen soll eine öffentliche Beteiligung und eine transparente Informationsvermittlung erfolgen. Ziele sind u.a. der Einbezug der interessierten Öffentlichkeit, inkl. relevanter Verbände sowie die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie, mit der nicht nur die Konzeptentwicklung, sondern auch die Umsetzung des Radschnellwegekonzeptes bis zur Fertigstellung gestaltet werden kann.

## 2. Kooperationsstruktur

Die Projektpartner haben sich darauf verständigt, dass alle Beteiligten aktiv bei der Vorbereitung und Durchführung erforderlicher Aufgaben mitwirken. Planungen und Entscheidungen zu der vorgesehenen Radverkehrsinfrastruktur werden einvernehmlich zwischen den Projektpartnern abgestimmt.

Der **Landkreis Potsdam-Mittelmark** (Fachdienst Verkehrsmanagement) hat die Rolle des **Lead-Partners** übernommen. Als solcher koordiniert er in Abstimmung mit der Projektassistenz die fortlaufende Projektarbeit und ist u.a. für die Mittelflüsse verantwortlich.

Zentrales Organ der Projektarbeit ist die von fachlichen Vertreterinnen und Vertretern der Projektpartner besetzte **Arbeitsgruppe**. In ihrer Verantwortlichkeit liegt auch die Rückbindung des Projekts in die Politik. Ergänzend wurde im Projektverlauf vereinbart, koordinative bzw. vorbereitende Gespräche in **kleineren Runden** zu führen (s. unten).

### 3. Umsetzung und erwartete Ergebnisse

#### Umsetzung der Projektziele

Zentraler Baustein der Projektumsetzung ist die im Projektverbund gemeinsam abgestimmte Ausschreibung einer **Machbarkeitsuntersuchung**. Deren zentrale Gegenstände sind die Erarbeitung möglicher Trassenverläufe für Radschnellverbindungen inkl. der Empfehlung von Vorzugsvarianten, die Entwicklung von Empfehlungen für Qualitätsstandards sowie die Erarbeitung eines Konzepts für Beteiligung und Information. Die Machbarkeitsuntersuchung wird in enger Abstimmung mit den Projektpartnern erarbeitet. Ergänzt wird die Machbarkeitsuntersuchung durch **eigene Arbeiten der Projektpartner** (z.B. externe Abstimmungen, Öffentlichkeitsarbeit, Detailplanungen in den Kommunen, Fördermittelakquise) sowie – bei Bedarf – durch eine oder mehrere **Expertise(n)**.

#### Erwartete Ergebnisse

In der Projektbeschreibung (Stand 10/2019) wird unter dem Punkt Erwartete Ergebnisse folgendes formuliert:

- Interkommunal abgestimmtes, umsetzungsreifes **Konzept zur Einrichtung von Radschnellverbindungen** einschließlich leistungsfähiger Zubringer im Projekttraum
- Steigerung des **Bekanntheitsgrads von Radschnellverbindungen** in der Öffentlichkeit
- **Identifizierung von Hindernissen** bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen im Land Brandenburg und Berlin
- **Prüfung der Voraussetzungen zur Fördermittelakquise** für mögliche interkommunale Folgeprojekte
- **Beitrag zur Schaffung von abgestimmten Qualitätsstandards** für Radschnellwege in den Ländern Brandenburg Berlin

### 4. Bisheriger Projektverlauf

#### Qualifizierungsphase

In der Qualifizierungsphase wurden zentrale Grundlagen für die weitere Projektarbeit gelegt. Sie umfasste folgende Bausteine:

- Aufbau einer **Projektarbeitsstruktur** (Bildung der Arbeitsgruppe);
- Abstimmung und Unterzeichnung der **Kooperationsvereinbarung**;
- Erarbeitung eines **Zeit- und Finanzplans** für die Projektlaufzeit (zwei Jahre);
- Erarbeitung einer detaillierten **Projektbeschreibung** inkl. Konkretisierung der Projektziele und Meilensteine.

Die Qualifizierungsphase wurde Ende Oktober 2019 planmäßig abgeschlossen.

#### Vergabephase

Nach Abschluss der **Finanzierungsvereinbarung** mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg Ende November 2019 konnte mit der nächsten Phase des Projektes begonnen werden. Diese beinhaltete die gemeinsame Erarbeitung einer **Aufgabenstellung** sowie die nachfolgende **Ausschreibung** und **Vergabe der Machbarkeitsstudie**. Die Auftragsvergabe erfolgte Ende Mai 2020: Die Auswahljury wurde durch die drei mitfinanzierenden Projektpartner (Landkreis Potsdam-Mittelmark, Landeshauptstadt Potsdam, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) gebildet, Auftragnehmer ist die Firma SHP Ingenieure (Hannover).

## Erste Bearbeitungsphase

Die Untersuchung ist im Juni 2020 angelaufen: Als erster Schritt vorgesehen ist eine Bestandsaufnahme und Analyse der Verkehrsdaten sowie bereits vorhandener Planungen im Projektraum. Parallel hierzu soll mit der Entwicklung von Empfehlungen für einheitliche Qualitätsstandards für Radschnellwegeverbindungen begonnen werden.

## 5. Einschätzungen zu Erfolgsfaktoren, Herausforderungen und Unterstützungsbedarf

Im Zuge der **Projektqualifizierung** hat sich gezeigt, dass der **zeitliche Aufwand** höher als erwartet ausfiel. Gründe hierfür waren u.a. die hohe Anzahl beteiligter Akteure mit zunächst teils wechselnder Besetzung (Aufwand Abstimmungsprozesse), dass die beteiligten Akteure inkl. Lead-Partner mit der interkommunalen Zusammenarbeit weitestgehend Neuland betreten (Arbeitsmodi müssen erst etabliert werden) und dass sich im Zuge der Projektqualifizierung z.T. noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Rolle unterschiedlicher Projektpartner zeigte (u.a. Klärung der Ko-Finanzierung von Berliner Seite).

Die **Vergabephase** (Erarbeitung der Aufgabenstellung, Ausschreibung und Vergabe einer Studie) sollte gemäß Projektzeitplan im IV. Quartal 2019 durchgeführt und abgeschlossen werden. Aufgrund des Zeitpunkts der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung (zweite Novemberhälfte 2019) und personeller Engpässe beim Lead-Partner hat sich die Vergabephase in das I. Quartal 2020 verschoben. Die Ausformulierung und projektinterne Abstimmung der Aufgabenstellung erfolgte im Februar 2020 (dies gelang innerhalb eines kurzen Zeitfensters durch die enge Zusammenarbeit zwischen den mitfinanzierenden Projektpartnern Landkreis P-M, Berliner SenUVK und Landeshauptstadt Potsdam).

Die Vergabe erfolgte im Mai 2020 an den Auftragnehmer SHP Ingenieure, Hannover. Somit sind drei von fünf Meilensteinen<sup>1</sup> aus der Projektbeschreibung (Stand 10/2019) erreicht. Gegenwärtig wird die Untersuchung vorbereitet. Vor dem Hintergrund der bisherigen Verzögerungen sowie der Tatsache, dass sich die Covid-19-Situation auch weiterhin auf die Projektumsetzung auswirkt (Herausforderungen bei der Umsetzung eines Auftakttermins, Einschränkungen und anderwärtige Mehrbelastungen des Lead-Partners, höhere Zeitbedarfe für projektinterne Abstimmungen) und vsl. weiterhin auswirken wird, wird momentan davon ausgegangen, dass für eine sachgerechte Finalisierung des Projektes eine **verlängerte Projektlaufzeit** erforderlich sein wird (Schätzung: 2-3 Monate).

Seit Beginn des Projektes hat die **Arbeitsgruppe** insgesamt getagt dreimal (08/2019, 09/2019, 02/2020; jeweils bei einem anderen Projektpartner zu Gast) und sich einmal auf der Auftaktveranstaltung (11/2020) getroffen. Die Koordinierung, Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der AG-Sitzungen erfolgte durch den Lead-Partner zusammen mit der Projektassistenz. Die Teilnahmequote war gut, die Arbeitsatmosphäre konstruktiv. Zur Vorbereitung der Sitzung am 19.02.2020 erfolgte am 08.01.2020 auf Anregung der Projektassistenz ein Vorgespräch im Rahmen einer *kleinen Runde* (Landkreis P-M, Stadt Potsdam, Bezirk Steglitz-Zehlendorf, Senatsverwaltung UVK, Projektassistenz, GL). Dies hat sich als produktiv erwiesen, auch hinsichtlich der Erarbeitung der Aufgabenbeschreibung für die Studie. Entsprechend wurde im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung am 08.02.2020 einvernehmlich beschlossen, das **Format kleiner Runden** (Zusammensetzung und Zusammentreffen

---

<sup>1</sup> Abschluss der Finanzierungsvereinbarung (1), Gemeinsame Erarbeitung einer Aufgabenstellung für das Radschnellwegekonzept (2), Ausschreibung und Vergabe des Konzeptes (3), Fertigstellung und Präsentation der Ergebnisse bzw. des Konzeptes (4), Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen, ggf. inkl. Beschlussfassung auf Grundlage des erarbeiteten Konzeptes sowie ggf. Ausschreibung ergänzender Expertisen (5)

nach Bedarf; auf Einladung des Lead-Partners; ohne Entscheidungskompetenz und mit Rückbindung in die Arbeitsgruppensitzungen) innerhalb der Organisationsstruktur zum Beispiel zur Klärung von Einzelfragen oder zur Vorbereitung anstehender Schritte im Projekt zu etablieren.

Künftig soll die Arbeitsgruppe gemäß Zeitplan weiterhin im Quartalsturnus tagen, bei Bedarf häufiger. Durch die Einführung zusätzlicher *kleiner Runden* wird sich die Zahl der Besprechungstermine für den Lead-Partner und die Projektassistenz voraussichtlich erhöhen, im gleichen Zuge jedoch voraussichtlich auch die **Effektivität der Projektarbeit**, sodass sich der Gesamtaufwand reduziert (verringertes Abstimmungsaufwand mit und zwischen einzelnen Projektpartnern, bessere Möglichkeit der Aufteilung von Aufgaben auf Projektpartner, stärker vorstrukturierte Arbeitsgruppentreffen). So wurde auch die Entscheidung für den Auftragnehmer in einer kleinen Runde bzw. Jury bestehend aus den drei mitfinanzierenden Projektpartnern (Landkreis Potsdam-Mittelmark, Landeshauptstadt Potsdam und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) getroffen.

Die Arbeitsgruppe ist überwiegend mit den Fachexperten der Projektpartner besetzt. Der Projektassistenz kommt als Unterstützerin des Lead-Partners im laufenden Prozess (Sparring-Partner und Ideengeber für die Entwicklung der Kooperation, Übernahme einzelner nichtfachlicher Aufgaben) eine hohe Bedeutung zu. Für künftige Arbeitsgruppensitzungen wünschenswert wäre neben der Fortführung der Teilnahme der GL insbesondere eine regelmäßige Teilnahme der Radverkehrsbeauftragten des Landes Brandenburg.

Insgesamt hat das Projekt bzw. dem Thema Radschnellwege eine hohe **Öffentlichkeitswirksamkeit** – nicht nur in der Fachöffentlichkeit, sondern auch bei Verbänden und bei Bürgerinnen und Bürgern. Deshalb haben sich die Projektpartner darauf verständigt und in der Kooperationsvereinbarung festgehalten, dass projektbegleitend Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Bürgerdialog, Marketing, Radtouren) betrieben werden soll. Hierfür wurden im Finanzierungsplan 20.000 Euro vorgesehen. In der Ausschreibung zur Studie wurden die Bewerber aufgefordert, in ihrem Angebot Vorschläge für eine Kommunikationsstrategie sowie ein Konzept für die Beteiligung/Information der Öffentlichkeit zu erarbeiten.

Das Projekt ist als interkommunale Kooperation angelegt. Für ihr Gelingen spielen eine Vielzahl von Erfolgsfaktoren eine wichtige Rolle. Das **Vertrauensverhältnis** der handelnden Personen ist im Zusammenspiel mit einer geeigneten **Projektstruktur** Grundlage der erfolgreichen und langfristigen Zusammenarbeit. Die Kooperation befand sich zunächst in der Findung, jedoch ist aus dem bisherigen Agieren der einzelnen Akteure erkennbar, dass dieser Prozess bereits fortgeschritten ist und sich weiterhin auf gutem Wege befindet. Dies bezeugt nicht zuletzt der Lern- und Ausprobierprozess, der mit der Einrichtung *kleiner Runden* in Ergänzung zu den quartalsweisen Arbeitsgruppensitzungen einhergeht.

Die gewählte **Organisationsstruktur** wird – ergänzt um die Möglichkeit der *kleinen Runden* – den regionalen Besonderheiten, Akteuren und Handlungsfeldern gerecht. Es gibt mit dem Lead-Partner, unterstützt durch die Projektassistenz, Ansprechpartnerinnen bzw. Ansprechpartner, die sich um die Belange der Kooperation und der beteiligten Akteure kümmern. Strukturell wird das Projekt noch gewinnen, wenn es gelingt, einzelne Aufgaben und Verantwortlichkeiten unter geeigneten Projektpartnern zu verteilen und den Lead-Partner damit zu entlasten. Dass dies auf dem Wege ist, zeigte nicht nur die erfolgreiche gemeinsame Projektpräsentation bei der Auftaktveranstaltung (11/2019), sondern auch der in Arbeitsteilung entwickelte Entwurf der Aufgabenbeschreibung für die Ausschreibung sowie die gemeinsame Durchführung der Bieterauswahl durch die drei mitfinanzierenden Projektpartner. Die Einrichtung einer Clearingstelle für die Lösung von Konflikten wurde zu Beginn des Prozesses innerhalb der Arbeitsgruppe diskutiert und für die Laufzeit des Projektes als nicht erforderlich erachtet.

Durch die Kooperationsvereinbarung ist der **politische Wille zur Umsetzung der interkommunalen Kooperation** auf breiter Ebene (Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Verwaltungen) dokumentiert. Die Einbindung

der politischen Gremien im Verantwortungsbereich der jeweiligen Projektpartner ist ebenfalls in der Kooperationsvereinbarung festgehalten. Zuständig sind hierfür die Mitglieder der Arbeitsgruppe, die bezogen auf das Projekt größtenteils auch über Entscheidungsbefugnisse verfügen. Bezüglich der bisherigen Umsetzung seit Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung ist der Projektassistenz bisher nichts bekannt, gleichzeitig bestand aus Sicht der Projektassistenz seit Unterzeichnung der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen kein konkreter Anlass, der eine Einbindung politischer Gremien erfordert hätte. Zeitpunkt und Form der politischen Rückbindung wird von den Projektpartnern im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen regelmäßig mit Nachdruck diskutiert und ist als wichtiger Bestandteil des Arbeitsprozesses präsent. Somit besteht zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Hinweis auf ein diesbezügliches Defizit.

Der **Einbezug externer Akteure** (wie Ministerien und/oder nachgeordnete Behörden der Länder) ist vorgesehen und erscheint von erheblicher Bedeutung für den langfristigen Erfolg des Vorhabens. Hierbei wird auch auf die Unterstützung durch die GL gesetzt.

Ein **Nebeneffekt** des Projektes besteht darin, dass im Frühjahr 2020 erstmalig beim Landkreis Potsdam-Mittelmark die Funktion einer Radverkehrsbeauftragten eingerichtet wurde. Darüber hinaus bestehen sowohl in der Gemeinde Kleinmachnow als auch in der Stadt Teltow Bestrebungen, eigene Konzepte für Radschnellverbindungen zu entwickeln, die auf dem im Rahmen des Projektes entwickelten interkommunalen Konzept aufbauen bzw. dieses berücksichtigen.