Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 18 366
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 07. April 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. April 2016) und **Antwort**

Braucht Berlin keine zusätzlichen Gelder für die Radverkehrsförderung?

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

Frage 1: Welche Bundes- oder EU-Mittel aus welchen Förderprogrammen oder Haushaltstiteln für die Radverkehrsförderung hat der Senat für die Jahre ab 2016 beantragt oder wurden dem Land Berlin bewilligt?

Antwort zu 1: Im Jahr 2016 stehen für die Radverkehrsförderung Mittel aus der „Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) zur Verfügung. Zudem wurde in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf eine Projektskizze für eine Förderung aus dem „Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung“ (BENE), welches anteilig aus EFRE-Mitteln finanziert wird, eingereicht.

Frage 2: Welche Maßnahmen werden aus den unter Frage 1 genannten Mitteln finanziert? (Bitte aufschlüsseln nach Jahr, Art und Ort der Maßnahme.)

Antwort zu 2: 2014 bis 2016:

- Havel-Radweg im Bezirk Spandau (GRW)
- Radfernweg Berlin-Leipzig im Bezirk Tempelhof-Schöneberg (GRW)
- Radfernweg Berlin-Leipzig im Bezirk Steglitz-Zehlendorf (GRW)

2016 bis 2018 (geplant)

- Pedelec-Korridor zwischen der Gemeinde Kleinmachnow und dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf einschließlich Fahrradabstellanlagen (BENE)

Frage 3: Mit welchen nicht-investiven Modellprojekten zur Radverkehrsförderung wird sich der Senat um Mittel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans bemühen?

Antwort zu 3: Der Senat hat in der Vergangenheit bereits erfolgreich Mittel aus diesem Programm akquiriert, zum Teil auch Projekte anderer Antragsteller mit Berlinbezug unterstützt. Die Ideenfindung für die nächste Förderperiode läuft, abschließende Aussagen sind derzeit noch nicht möglich.

Frage 4: Hält der Senat die verfügbaren Landesmittel für ausreichend, um die nicht gestarteten Modellprojekte der Radverkehrsstrategie zu beginnen und die nicht abgeschlossenen Modellprojekte zu beenden?

Frage 10: Hält der Senat die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Mittel für ausreichend, um die nach Radverkehrsstrategie bis 2017 abzuschließenden Maßnahmen tatsächlich umsetzen zu können?

Antwort zu 4 und 10: Die Maßnahmen der Radverkehrsstrategie, über 80 verschiedene Maßnahmen, betreffen verschiedene Zuständigkeiten des Senats, der Bezirke und anderer Organisationen. Die 8 Modellprojekte sind in den Fokus gestellt, um ausgewählte neue Ansätze zu adressieren. Die Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen aus der Radverkehrsstrategie sind damit – gerade bei Daueraufgaben – auch in anderen Verwaltungen oder Organisationen oder in verschiedenen Titeln der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgesichert. Dafür werden auch Fördermittel aus EU- und Bundesprogrammen eingesetzt. Zwei Beispiele: Die Auswertung der Verkehrsunfallzahlen mit dem Schwerpunkt Radverkehr durch die Polizei oder die Durchführung der Frühjahrschecks durch den ADFC. Die Umsetzung der Modellprojekte war in den vergangenen zwei Jahren eine Frage der Ressourcen und Prioritätensetzungen, dabei war zunächst ein Schwerpunkt auf die fachlichen Daueraufgaben und den Infrastrukturausbau gelegt.

Gleichwohl werden die Modellprojekte nach und nach angegangen. Derzeit läuft z.B. die Vergabe einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Frage 5: Aus welchen Gründen hält der Senat eine Bewerbung um Mittel für die Radverkehrsförderung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) für „nicht zweckmäßig und umsetzbar“ (Drs. 17/17939)?

Antwort zu 5: Wie in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 17/17939 dargestellt, wurden in der Vergangenheit keine Fördermittel im Rahmen der Klimaschutzinitiative beantragt, da eine umfangreiche Förderung der Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen und der touristischen Radrouten aus anderen Förderprogrammen gegeben war. Nach erneuter Prüfung wurden nunmehr auch zwei Projekte in den Wettbewerb um Fördermittel aus der Klimaschutzinitiative eingereicht.

Frage 6: Neben einem Ausbau der Radwegenetze sind laut Kommunalrichtlinie vom 22. September 2015 (BAnz AT vom 06.10.2015) auch Mobilitätsstationen, Wegweisungssysteme, die Beleuchtung von Radwegen, der Bau von Abstellanlagen oder projektbegleitende Ingenieursdienstleistungen ausdrücklich förderungsfähig. Hält der Senat die zur Verfügung stehenden Landesmittel für Maßnahmen oder Leistungen in diesen Bereichen der Radverkehrsförderung für ausreichend?

Antwort zu 6: Grundsätzlich nutzt der Senat alle zur Verfügung stehenden Landesmittel bzw. die vom Bund zur Verfügung gestellten und vom Land für die Radverkehrsinfrastruktur genutzten Entflechtungs- und Kommunalinvestitionsförderungsmittel sowie GRW- und EFRE-Mittel zur Fahrradförderung. Die so verfügbaren Mittel entsprechen derzeit ungefähr dem von den Bezirksämtern und anderen Baulastträgern aufgrund des dort vorhandenen Personals umsetzbaren Projektumfang.

Projektbegleitende Ingenieurdienstleistungen werden grundsätzlich im Rahmen der Baumaßnahme mitfinanziert, wenn sie erforderlich sind, um die rasche und anforderungsgerechte Durchführung der Maßnahmen zu gewährleisten. Eine getrennte Finanzierung der vorgenannten Teilleistungen wäre mit einem hohen Verwaltungsaufwand und großen Reibungsverlusten verbunden.

Frage 7: Entlang welcher Bundesstraßen im Land Berlin können der Erhalt, Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen aus Mitteln die Titel 74622 im Kapitel 1201 des Bundeshaushaltsplans gefördert werden? (Bitte um eine detaillierte Darstellung.)

Antwort zu 7: Die Mittel im Kapitel 746 22 des Bundeshaushaltes stehen für Radwege entlang der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes zur Verfügung.

Die Gesamtlänge der freien Strecken der Bundesstraßen (Baulast Bund) beträgt im Land Berlin 21 km.

- B 1 (Königsstraße von Landesgrenze bis Friedenstraße
- B 2 (Potsdamer Chaussee von Landesgrenze bis Grenzweg)
- B 5 (Heerstraße von Am Pichelssee bis Postfenn und von Landesgrenze bis Nennhauser Damm)
- B 96 (Oranienburger Chaussee von Landesgrenze bis Schwarzkittelweg)
- B 109 (Schönerlinder Straße von Landesgrenze bis Anschlussstelle Schönerlinder Straße)
- B 2 (Landesgrenze bis Blankenburger Pflasterweg)
- B 96 a (Am Seegraben von Autobahnkreuz Treptow bis Adlergestell)

Frage 8: Welche Mittel aus dem in Frage 7 genannten Haushaltstitel wurden in den Jahren seit 2010 für den Erhalt, Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen in Berlin verwendet? (Bitte aufschlüsseln nach Jahr, Art und Ort der Maßnahme.)

Antwort zu 8: Für Bau und Erhaltung von Radwegen (nicht Betrieb) wurden aus dem entsprechenden Titel im Bundeshaushalt Mittel in folgender Höhe verausgabt (in T €):

- 2010: 30 T € (B 96a Nord, Neubau von Radwegen vor Baulastwechsel)
- 2011: 134 T € (B 96a Süd, Neubau von Radwegen vor Baulastwechsel)
- 2012: 77 T € (B 96a Süd, Neubau von Radwegen vor Baulastwechsel)
- 2013: 0 T €
- 2014: 0 T €
- 2015: 22 T € (B 2 Potsdamer Chaussee, Vorbereitungsarbeiten)

Frage 9: Aus welchen Gründen hat der Senat keine Bundesmittel für den Ausbau der Betriebswege an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr beantragt (siehe Drs. 17/17937)?

Antwort zu 9: Wie in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 17/17937 ausgeführt, wurden relevante Projekte, wie der Radfernweg Berlin-Kopenhagen, welcher u. a. entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals und des Hohenzollernkanals verläuft sowie die Radialroute 10, die dem Teltowkanal folgt, weit vor dem Jahr 2015 fertig gestellt. Eine Finanzierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur war nicht möglich, da sich zu diesem Zeitpunkt eine Ausbaunotwendigkeit ursächlich aus den Anforderungen des Betriebes oder der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen hätte ergeben müssen. Dies war nicht der Fall, da die Berliner Bundeswasserstraßen ausschließlich vom Wasser aus unterhalten werden.

Ein von Berlin bereits im Jahr 2008 zur Finanzierung aus Bundesmitteln beantragtes Projekt, den Ausbau der Unterführung der Emil-Schulz-Brücke für Radfahrende betreffend, wurde daher nicht bewilligt. Gegenwärtig wird nunmehr durch die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn (GDWS) eine Förderung des Ausbaus der Brückenunterführung aus Kapitel 1203, Titel 780 12 geprüft.

Im Rahmen der abschnittsweisen Umsetzung des Spree-Radweges wird eine anteilige Finanzierung aus Bundesmitteln angestrebt.

Berlin, den 21. April 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Apr. 2016)