

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 22. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2019)

zum Thema:

Radverkehr in Marzahn-Hellersdorf (II)

und **Antwort** vom 09. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20768
vom 22. August 2019
über Radverkehr in Marzahn-Hellersdorf (II)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher den Bezirk Marzahn-Hellersdorf von Berlin um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der jeweilige aktuelle Planungs- und Realisierungsstand folgender Radverkehrsprojekte im Bezirk (bitte jeweils auch Angabe des Beginns der Planungen und voraussichtlicher Fertigstellung sowie Darstellung, aus welchen Haushalts- und Fördermitteln die Maßnahmen finanziert werden):

- a) ZR1 Hoyerswerdaer Straße
- b) Wuhlewanderweg Teil B
- c) Borkheimer Straße
- d) Radprojekt TR6 –TR7 Brücke Bitterfelder Straße
- e) Radprojekt Köpenicker Straße Ecke Wulkower Straße
- f) Radprojekt Wuhlewanderweg Teil A
- g) Radprojekt Münsterberger Weg Abschnitt 1 und 2
- h) Radprojekt ZR1 Abschnitt Ludwigsluster Straße
- i) Allee der Kosmonauten, Radwegsanie rung Rhinstr., Meeraner Straße
- j) Radverkehrsanlagen Allee der Kosmonauten Eitelstraße – Elisabethstraße?

Antwort zu 1:

Der Planungs- und Realisierungsstand ist der beiliegenden Tabelle (siehe Anlage) zu entnehmen.

Frage 2:

Welche weiteren Radverkehrsprojekte verfolgt der Bezirk über die in Frage 1 genannten Maßnahmen hinaus (bitte jeweils Angabe des Beginns der Planungen und voraussichtlicher Fertigstellung sowie Darstellung, aus welchen Haushalts- und Fördermitteln die Maßnahmen finanziert werden)?

Antwort zu 2:

Nach Angaben des Bezirkes werden über die in der beiliegenden Tabelle (siehe Anlage) aufgeführten Maßnahmen hinaus (siehe Antwort zu 1) keine weiteren Radverkehrsprojekte verfolgt.

Frage 3:

Seit wann verfolgt der Bezirk das Ziel, die in Frage 1 und 2 genannten Maßnahmen baulich umzusetzen (Angaben bitte konkret bezogen auf jede einzelne Maßnahme)?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

- „a) ZR1 Hoyerswerdaer Straße, Senat 2015 in Kooperation mit Maßnahme der Berliner Wasserbetriebe (BWB)
- b) Wuhlewanderweg Teil B / Teil A 2018
- c) Borkheider Straße 2018
- d) Radprojekt TR6 –TR7 Brücke Bitterfelder Straße 2018
- e) Radprojekt Köpenicker Straße Ecke Wulkower Straße, Senat 2014
- f) Allee der Kosmonauten, Radwegsanierung Rhinstraße – Meeraner Straße, 2018
- g) Radverkehrsanlagen Allee der Kosmonauten Eitelstraße – Elisabethstraße 2018
- h) Märkische Allee: Geschützter Radfahrstreifen im Anbindungsbereich B1/B5, 2018
- i) Gölzower Straße bis Hellersdorfer 2019“

Frage 4:

Welche der genannten Maßnahmen konnten in den letzten Jahren aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht realisiert werden?

Antwort zu 4:

Bisher konnten alle in Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bezirksamt gemeinsam geplanten Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen aus Radverkehrsmitteln finanziert werden. Für viele Maßnahmen ist allerdings die Erstellung der Bauplanungsunterlagen als Voraussetzung für die Finanzierung noch nicht abgeschlossen, so dass die Finanzierbarkeit noch nicht abschließend geklärt werden konnte. Angesichts der nicht nur durch die entsprechend den Bestimmungen des Mobilitätsgesetzes erhöhten Ausbaustandards, sondern auch durch neue Anforderungen an die Regenentwässerung und strenge Naturschutzauflagen bei vielen Vorhaben tendenziell steigenden Kostenansätze in den Bauplanungsunterlagen sowie des bei den Vergaben spürbar werdenden gestiegenen Baupreisniveaus bleibt daher abzuwarten, inwieweit die im Haushalt für die Radverkehrsinfrastruktur angemeldeten Mittel auch weiterhin für alle finanzierungsreifen Maßnahmen ausreichen werden.

Frage 5:

Seit wann stehen für die jeweiligen Maßnahmen die entsprechenden finanziellen Mittel für die Planung und Realisierung der Projekte bereit (bitte konkret bezogen auf jede Maßnahme)?

Antwort zu 5:

Seit wann die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, ist der beiliegenden Tabelle (siehe Anlage) zu entnehmen.

Frage 6:

Welche finanziellen Mittel standen dem Bezirk jeweils in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 und 2019 für den Ausbau des Radverkehrs zur Verfügung?

Antwort zu 6:

Für Radverkehrsprojekte standen dem Bezirk seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz grundsätzlich folgende Mittel zur Verfügung:

- Mittel für die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Kapitel 0730, Titel 72016)
- Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (Kapitel 0730, Titel 52108)
- Mittel aus dem Kommunalinvestitionsprogramm (KInv) (Kapitel 2920, Titel 72016)
- Mittel aus dem SIWANA IV-Programm (Kapitel 9810, Titel 73040)
- Mittel aus dem Programm Gemeinschaftsaufgabe Regionale Wirtschaftsförderung (GRW)(Kapitel 1330, Titel 88306)

Voraussetzung für die Bewilligung von Mitteln für ein konkretes Projekt ist die Erarbeitung und Abstimmung einer förmlichen Bauplanungsunterlage bzw. im Falle des Titels 52108 eines Maßnahmeblatts durch das Bezirksamt sowie die förmliche Anerkennung der Bauplanungsunterlage durch die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung.

Frage 7:

Wie viele VZÄ standen dem Bezirk in den unter Frage 6 genannten Haushaltsjahren für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„2011 – 2017 keine gesonderten Vollzeitäquivalente (VZÄ), 2018 – 2019 1 VZÄ.“

Frage 8:

Wie begleitet das Bezirksamt die Planungen für den parallelen Bau einer Radschnellverbindung entlang der geplanten Tangentialverbindung Ost (TVO)?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Im Rahmen der regulären Beteiligung im Planungsverfahren durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung V PS.“

Frage 9:

Vertritt das Bezirksamt die Auffassung, dass auf die geplante Radschnellverbindung entlang der TVO aufgrund der zeitlichen Verzögerungen hätte verzichtet werden müssen oder befürwortet es den Bau der Radschnellverbindung?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Die Radschnellverbindung war ohnehin vorgesehen und sie hat mit den Verzögerungen nichts zu tun.“

Frage 10:

Welche Vorschläge hat das Bezirksamt gegenüber dem Senat oder der infraVelo GmbH bzgl. der Realisierung zusätzlicher Radschnellverbindungen gemacht?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Märkische Allee
Parallel zur U5
Waldpromenade“

Frage 11:

Wie bewertet das Bezirksamt das Projekt „Radbahn U5“ und wie schätzt es die Realisierungschancen ein?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Es gibt alternative Strecken, Routen. Auf dem Gebiet des Bezirks wird diese Verbindung durch die Maßnahmen ZR 1, TR 7 und TR 4 nahezu komplett abgedeckt.“

Frage 12:

Ist das Bezirksamt bereits aktiv an den Senat herangetreten, um dieses Projekt gemeinsam voranzubringen?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Ja.“

Frage 13:

Wann wird das Bezirksamt finanzielle Mittel für eine Machbarkeitsstudie für das Projekt „Radbahn U5“ beim Senat beantragen?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Da es sich um eine überbezirkliche Maßnahme handelt, liegt die Entscheidung hierzu bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.“

Frage 14:

Warum ist dies nicht bereits eher erfolgt, obwohl die Information, dass der Bezirk Mittel beim Senat beantragen kann, bekannt war (siehe Drs. 18/16 002)?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Siehe Antwort zu Frage 11.“

Frage 15:

Plant das Bezirksamt, sollte die Machbarkeitsstudie zu einem positiven Ergebnis kommen, die Maßnahme selbst umzusetzen?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Ist in Abhängigkeiten der Finanzierung vom Senat und des Auftrages der Infravelo GmbH.“

Frage 16:

Inwiefern hat sich seit Beantwortung der Drs. 18/18 408 etwas an der Einschätzung des Bezirksamtes zur Verkehrssituation für Radfahrende auf der Märkischen Allee verändert?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Da bislang noch keine baulichen bzw. verkehrsorganisatorischen Maßnahmen erfolgten, kann sich logischerweise auch die Verkehrssituation noch nicht verändert haben.“

Frage 17:

In der Antwort auf die Drs. 18/18 408 hat das Bezirksamt geantwortet, dass es keine Planungen gebe, eine Protected Bike Lane auf der dritten Spur der Märkischen Allee zu errichten. Am 1.7.2019 verkündet das Bezirksamt in einer Pressemitteilung, dass es den Ausbau der Radwege in der Märkischen Allee bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angemeldet habe (bepollerte Radwege). Woher kam der Sinneswandel?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„Die Gespräche mit vielen Bürgerinnen und Bürgern führten zu einer Beantragung eines Protected Bike Lane auf der Märkischen Allee“

Frage 18:

Wann wurde der Ausbau der Radwege in der Märkischen Allee bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angemeldet?

Antwort zu 18:

Es wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Möglichkeiten der Radverkehrsführung andiskutiert. Ein Lösungsansatz mit neuzubauenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum und vollständiger Erhaltung der Parkmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen über die gesamte Länge der Märkischen Allee hinweg scheiterte jedoch an dem hohen Flächenversiegelungs- und Finanzierungsbedarf bei diesem Lösungsansatz.

In diesem Jahr wurde der Abschnitt nördlich der Wuhletalbrücke bis zur Stadtgrenze einvernehmlich als erster Bauabschnitt vereinbart, da hier im Zuge der Erneuerung der Wuhletalbrücke nunmehr die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz tätig wird. In diesem relativ kurzen Bereich verfügt die Märkische Allee überwiegend nur über einen Querschnitt von zwei Fahrstreifen pro Richtung, so dass die Umnutzung des jeweils dritten Fahrstreifens nicht möglich ist. Auch für den südlich anschließenden Abschnitt zwischen der Wuhletalbrücke und der Mehrower Allee soll die Abteilung V im Zusammenhang mit der Neuerrichtung der Wuhletalbrücke die Umsetzung übernehmen.

Für die Gesamtlänge der Märkischen Allee von ca. 7,5 km Länge (also auch für den Abschnitt südlich der Mehrower Allee, der den größten Teil der Länge ausmacht und über einen Querschnitt mit drei Fahrstreifen pro Richtung verfügt), liegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz seit Mitte Juli 2019 ein Schreiben von Frau Bezirksstadträtin Zivkovic vor, in dem sie die Märkische Allee als „bepollerten Radweg“ anmeldet und um Umsetzung bittet. Über diesen Antrag, der grundsätzlich von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt wird, muss hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise bezüglich finanzieller Absicherung von Planung und Umsetzung sowie der konkreten Realisierung der Baumaßnahme noch entschieden werden.

Frage 19:

Wer ist für die Realisierung dieser Maßnahme nun zuständig?

Antwort zu 19:

Grundsätzlich kommen für die Umsetzung der Ergänzung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Märkischen Allee, bei der es sich um die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße handelt, sowohl die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als auch das Bezirksamt (Straßen- und Grünflächenamt) in Frage. Die Senatsverwaltung ist nach dem allgemeinen Zuständigkeitsgesetz stets für die Planungsvorgaben und bei „wesentlichen Änderungen“ auch für Planung und Bau solcher Straßen zuständig, das Bezirksamt für alle anderen Änderungen wie bauliche Anpassungen geringeren Umfangs sowie Markierungs- oder Beschilderungsarbeiten. In vergleichbaren Fällen der Herstellung geschützter Radfahrstreifen ist daher von Fall zu Fall zwischen Senatsverwaltung und Bezirksamt vereinbart worden, wer die Maßnahme durchführt.

Die Senatsverwaltung hat die bauliche Umsetzung des Abschnitts nördlich der Mehrower Allee übernommen. Südlich der Mehrower Allee ist noch offen, inwiefern eine zeitnahe Realisierung möglich ist und wer gegebenenfalls die Realisierung übernimmt.

Frage 20:

Welche finanziellen und personellen Mittel stehen dafür bereit?

Antwort zu 20:

Die Planung hat gerade erst begonnen, die erforderlichen finanziellen und personellen Mittel lassen sich daher nur sehr grob abschätzen. Da in der Investitionsplanung keine Mittel für ein entsprechendes Einzelprojekt vorgesehen sind, kann es erforderlich werden, die Kosten aus einem der Sammeltitel für die Radverkehrsinfrastruktur zu decken. Inwieweit dies angesichts der begrenzten Größe der über die Radverkehrsinfrastruktursammeltitel finanzierbaren Vorhaben und der großen Länge der Strecke möglich sein wird, muss im Zuge der Vorplanung geprüft werden.

Frage 21:

Welche Vorplanungen existieren dafür bereits und welche weiteren Planungsschritte sind erforderlich?

Antwort zu 21:

Bisher existiert keine Vorplanung für eine durchgehende Radverkehrsanlage an der Märkischen Allee, sondern nur Planungen für kleine Teilabschnitte (Umfeld Landsberger Allee, Anbindungsbereich Alt-Biesdorf südlich der Brücke über die Ostbahn). Für den Abschnitt nördlich der Mehrower Allee wird die Vorplanung über die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt, für die südlich anschließenden Abschnitte muss über die Finanzierung und Beauftragung der Planung noch entschieden werden. Nach Beginn der Vorplanung erfolgen dann die üblichen Abstimmungen zwischen Senatsverwaltung, Verkehrlenkung Berlin, Bezirksamt, Polizei und vielen anderen Beteiligten, die schließlich in eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung, Bauplanungsunterlagen, eine endgültige Finanzierungszusage und letztlich auch Ausschreibungsunterlagen für die Vergabe der Bau- und Markierungsarbeiten münden sollen.

Frage 22:

Wann ist frühestens mit einer Realisierung zu rechnen?

Antwort zu 22:

Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen, zumal die Finanzierung noch nicht geklärt ist und die Vorplanung für den größten Teil der Strecke noch gar nicht begonnen hat.

Frage 23:

Wie wird das Bezirksamt diese Maßnahme weiter begleiten, v.a. um das Ausweichen von LKW in Wohnstraßen zu vermeiden?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Über die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde und den Außendienst des Ordnungsamtes. Gleichzeitig werden Gespräche mit den Logistikunternehmen angestrebt, um eine gemeinsame Lösung zu finden.“

Frage 24:

Wird das Bezirksamt den Vorschlag aufnehmen zu prüfen, ob auf dem Gelände des Clean-Tech-Business-Parks ein Parkplatz-Sharing-Angebot für Lastkraftwagen geschaffen werden kann, damit Stellplätze für die Spediteure bereitgestellt werden können, die momentan noch mit ihren Fahrzeugen an den großen Magistralen im Bezirk parken?

Antwort zu 24:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Das ist mit den Förderrichtlinien für den Cleantech Business Park nach derzeitigem Stand nicht vereinbar.“

Frage 25:

Wurden die in der o.g. genannten Pressemitteilung geforderten zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Springpfuhl bereits beantragt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 25:

Die BVG AöR teilte mit, dass am S-Bahnhof Springpfuhl voraussichtlich im 2. Quartal 2020 freistehende Fahrradbügel realisiert werden.

Frage 26:

Wie begründet das Bezirksamt die Aussage aus der o.g. genannten Pressemitteilung, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die GB infraVelo GmbH bedauerlicherweise bislang überwiegend in der Innenstadt neue Radverkehrsinfrastruktur bauen würden?

Antwort zu 26:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Da sich die InfraVelo noch in der Gründungsphase befindet und der Personalaufbau noch nicht abgeschlossen ist, gab es Prioritätensetzung.“

Frage 27:

Welche Vorschläge für den Radwegeausbau und die Verbesserung des Radverkehrs in Marzahn-Hellersdorf seitens des Bezirksamtes wurden durch den Senat und die infraVelo GmbH abgelehnt (bitte jeweils Angabe von Gründen)?

Antwort zu 27:

Die Sanierung der Radwege in der Lindenstraße – Zimmermannstraße wurde vor einigen Jahren von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgelehnt, da es

dort teilweise noch keine Gehwege gibt und sich auf Grund des Baumbestandes dort kein den geltenden Regelwerken und dem Mobilitätsgesetz entsprechender Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr und keine Verbreiterung auf das heute gültige Regelmaß durchführen lässt, so dass Grunderwerb oder ein grundhafter Neubau der Straße nötig geworden wäre.

Frage 28:

Welche Radverkehrsprojekte in Berlin wurden zuungunsten des Bezirks Marzahn-Hellersdorf stattdessen in der Innenstadt realisiert?

Antwort zu 28:

Da die gemeinsam zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bezirksamt abgestimmten Vorhaben bisher immer finanziert und umgesetzt werden konnten, kann man nicht davon sprechen, dass ein konkretes Radverkehrsprojekt statt in Marzahn-Hellersdorf in einem Innenstadtbezirk realisiert worden wäre. Angesichts der Schwierigkeiten, die das Bezirksamt in den letzten Jahren hatte, die bewilligten Projekte ohne Zeitverzug zu beginnen und abzuschließen, muss man davon ausgehen, dass das Bezirksamt keine weiteren Vorhaben mehr hätte umsetzen können.

Frage 29:

Nachdem es nun Planungen für den Ausbau sicherer Radverbindungen entlang der Märkischen Allee gibt, verfolgt das Bezirksamt nun auch den Ausbau sicherer Radwege an den folgenden bereits in der Drs. 18/18408 abgefragten Straßen

- a) B1/B5
- b) Hellersdorfer Str. und Gölzower Str. eingeschätzt?
- c) Oberfeldstraße
- d) Cecilienstraße?

Wenn nein, warum nicht??

Antwort zu 29:

- a) Zufahrten zur Märkischen Allee in Planung.
- b) In Planung ist der Ausbau des Radwegs auf der Südseite der Gölzower Straße von Gutenbergstraße bis Hellersdorfer Straße und die Altentrepptower Straße.
- c) Teilweise vorhanden, darüber hinaus noch keine Planung, da hier laut Bezirk ernsthafte Konflikte mit dem ruhenden Verkehr entstehen würden, für die es noch keine praktikable Lösung gibt.
- d) Auf dem gesamten Abschnitt, der Hauptverkehrsstraße ist, und zusätzlich über die Cecilienbrücke sind Radverkehrsanlagen vorhanden (teils baulich, teils als Radfahrstreifen).

Frage 30:

Wie weit sind die Planungen für die Einrichtung von zusätzlichen Fahrradstraßen im Bezirk? Welche Maßnahmen werden hier geprüft?

Antwort zu 30:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Keine Planungen.“

Frage 31:

Wie weit sind konkret die Prüfungen für den Bereich der Hohensaatener Straße?

Antwort zu 31:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:
„Keine Prüfungen bisher durchgeführt.“

Frage 32:

Wann und wo werden die ersten Grünmarkierungen von Radwegen im Bezirk umgesetzt?

Antwort zu 32:

Erste Strecke wird nach derzeitigem Stand die Allee der Kosmonauten zwischen Rhinstraße und Beilsteiner Straße in 2020 sein.

Frage 33:

Welche Radwege hat der Bezirk für Grünmarkierungen durch die infraVelo GmbH angemeldet?

Antwort zu 33:

Der Bezirk hat mit der infraVelo GmbH eine Vereinbarung zur Grünbeschichtung der Allee der Kosmonauten geschlossen. Weitere Strecken sind bisher nicht abschließend angemeldet.

Frage 34:

Wann ist mit den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung für den Trassenkorridor Landsberger Allee-Marzahn / Ost-Route (RSV 9) zu rechnen? Wann sollen sie der Öffentlichkeit vorgestellt werden?

Antwort zu 34:

Für die Vergabe der Machbarkeitsstudien sowie der anschließenden Planungsleistungen für alle Radschnellverbindungen wurde ein europaweites Verfahren nach der Vergabeverordnung für öffentliche Aufträge (VgV) für insgesamt 3 Einzellose durchgeführt. Das Los 2 beinhaltet insgesamt 6 zu planende Radschnellverbindungs-Trassen, darunter auch die RSV 9. Die Arbeiten zu RSV 9 beginnen in diesem Sommer. Erste Ergebnisse zur Trassenfindung sollen der Öffentlichkeit Anfang Februar 2020 vorgestellt werden. Der Abschluss der Untersuchung ist für Sommer 2020 avisiert.

Frage 35:

Welche Radabstellanlagen sollen 2019 wo errichtet werden?

Antwort zu 35:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortete wie folgt:

„161 Kreuzberger Bügel für 322 Fahrräder und 12 Fahrradbügel (1 Bügel = 4 Räder) für Kinder.

Standorte sind an diversen Schulen, Kitas, Bezirksamtsdienststellen, Jugendfreizeiteinrichtungen, Sozialen Stadtteilzentren, Sportstätten und kirchlichen Einrichtungen. Der jeweils angemeldete Bedarf wird in vollem Umfang berücksichtigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll das Programm im kommenden Jahr fortgesetzt werden.“

Berlin, den 09.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Anlage zur Schriftliche Anfrage 18/ 20 768

Antwort zur Frage 1, 2 und 5

Projekt	Finanzierungsstatus			Projektstand
Bau eines Radweges von Hoyerswerdaer Straße bis Sebnitzer Straße bzw. bis zum Asphaltweg parallel zur U-Bahn (Radfernweg ZR1 und Ergänzungsrouten)	Planungsmittel	Kapitel 0730 Titel 72016	zugessagt 06.10.2015	Die Planung ist abgeschlossen. Die Mittel für die Ausführung der Maßnahme stehen dem Bezirk seit April 2016 zur Verfügung. Die Ausschreibung erfolgte im Sommer 2019. Status: Vergabe der Maßnahme
	Baumittel einschl. Bauvorbereitung	Kap.2920/ Titel72016 (Kommunalinvestitionsförderungsgesetz)	zugessagt 20.04.2016	
Bau eines Radweges, Bau von Querungsstellen und Unterführungssicherung für Radfahrer östlich parallel zur Wuhle (Teil A: nördlich der Altentrepptower Straße im Bereich bis zum Beginn des Betonspurweges; Teil B: von Beginn des Betonspurweges bis Ceciliastraße)	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	10.09.2017	Die Planung ist abgeschlossen. Die Mittel für die Ausführung der Maßnahme stehen dem Bezirk seit April 2019 zur Verfügung. Status: Vergabe der Maßnahme, Baubeginnanzeige liegt noch nicht vor
	Ausführung	SIWANA IV Kap.9810/Titel73040	10.04.2019	
Sanierung des Radwegs TR7 zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße (entlang Borkheider Straße)	Planung	Kapitel 0730 Titel 52108	21.04.2017	Die Ausführungsplanung ist wegen nachträglicher Änderungen noch nicht abgeschlossen. Die Mittel für die Ausführung der Maßnahme stehen dem Bezirk seit Mai 2018 zur Verfügung. Status: Erstellung der Ausführungsplanung
	Ausführung	Kapitel 0730 Titel 52108	25.05.2018	
Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7 – Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	16.08.2017	Die Planung ist abgeschlossen. Die Mittel für die Ausführung der Maßnahme stehen dem Bezirk seit Juli 2019 zur Verfügung. Status: Vergabe der Maßnahme, Baubeginnanzeige liegt noch nicht vor
	Ausführung	SIWANA IV Kap.9810/Titel73040	19.07.2019	
ZR 1, Teil 2 (Parchimer Straße bis Wulkower Straße einschließlich Anbindungen an Blumberger Damm und Wuhlgartenweg): Köpenicker Straße Ecke Wulkower Straße ist ein Teilabschnitt des ZR 1, Teil2	Planung	Vorfinanzierung der Planungsmittel aus 0730 / 720 16, die Refinanzierung erfolgt dann aus den bewilligten GRW-Mittel	09/2016	Fertigstellungstermin der Bauplanungsunterlagen (BPU) 1.Quartal 2020
	Ausführung	GRW Kap.1330/ Titel88306		
Bau eines Rad- und Gehwegs im Münsterberger Weg von Myslowitzer Straße bis Neuenhagener Straße	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	20.06.2017	Die Planung ist abgeschlossen. Die Mittel für die Ausführung der Maßnahme stehen dem Bezirk seit Mai 2019 zur Verfügung. Die Ausschreibung erfolgte im Sommer 2019. Status: Bauausführung
	Ausführung	Kapitel 0730 Titel 72016	07.05.2019	
ZR 1, Teil 1 (Berliner Straße bis Parchimer Straße): Ludwigsluster Straße ist ein Teilabschnitt des ZR 1, Teil 1	Planung	Vorfinanzierung der Planungsmittel aus 0730 / 720 16, die Refinanzierung erfolgt dann aus den bewilligten GRW-Mittel	09/2016	Fertigstellungstermin der BPU 1.Quartal 2020
	Ausführung	GRW Kap.1330/ Titel88306		

Projekt	Finanzierungsstatus			Projektstand
Allee der Kosmonauten, Radwegsanie rung Rhinstr.- Meeraner Straße	Planung			Maßnahme bis auf weiteres aus kapazitätsgründen verschoben
	Ausführung			
Planung von Radverkehrsanlagen in der Allee der Kosmonauten zwischen Eitelstraße und Elisabethstraße	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	19.04.2017	Die Planung ist noch nicht abgeschlossen. Status: Erstellung der BPU
	Ausführung			
Sanierung der Radwege in der Gülzower Straße	Planung	Kapitel 0730 Titel 52108	09.08.2018	Die Planung ist noch nicht abgeschlossen. Status: Erstellung der Planungsunterlagen für das zu erstellende Maßnahmeblatt
	Ausführung			
Planung von Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	22.03.2017	Maßnahme bis auf weiteres aus kapazitätsgründen verschoben
	Ausführung			
Planung Erneuerung Rad- und Gehweg Menzelstraße parallel zur Ostbahn	Planung	Kapitel 0730 Titel 72016	31.07.2019	Maßnahme ist in Planung
	Ausführung			