

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 31. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. April 2022)

zum Thema:

Wie ist der Stand bei der Planung und Umsetzung der Radschnellwege?

und **Antwort** vom 14. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11433
vom 31. März 2022
über Wie ist der Stand bei der Planung und Umsetzung der Radschnellwege?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die GB infraVelo GmbH 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 Stand der Planung der Radschnellwege nach Kenntnis des Senats im Einzelnen?

- a. Wann wurden die Machbarkeitsuntersuchungen jeweils abgeschlossen?
- b. Bei welchen Strecken wurde die Vor-, die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung sowie das Planfeststellungsverfahren jeweils wann begonnen bzw. für wann wird jeweils mit dem Beginn sowie mit dem Abschluss gerechnet?
- c. Für wann sind jeweils Beginn und Abschluss der Vorbereitung der Vergabe und die Vergabeverfahren für Bauleistungen und Bauüberwachung geplant?
- d. Für wann sind jeweils Beginn und Abschluss der Bauphase geplant?
- e. Für wann ist jeweils die Übergabe an die Öffentlichkeit geplant (ggf. wann ist das für welche Abschnitte jeweils geplant)?
- f. Wie hoch werden die Investitionskosten aktuell jeweils veranschlagt und wie ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis für jeden Radschnellweg jeweils?
- g. Welche Möglichkeiten sieht der Senat das Nutzen-Kosten-Verhältnis jeweils zu verbessern?
- h. Welche Risiken bestehen für jeden Radschnellweg im Einzelnen, die das Nutzen-Kosten-Verhältnis negativ verändern könnten und welche Maßnahmen hat der Senat wann ergriffen bzw. plant der Senat zu ergreifen, um die Risiken jeweils zu mitigieren?

Antwort zu 1:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Antwort zu a bis f können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Stand	RSV 1	RSV 2	RSV 3	RSV 4	RSV 5	RSV 6	RSV 8	RSV 9	RSV 10
Meilensteine									
Abschluss MU (Ergebnisbericht)	2020	2021	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2021
Festlegung Vorzugstrasse (in Vorplanung)	2022	offen	2022	2022	2022	2022	2022	2022	offen
Einreichung VPU	2022	offen	2022	2022	2022	2022	2023	2022	offen
Einreichung Planfeststellungsunterlagen	2024	offen	2023	2024	2023	2024	offen	2024	offen
Das Planfeststellungsverfahren ist ein formalisiertes Genehmigungsverfahren. Es wird von einer Prüfdauer von bis zu 1,5 Jahren auszugehen. Die weiteren Zeitangaben stehen in Abhängigkeit dazu, und berücksichtigen keine eventuellen gerichtlichen Einsprüche gegen den Beschluss.									
Beschluss Planfeststellung	2025	offen	2025	2026	2025	2025	offen	2025	offen
Vorbereitung Vergaben ab	2026	offen	2025	2026	2026	2026	offen	2026	offen
Ausschreibung Bauleistung ab	2026	offen	2026	2027	2026	2026	offen	2026	offen
Baubeginn	2027	offen	2027	2027	2026	2027	offen	2027	offen
Fertigstellung	2030	offen	2030	2030	2030	2030	offen	2030	offen
Kosten in Mio. EUR (brutto) gem. Stand MU	40	13,9	6,4	81,8	22	11,1	16,3	36,1	10,8
Nutzen-Kosten-Verhältnis gem. Stand MU	3,6	2,9	1,6	2,2	2,5	6,6	2,6	3,9	2,5

Antwort zu g+ h:

Der Kosten-Nutzen verbessert sich, wenn möglichst viele Menschen aufgrund einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur motiviert werden, auf das Fahrrad umzusteigen. Dies soll durch die hohen Qualitätsstandards von RSV befördert und durch die Wahl der Vorzugstrasse im Variantenvergleich möglichst sichergestellt werden.

Frage 2:

Die Machbarkeitsuntersuchungen enthalten in dem Kapitel Ausblick jeweils einen Zeitstrahl. Gilt dieser Zeitstrahl noch für jeden Radschnellweg und wenn nicht, wie sieht der neue Zeitstrahl jeweils aus und wie erklärt der Senat die Abweichungen?

- a. Welche Möglichkeiten sieht der Senat für jeden Radschnellweg die Planungs- und Umsetzungsprozesse zu beschleunigen?

Antwort zu 2:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„RSV im urbanen Raum zu realisieren, sind komplexe Vorhaben, die dem Erfordernis der Planfeststellung unterliegen. Dies bedarf umfangreicher Einbindungen und Abstimmungen. Die zeitlichen Ansätze gem. Machbarkeitsuntersuchung (MU) waren optimistisch und idealtypisch angesetzt. Die aktuellen Ansätze sind Antwort 1 zu entnehmen. Mögliche zeitliche Optimierungen werden im Rahmen der Planung fortlaufend geprüft.“

Frage 3:

Welche der geplanten Streckenabschnitte führen auf welcher Länge durch Grünanlagen (Bitte für die betroffenen Radschnellwege einzeln angeben)?

- a. Welche Planungen bestehen auf den einzelnen Streckenabschnitten, um den Vorrang von Fußgängerinnen und Fußgängern bzw. den Erholungscharakter von Grünanlagen zu betonen?
- b. Welche Maßnahmen um potenzielle Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu mitigieren sind im Einzelnen bei den Radschnellwegen jeweils geplant?

Antwort zu 3:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Mögliche Streckenabschnitte, die gem. Planung durch Grünanlagen führen, können valide erst mit Festlegung der Vorzugstrasse abgebildet werden. Für die sich in der Vorplanung befindlichen RSV 1, 3, 4, 6 und 8 stehen die Vorzugstrassen bisher nicht fest. Die Vorzugstrassen der RSV 5 und 9 führen nicht durch Grünanlagen.“

Antwort zu a und b:

RSV stellen eine hohe Wegequalität und sichere Führung von Fuß- und Radverkehr dar. Details zu Führungsformen werden in der Entwurfsplanung ausgearbeitet. Es wird anvisiert, eine parallele zum Radverkehr getrennte, barrierefreie Führung zu gewährleisten sowie visuelle/taktile Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen zu berücksichtigen.“

Frage 4:

Welche Bedeutung haben Belange des Fußverkehrs in Grünanlagen in der Bewertungsmatrix des Senats und der GB infraVelo GmbH für Radschnellwege im Verhältnis zum Radverkehr?

Frage 5:

Ist für Radschnellwege durch Grünanlagen noch die 2021 bekannt gewordene Bewertungsmatrix in Kraft, nach der Belange des Radverkehrs mit 50 von insgesamt 100 Punkten zu gewichten sind, Belange von Umwelt und Naturschutz mit 25 und Belange des Fußverkehrs mit fünf Punkten?

- a. Falls ja, wie begründen sich die relativen Gewichtungen jeweils?
- b. Falls nein, welche Aspekte sind wie gewichtet?

Antwort zu 4 und 5:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Bewertungsmatrix ist Teil eines Variantenvergleiches, in dem neben der Bewertungsmatrix die FFH- und artenschutzrechtlichen Belange, die Kosten und Wirtschaftlichkeit sowie die Flächeninanspruchnahme abgewogen werden. Insgesamt dient der Variantenvergleich dazu, eine attraktive Route einer RSV zu finden unter dem Grundsatz einer schonenden Trassenführung. Die Bewertungsmatrix wird für alle machbaren Routenvarianten und -abschnitte angewendet, mit dem Ziel, eine Vorzugstrasse zu ermitteln, die alle Kriterien berücksichtigt. Es gibt vier Oberkriterien (Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz; Auswirkungen auf Verkehrssystem und Denkmalschutz; Streckenmerkmale; Potenziale), die nach dem Grundsatz der Ausgewogenheit mit je 25 Prozent gleich stark gewichtet sind

Die Gewichtung in der Bewertungsmatrix lässt keine Rückschlüsse auf die Planung (Priorisierung, Planungsanteile) zu, sondern dient der Bestimmung der Vorzugstrasse im Rahmen des Variantenvergleichs.“

Frage 6:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 6:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Informationen zur Planung und dem Bau von RSV können dem Öffentlichkeitsauftritt der GB infraVelo GmbH im Internet entnommen werden.“

Berlin, den 14.04.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz