

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)**

vom 24. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2022)

zum Thema:

**Welche Folgen hat die Kostensteigerung bei der Radschnellverbindung „Königsweg - Kronprinzessinnenweg“?**

und **Antwort** vom 08. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 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. 19/12344  
vom 24. Juni 2022

über Welche Folgen hat die Kostensteigerung bei der Radschnellverbindung „Königsweg -  
Kronprinzessinnenweg?

---

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 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 erklärt der Senat die prognostizierte Kostensteigerung für die Radschnellverbindung „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“ von 6,4 Millionen Euro (Machbarkeitsuntersuchung 2020) auf 17,6 Millionen Euro (Datenblatt 2022)?

- a. Seit wann genau hat der Senat Kenntnis von der Kostensteigerung und in welcher Form wurde der Senat darüber erstmals informiert, bspw. in einem Gespräch, in einem schriftlichen Bericht, einer Risikoanzeige u.ä.?

Antwort zu 1:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Kostensteigerung resultiert hauptsächlich aus drei Faktoren: 1. der höheren Planungstiefe, 2. zusätzliche Planungs- und Bauleistungen und 3. Kostenentwicklungen der Baukosten (Veränderungen beim Baupreisindex)

- 1.) Die Planungsgenauigkeit erhöht sich im Laufe des Projektes. Das gilt auch für Kostenschätzungen. In Machbarkeitsuntersuchungen wird standardmäßig mit groben Pauschalpreisen kalkuliert. Jeder weitere, vertiefende Planungsschritt bedeutet differenziertere Kostenschätzungen, da dann Flächen und Mengenangaben berücksichtigt werden. Gleiches gilt für Knotenpunkte und Straßenquerschnitte. Während diese in der Machbarkeitsuntersuchung anhand von Musterplänen ermittelt werden, erfolgt dies in der Vorplanung bereits anhand konkreter Lagepläne und Querschnitte. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können erst in der Vorplanung mit definierter Vorzugstrasse ermittelt werden, sodass die Kosten sich dementsprechend erst in der Vorplanung kalkulieren lassen.
- 2.) Kostensteigerungen resultieren zudem aus der Verlängerung der RSV 3 um einen 1,6 Kilometer langen Trassenarm über die Eichkampstraße bis zur Messe Süd (inkl. der Umgestaltung des Seitenraums), konkreteren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie einem Brückenersatzneubau für den Rad- und Fußverkehr am Trabener Steg. Diese Maßnahmen tragen maßgeblich zur Verbesserung der Potenziale und Attraktivität der Strecke bei.
- 3.) Die bereits eingetretenen Steigerungen der Baupreise wurden in der Kostenschätzung zur Vorplanung berücksichtigt und verursachen einen maßgeblichen Anteil der Kostensteigerung.“

zu a.

Die GB infraVelo GmbH infraVelo und die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz tauschen sich kontinuierlich aus. Über die Projektinformationen werden quartalsweise schriftliche Berichte erstellt sowie Veränderungen erörtert und bewertet. Über vorliegende, konkretere Projektinformationen inkl. Kosten wurde berichtet.

Frage 2:

Welche Folgen sieht der Senat für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Radschnellverbindung?

Antwort zu 2:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde im Zuge einer Machbarkeitsuntersuchung ermittelt – mit der Zielsetzung, die Wirtschaftlichkeit eines Trassenkorridors zu untersuchen. Bei der RSV 3 lag dieses bei 1,62, sodass der Nutzen 1,62 mal höher lag als die Kosten.

Die in der Vorplanung ermittelte Vorzugstrasse weist neben höheren Kosten auch einen höheren Nutzen auf: Die Strecke ist 1,6 Kilometer länger und erreicht mit den zwei nördlichen Armen höhere Potenziale in Richtung Nordwesten, ein neues Brückenbauwerk am Trabener Steg steigert die Attraktivität für Fußgänger\*innen und Radfahrende deutlich.

Mit 1,27 Millionen Euro/Kilometer liegen die Kosten im durchschnittlichen Kostenrahmen einer Radschnellverbindung.“

Frage 3:

Anhand welcher Kriterien wurde der Nutzen für die Nutzen-Kosten-Analyse im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung 2020 berechnet und welche konkreten Werte wurden angenommen?

- a. Haben sich die Werte für die Berechnung des Nutzens in der Zwischenzeit verändert und wenn ja, wie genau erfolgt die Nutzenberechnung aktuell?
- b. Wie begründen sich die Veränderungen der Werte im Einzelnen?
- c. Wie hoch dürfen die Kosten für die Radschnellverbindung maximal sein, damit bei dem aktuell berechneten Nutzen das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer eins ist?
- d. Sieht der Senat Risiken, die dazu führen könnten, dass die Kosten weiter steigen und wenn ja, welche Risiken in welcher Höhe sind dies im Einzelnen?
  - i. Was unternimmt der Senat, um diese Risiken zu mitigieren?

Antwort zu 3:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Für die Nutzen-Kosten-Analyse wurde ein Bewertungsverfahren angewendet, welches im Wesentlichen auf dem Leitfaden Nutzen-Kosten-Analyse des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen basiert. Dabei wurden folgende Nutzenkomponenten berücksichtigt:

- Saldo der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Saldo der Schadstoffemissionen
- Saldo der Unfallschäden
- Saldo der Betriebskosten
- Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr
- Veränderung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes
- Eingesparte Reisezeit

In der Machbarkeitsuntersuchung sind die Berechnungsmodelle aufgeführt.

Grundlage für die Berechnung der einzelnen Nutzenkomponenten war das Verkehrsmodell von Berlin mit dem Prognosejahr 2025, in dem die Quell- und Zielbeziehungen aller Personen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel verkehrszellenbezogen hinterlegt sind.“

zu a.

Die Wirtschaftlichkeit einer Radschnellverbindung wird in der fortlaufenden Planung weiterhin betrachtet. In der Bauplanungsunterlage wird der Nutzen-Kosten-Faktor erneut geprüft. Dazu wird neben den Kosten auch der Wert für den Nutzen unter Berücksichtigung der veränderten Potenziale und Ausgangsbedingungen (neue Verkehrsprognosen) neu ermittelt.

zu b.

siehe Antwort zu 1

zu c.

siehe Antworten zu 2 und zu 3a

zu d.

Die GB infraVelo GmbH ist als landeseigenes Unternehmen und Bauherrenvertretung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit verpflichtet. In der weiteren Planung werden Kosten und Nutzen des Vorhabens gegenübergestellt und bewertet.

In der Vorplanungsuntersuchung (VPU) werden die aufgeführten Kosten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen geprüft bzw. in den Bauplanungsunterlagen (BPU) das Nutzen-Kosten-Verhältnis erneut ermittelt und überprüft.

zu i.

Regelmäßige Berichtsstrukturen sichern Transparenz über das Vorgehen und eventuelle Risiken.

Frage 4:

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

Antwort zu 4:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Radschnellverbindungen tragen zur Mobilitätswende bei. Ein Vorteil ist die Verkürzung von Fahrzeiten für Radfahrende auf längeren Strecken, die das Radfahren attraktiver und den

Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad als Verkehrsmittel erleichtern sollen.  
Radschnellverbindungen sind Angebotsplanungen, denn durch bessere Infrastruktur kann der Radverkehrsanteil gesteigert werden – in den Bezirken wie auch bei den Stadt-Umland-Beziehungen. Bei der RSV 3 ist insbesondere das zusätzliche Potenzial durch die Anbindung von und nach Potsdam zu nennen.“

Berlin, den 08.07.2022

In Vertretung

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