

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 20. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2022)

zum Thema:

Kostensteigerung bei der Radschnellverbindung „Königsweg - Kronprinzessinnenweg? II

Bezug zu: 19/12344

und **Antwort** vom 04. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Aug. 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. 19/12692

vom 20. Juli 2022

über Kostensteigerung bei der Radschnellverbindung „Königsweg - Kronprinzessinnenweg“?

Teil II

Bezug zu: 19/12344

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:

Der Senat hat in der Drucksache 19/12344 die Frage nicht ausreichend beantwortet, seit wann genau der Senat Kenntnis von der Kostensteigerung für die Radschnellverbindung „Königsweg - Kronprinzessinnenweg“ von 6,4 Millionen Euro (Machbarkeitsuntersuchung 2020) auf 17,6 Millionen Euro (Datenblatt 2022) hat.

- a. Was sind die Gründe dafür, dass der Senat diese Frage nicht exakt beantwortet hat?
- b. An welchem Tag (Datum) hat der Senat erstmalig von der Kostensteigerung erfahren?
- c. In welcher Form wurde der Senat darüber erstmals informiert, bspw. in einem Gespräch, in einem schriftlichen Bericht, einer Risikoanzeige u.ä.?

Antwort zu 1:

Eine erste Kostensteigerung aufgrund der Erweiterung der Trasse und der gestiegenen Baupreise wurde seitens der GB infraVelo GmbH angekündigt und im Rahmen der Prüffassung der Ergebnisse der Vorplanung am 19.11.2020 der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgelegt.

Grundsätzlich können Kostenänderungen nicht ausgeschlossen werden, solange sich die Maßnahme in einer frühen Planungsphase befindet. Die ersten Angaben von Kosten basieren in frühen Planungsphasen auf einer groben Kostenschätzung.

Frage 2:

Kann der Senat die Berechnung und die zugrunde gelegten Werte für die im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung erstellten Nutzen-Kosten-Analyse im Einzelnen offenlegen? (Bitte Berechnung und Einzelwerte der Antwort beifügen)

a. Welche Rolle spielt der steigende Gebrauch von Elektroautos für die kalkulierten CO₂-Emissionen?

Antwort zu 2:

Die Berechnung kann den öffentlich zugänglichen Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung auf der Internetseite der GB infraVelo GmbH unter dem folgenden Link entnommen werden:

<https://www.infravelo.de/assets/PDFs/untersuchungsbericht-mu-koenigsweg-kronprinzessinnenweg-mit-anlagen.pdf>

zu a.

In dem zugrunde gelegten Berechnungsmodell wurden durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Pkw verwendet. Eine detaillierte Zuordnung von Fahrzeugtypen und CO₂-Emissionen ist im Berechnungsmodell nicht vorgesehen.

Frage 3:

Bis wann wird nach Plänen des Senats die Bauplanungsunterlage erstellt, in deren Zusammenhang eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wird?

a. Mit welchen Kosten kalkuliert der Senat für alle Verfahrensschritte bis zur Erstellung der Bauplanungsunterlage?

Antwort zu 3:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Erstellung der Bauplanungsunterlage ist für das 2. Quartal 2024 vorgesehen. Von der Machbarkeitsuntersuchung bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) wird mit Planungskosten in Höhe von ca. 715.000 Euro netto kalkuliert. Die Planungskosten orientieren sich an der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).“

Frage 4:

Welche Pläne der Kommune Potsdam oder des Landes Brandenburg zur Errichtung einer vergleichbaren Radinfrastruktur zum Anschluss an den RSV 3 auf dem Territorium des Landes Brandenburg sind dem Senat bekannt und bis wann sollen diese Pläne jeweils realisiert werden?

Antwort zu 4:

Gemeinsam mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, der Landeshauptstadt Potsdam und dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) wird das Projekt „Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen im südwestlichen Brandenburg nach Berlin“ bearbeitet. Ziel ist es, ein Radschnellverbindungskonzept mit umsetzungsreifen Varianten zu erarbeiten. Dazu gilt es, Trassen zur Einrichtung eines Radschnellverbindungsnetzes zwischen Berlin, Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Nuthetal, Potsdam, Schwielowsee und Werder (Havel) mit Anschluss an die entsprechenden Berliner Radschnellverbindungen zu entwickeln. Es wurden potenzielle Trassenkorridore ermittelt sowie mögliche Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit geprüft. Der Endbericht zum Projekt wird derzeit fachlich abgestimmt, bevor er veröffentlicht wird. Bezüglich der Umsetzung des Projektes und des weiteren Verfahrens müssen noch Abstimmungen erfolgen.

Darüber hinaus hat das Land Brandenburg am 16.06.2022 die Untersuchung zur Potenzialermittlung für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten veröffentlicht. In dem Bericht wurde u.a. der potenzielle Korridor „Steglitz-Zehlendorf - Teltow“ für eine Radschnellverbindung angegeben. Weitere Angaben zur Realisierung sind bislang nicht bekannt.

Frage 5:

Mit Blick auf die gestiegenen Kosten für den RSV 3 müsste der Nutzen um ca. 60 Prozent steigen, damit das Nutzen-Kosten-Verhältnis mindestens eins beträgt. Hält der Senat eine solche Nutzensteigerung im Vergleich zur Machbarkeitsuntersuchung für realistisch und wenn ja, welche Elemente tragen in welchem Ausmaß zu der mindestens erforderlichen Nutzensteigerung bei?

a. Sind dem Senat vergleichbare Fälle bekannt, in denen der Nutzen im Vergleich zur Machbarkeitsuntersuchung um mindestens 60 Prozent gestiegen ist?

Antwort zu 5:

Bei dem Vorhaben der Radschnellverbindung handelt es sich um Angebotsplanungen, die den Umweltverbund stärken, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad erleichtern und die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. Die Vorhaben sowie die Ziele sind im Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Da es keine Vergleichsfälle für Radschnellverbindungsplanungen in Berlin gibt, sind auch keine Fälle bekannt, bei denen die in der Fragestellung skizzierte Nutzen-Steigerung erfolgt ist.

Frage 6:

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

Antwort zu 6:

Aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz gibt es keine weiteren Informationen, die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind.

Berlin, den 04.08.2022

In Vertretung
Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz