

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katharina Günther-Wünsch (CDU)

vom 12. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2022)

zum Thema:

Radwegeplanungen in Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 31. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. September 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Katharina Günther-Wünsch (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12908
vom 12. August 2022
über Radwegeplanungen in Marzahn-Hellersdorf

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Stellen sind im Bezirk Marzahn-Hellersdorf zur Planung und Realisierung von Radwegen vorhanden?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:
„Es sind drei VZÄ vorhanden.“

Frage 2:

Sind alle Stellen besetzt, wenn nein, laufen Stellenbesetzungsverfahren?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Nein, es sind nicht alle Stellen besetzt. Aber die Stellenbesetzungsverfahren laufen. Unter <https://www.berlin.de/karriereportal/stellensuche/PlanungBauleitung-und-Projektsteuerung-fuer-Strassenverkeh-de-j30251.html> können sich Bewerberinnen und Bewerber melden und sind willkommen.“

Frage 3:

Welche Radwegmaßnahmen wurden seit 2018 in Marzahn-Hellersdorf umgesetzt? Wenn Pläne vorhanden, bitte beifügen.

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Es wurden nachfolgende Radwegmaßnahmen umgesetzt:

- Bitterfelder Straße (TR6),
- Münsterberger Weg (Abschnitt B),
- Mehrower Straße bis Havemannstraße / Poelchaustraße (TR7),
- Hoyerswerdaer Straße (ZR1),
- Allee der Kosmonauten von Rhinstraße bis Beilsteiner Straße,
- Wuhlewanderweg von Altentreptower Straße bis Cecilienstraße.

Aufgrund fehlender personeller Ressourcen können die dazugehörigen Pläne derzeit nicht beigefügt werden.“

Frage 4:

Welche Maßnahmen werden bis 2026 umgesetzt?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Nachfolgende Maßnahmen werden bis 2026 umgesetzt:

- Bitterfelder Brücke bis Lea-Grundig-Straße (TR6/TR7),
- Gülzower Straße, Altentreptower Straße (ZR1),
- Ludwigsluster Straße bis Hellersdorfer Straße (ZR1),
- weitere Maßnahmen aus dem ZR1 Projekt (Europaradweg Zubringer 1)“

Frage 5:

Welche Mittel sind für die Maßnahmen vorgesehen? Unter Angabe von Titeln.

Antwort zu 5:

Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sollen entsprechend dem Wunsch des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz bereitgestellt werden. Die Finanzierung des ersten Vorhabens (Name der BPU: „Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7 – Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße“) erfolgt bereits aus dem Titel 9810/73040 (SIWA-Mittel zur „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“). Für die zweite genannte Maßnahme („Sanierung der Radwege in der Gölzower Straße“) waren in den Jahren 2018-2020 bereits Planungsmittel aus dem Titel 0730/52108 („Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs“) bewilligt und abgerufen worden; Bau bzw. Markierung der in der Folge eines Gehwegbaus umzuverlegenden und zu verbreiternden Radverkehrsanlagen im Abschnitt zwischen Gutenbergstraße und Hellersdorfer Straße (Südseite der Gölzower Straße) sollen demnächst ebenfalls aus diesem Titel finanziert werden. Die genannten ZR-1-Vorhaben sollten aus Mitteln der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ mit einer Kofinanzierung aus dem Titel 0730/72016 finanziert werden. Angesichts der jüngsten Kürzung des Titels 0730/72016 und der hohen Kosten der meisten der genannten ZR-1-Vorhaben bleibt allerdings abzuwarten, ob dies noch gelingt.

Frage 6:

Sind für alle Maßnahmen BPU vorhanden?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Nein.“

Frage 7:

Wie viele Mittel stehen im Haushalt für den Bau, Unterhalt und die Planung von Radwegen in Marzahn-Hellersdorf für 2022 und 2023 zur Verfügung?

Antwort zu 7:

Für die einzelnen Bezirke werden bei den verschiedenen auf Landesebene bestehenden Radverkehrstiteln keine festen Summen ausgewiesen, da die Mittel nicht nach Bezirksquoten,

sondern nach dem Nutzen, den die von allen Baulastträgern für ein Haushaltsjahr vorgeschlagenen Vorhaben für den Radverkehr haben, vergeben werden. Die den Bezirksämtern zur Verfügung gestellten Summen schwanken daher von Jahr zu Jahr je nach Zahl, Größe und Baufortschritt der bewilligten Vorhaben stark. Aufgrund des wechselnden Mittelbedarfs für die aus Vorjahren noch laufenden sowie für die gemeinsam mit den Bezirksämtern neu ausgewählten Vorhaben ergeben sich von Woche zu Woche andere Zahlen für die aktuell den einzelnen Bezirksämtern zur Verfügung stehenden Planungs- und Baumittel. Dies gilt auch für die in den einzelnen Titeln auf Vorhaben in Marzahn-Hellersdorf entfallenden Summen, zumal sich die Kostenprognosen bei den meisten Vorhaben während Vorbereitung, Bau und Abrechnung häufig ändern und die finalen Baukosten sich üblicherweise erst im Zuge der Abrechnung der Vorhaben herauskristallisieren und dann nachträglich von den Bezirksämtern mitgeteilt werden.

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf hat zur vorstehenden Frage hinsichtlich der bezirklichen Mittel folgende Stellungnahme übersandt:

„Unterhalten werden Radwege aus dem Unterhaltungsprogramm der Bezirke. Diese Gelder sind jedoch nicht nur speziell für die Unterhaltung von Radwegen vorgesehen, weshalb eine Antwort mit Bezug auf die Fragestellung nicht möglich ist.“

Frage 8:

Gibt es eine Prioritätenliste für den Bau von Radwegen in Marzahn-Hellersdorf, wenn ja, kann diese übermittelt werden?

Antwort zu 8:

Die Priorisierung von Vorhaben wird mit dem Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf wie mit allen anderen Bezirken auch in 3-4 Steuerungsrunden pro Jahr besprochen und festgelegt. Die entsprechenden Protokolle können von interessierten Abgeordneten bei Interesse in den Räumen der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz eingesehen werden. Eine Priorisierung in Form einer fixen Maßnahmenliste macht wenig Sinn, da die Umsetzbarkeit der meisten potenziellen Maßnahmen von vielfältigen, sich kurzfristig ändernden Randbedingungen abhängt. Welches Vorhaben aus der Vielzahl der mit den Straßen- und Grünflächenämtern bereits erörterten oder sogar schon planerisch in Angriff genommenen Vorhaben dann aktuell finanziert und kurzfristig vergeben und umgesetzt werden kann, muss daher flexibel unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen (z. B. Verfügbarkeit von Umsetzungspersonal im Straßen- und Grünflächenamt, Baufreiheit hinsichtlich konkurrierender Leitungsarbeiten oder paralleler anderer Straßenbaumaßnahmen, Synergien mit anderen Baumaßnahmen, aktuell in dem in Frage kommenden Radverkehrs-Haushaltstitel verfügbare Mittel) entschieden werden. In Ausnahmefällen ermöglichen die flexibel nutzbaren

Radverkehrsmittel durchaus auch die kurzfristige Aufnahme und Durchführung kleinerer oder mittelgroßer Radverkehrsvorhaben, wenn sich daraus große Vorteile hinsichtlich des finanziellen und personellen Aufwands für das Bezirksamt und das Land Berlin ergeben.

Frage 9:

Nach welchen Kriterien wird festgelegt, welche Maßnahme in Marzahn-Hellersdorf bevorzugt geplant und umgesetzt wird?

Antwort zu 9:

Die finanzielle und personelle Situation in den für die Planung und den Bau von Radverkehrsanlagen zuständigen Teilen der Haupt- und Bezirksverwaltung erlaubt es derzeit nur, besonders dringliche Radverkehrsvorhaben neu in das Radverkehrsinfrastrukturprogramm aufzunehmen und zeitnah umzusetzen.

Maßstab für neue Vorhaben ist hier § 42 des Mobilitätsgesetzes, dessen letzter Satz die Zugehörigkeit

- zum Radverkehrs-Vorrangnetz,
- zu einer wichtigen Verbindung, die noch ohne Radverkehrsinfrastruktur und ohne attraktive Alternativroute ist, und
- zu einer stark genutzten Route in schlechtem Zustand

als Priorisierungskriterien aufführt.

Da der Radverkehrsplan (RVP) unter 2.3.4.5 ausdrücklich vorsieht, dass „Projekte, die vor Inkrafttreten des RVP begonnen wurden, fortgesetzt und abgeschlossen werden“ sollen, „insbesondere, wenn sie auf dem alten Radverkehrsnetz basieren und eine neue Radverkehrsinfrastruktur an einer Hauptverkehrsstraße schaffen“, kommen hierzu die bereits in Planung befindlichen Vorhaben. Zudem müssen natürlich die in der Antwort zu Frage 8 genannten pragmatischen Aspekte berücksichtigt werden, soweit sie bei der Neuaufnahme einer Maßnahme oder in einer frühen Planungsphase sich schon so klar abzeichnen, dass sie berücksichtigt werden können.

Berlin, den 31.08.2022

In Vertretung

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