

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 31. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. August 2024)

zum Thema:

Wo bleiben die 100 Kilometer Radschnellwege?

und **Antwort** vom 15. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. August 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19872
vom 31. Juli 2024
über Wo bleiben die 100 Kilometer Radschnellwege?

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

Frage 1:

Welche aktuellen Kostenschätzungen liegen für die geplanten Radschnellwege (RSV 1-10) vor? Bitte Angaben je Radschnellweg.

Antwort zu 1:

Die Kostenschätzungen der Radschnellverbindungen liegen bei:

- RSV 1 – „Y-Trasse“: 57,4 Mio. €
- RSV 2 – „Mitte – Tegel – Spandau“: 16,4 Mio. €
- RSV 3 – „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“: 23,4 Mio. €
- RSV 4 – „Panke-Trail“: 77,1 Mio. €
- RSV 5 – „West-Route“: 49,9 Mio. €
- RSV 6 – „Teltowkanalroute“: 30,9 Mio. €
- RSV 8 – „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“: 16,3 Mio. €
- RSV 9 – „Ost-Route“: 52,9 Mio. €
- RSV 10 – „Reinickendorf-Route“: 12,6 Mio. €

Frage 2:

Welche finanziellen Mittel sind für die Planung und den Bau von Radschnellwegen im Haushalt und in Sondervermögen etatisiert?

Antwort zu 2:

Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere für Planung und Bau von Radschnellverbindungen, Fahrradparkhäusern sowie Fahrradabstellanlagen stehen im Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) 50 Millionen € insgesamt zur Verfügung. Im Landeshaushalt 2024/2025 sind betreffend der RSV 3 als Komplementäranteil 630.000 € bei einer beantragten Bundesförderung im Kapitel 0740, Titel 89115 eingestellt.

Frage 3:

Inwiefern verfolgen Senat und infraVelo GmbH weiterhin die Planung und Realisierung der Radschnellwege RSV 1-10? Bitte Angaben der nächstfolgenden Planungs- und Realisierungsschritte je Radschnellweg.

Antwort zu 3:

- RSV 1 – „Y-Trasse“: Vorplanung wird qualifiziert beendet;
- RSV 2 – „Mitte – Tegel – Spandau“: Vorplanung wird qualifiziert beendet;
- RSV 3 – „Königsweg –Kronprinzessinnenweg“: befindet sich in der Entwurfsplanung, die nächsten Schritte sind Antragstellung zur Planfeststellung, Ausführungsplanung und anschließende bauliche Umsetzung;
- RSV 4 – „Panke-Trail“: Vorplanung wird qualifiziert beendet;
- RSV 5 – „West-Route“: befindet sich in der Entwurfsplanung, der nächste Schritt ist die Vorbereitung der Antragstellung zur Planfeststellung;
- RSV 6 – „Teltowkanalroute“: Vorplanung wird qualifiziert beendet;
- RSV 7 – „Spandauer Damm – Freiheit“: Die Machbarkeitsuntersuchung hat ergeben, dass die RSV 7 nicht die Anforderungen an eine Radschnellverbindung erfüllt. Sie wurde somit nicht in die folgenden Planungsschritte überführt.
- RSV 8 – „Nonnendammallee –Falkenseer Chaussee“: Vorplanung wird qualifiziert beendet;
- RSV 9 – „Ost-Route“: befindet sich in der Phase Entwurfsplanung, der nächste Schritt ist die Vorbereitung Antragstellung zur Planfeststellung
- RSV 10 – „Reinickendorf-Route“: Vorplanung wird qualifiziert beendet.

Frage 4:

Trifft es zu, dass der Senat bis auf die RSV 3 die Realisierung weiterer Radschnellwege nicht mehr verfolgen will? Wenn ja, aus welchen Gründen?

Antwort zu 4:

Nein. Für die RSV 5 und RSV 9 (östlicher Abschnitt) werden die vorangeschrittenen Planungen soweit fortgesetzt, dass auf dieser Basis eine Einreichung der Planfeststellungsunterlagen in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit möglich ist.

Bei den weiteren RSV-Trassen wird die in Bearbeitung befindliche Planung qualifiziert bis zu dem Punkt gebracht, von dem aus, in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit, die Planung unmittelbar fortgesetzt werden kann.

Frage 5:

Wie rechtfertigt der Senat eine solche Entscheidung, wenn der Gesetzgeber im Mobilitätsgesetz klar und unmissverständlich in § 45 Radschnellverbindungen geregelt hat: „(2) Es sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden.“?

Antwort zu 5:

Der Senat hält an dem Ziel unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit fest. In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, dass ebenso klar und unmissverständlich, die in § 45 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) formulierte Vorgabe, dass mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden sollen, nach § 49 des Mobilitätsgesetzes ausdrücklich unter dem Vorbehalt des Haushaltsgesetzes steht.

Berlin, den 15.08.2024

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt