

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 6. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. August 2024)

zum Thema:

Wo bleiben die 100 Kilometer Radschnellwege? (II)

und **Antwort** vom 23. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. 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. 19/19945
vom 06. August 2024
über Wo bleiben die 100 Kilometer Radschnellwege? (II)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise 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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der jeweilige aktuelle Planungsstand bei den geplanten Radschnellverbindungen (RSV)? Welche Verfahrensschritte sind je geplantem RSV bisher umgesetzt worden und welche Verfahrensschritte müssten bis zur Realisierung noch umgesetzt werden? (Bitte aufgliedern nach RSV1 bis RSV10.)

Antwort zu 1:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Im Rahmen einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet wurden zunächst Trassenkorridore gesucht. In den nachfolgenden Machbarkeitsuntersuchungen wurde der jeweilige Trassenkorridor hinsichtlich der Machbarkeit einer Radschnellverbindung betrachtet. Im Ergebnis zu den Machbarkeitsuntersuchungen wurden für 9 Radschnellverbindungen weiterführende Planungen anvisiert. Der derzeitige Planungsstand und die weiteren Verfahrensschritte können der nachfolgenden Auflistung entnommen werden:

RSV 1 – „Y-Trasse“:

befindet sich in der Vorplanung, wird qualifiziert beendet;

RSV 2 – „Mitte – Tegel – Spandau“:

befindet sich in der Vorplanung, wird qualifiziert beendet;

RSV 3 – „Königsweg –Kronprinzessinnenweg“:

befindet sich in der Entwurfsplanung, Antragstellung zur Planfeststellung, Ausführungsplanung und anschließende bauliche Umsetzung;

RSV 4 – „Panke-Trail“:

befindet sich in der Vorplanung, wird qualifiziert beendet;

RSV 5 – „West-Route“:

befindet sich in der Entwurfsplanung, Weiterplanung bis zur möglichen Einreichung zur Planfeststellung

RSV 6 – „Teltowkanalroute“:

befindet sich in der 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“:

befindet sich in der Phase Vorplanung, wird qualifiziert beendet;

RSV 9 – „Ost-Route“:

befindet sich in der Phase Entwurfsplanung, Weiterplanung bis zur möglichen Einreichung zur Planfeststellung für den östlichen Abschnitt

RSV 10 – „Reinickendorf-Route“:

befindet sich in der Phase Vorplanung, wird qualifiziert beendet.“

Frage 2:

Was bedeutet der vom Senat beabsichtigte qualifizierte Abschluss der Planungen, so dass die Planung schnell wieder aufgenommen werden kann, konkret? Bis zu welchem Stand sollen die Planungen für die einzelnen Radschnellwege konkret fortgeführt werden?

Antwort zu 2:

Die Planungen werden in der Form beendet, in der die Möglichkeit besteht, zu einem späteren Zeitpunkt an den erreichten Planungsstand anknüpfen zu können. Bereits beauftragte Leistungen sollen fertiggestellt und die Weiterführung dann in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit fortgeführt werden.

Frage 3:

Wie hoch sind die aktuell geschätzten Planungskosten und Baukosten je geplantem RSV? (Bitte jeweils aufschlüsseln nach RSV1 bis RSV10.)

Frage 4:

Wie viele Mittel plant der Senat durch den Planungsabbruch der RSV einzusparen? Wie hoch wären die Kosten der einzelnen RSV bei Weiterführung der Planung bis kurz vor Einreichung zur Planfeststellung? (Bitte aufschlüsseln nach RSV1 bis RSV10.)

Antwort zu 3 und 4:

Der Finanzbedarf zur Realisierung der Radschnellverbindungen von ca. 313,58 Mio. € (ohne RSV 3) übersteigt die vorhandenen Mittel zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA), folglich bestehen keine Einsparungen.

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Übersicht bildet eine Kostenschätzung ab (Stand: 08/2024):

Alle Angaben in brutto	Gesamtkostenschätzung (brutto)	Kostenschätzung für die Planung* (brutto)	Kostenschätzung Planungskosten bis einschl. LPH 4 – Genehmigungsplanung* (brutto)
RSV 1 – „Y-Trasse“	57,4 Mio. €	11,4 Mio. €	4,9 Mio. €
RSV 2 – „Mitte – Tegel – Spandau“	16,4 Mio. €	3,8 Mio. €	2,1 Mio. €
RSV 3 – „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“ **	23,4 Mio. €**	2,9 Mio. €**	1,1 Mio. €**
RSV 4 – „Panke-Trail“	77,1 Mio. €	6,6 Mio. €	3,7 Mio. €
RSV 5 – „West-Route“	49,9 Mio. €	4,2 Mio. €	2,7 Mio. €
RSV 6 – „Teltowkanalroute“	30,9 Mio. €	4,1 Mio. €	2,7 Mio. €
RSV 8 „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“	16,3 Mio. €	3,4 Mio. €	2,1 Mio. €
RSV 9 –	52,8 Mio. €	5,6 Mio. €	3,6 Mio. €

"Ost-Route"			
RSV 10 – "Reinickendorf-Route"	12,6 Mio. €	2,7 Mio. €	1,6 Mio. €

* Die Planungskosten bei komplexen Vorhaben wie den Radschnellverbindungen umfassen neben den Objekt- und Fachplanungsleistungen auch Gutachten, externe Planprüfungen, Baugrunduntersuchungen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Planungskosten variieren aufgrund der trassenspezifischen Gegebenheiten und Anforderungen sowie der Planungsstände. Sie setzen sich aus den bereits eingegangenen Verpflichtungen und den Kostenschätzungen noch zu vergebener Leistungen zusammen.

** Die RSV 3 wird mit bis zu 75% der förderfähigen Kosten aus Bundesmitteln finanziert (BMDV-Fördermittel), der Komplementäranteil erfolgt über den Landeshaushalt."

Frage 5:

Wie waren die RSV bisher in der Mittelfristplanung des Senats verankert? Mittel in welcher Höhe wurden bisher wo eingestellt?

Antwort zu 5:

Bislang ist die RSV 3 in der Mittelfristplanung 2023-2027 berücksichtigt. Es sind jeweils 1 Mio. € für 2026 und 2027 vorgesehen. Im Landeshaushalt 2024/2025 sind insgesamt 630.000 € für die RSV 3 als Komplementäranteil für die beantragte Bundesförderung eingestellt.

Frage 6:

Wie sollen die im Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) für die RSV reservierten Mittel nach dem Planungsabbruch stattdessen verwendet werden?

Antwort zu 6:

Für die RSV 5 und RSV 9 (östlicher Abschnitt) sollen die vorangeschrittenen Planungen bis hin zu einer möglichen Einreichung der Planfeststellungsunterlagen mit Mitteln aus SIWA vorangetrieben werden. Weiter sollen die Fahrradparkhäuser Mahlsdorf und Schöneweide sowie freie und gesicherte Fahrradabstellanlagen realisiert und das Berlinweite Zugangs- und Buchungssystem finanziert werden.

Frage 7:

Welche Aufgaben übernimmt das Personal, das bislang die RSV geplant hat, zukünftig? Ist geplant, andere Radwege prioritär zu planen und umzusetzen? Wenn ja, welche Radwegeplanungen sollen nunmehr vorangetrieben werden? Wenn es solche Pläne nicht geben sollte, wofür wird das Personal dann eingesetzt?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Das Aufgabenspektrum der GB infraVelo GmbH geht weit über das Vorhaben Radschnellverbindungen hinaus. Dazu zählen u. a. bezirkliche Projekte, das gesicherte Fahrradparken an ÖPNV-Stationen, die Entwicklung des stadtweiten Buchungssystems ParkYourBike sowie das bezirkliche Programmmanagement und Prozesssteuerung.

Die Mitarbeiter*innen werden zunächst daran mitwirken, die laufenden Projektphasen in den kommenden Monaten qualifiziert zu beenden und bei den laufenden, arbeitsintensiven Entwurfs- und Genehmigungsplanungen der RSV 3, RSV 5 und RSV 9 unterstützen. Perspektivisch tragen die personellen Ressourcen auch dazu bei, die bezirklichen Projekte zu unterstützen. Zudem wird seitens der GB infraVelo GmbH angestrebt, dass das qualifizierte und mit den Vorhaben vertraute Personal bei Wiederaufnahme der Planungsleistungen einsatzfähig ist.“

Berlin, den 23.08.2024

In Vertretung
Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt