

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 13. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2024)

zum Thema:

Radwege-Stopp XIII: Kein Anschluss unter dieser Radschnellverbindung?

und **Antwort** vom 30. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. September 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19986
vom 13. August 2024

über Radwege-Stopp XIII: Kein Anschluss unter dieser Radschnellverbindung?

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.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Radschnellverbindungen als planfestzustellende Baumaßnahmen erfordern ein kontinuierliches Abarbeiten der notwendigen Planungsschritte (genauso wie ÖPNV-Planungen), damit die investierten Mittel sich am besten für die Berlinerinnen und Berliner auszahlen.

Frage 1:

Wie weit sind die Planungen der einzelnen Radschnellverbindungen (RSV) bereits vorangeschritten (bitte für die einzelnen RSV aufschlüsseln: Zahl untersuchter Varianten, gesamte Planungskosten bisher, jeweilige Abschluss-Zeitpunkte der jeweiligen Planungsschritte: Machbarkeitsuntersuchung, geprüfte Vorplanung, Entwurfsplanung, aktuell in Bearbeitung befindliche Phase, voraussichtliche Fertigstellung der einzureichenden PFV-Unterlagen)

Antwort zu 1:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die derzeitigen Planungsstände der einzelnen Radschnellverbindungen (RSV) können der nachfolgenden Auflistung entnommen werden:

RSV 1 – „Y-Trasse“:

Machbarkeitsuntersuchung (MU) in Q2/2020 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen, wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 829.341 €**;

RSV 2 – „Mitte – Tegel – Spandau“:

MU in Q4/2021 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen, wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 146.473 €**;

RSV 3 – „Königsweg –Kronprinzessinnenweg“:

MU in Q2/2020 abgeschlossen, Vorplanung in Q2/2023 durch SenStadt genehmigt, insgesamt wurden im Rahmen der Vorplanung 22 Varianten* untersucht, befindet sich in der Entwurfsplanung, Antragstellung zur Planfeststellung in Q1/2025 geplant, bisherige Planungskosten: 723.027 €**;

RSV 4 – „Panke-Trail“:

MU in Q4/2020 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen; wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 1.694.711 €**;

RSV 5 – „West-Route“:

MU in Q3/2020 abgeschlossen, Vorplanung in Q3/2023 durch SenStadt genehmigt, insgesamt wurden im Rahmen der Vorplanung 16 Varianten* untersucht, befindet sich in der Entwurfsplanung, Weiterplanung bis zur möglichen Einreichung zur Planfeststellung, Fertigstellung der Antragsunterlagen in Q2/2025 geplant, bisherige Planungskosten: 991.984 €**;

RSV 6 – „Teltowkanalroute“:

MU in Q4/2020 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen; wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 586.458 €**;

RSV 7 – „Spandauer Damm – Freiheit“:

Die in Q2/2020 abgeschlossene MU hat ergeben, dass die RSV 7 nicht die Anforderungen an eine Radschnellverbindung erfüllt. Sie wurde somit nicht in die folgenden Planungsschritte überführt, bisherige Planungskosten: 77.093 €**;

RSV 8 – „Nonnendammallee –Falkenseer Chaussee“:

MU in Q3/2020 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen; wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 244.117 €**;

RSV 9 – „Ost-Route“:

Machbarkeitsuntersuchung in Q4/2020 abgeschlossen, Vorplanung in Q4/2023 durch SenStadt genehmigt, insgesamt wurden im Rahmen der Vorplanung 28 Varianten* untersucht, befindet sich in der Entwurfsplanung, Weiterplanung bis zur möglichen Einreichung zur Planfeststellung für den östlichen Abschnitt, Fertigstellung der Antragsunterlagen in Q3/2025 geplant, bisherige Planungskosten: 922.967 €**;

RSV 10 – „Reinickendorf-Route“:

Machbarkeitsuntersuchung in Q2/2021 abgeschlossen, befindet sich in der Vorplanung, Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen; wird qualifiziert beendet, bisherige Planungskosten: 196.926 €**

** Die variantenuntersuchung erfolgt in der Phase der Vorplanung. Soweit die Vorplanung abgeschlossen ist, ist die Anzahl aller Routenvarianten angegeben, die in der Vorplanung vertiefend untersucht und bewertet wurden. Zuvor wurde im Zuge der Vorplanung in einem 2 km breiten Trassenkorridor abschnittsweise alle sich aufdrängenden Varianten betrachtet und untersucht. Die nicht-machbaren Varianten wurden verworfen. Alle machbaren Varianten wurden in der Vorplanung vertiefend untersucht, einem Variantenvergleich unterzogen und die Vorzugstrasse ermittelt.*

***Angegeben sind die gerundeten Planungskosten zum Jahresabschluss 2023 in brutto. Angaben zum aktuellen Zeitpunkt sind bei komplexen Vorhaben aufgrund laufender Verträge und Auftragsleistungen, ausstehender Rechnungen etc. nicht belastbar. Die Planungskosten bei 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.“*

Frage 2:

Wie viele Personen waren in der Senatsverkehrsverwaltung und in der InfraVelo seit Inkrafttreten des MobG Berlin mit den RSV-Planungen beschäftigt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Antwort zu 2:

Planungen der Radschnellverbindungen obliegen der GB infraVelo GmbH. Lediglich hoheitliche, strategische und nicht delegierbare Bauherrenaufgaben erfolgen in dem Zusammenhang durch die Senatsverwaltung.

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Radschnellverbindungen (RSV) sind bei infraVelo im Bereich Verkehrswege angesiedelt, das darüber hinaus Planung und Bau bezirklicher Radverkehrsanlagen (u.a. Schönhauser Allee) sowie von Fernradwegen (u. a. Spree-Rad- und Wanderweg) betreut.

Die folgende Übersicht bildet die Kapazitäten in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) ab, die für die Planung von Radschnellverbindungen zugeordnet werden:

- 2018: 2,1
- 2019: 2,1
- 2020: 3,1
- 2021: 4,5
- seit 2022: 5,7

Hinzu kommen weitere Kapazitäten für Schnittstellenaufgaben, die in die Bereiche Finanzbuchhaltung, begleitende Projektkommunikation und Partizipation etc. fallen, die hier nicht mit aufgeführt werden. “

Frage 3:

Bislang sind nur für die RSV 3 Königsweg – Kronprinzessinnenweg (RSV 3) Bundesmittel beantragt worden. Für welche weiteren RSVen könnten noch Fördermittel beantragt werden und wie schnell wäre das umsetzbar?

Frage 4:

Folgende Übersicht des BMDV¹ zeigt, dass andere Bundesländer sich eine Vielfache Anzahl von RSVen fördern lassen (Spitzenreiter ist BaWü mit 21 geförderten RSV). Warum hat der Senat trotz der im Sondervermögen Infrastruktur Wachsende Stadt (SIWA) bereitstehenden Eigenanteile bislang nur für eine einzige RSV einen Antrag gestellt und wie soll verhindert werden, dass Berlin im bundesweiten Vergleich in Sachen RSV endgültig den Anschluss verliert?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich können im Rahmen des Förderprogramms „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Maßnahmen für Radschnellverbindungen, die gemäß Artikel 3 der Verwaltungsvereinbarung förderfähig sind und die Fördervoraussetzungen erfüllen, beantragt werden. Die Gesamtfördersumme für das Land Berlin bis 2030 ist auf etwa 25 Mio. € begrenzt, sodass eine Förderung aller vorgesehenen Radschnellverbindungen derzeit nicht möglich ist. In Abhängigkeit der Finanzierbarkeit des Landesanteils (mind. 25 % Eigenanteil + nicht förderfähige Kosten) sowie den tatsächlichen Kosten der RSV 3 und der damit verbundenen restlichen Fördersumme des Bundes ist die Beantragung einer zweiten Radschnellverbindung angedacht.

¹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>

Frage 5:

Welche Bedeutung haben die RSVen für die Außenbezirke, gerade vor dem Hintergrund der zahlreichen aktuellen Wohnungsbauvorhaben?

Antwort zu 5:

Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechenden Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen. Als Routen mit den höchsten Qualitätsstandards, u.a. großzügige Breite, Beleuchtung, Asphaltierung, sind sie mit einer Länge von > 5 km zügig, bequem und weitgehend ohne Zwischenstopps befahrbar. Somit richten sich Radschnellverbindungen vor allem an Pendelnde, die zukünftig komfortabel und auf direktem Weg von Außenbezirken in die Berliner Innenstadt und natürlich auch zu einem guten Anschluss an den ÖPNV unterwegs sein wollen. Sie bieten so auch eine attraktive Alternative für den Verzicht auf das eigene Auto.

Frage 6:

Nach welchen Kriterien wurde entschieden, welche der RSV-Planungen priorisiert und welche angehalten werden sollen?

Antwort zu 6:

Die Priorisierung der RSV 3, RSV 5 und in Teilen der RSV 9 begründet sich insbesondere darin, dass diese Planungen am weitesten vorangeschritten sind sowie insbesondere bei der RSV 3 eine Inanspruchnahme von Finanzhilfen des Bundes erfolgt.

Frage 7:

Wie sollen die Ziele des Klimaschutzes im Verkehrssektor und der besseren verkehrlichen Anbindung der Außenbezirke sowie neuer Wohnbauquartiere erreicht werden, ohne die großen Potentiale durchgehend attraktiver Radverbindungen für das Arbeitspendeln aus den Außenbezirken in die Zentren zu nutzen?

Frage 8:

Wieso missachtet der Senat die eindeutigen Vorgaben des MobG Berlin zum Ausbau der RSVen?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat verfolgt weiterhin das Ziel, insbesondere das Pendeln mit dem Fahrrad bzw. dem ÖPNV attraktiv zu machen. Der Senat hält sich an die eindeutige Vorgabe des Mobilitätsgesetzes, welche die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs unter den Vorbehalt des Haushaltsgesetzes stellt, vgl. § 49 Berliner Mobilitätsgesetz.

Frage 9:

Wie hoch ist nach Einschätzung der Senatsverkehrsverwaltung das Risiko, dass Planungsergebnisse nach Jahren der Ruhe nicht mehr verwendet werden können und diese Planungsphasen wiederholt bearbeitet werden müssen?

Frage 10:

Wie wirken sich nach Einschätzung der Senatsverkehrsverwaltung solche Risiken auf die RSV-Planungskosten aus?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die RSV-Planungen, die qualifiziert beendet werden, sollen bis zu dem Punkt gebracht werden, von dem aus in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit an die bestehende Planung angeknüpft werden kann. Dabei sind die zu dem jeweiligen Zeitpunkt vorliegenden Umstände in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Frage 11:

Welchen Umfang haben die im Sondervermögen Infrastruktur Wachsende Stadt (SIWA) für RSV vorgesehenen Finanzmittel und wie wird sichergestellt, dass diese Mittel auch weiterhin bestimmungsgerecht verwendet werden?

Antwort zu 11:

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). Neben den Radschnellverbindungen dienen die Mittel insbesondere der Entwicklung von Fahrradparkhäusern sowie von Fahrradabstellanlagen. Aufgrund der Finanzlage des SIWA und der allgemeinen Haushaltslage war eine Priorisierung der Maßnahmen erforderlich um die vorhandenen Mittel in Höhe von 50 Mio. € bestimmungsgerecht zu verwenden.

Frage 12:

Ist es geplant, die im Endbericht „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ aus dem bundesweiten Standard hergeleiteten Berliner RSV-Qualitätsstandards zu überarbeiten und wenn ja, werden die im FGSV-Papier genannten Qualitätskriterien „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ weiterhin Berücksichtigung finden?

Antwort zu 12:

Ja, die RSV-Standards für Berlin werden gegenwärtig im Zuge der Aufstellung des sogenannten „Plans Radschnellverbindungen“ (PRSV) aktualisiert. Der PRSV ist als ausgelagerter Bestandteil

des Radverkehrsplans zu sehen, der gemäß § 40 Absatz 2 des Mobilitätsgesetzes Angaben zu den Qualitäten und damit zu Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur – in diesem Fall von Radschnellverbindungen – enthält.

Die Aktualisierung der Standards berücksichtigt und vertieft die Vorgaben zu RSV aus den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege und orientiert sich an den 2021 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgebrachten „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV). Diese stellen als Folgedokument und somit als aktualisierte Fassung des Arbeitspapiers „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV den aktuellen Stand der Technik für RSV dar. Die Aktualisierung der Berliner Vorgaben für RSV trägt also auch der Anpassung der bundesweiten Standards Rechnung.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bedingungen in Berlin hinsichtlich der Vielzahl unterschiedlicher Ansprüche und des verfügbaren Raums im dicht besiedelten Stadtkontext Herausforderungen für die Planung von RSV mit sich bringen. Vergleichbar mit dem Verhältnis zwischen den Standards aus dem Endbericht „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ und denen aus dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ sind auch im Rahmen der Aktualisierung Anpassungen der H RSV-Standards an die Rahmenbedingungen in Berlin erforderlich.

Berlin, den 30.08.2024

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