

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 16. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. August 2024)

zum Thema:

Radverkehr in Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 17. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20141
vom 16. August 2024
über Radverkehr 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 von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist und in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Frage 1:

Welche Radverkehrsprojekte konnten im Bezirk Marzahn-Hellersdorf seit 2021 bis heute realisiert werden? (Aufstellung nach Beginn der Planungen und (voraussichtlicher) Fertigstellung sowie Darstellung der eingesetzten Haushalts- und Fördermittel erbeten.)

Antwort zu 1:

Die realisierten Vorhaben können grundsätzlich den jeweiligen Radfortschrittsberichten entnommen werden

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschrittsbericht/>.

Die folgende Tabelle enthält zusätzlich die Gesamtzusage laut Finanzierungsbescheid. Diese entspricht im Regelfall der Summe der eingesetzten Haushalts- und Fördermittel. Bei bezirklich eigenfinanzierten Projekten liegen der Senatsverwaltung keine Angaben vor. Für den Anteil der genutzten Bundes- und EU-Fördermittel wird auf Antwort der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/20144, Frage 11, verwiesen.

Ein Beginn der jeweiligen Planungen kann nicht sachgerecht angegeben werden, da der Zeitpunkt der anfänglichen Planungsideen und -abstimmungen, welche bereits wesentlicher Teil der Planung sind, nachträglich nicht mehr nachvollzogen werden können.

Maßnahme	Jahr der Fertigstellung	Gesamtzusage laut Finanzierungsbescheid
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Münsterberger Weg zwischen Gielsdorfer Straße und Neuenhagener Straße	2021	191.233,70 €
Radweg, Bau von Querungsstellen und Unterführungssicherung für Radfahrer östlich parallel zur Wuhle	2021	837.000,00 €
Sanierung des Radwegs TR7 zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße, nördlicher Abschnitt	2022	848.152,00 €
Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7 - Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße	2022	1.295.959,90 €
Radfahrstreifen in der Bitterfelder Straße (im Brückenbereich, südliche Richtungsfahrbahn, Fahrtrichtung Ost)	2022	31.448,40 €
Sanierung des Radwegs am Knotenpunkt Märkische Allee / Alt-Biesdorf (Markierung von Radfahrstreifen, Bau von Auf- und Abfahrrampen)	2023	192.621,86 €

Frage 2:

Welche Radverkehrsprojekte werden darüber hinaus im Bezirk Marzahn-Hellersdorf in den Jahren 2024 und 2025 realisiert? (Aufstellung nach Beginn der Planungen und (voraussichtlicher) Fertigstellung sowie Darstellung der eingesetzten Haushalts- und Fördermittel erbeten.)

Frage 9:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand von Radverkehrsprojekten im Bezirk Marzahn-Hellersdorf?

Antwort zu 2 und 9:

Nach Kenntnisstand des Senats sind die Maßnahmen „Querung Hellersdorfer Straße und Anschluss Ernst-Bloch-Straße“ und „Sanierung der Radwege in der Gölzower Straße (Anlage von

Radfahrstreifen, südliche Richtungsfahrbahn, Fahrtrichtung Ost)“ momentan in der Umsetzung. Planungs- und Umsetzungsstände der veröffentlichten Projekte können grundsätzlich auf der Projektkarte der infraVelo eingesehen werden: <https://www.infravelo.de/karte>

Frage 3:

Welche der geplanten Maßnahmen konnten in den Jahren 2021 bis heute aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht umgesetzt werden? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Frage 19:

Welche Vorschläge für den Radwegeausbau und die Verbesserung des Radverkehrs in Marzahn-Hellersdorf seitens des Bezirksamtes wurden durch den Senat oder die infraVelo GmbH seit 2021 abgelehnt? (Aufstellung der Vorschläge unter Angabe von Gründen erbeten.)

Antwort zu 3 und 19:

Die nachstehenden beiden vom Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf gewünschten Groß-Vorhaben konnten aus verschiedenen Gründen bisher nicht bewilligt werden:

Der Projektvorschlag „Radbahn U5“ sollte zahlreiche Teilvorhaben der Verbesserung und Neuschaffung von Radverkehrsinfrastruktur parallel zur U-Bahn-Linie U 5 zu einem Groß-Vorhaben verbinden und nach der vorhandenen, auf Wunsch der betroffenen Bezirksamter Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg erstellten Grobkostenschätzung der infraVelo mindestens 13 Mio. € kosten. Eine belastbare Kostenberechnung liegt nicht vor, da Bauplanungsunterlagen nicht erstellt wurden. Die geplante Trasse verläuft zu großen Teilen auf einer bereits ausgeschilderten und gut befahrbaren Fahrradroute; die kurzen Teilabschnitte, wo diese verlassen und durch deutlich bessere Führungen des Radverkehrs ersetzt werden sollte, wären ohne komplizierte Planungsverfahren, die aktuell wenig aussichtsreich erscheinen, nicht umsetzbar, da Ingenieurbauwerke oder schwieriger Grunderwerb, für den voraussichtlich erst Planungsrecht geschaffen werden müsste, erforderlich werden würden. Zudem spricht die schwierige personelle Situation im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf dagegen, dass hier eine gesamthafte Umsetzung in einem überschaubaren Zeitraum möglich wäre. Aus diesen Gründen wird aktuell zusammen mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf die Verbesserung einiger Teilabschnitte in der fast trassengleich bestehenden Vorrangroute in der Köpenicker, Altentreptower und Gülzower Straße mit fehlenden oder verbesserungsbedürftigen Radverkehrsanlagen bzw. Querungshilfen angestrebt. Angesichts schwieriger Randbedingungen (z. B. Entwässerungsprobleme), der personellen Situation im Bezirksamt und der eng begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten sind aber auch hier nur langsame Fortschritte zu erwarten.

Das Vorhaben „Planung von Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten“ war vor einigen Jahren aus Radverkehrsmitteln geplant worden, entwickelte sich im Zuge der Vorplanung allerdings zu einem Groß-Vorhaben mit weitreichendem Straßenneubau, dass den Rahmen einer Finanzierung aus

zweckgebundenen Radverkehrsmitteln gesprengt hätte (Kostenschätzung 2020: 3.313.000 Mio. €). Daher wird derzeit von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung versucht, zusammen mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf eine auf die Schaffung der fehlenden Radverkehrsanlagen konzentrierte und dadurch kostengünstigere Umsetzungsvariante zu entwickeln, um die Radverkehrs-Anbindung des am Rande der Marzahner Chaussee entstehenden Schulstandorts in den nächsten Jahren verbessern zu können.

Frage 4:

Welche finanziellen Mittel standen dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf seit 2021 jährlich für den Ausbau des Radverkehrs zur Verfügung und welche Mittel stehen hierfür in den Jahren 2024 und 2025 zur Verfügung? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 4:

Die im Landeshaushalt in den einschlägigen Titeln zur Verbesserung des Radverkehrs bzw. der Infrastruktur für den Radverkehr (Titel 0730/52108 bzw. 0730/72016 sowie entsprechende Stadt-und-Land- und SIWA-IV-Titel) verfügbaren Mittel stehen grundsätzlich allen Bezirken zur Verfügung, die geeignete Vorhaben mit Zustimmung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung planen und umsetzen. Die für den Bezirk Marzahn-Hellersdorf in den einzelnen Jahren konkret verfügbaren Planungsmittel richten sich somit flexibel nach Zahl und Größe der auf Basis einer Planungsmittelzusage der für den Verkehr zuständigen Senatsverwaltung in Planung befindlichen Vorhaben und die konkret verfügbaren Baumittel nach Zahl und Größe der bewilligten baureifen oder in Bau oder in Abrechnung befindlichen Vorhaben. Da die Bewilligung von Vorhaben entsprechend Projektfortschritt flexibel über das ganze Jahr hinweg erfolgt, lassen sich die genauen Summen der bewilligten Mittel erst nach dem Kassenschluss im Dezember des jeweiligen Jahres ermitteln.

Im Jahr 2021 wurden dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ (Titel 0730 bzw. 2920/72016) 269.791,59 € und im Titel für die „Verbesserung des Radverkehrs“ (Titel 0730/52108) 917.243,24 € zur Verfügung gestellt; dazu kamen SIWA-IV-Mittel für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ in Höhe von 1.525.622,92.

Im Jahr 2022 wurden dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ (Titel 0730 bzw. 2920/72016) 128.875,83 € und im Titel für die „Verbesserung des Radverkehrs“ (Titel 0730/52108) 840.630,70 € zur Verfügung gestellt; dazu kamen SIWA-IV-Mittel für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ in Höhe von 1.493.822,04 €.

Im Jahr 2023 wurden dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ (Titel 0730 bzw. 2920/72016) 259.723,16 € und im Titel für die „Verbesserung des Radverkehrs“ (Titel 0730/52108) 218.203,26 € zur Verfügung gestellt;

dazu kamen SIWA-IV-Mittel für die „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ in Höhe von 403.663,06 €.

Für den Anteil der genutzten Bundes- und EU-Fördermittel wird auf Antwort der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/20144, Frage 11, verwiesen.

Das Bezirksamt hat mitgeteilt, dass keine bezirkseigenen Mittel für den Ausbau des Radverkehrs zur Verfügung stehen.

Frage 5:

Wie viele Vollzeitäquivalente (VZÄ) standen dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf seit 2021 jährlich für die Umsetzung des Ausbaus des Radverkehrs im Bezirk zur Verfügung? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt mit, dass drei Vollzeitäquivalente zur Verfügung stehen, die Stellen jedoch vakant seien.

Frage 6:

Nehmen diese VZÄ auch andere Aufgaben außerhalb des Themenbereiches Radverkehrs wahr? Wenn ja, welche und in welchem zeitlichen Umfang und mit welcher Begründung? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Durch das nicht vorhandene Radverkehrspersonal ist die Situation anders herum. Dienstkräfte aus dem Straßen-Fachbereich im SGA, die eigentlich andere Aufgaben haben, nehmen im Rahmen der Möglichkeiten Aufgaben zum Radverkehr, sozusagen nebenbei, mit wahr. Der zeitliche Umfang lässt sich im Detail nicht darstellen. Begründung: Die Radverkehrsstellen sind nicht besetzt.“

Frage 7:

Wie viele VZÄ stehen dem Bezirk in Jahren 2024 und 2025 für die Umsetzung des Ausbaus des Radverkehrs zur Verfügung?

Antwort zu 7:

Nach Auskunft des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf stehen 3 Vollzeitäquivalente zur Verfügung.

Frage 8:

Welche weiteren Radverkehrsprojekte verfolgt der Bezirk in den Jahren ab 2025? (Aufstellung unter Angabe des voraussichtlichen Beginns der Planungen und Fertigstellung sowie der Darstellung entsprechender Haushalts- und Fördermittel erbeten.)

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Keine“

Frage 10:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf?

Frage 16:

Wie weit sind die Planungen für die Einrichtung zusätzlicher Fahrradstraßen im Bezirk gediehen und welche Maßnahmen werden hierbei derzeit geprüft? (Aufstellung erbeten.)

Frage 21:

Wie weit ist das Fahrradstraßenkonzept für Marzahn-Hellersdorf zum aktuellen Zeitpunkt gediehen und welche Planungs-, Sach- und Umsetzungsstände können diesbezüglich mitgeteilt werden? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 10, 16 und 21:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Es ist unklar, was mit dem „Fahrradstraßenkonzept für Marzahn-Hellersdorf“ gemeint ist.

Das Bezirksamt hat mit dem bezirklichen FahrRat besprochen, in welchen Bereichen Fahrradstraßen einen Beitrag zur Verbesserung des Radverkehrs leisten könnten.

Auf Beschluss des bezirklichen FahrRates, sollen folgende 3 Korridore priorisiert untersucht werden:

Umfahrung Köpenicker Straße, Umfahrung Hultschiner Damm, Verbindung zwischen Köpenicker Straße und Hultschiner Damm.

Das Bezirksamt hat sich, unter dem Eindruck aktueller Gerichtsurteile, und im Einvernehmen mit dem bezirklichen FahrRat, zum Ziel gesetzt, bei der Vorbereitung und Einrichtung von Fahrradstraßen möglichst rechts- und klagesicher zu agieren.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sind umfangreiche verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Voruntersuchungen erforderlich, die das Bezirksamt aus personellen Gründen nicht selbst leisten kann.

Das Bezirksamt beabsichtigt, mit diesen Leistungen freiberufliche Ingenieurbüros zu beauftragen. Das Bezirksamt verfügt dafür über kein eigenes Budget, und hat sich daher erfolgreich um eine Finanzierung seitens der Senatsverwaltung bemüht. Aktuell befindet sich das Bezirksamt im Verfahren zur Vergabe der Ingenieurleistungen.“

Frage 11:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand für die Einrichtung von Radschnellverbindungen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf?

Antwort zu 11:

Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf verläuft zu Teilen die Radschnellverbindung Nr. 9 „Ost-Route“. Alle relevanten Informationen zu dieser Radschnellverbindung sind den Antworten zu den beiden Schriftlichen Anfragen mit den Drucksachenummern 19/19872 sowie 19/19986 zu entnehmen.

Frage 12:

Wie viele Radabstellanlagen wurden jeweils in den Jahren 2021 bis heute an welchen Standorten im Bezirk errichtet? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 12:

Abstellanlagen, die aus Bezirksmitteln oder im Rahmen des aus Landesmitteln finanzierten Programms „Fahrradbügel für Berlin“ errichtet wurden, werden seit 2022 durch die Bezirke in die Datenbank der GB infraVelo GmbH eingepflegt. Für die tabellarische Auswertung wurden die (bereits) hinterlegten Informationen der Bezirke sowie die ermittelten Daten des Geoinformationssystems berücksichtigt.

	2021	2022	2023	Standortkarte GB infraVelo GmbH
Marzahn-Hellersdorf	-	114	85	www.infravelo.de/karte/stp-mahe

Für 2024 liegen noch keine belastbaren Daten der Bezirke vor, da erst zum Jahresende die abgeschlossenen Maßnahmen in der Datenbank final durch die Bezirke erfasst werden. Eine Auflistung der meisten Einzelstandorte für die jeweiligen Bezirke ist auf der Karte der GB infraVelo GmbH abrufbar.

Frage 13:

Welche Radabstellanlagen sollen in den Jahren 2024 und 2025 an welchen Standorten im Bezirk errichtet werden? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 13:

Nach Auskunft des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf gibt es aktuell keine Planungen.

Frage 14:

Wie weit sind die Standort- und Potentialanalysen für den Ausbau von Fahrradabstellanlagen an S- und U-Bahnhöfen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf fortgeschritten und für welche Bahnhöfe liegen welche konkreten Ergebnisse vor? (Aufstellung nach S- und U-Bahnhöfen in Marzahn-Hellersdorf erbeten.)

Antwort zu 14:

Die Ergebnisse der Standort- und Potentialanalyse zum Fahrradparken an S- und U- Bahnhöfen im Bezirk sind auf folgender Internetseite der GB infraVelo GmbH einsehbar: https://www.infravelo.de/assets/Fahrradparken/Standort-und_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-gesamt.pdf

Frage 15:

Wann und wie genau werden Entscheidungen darüber getroffen, welche Abstellanlagen (Art, Anzahl Plätze) vor Ort errichtet werden?

Antwort zu 15:

Die Abstimmungen und Entscheidung, an welchen Orten und in welcher Anzahl Fahrradstellplätze errichtet werden, treffen nach Vorgabe des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes die Berliner Bezirke bzw. die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Die Hauptverwaltung ist für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen zuständig, sofern diese

- a) mit dem berlinweitem Buchungs- und Zugangssystem ausgestattet sind;
- b) an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs liegen und für welche ein Einzelstandssicherheitsnachweis erforderlich ist;
- c) auf Flächen der Deutsche Bahn AG liegen.

In allen anderen Fällen planen die Bezirke die Anlagen eigenständig.

Frage 17:

Welche Radwege hat der Bezirk in den Jahren 2024 und 2025 für Grünmarkierungen durch die infraVelo GmbH angemeldet? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Keine“

Frage 18:

Wann und wo wurde im Bezirk Marzahn-Hellersdorf in der Zeit von 2021 bis heute die Grünmarkierung von Radwegen umgesetzt? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Märkisches Ohr“ (2021-22)

B1/B5 Ecke Oberfeldstraße (2021-2022)

Allee der Kosmonauten (2021-22)“

Frage 20:

Welche Fahrradstraßen existieren zum aktuellen Zeitpunkt in Marzahn-Hellersdorf? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 20:

Eine Übersicht aller Fahrradstraßen in Berlin mit jeweiliger Angabe des Bezirks befindet sich in der Anlage der jährlichen Fortschrittsberichte Fahrrad:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschrittsbericht>

Frage 22:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 22:

Nein.

Berlin, den 17.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt