

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 19. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. September 2024)

zum Thema:

**Warum stoppt der Senat die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen?**

und **Antwort** vom 20. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20202  
vom 19. August 2024  
über Warum stoppt der Senat die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen?

---

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.

Frage 1:

Bitte listen Sie auf, welchen Planungsstand welche Radschnellverbindung derzeit haben und bis zu welchem Planungsstand die Verbindungen geführt werden sollen, laut neuestem Beschluss des zuständigen Senats.

Frage 2:

Welchen neuen Zeitplan für die Ost-Route (RSV-9) sieht der Senat vor? Welcher Planungsstand hat die Trasse jetzt, welchen wird sie wann erreichen?

Frage 3:

Welchen neuen Zeitplan für die West-Route (RSV 5) sieht der Senat vor? Welcher Planungsstand hat die Trasse jetzt, welchen wird sie wann erreichen?

Antwort zu 1 bis 3:

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort auf die Frage 1 der Schriftliche Anfrage mit der Nummer 19/19986 verwiesen.

Frage 4:

Warum und wie hat sich der Senat für den Planungsstopp von sieben RSV und den alleinigen Bau von einer Radschnellverbindung (RSV 3 - Kronprinzessinnenweg) entschieden? Welche fachlichen Gründe haben zu der Entscheidung geführt?

Antwort zu 4:

Für die Radschnellverbindungen (RSV) gibt es bisher unterschiedliche Planungsstände, aber keine Streichungen. Es ist allerdings abzusehen, dass aufgrund der Haushaltsituation eine realistische Absicherung der Finanzierung aller Projekte in nächster Zeit nicht möglich ist, was eine politische Entscheidung zur Priorisierung der Maßnahmen und natürlich auch einzelfallbezogen hinsichtlich der Frage, was überhaupt realistisch umsetzbar ist, dringend erforderlich machte.

Die Priorisierung der RSV 3 begründet sich insbesondere darin, dass diese Planung am weitesten vorangeschritten ist sowie eine Inanspruchnahme von Finanzhilfen des Bundes erfolgt.

Frage 5:

Wie soll der RSV 3 finanziert werden? Welche Fördermittel verwendet der Senat für den RSV 3 - Kronprinzessinnenweg? Ist es richtig, dass die Trasse mit 75 Prozent Bundesfördermitteln finanziert wird?

Antwort zu 5:

Für Planung und Bau der RSV 3 stellt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Mittel im Rahmen des Förderprogramms „Klima 2030“ zur Verfügung. Der Fördersatz der Maßnahmen beträgt bis zu 75 % der förderfähigen Kosten. Die Finanzierung des Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes erfolgt über den regulären Haushalt (Einzelplan 0740, Titel 89115).

Frage 6:

Laut dem Sachstandsbericht zur Umsetzung aller Maßnahmen der GB infraVelo GmbH vom 16. Februar 2023 stehen für Radschnellverbindungen Fördermittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA), Fördermittel aus dem Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen

Wirtschaftsstruktur“ (GRW) und den Sonderprogrammen „Stadt und Land“ oder „Klima 2030“ zur Verfügung. Hat der Senat diese Fördermittel für die Radschnellverbindungen geprüft und beantragt? Wenn ja, für welche Wege und mit welchem Ergebnis? Wie schätzt der Senat das Förderpotential der Bundesprogramme für die Radschnellverbindungen ein?

Antwort zu 6:

Im Rahmen der Realisierung von Maßnahmen der GB infraVelo GmbH, unter anderem der Radschnellverbindungen, sind insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage Möglichkeiten zu Förderungen (wie im Fall der RSV 3) kontinuierlich zu prüfen. Außer dem Förderprogramm „Klima 2030“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind derzeit keine weiteren Fördermöglichkeiten für RSV bekannt.

Die Gesamtfördersumme des Förderprogramms „Klima 2030“ ist für das Land Berlin auf etwa 25 Mio. € begrenzt, sodass eine Förderung aller vorgesehenen Radschnellverbindungen über dieses Förderprogramm 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.

Frage 7:

Wie gedenkt der Senat die Vorgabe im Mobilitätsgesetz Paragraph 45 zu erfüllen, in dem mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen errichtet werden, wenn nun die Planungsprozesse für die Mehrzahl der Radschnellverbindungen eingestellt werden?

Frage 8:

Wie gedenkt der Senat die Außenbezirke besser anzubinden, wenn nicht über Radschnellverbindungen?

Frage 11:

Wie will der Senat die Emissionen im Verkehrsbereich reduzieren, ohne die wichtigen Radschnellverbindungen und den damit verbundenen Ausbau der Radinfrastruktur?

Antwort zu 7, 8 und 11:

Die Fragen 7, 8 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat verfolgt weiterhin das Ziel der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), um das Pendeln mit dem Fahrrad und dem ÖPNV attraktiver zu gestalten. Dabei hält sich der Senat an die klare und eindeutige

Vorgabe des Mobilitätsgesetzes, welche die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs stets unter den Vorbehalt des Haushaltsgesetzes stellt (§ 49 Berliner Mobilitätsgesetz).

Frage 9:

Welche Auswirkungen hat die Entscheidung des Senats für zukünftige Bauprojekte wie das Pankower Tor und den Blankenburger Süden, die auf eine verkehrliche Anbindung durch die Radschnellverbindungen setzen?

Antwort 9:

Keine, da Radschnellverbindungen keine zwingende Voraussetzung für die Erschließung der genannten Bauvorhaben bilden

Frage 10:

Wurde mit den betroffenen Bezirken über den Stopp der Planungen für die RSV gesprochen?

Antwort 10:

Eine explizite Mitteilung über die Priorisierung der RSV an die Bezirke erfolgte nicht.

Frage 12:

Wie viel Gelder waren für die RSV im Haushalt 24/25 eingestellt? Wie viel davon plant der Senat zu kürzen? Wofür wird das Geld verwendet?

Antwort zu 12:

Im Haushalt 2024/2025 (Einzelplan 0740 / Titel 89115) werden 630.000 € für die Finanzierung des Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baus der Radschnellverbindung 3 bereitgestellt.

Die Finanzierung der restlichen Radschnellverbindungen erfolgt aus dem „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)“. Dort stehen für Planung und Bau von Radschnellverbindungen, Fahrradparkhäusern sowie Fahrradabstellanlagen insgesamt 50 Millionen Euro überjährig zur Verfügung.

Der Finanzbedarf zur Realisierung der Radschnellverbindungen von ca. 313,58 Mio. € (ohne RSV 3) übersteigt die vorhandenen Mittel zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im

SIWA deutlich. Die Finanzlage des SIWA und die aktuelle Haushaltslage machten eine politische Entscheidung zur Priorisierung der Maßnahmen unabdingbar.

Berlin, den 20.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt