

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 15. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. September 2019)

zum Thema:

**1 Jahr Mobilitätsgesetz - Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (12):
„Jeht wat mit dem Radverkehr in Berlin?“**

und **Antwort** vom 26. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20992

vom 15. August 2019

**über 1 Jahr Mobilitätsgesetz - Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (12):
„Jeht wat mit dem Radverkehr in Berlin?“**

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

Frage 1:

Wie viele Kilometer Radweg wurden 2017, 2018, sowie im ersten Halbjahr 2019 neu gebaut (Aufschlüsselung nach Jahr, Art des Radweges, Bezirk, Auftraggeber und Kostenpunkten von Planung bis Umsetzung)?

Frage 2:

Wie viele Kilometer Radweg wurden in Berlin 2017, 2018, sowie im ersten Halbjahr 2019 saniert (Aufschlüsselung nach Jahr, Art des Radweges, Bezirk, Auftraggeber und Kostenpunkten für die Sanierung)?

Antwort zu 1 und 2:

Eine entsprechend detaillierte und umfassende Radwegebaustatistik wird in Berlin nicht geführt, da die Baulastträger (in der Regel die Bezirke) nicht verpflichtet und aus personellen Gründen auch nicht in der Lage sind, zeitnah entsprechend genaue Angaben an die Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz (SenUVK) zu übermitteln. Aktuell errichtet die infraVelo GmbH, im Rahmen ihres Projektsteuerungsauftrages für durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanzierte bezirkliche Projekte eine Projektdatenbank.

Frage 3:

Wie viele Kilometer Radweg werden in Berlin im zweiten Halbjahr 2019, sowie 2020 und 2021 neu gebaut (Aufschlüsselung nach geplantem Baustart, derzeitiger Umsetzungsphase, Art des Radweges, Bezirk, Auftraggeber und geplanten Kostenpunkten von Planung bis Umsetzung, Fertigstellung)?

Antwort zu 3:

Die Planung und der Bau von Radverkehrsinfrastruktur ist ein mehrstufiger Prozess, der von verschiedensten, nicht voraussehbaren Faktoren (Personalsituation in den Ämtern, interne Schwerpunktsetzung der Bezirksämter, Genehmigung von Leitungsarbeiten und sonstigen Bauarbeiten im Straßenland oder mit Auswirkungen auf das Straßenland) abhängt. Somit ist eine Vorausberechnung oder verlässliche Vorausschätzung der Länge der Radverkehrsanlagen, die in den genannten Zeiträumen fertiggestellt werden, nicht möglich.

Frage 4:

Wie viele Kilometer Radweg müssen in Berlin im zweiten Halbjahr 2019, sowie 2020 und 2021 saniert werden (Aufschlüsselung nach geplantem Jahr, derzeitiger Umsetzungsphase, Art des Radweges, Bezirk, Auftraggeber und geplanten Kostenpunkten für die Sanierung, Fertigstellung)?

Antwort zu 4:

Eine uneingeschränkte rechtliche Verpflichtung zur zeitnahen Sanierung von Radwegen besteht nicht. Erfahrungsgemäß ergeben entsprechende Befahrungen aber, dass die meisten Radwege nicht den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes entsprechen und erneuert oder ausgebaut werden müssten, soweit die räumlichen, personellen und finanziellen Gegebenheiten dies zulassen. Eine detaillierte und umfassende Statistik zum Sanierungsbedarf wird in Berlin nicht geführt, da die Baulastträger (in der Regel die Bezirke) nicht verpflichtet und aus personellen Gründen auch nicht in der Lage sind, zeitnah ausreichend genaue Angaben an die Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz zu übermitteln.

Frage 5:

Basierend auf welchen Kriterien wird entschieden, wo neue Radwege gebaut werden sollen, und welche Radwege saniert werden müssen? Welche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sind in diesen Prozess mit eingebunden?

Antwort zu 5:

Nach dem Mobilitätsgesetz kommt den Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (das sind die Straßen der Stufen I-III des übergeordneten Straßennetzes nach Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin) eine besondere Bedeutung zu, so dass hier prioritär Radverkehrsanlagen neu zu errichten oder auszubauen sind. Es spielen aber auch zahlreiche weitere Kriterien eine Rolle. Dazu gehören neben der bisherigen baulichen Situation in der betreffenden Straße (Vorhandensein und Qualität von Bestands-Radverkehrsanlagen) auch weitere wichtige Aspekte wie die Lage im Radverkehrsnetz (Routenfunktion der Straße sowie deren Kfz-Verkehrsbelastung, Radverkehrspotenzial aufgrund der Siedlungsstruktur der Umgebung und der radverkehrsrelevanten Verkehrsquellen und -ziele in unmittelbarer Nachbarschaft), besondere Verkehrssicherheitsaspekte (z. B. Unfallschwerpunkte im Verlauf der Straße), die ortsspezifische Flächenverfügbarkeit, die Finanzierbarkeit der notwendigen Baumaßnahmen sowie die Wünsche der Bezirksämter, Anregungen bzw. Beschwerden aus der Bevölkerung oder den Verkehrsteilnehmerverbänden und die erzielbaren Synergien mit anderen Baumaßnahmen (Ersparnis von Personalaufwand, Kosten und

baustellenbedingten Beeinträchtigungen durch gleichzeitige oder aufeinanderfolgende Baudurchführung).

Andere Baumaßnahmen in den betreffenden Straßen oder deren unmittelbarer Nachbarschaft können insbesondere das Vorziehen oder Zurückstellen entsprechender Maßnahmen zur Folge haben. Unmittelbar erfolgt die Auswahl und Ausgestaltung der Vorhaben in der Regel in Abstimmungsgesprächen zwischen dem jeweiligen bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Mittelbar haben auch die Straßenverkehrsbehörden (insbesondere die Verkehrslenkung Berlin), die Polizei, die Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R., die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, die bezirklichen Stadtplanungsämter, die bezirklichen FahrRäte und die Bezirksverordnetenversammlungen großen Einfluss auf Auswahl und Ausgestaltung der Vorhaben.

Frage 6:

Diese Frage bezieht sich auf eine vorherige Schriftliche Anfrage (Drucksache 18 / 20 306): Empfindet der Senat das Verhältnis von Planungskosten (ca. 5,68 Millionen Euro) durch z.B. Machbarkeitsstudien für Radwege zu den Baukosten für tatsächlich gebaute Radwege (73.000 Euro) angemessen? Wenn ja, warum? Wenn nein, was wird getan, um das Verhältnis zu verbessern?

Antwort zu 6:

Der Betrag von 73.000 € war für Planungskosten der infraVelo für zwei spezifische zukünftig zu bauende bezirkliche Projekte, die einen weit höheren Wert an Baukosten aufweisen werden, vorgesehen. Insofern sagen diese Zahlen nichts über das Verhältnis zwischen Planungs- und Baukosten der im Bau bzw. in der Planung befindlichen Radverkehrsinfrastruktur aus. Sie verdeutlichen vielmehr den Willen des Senats, künftig in erheblich größerem Umfang als bisher Radverkehrsinfrastruktur zu errichten und deshalb für zahlreiche auch größere Vorhaben mit den Planungen zu beginnen.

Frage 7:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 7:

Nein.

Berlin, den 26.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz