

**1531 B**

An den  
Vorsitzenden des Hauptausschusses  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**Kapitel 1270 – Verkehr –  
Titel 52108 - Unterhaltung von Radwegen -  
Titel 72016 - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr -**

Bericht SenStadtUm – VII B 34 – vom 30. Mai 2014, rote Nr. 1531  
63. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Juni 2014

Anlage

Titel 52108

Ansatz 2013:	2.000.000 €
Ansatz 2014:	2.000.000 €
Ansatz 2015:	2.000.000 €
Ist 2013:	1.930.569,45 €
Verfügungsbeschränkungen 2014:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 14.08.2014):	505.436,79 €

Titel 72016

Ansatz 2013:	3.500.000 €
Ansatz 2014:	4.000.000 €
Ansatz 2015:	4.000.000 €
Ist 2013:	2.893.814,39 €
Verfügungsbeschränkungen 2014:	17.512,67 €
Aktuelles Ist (Stand 14.08.2014):	644.639,26 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenStadtUm  
wird gebeten, in einem Folgebericht zum 30.08.2014

- noch zu übermittelnde Fragen (s. unten) u.a. zum Ausbau des Fahrradrouthenauptnetzes und zum Ausbau des Fahrradleihnetzes zu beantworten und
- darzustellen, in welchem Umfang noch in den Bezirken bei Straßenbau und Straßenunterhaltung Mittel bzw. Ausgabenteile für den Bereich Radverkehrsinfrastruktur vorhanden sind.“

Hierzu wird berichtet:

### Beschlussempfehlung

Es wird gebeten, den nachfolgenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

## **Antworten auf die Fragen der Piratenfraktion zur roten Nummer 1531**

### **Leihfahrräder**

*Frage 1:*

*Sind die insgesamt 1.747.000 Euro öffentliche Mittel, die der Senat für die Nachnutzungsphase 2013/2014 bereitgestellt hat, nur für den weiteren Ausbau des Leihfahrradsystems vorgesehen, oder auch für den laufenden Betrieb?*

Antwort 1:

Im Rahmen der Nachnutzungsphase zum Bundesprojekt (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage 17/11 663 vom 05. März 2013 und Antwort auf die Kleine Anfrage 17/11 860 vom 18. März 2013) in den Jahren 2013/2014 wurde eine qualifizierte Erweiterung des Systems angestrebt und umgesetzt, um die Verfügbarkeit in der Fläche sowie die Akzeptanz der Dienstleistung „öffentliches Leihfahrrad“ zu verbessern. Hierzu fördert Berlin für den Zeitraum der Nachnutzungsphase ausschließlich die Errichtung und den Betrieb der als verkehrlich notwendig erachteten Erweiterung (Aufwuchs um 50 Stationen und 350 Räder).

*Frage 2:*

*Wie verteilen sich die abgerufenen Mittel auf die einzelnen Räder und Stationen? Was kostet entsprechend eine Station und ein Rad?*

*Frage 7:*

*Wie ist der Stand der im März 2013 (siehe Kleine Anfrage 17/11663) für das Jahr 2014 angekündigten Ausschreibung?*

*Frage 8:*

*Kann die geplante Übergabe des vorhandenen Leihfahrradsystems an einen Betreiber wie geplant zum 1. Januar 2015 stattfinden?*

*Frage 9:*

*Übernimmt der neue Betreiber die vorhandene Infrastruktur und plant der Betreiber - ohne weitere öffentliche Zuschüsse - einen weiteren Ausbau? Und wenn ja, in welchem Umfang und in welchem zeitlichen Rahmen?*

Antwort 2, 7, 8, 9:

Der Senat beabsichtigt, den Betrieb des Systems öffentlicher Leihfahrräder im Jahr 2014 in einem wettbewerblichen Verfahren zunächst für einen Zeitraum von fünf Jahren zu vergeben, wobei der Betrieb eines entsprechenden Systems ab dem Jahr 2015 vorgesehen ist. Zur Vorbereitung des

formalen Verfahrens fanden im Juli 2014 Markterkundungsgespräche mit mehreren potenziell anbietenden deutschen und internationalen Unternehmen und Unternehmenskonsortien statt (Link europaweite Ausschreibung: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:199156-2014:TEXT:DE:HTML&src=0>).

Berlin besitzt am bestehenden Leihfahrradsystem der DB Rent GmbH kein Eigentum, weder in Hinsicht auf Station, Räder, noch dem entsprechenden IT-Hintergrundsystem. Eine Übergabe des Systems könnte daher nur durch den bisherigen Betreiber erfolgen. Ein Ergebnis des Markterkundungsverfahrens ist, dass die Übernahme des Bestandsystems für andere Anbieter augenscheinlich keine Option darstellt, da alle am Markt existierenden Systeme mit eigenen Konstellationen aus Leihfahrrädern, Stationen, Hintergrundsystem und Logistikkonzept agieren. Die Nutzung des bestehenden Leihfahrradsystems kann daher weder Bedingung noch Voraussetzung des Vergabeverfahrens sein, auch um ein ergebnisoffenes Wettbewerbsverfahren sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund der laufenden Vorbereitungen und der bevorstehenden Veröffentlichung der Ausschreibung zum formalen Vergabeverfahren des zukünftigen Leihfahrradsystems muss die Veröffentlichung einzelner preislicher und damit wettbewerbsrelevanter Parameter im Sinne von Frage 2 unterbleiben.

*Frage 3:*

*Wie viele Stationen und wie viele Räder wird es für die 1.747.000 Euro Ende 2014 geben?*

*Frage 4:*

*Wenn nach 2013 kein weiterer Ausbau des Leihfahrradsystems erfolgte: Aus welchen Gründen wurde der Ausbau gestoppt? Wozu wurden die für 2014 vorgesehenen Mittel verwendet?*

Antwort 3, 4:

Mit den eingesetzten Eigenmitteln der DB Rent GmbH als Betreiber des Systems (anteilig für 100 Stationen und 1.400 Räder Bestandssystem Ende 2012), den in Berlin erzielten Fahreinnahmen sowie der anteiligen Förderung mittels Zuwendung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird das Gesamtsystem mit derzeit 151 Stationen (inkl. einer temporären Station, eingerichtet im Kontext der Stadtbahnspernung) und 1.750 Leihfahrräder finanziert. Der öffentliche Teil der Finanzierung erfolgte in zwei Zuwendungsbescheiden für die Haushaltsjahre 2013 und 2014.

Der Ausbau des Systems hat im Juli 2014 den avisierten Umfang erreicht. Die Mittel werden insbesondere zur anteiligen Finanzierung des Betriebs des auf 150 Stationen erweiterten Systems genutzt.

*Frage 5:*

*Wie haben sich die Nutzer\_innenzahlen seit 2013 entwickelt? Wie viele Kund\_innen sind im Leihfahrradsystem angemeldet? Wie viele Einnahmen erhält der Betreiber auf diese Weise und wofür werden sie verwendet?*

Antwort 5:

Nach Angaben des Betreibers entwickelte sich die Anzahl der Kundinnen und Kunden von rund 64.000 im Januar 2013 auf rund 71.000 Nutzende im Dezember 2013. Das öffentliche

Leihfahrradsystem in Berlin wurde im Jahr 2013 über 195.000 Mal genutzt, etwa 20.000 Fahrten mehr als im Vorjahr. Die ersten für das Jahr 2014 vorliegenden Zahlen deuten auf einen weiteren kontinuierlichen Anstieg der Nutzung hin. Fahrteinnahmen aus dem System gehen zu 100 % in die Refinanzierung ein. Über die Höhe der Einnahmen kann vor dem Hintergrund der laufenden Vorbereitungen und direkt bevorstehenden Veröffentlichung der Ausschreibung zum formalen Vergabeverfahren des zukünftigen Leihfahrradsystems keine Auskunft gegeben werden (vgl. Antwort zu Frage 2).

*Frage 6:*

*Wie und mit welchen Mitteln wird eine Integration des Leihfahrradsystems mit dem ÖPNV sichergestellt bzw. gefördert?*

Antwort 6:

Aktuell erfolgt eine Einbindung in den ÖPNV unter anderem über das Tarifsystem des Betreibers, die Auswahl der Stationsstandorte und die Möglichkeit der Nutzung eines gemeinsamen Zugangsmediums (VBB-Fahrcard nach Aufbuchung des entsprechenden Services).

## **Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur**

*Frage 10:*

*In welchem Sinne sind die aus dem Einzelplan 12, Kapitel 1270, Titel 72016 finanzierten, laut Bericht 1409B für 2014/15 vorbereiteten und geplanten Asphaltierungen der gepflasterten Straßen ohne vorgesehenen Radstreifen als Investitionen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu betrachten? Betroffen sind: Hansafer (Mitte); Neukirchstraße, östlich Romain-Rolland-Str. (Pankow); Braunschweiger Straße und Richardstraße Südabschnitt (Neukölln); Sangeallee (Lichtenberg); Ernststraße (Reinickendorf); Jörsstraße (Reinickendorf); Schulzendorfer Str. westlich Hermsdorfer Damm (Reinickendorf)*

Antwort 10:

Bei den genannten Straßen handelt es sich um Nebenstraßen, die als Teil von Tempo-30-Zonen bei einem besser befahrbaren Belag gut für Fahrrad-Kfz-Mischverkehr geeignet wären, aber wegen des dort bisher vorhandenen Natursteinpflasters für den Radverkehr unattraktiv sind.

Aus diesem Grund ist der Radverkehr dort bisher schwach und findet zu großen Teilen vorschriftswidrig auf den schmalen Gehwegen statt. Um diese Straßen, die bei ebenem Fahrbahnbelag wichtige Verbindungen für den Fahrradverkehr ermöglichen würden, in die geplanten Haupt- oder Ergänzungsrouten des Fahrradrouthenetzes einbeziehen zu können, ist hier die Asphaltierung zumindest der Fahrgasse bzw. des nicht zum Parken genutzten Fahrbahnraums notwendig. Da die Bezirksämter nicht in der Lage waren, diese Fahrbahnasphaltierungen aus eigenen Mitteln durchzuführen bzw. sie mit entsprechendem Vorrang in die Investitionsplanung aufzunehmen, wäre eine Realisierung der jeweiligen Fahrradrouthen nicht möglich, wenn die Asphaltierung der noch gepflasterten Abschnitte dieser Straßen nicht aus dem Titel 72016 finanziert werden könnte. Die Asphaltierung dieser und ähnlicher Pflasterstraßenabschnitte aus Mitteln des Titels 72016 ist somit unabdingbare Voraussetzung für die Verwirklichung der jeweils betroffenen Fahrradrouthen.

*Frage 11:*

*Wie wird zwischen einer regulären Unterhaltung bzw. Sanierung von Straßen und einer Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr unterschieden?*

Antwort 11:

Im Zuge der normalen Unterhaltung der Straßen beschränken sich die Bezirke aus Kostengründen in aller Regel auf die notdürftige Beseitigung von kleinen Schadstellen auf Radwegen. Veränderungen der Flächenaufteilung (z. B. Verbreiterung oder verbesserte Trassierung von Radverkehrsanlagen) sind daher aus den Unterhaltungsmitteln kaum möglich, zumal im Rahmen der bezirklichen Straßenunterhaltung planerische Unterstützung z. B. durch externe Ingenieurbüros kaum vorgesehen ist und für Abstimmungen mit anderen Behörden, die eine bessere Radverkehrsführung ermöglichen würden, aufgrund der kurzfristigen Entscheidungen der Straßen- und Grünflächenämter über den Einsatz der Unterhaltungsmittel meist nicht mehr die nötige Zeit bleibt.

Soweit aus bezirklichen Unterhaltungsmitteln oder aus Straßensanierungsprogrammen Sanierungen umfangreicherer Flächen erfolgen, handelt es sich meist um Fahrbahnflächen mittlerer Größenordnung oder seltener auch um Gehwegflächen. Bordversetzungen, Fahrbahnverbreiterungen bzw. -rückbauten oder die Neuschaffung von Wegen sind im Rahmen der zur Verfügung stehenden Straßenunterhaltungsmittel nicht üblich, so dass auch die Herstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur aus regulären Unterhaltungsmitteln nicht möglich ist.

Dagegen sind die Bezirksämter im Einzelfall bei Bereitstellung zweckgebundener Radwegsanierungsmittel (Titel 52108) durchaus bereit, mittelgroße Radwegabschnitte grundhaft zu sanieren, neue Beläge einzubauen, die Breiten den heutigen Regelwerken anzupassen und bezüglich der Radverkehrsführung Änderungen im Sinne der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Nur durch diese Mittel kann also ein deutlicher Sicherheitsgewinn erreicht werden und die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur spürbar gesteigert werden.

Aus dem Titel 72016 muss in der Regel die Einrichtung von fehlenden Radverkehrsanlagen in verkehrsbelasteten Straßen finanziert werden, da es nur in seltenen Ausnahmefällen gelingt, dass die Bezirksämter den für den Radverkehr wichtigen Projekten im Rahmen der bezirklichen Investitionsplanung den notwendigen Vorrang einräumen, um diese Straßen grundhaft aus- bzw. umzubauen und dabei nötige Verbesserungen für den Radverkehr mitvorzunehmen zu können.

Gleiches gilt für die Asphaltierung von unbefestigten oder gepflasterten Straßen, die Schaffung von straßenunabhängigen Radwegverbindungen oder andere Projekte zur Erweiterung und Verdichtung des Radverkehrsnetzes sowie für weitreichende Änderungen der Radverkehrsführung im Interesse der Verkehrssicherheit. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass bei den im Rahmen der Investitionsplanung angemeldeten Baumaßnahmen von den Straßen- und Grünflächenämtern meistens ein grundhafter Neubau der gesamten Straße angestrebt wird. Die Bereitschaft, zielgerichtet die Bedingungen für den Radverkehr durch Maßnahmen mittlerer Reichweite zu verbessern, ist ohne die Bereitstellung der dafür nötigen Mittel aus dem Titel 72016 und die damit verbundene planerische Hilfestellung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in aller Regel nicht gegeben.

*Frage 12:*

*Wie wird diese Unterscheidung in dem speziellen Fall getroffen, wenn die Bezirke Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzen?*

Antwort 12:

Wie vorstehend ausgeführt, sind die Bezirksämter nur in sehr seltenen Fällen bereit, den Ersatz von Kopfsteinpflaster durch radverkehrsfreundlichere Beläge aus bezirklichen Straßensanierungsmitteln oder im Rahmen der bezirklichen Investitionsplanung zu finanzieren.

Die Asphaltierung von Kopfsteinpflasterstraßen wird daher aus dem Titel 72016 finanziert, sofern

- ausreichend Mittel verfügbar sind,
- bezirkliche Unterhaltungs- bzw. Investitionsmittel in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung stehen,
- eine Straße im Zuge einer wichtigen Radverkehrsverbindung liegt,
- eine Einigung zwischen dem zuständigen Straßen- und Grünflächenamt und der SenStadtUm über den für die Belange des Radverkehrs zwingend erforderlichen Bauumfang bzw. die daraus ableitbaren Kosten erzielt werden kann
- und der Nutzen im Zusammenhang der gesamtstädtischen Radverkehrsplanung die Kosten rechtfertigt.

In aller Regel sind die entsprechenden Straßen Teil einer Haupt- oder Ergänzungsrouten des Fahrradrouthenetzes.

*Frage 13:*

*In welchem Umfang werden Mittel aus anderen Titeln (z.B. Schlaglochprogramm) für die Unterhaltung von Radinfrastruktur eingesetzt? Bitte aufschlüsseln nach Fahrradstreifen, Hochradwegen und sonstigem.*

Antwort 13:

Im Rahmen des sogenannten Schlaglochprogramms (25-Millionen-Euro-Programm für die Instandsetzung der Berliner Straßen) werden in erster Linie Teilflächen von Fahrbahnen einschließlich der Bushaltestellen saniert. Dabei können auch Flächen mit Radfahr- oder Schutzstreifen enthalten sein, ohne dass diese von den antragstellenden Bezirksämtern extra ausgewiesen oder erwähnt werden. Neu seit 2014 ist die Möglichkeit der Sanierung von Gehwegbereichen, die als eigene Maßnahmen von den Bezirksämtern angemeldet wurden. Die bauliche Sanierung von Radwegen ist nicht vorgesehen.

*Frage 14:*

*Wie verteilen sich die bisher eingesetzten Mittel auf Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Lückenschlüssen auf Hauptverkehrsstraßen im Verhältnis zu den sonstigen Mitteln im Titel 72016 (z. B. Asphaltierung von Nebenstraßen) für die Jahre 2011 bis 2013?*

Antwort 14:

Da es bei Maßnahmen, die sowohl dem Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen als auch dem auf den Nebenstraßen dienen (z. B. bei Wegweisungsprojekten, die in der nachfolgenden Gegenüberstellung unter sonstige Maßnahmen gerechnet wurden, obwohl natürlich viele Wegweiser auch in den Hauptstraßen aufgestellt worden sind) Abgrenzungsprobleme gibt, lässt sich eine entsprechende Gegenüberstellung nur annähernd berechnen:

2011 wurden aus Mitteln des Titels 72016 ca. 1,546 Mio. € (ca. 69 %) für Radverkehrsanlagen und andere radverkehrsrelevante Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt, während ca. 0,594 Mio. € (ca. 31 %) auf sonstige Maßnahmen entfielen (d. h. auf die Verbesserung von

Radverkehrsinfrastruktur außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und andere nicht ausschließlich den Hauptverkehrsstraßen zuordenbare Ausgaben).

2012 wurden aus Mitteln des Titels 72016 ca. 2,064 Mio. € (ca. 82 %) für Radverkehrsanlagen und andere radverkehrsrelevante Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt, während ca. 0,454 Mio. € (ca. 18 %) auf sonstige Maßnahmen entfielen.

2013 wurden aus Mitteln des Titels 72016 ca. 1,686 Mio. € (ca. 58 %) für Radverkehrsanlagen und andere radverkehrsrelevante Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt, während ca. 1,208 Mio. € (ca. 42 %) auf sonstige Maßnahmen entfielen.

*Frage 15:*

*An welcher Stelle und im welchen Umfang werden Mittel aus dem Titel 72016 für Lückenschlüsse und Ausbau des Fahrradrouten-Hauptnetzes verwendet?*

Antwort 15:

Die nachfolgend angegebenen insgesamt zugesagten Summen stellen die auf der Basis der Bauplanungsunterlagen festgelegten Obergrenzen dar; die genauen Kosten verteilen sich meist auf mehrere Jahre und stehen endgültig erst nach Abrechnung der Baumaßnahme fest. Welche Kostenanteile in diesem Jahr kassenwirksam werden, entscheidet sich in der Regel erst im Dezember, wenn die Baumaßnahmen abgerechnet werden, so dass momentan diesbezügliche Angaben für das Haushaltsjahr 2014 nicht aussagekräftig wären. Nicht enthalten in der nachfolgenden Aufstellung sind Planungskosten, die im Vorfeld geplanter, aber noch nicht bewilligter Vorhaben den Bezirksämtern für die Erstellung von Planungsunterlagen übertragen worden sind.

Mit Stand 31. Juli 2014 sind folgende Mittel des Titels 72016 für die im Zuge von Haupttrouten des Fahrradrouthenetzes liegenden Vorhaben zugesagt worden:

- Freigabe der Fasanenstraße für den gegenläufigen Radverkehr (65.000 €)
- Querung Große-Leege-Straße – Seefelder Straße (Kosten enthalten in den Radverkehrsanlagen Suermondstr., s.u.)
- Radverkehrsanlagen in der Falkenberger Chaussee am Bhf. Hohenschönhausen (48.520,92 €)
- Schutzstreifen Annenstraße einschließlich Mittelinsel Heinrich-Heine-Straße (90.000 €)
- Asphaltierung der Neukirchstraße zwischen Romain-Rolland-Straße und Hödurstraße (250.000 €)
- Querung am Knoten Friesenstraße/Germanenstraße (Kosten enthalten in den Schutzstreifen Germanenstraße, s.u.)
- Radfahrstreifen Kniprodestraße nördlich Storkower Straße (235.000 €)
- Schutzstreifen Ringstraße einschließlich Mittelinseln (76.000 €)
- Schutzstreifen Kaiserstraße einschließlich Mittelinsel Machonstraße (125.000 €).

Mit Stand 31. Juli 2014 sind Mittel des Titels 72016 für die folgenden Vorhaben, die nicht Teil von Haupttrouten sind, aber Lückenschlüsse der Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen herstellen, zugesagt worden:

- Schutzstreifen Joachim-Friedrich-Straße (90.000 €)
- Schutzstreifen Sömmeringstraße – Lise-Meitner-Straße (350.000 €)
- Schutzstreifen Lindenstraße – Axel-Springer-Straße 135.000 €)
- Schutzstreifen Straße der Pariser Kommune (45.000 €)
- Schutzstreifen in der Warschauer Straße (278.876,65 €)
- Schutzstreifen in der Gitschiner Straße – Skalitzer Straße westlich Kottbusser Tor (608.000 €)
- Radverkehrsanlagen Suermondstraße – Buschallee (275.779,99 €)

- Radverkehrsanlagen im Umfeld des Knotens Weißenseer Weg / Hohenschönhauser Straße Konrad-Wolf-Straße (780.000 €)
- Radverkehrsanlagen Seddiner Straße (91.000 €)
- Schutzstreifen Schlichtallee nördlich Zobtener Straße (130.000 €)
- Radverkehrsanlagen Alt-Kaulsdorf (425.000 €)
- Zweirichtungsradweg Hohenschönhauser Straße (84.000 €)
- Schutzstreifen Brückenstraße (120.000 €)
- Schutzstreifen Stülerstraße – Budapester Straße (404.000 €)
- Schutzstreifen Reinickendorfer Straße (212.500 €)
- Schutzstreifen Karl-Marx-Straße südlich Silbersteinstraße (125.000 €)
- Radfahrstreifen Buschallee westlich Hansastrasse (102.543,80 €)
- Schutzstreifen Germanenstraße (376.000 €)
- Schutzstreifen Heinrich-Mann-Straße (262.625,25 €)
- Schutzstreifen Granitzstraße (20.000 €)
- Radverkehrsanlagen Zeppelinstraße – Nauener Straße (251.400 €)
- Zweirichtungsradweg Dennewitzplatz (142.000 €)
- Schutzstreifen Köpenicker Landstraße mit Querung zur Straße Am Treptower Park (71.000 €)
- Radverkehrsanteil Asphaltierung Nebenfahrbahn Ottomar-Geschke-Straße (66.000 €)
- Radwege Fürstenwalder Allee beiderseits der Schule (250.000 €).

*Frage 16:*

*Wie viele Kilometer Fahrradstreifen und wie viele Kilometer Hochradwege wurden aus dem Programm insgesamt neu angelegt?*

Antwort 16:

Im Zeitraum von 2000 bis 2013 wurden aus Mitteln des Radverkehrsprogramms der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ca. 29 km neue Radwege gebaut und ca. 137 km Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Schutzstreifen) im Fahrbahnbereich neu markiert.

### **Darstellung der Mittel bzw. Ausgabenanteile für den Bereich Radverkehrsinfrastruktur in den Bezirken (bei Straßenbau und Straßenunterhaltung)**

Um die Höhe der in den Bezirken vorhandenen und für die Radverkehrsinfrastruktur eingesetzten Mittel darstellen zu können, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Juli eine Umfrage bei den 12 bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern durchgeführt. Der Rücklauf der Umfrage war zwar vollständig, aber deren Aussagewert sehr unterschiedlich. Die Umfrageergebnisse der Bezirksämter sind aus der anliegenden Übersichtstabelle (Anlage) ersichtlich.

Wie bereits im Schreiben SenStadtUm -VII B 34- vom 30. Mai 2014 (rote Nr. 1531) ausgeführt wurde, stehen in den Bezirken für die Radverkehrsinfrastruktur nur Mittel des Titels 52101 - Unterhaltung des Straßenlandes - zur Verfügung. Mehrfach wurde von den Bezirken darauf hingewiesen, dass die Mittel des Titels 52101 nur zur Beseitigung von Gefahrstellen verwendet werden, da sie für weitergehende Maßnahmen nicht ausreichend sind, oder dass Angaben zur Verwendung der Mittel für bestimmte Straßenteile (z.B. Radwege) generell nicht ermittelt werden.

Vor dem Hintergrund, dass in den Bezirken nur im Rahmen der insgesamt vorhandenen Mittel für die Tiefbauunterhaltung Teilmittel für die Radverkehrsinfrastruktur vorhanden sind, haben sich die Ausführungen der roten Nr. 1531 bestätigt, wonach eindeutige Aussagen zur Höhe weiterer Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur nur mit unvertretbarem Arbeits- und Ermittlungsaufwand getroffen werden können.



Eine Überprüfung der Angaben der Bezirke war nur in Ausnahmefällen möglich. Nähere Angaben zu den angewandten Schätz- oder Berechnungsverfahren und insbesondere zur Methodik der Kostenzuordnung wurden trotz entsprechender Bitte nicht immer angegeben.

Allein im Bezirk Neukölln ist ein Haushaltstitel zweckgebunden für die Radverkehrsinfrastruktur veranschlagt (Titel 73823 „Ersatz und Erweiterungsbau von Radverkehrsanlagen und Radrouten“), der seit 2013 jährliche Beträge für die Radwegsanie rung ausweist (Ansatz 2013: 720.000 €, Mittelausschöpfung 2013: 66,9 %; Ansatz 2014: 479.000 €).

Darüber hinaus sind dort zwei größere Fahrbahnasphaltierungsprojekte im Zuge von geplanten Fahrradnebenrouten in den Haushalt eingestellt und als „zweckgebunden nur für Radverkehrsinfrastruktur nutzbar“ eingestuft worden. Die Neuanlage von Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen aus bezirklichen Haushaltsmitteln ist bisher auch in Neukölln noch nicht vorgesehen.

Alle übrigen Bezirke verfügen nicht über zweckgebundene, nur für die Radverkehrsinfrastruktur einsetzbare Mittel.

In acht Bezirken gibt es Planungen für Radverkehrsanlagen im Zuge größerer Straßenumbauprojekte oder für die Asphaltierung von Nebenstraßen oder Wegen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr, die im Rahmen der Investitionsplanung finanziert werden oder werden sollen (in Reinickendorf 5 Straßen, in Pankow, Neukölln und Marzahn-Hellersdorf jeweils 3 Straßen, in Treptow-Köpenick 2 Straßen, in Spandau, Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf jeweils 1 Straße).

In den meisten Fällen handelt es sich allerdings um Projekte, für die der Baubeginn erst für 2015 vorgesehen und noch nicht gesichert ist. Angaben zu den dabei für Radverkehrsanlagen verwendeten Ausgaben sind daher noch nicht abschließend möglich.

Lediglich vom Bezirk Pankow wurden umfassende Angaben zu den Kostenanteilen für Radverkehrsanlagen im Rahmen seiner drei laufenden Projekte übermittelt (Umrechnung in Prozent der Gesamtbausumme durch SenStadtUm):

Friedrich-Engels-Straße (2. Bauabschnitt; Ist-Ausgabe 2013: 23.811 € bzw. 1,96 %),  
Kastanienallee (Ist-Ausgaben für die Jahre 2012 und 2013: 146.081 € bzw. 9,09 %),  
Blankenburger Straße (Prognose 2013-2015: 470.300 € bzw. 15,68 %).

In Vertretung

Regula Lüscher  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

## Umfrage für das Abgeordnetenhaus Juli 2014: Bezirksliche Mittel für die Finanzierung von Radverkehrsinfrastruktur

SenStadtUm VII B 34 Telefon 9025 1206 Fax 9025 1050  
E-Mail: roland.jannermann@senstadtum.berlin.de

## Angaben der Bezirksämter über Ausgaben für Radverkehrsanlagen im Rahmen des Titels 52101 "Unterhaltung des Straßenlandes"

Bezirksamt	1. Bezirk Mitte	2. Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg	3. Bezirk Pankow	4. Bezirk Charlottenburg- Wilmerdorf	5. Bezirk Spandau	6. Bezirk Steglitz- Zehlendorf	7. Bezirk Tempelhof- Schöneberg	8. Bezirk Neukölln	9. Bezirk Treptow- Köpenick	10. Bezirk Marzahn- Hellersdorf	11. Bezirk Lichtenberg	12. Bezirk Reinicken- dorf	Summe Berlin (soweit erfasst)
<b>Ansatz 2013</b>	3.212.000,00	1.442.000,00	3.701.000,00	3.085.000,00	2.515.000,00	200.000,00	k.A.	2.287.000,00	k.A.	k.A.	1.972.000,00	2.903.000,00	21.265.000,00
Ist 31.12.2013	3.212.000,00	1.442.000,00	3.701.000,00	3.086.000,00	4.619.750,75	k.A.	k.A.	4.629.889,09	k.A.	k.A.	4.753.569,84	2.903.000,00	28.347.209,68
davon für Fahrbahnen verwendet	2.417.138,00	422.531,00	k.A.	600.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	4.241.000,00	k.A.	7.680.669,00
davon für Radverkehrsanlagen verwendet	90.257,00	100.000,00	k.A.	200.000,00	k.A.	161.085,25	k.A.	70.000,00	5.000,00	k.A.	96.000,00	150.000,00	872.342,25
davon für Radwegsanierung	90.257,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	70.000,00	5.000,00	k.A.	93.000,00	150.000,00	408.257,00
davon für neue Radverkehrsanlagen	0,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0,00	0,00	k.A.	3.000,00	0,00	3.000,00
davon für Gehwege verwendet	404.605,00	88.022,00	k.A.	1.836.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	120.000,00	k.A.	2.448.627,00
davon für andere Straßenteile verwendet	248.348,00	117.218,00	k.A.	0,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	110.000,00	k.A.	475.566,00
davon nicht Straßenteilen zuzuordnen	51.652,00	714.229,00	3.701.000,00	450.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	186.500,00	k.A.	5.103.383,00
<b>Ansatz 2014</b>	3.230.000,00	1.415.000,00	3.695.000,00	3.085.000,00	2.156.000,00	200.000,00	k.A.	2.617.000,00	k.A.	k.A.	1.993.000,00	2.856.000,00	21.247.000,00
Ist 1.7.2014	1.039.682,00	603.539,00	3.695.000,00	3.086.000,00	837.883,66	k.A.	k.A.	1.366.793,28	k.A.	k.A.	1.087.436,20	997.849,01	12.714.183,15
davon für Fahrbahnen verwendet	928.137,00	99.219,00	k.A.	600.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	777.000,00	k.A.	2.404.356,00
davon für Radverkehrsanlagen verwendet	22.109,00	40.000,00	k.A.	200.000,00	k.A.	93.071,77	k.A.	400.000,00	5.000,00	k.A.	41.300,00	k.A.	801.480,77
davon für Radwegsanierung	22.109,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	400.000,00	5.000,00	k.A.	34.300,00	k.A.	461.409,00
davon für neue Radverkehrsanlagen	0,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0,00	0,00	k.A.	7.000,00	k.A.	7.000,00
davon für Gehwege verwendet	89.436,00	4.072,00	k.A.	1.836.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	98.000,00	k.A.	2.027.508,00
davon für andere Straßenteile verwendet	0,00	34.925,00	k.A.	0,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	82.000,00	k.A.	116.925,00
davon nicht Straßenteilen zuzuordnen	0,00	425.323,00	3.695.000,00	450.000,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	89.100,00	k.A.	4.659.423,00
<b>Ansatz 2015</b>	3.230.000,00	k.A.	0,00	3.085.000,00	2.156.000,00	200.000,00	k.A.	2.617.000,00	k.A.	k.A.	1.993.000,00	2.356.000,00	16.137.000,00
<b>Summe Ansatz 2013-2015</b>	9.672.000,00	k.A.	7.396.000,00	9.255.000,00	8.825.000,00	600.000,00	k.A.	7.471.000,00	k.A.	k.A.	5.958.000,00	8.618.000,00	55.792.000,00
<b>Summe Aufwendungen 1.1.2013-1.7.2014</b>	4.251.682,00	2.045.539,00	7.396.000,00	6.172.000,00	5.457.634,41	k.A.	k.A.	5.996.682,37	k.A.	k.A.	5.841.006,04	3.900.849,01	41.061.392,33
<b>Summe Aufwendungen für Radverkehrsanlagen 1.1.2013-1.7.2014</b>	112.366,00	140.000,00	k.A.	400.000,00	k.A.	254.157,02	k.A.	470.000,00	10.000,00	k.A.	137.300,00	150.000,00	1.673.823,02
<b>Anteil Aufwendungen für Radverkehrsanlagen 1.1.2013-1.7.2014</b>	2,64%	6,84%	k.A.	6,48%	k.A.	k.A.	k.A.	7,84%	k.A.	k.A.	2,35%	3,85%	4,08%

## Anmerkungen:

Die Zahlen sind aus den ausgefüllten Fragebogen der Bezirksämter oder den von diesen beigefügten Erläuterungen übernommen worden und konnten in der Regel nicht auf ihre Richtigkeit geprüft werden.

In vielen Fällen wurden die für Radverkehrsanlagen verwendeten Summen offenbar grob geschätzt; nur Mitte hat über das Berechnungs- bzw. Schätzverfahren nähere Auskunft gegeben.

In einigen Fällen scheinen die Bezirksämter für 2014 unter "für Radverkehrsanlagen verwendet" anstelle der Ist-Summen geplante Ansätze eingetragen zu haben.

Durch die ungleichmäßig fehlenden Angaben kommt es in der letzten Spalte naturgemäß zu Abweichungen, wenn man die Teilsummen für bestimmte Straßenteile aufsummiert.

Neukölln hat mitgeteilt, dass in 2014 und 2015 der Titel 52101 vom Bezirk zweckgebunden für Radwegsanierung um jeweils 400.000€ aufgestockt worden ist.

Reinickendorf hat mitgeteilt, dass im bezirklichen Haushaltstitel für die Straßenunterhaltung für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein mit 150.000 € pro Jahr bestücktes Unterkonto existiert.

Außer Tempelhof (s. Anmerkungen im beigefügten Antwortbogen) haben auch die Bezirke Spandau, Pankow, Reinickendorf und Treptow-Köpenick ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Mittel des Titels 52101 weitgehend oder nahezu vollständig für die Beseitigung von Gefahrstellen, also in der Regel für kleinteilige Reparaturen, verausgabt werden, was die statistische Erfassung sehr erschwert.