

**2503**

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

**Bericht über Entsperrungen nach § 24 Abs. 3 LHO während der Beratungspause des Parlaments**

**Kapitel 9810 / Deckungskreis 45**

**Titel 73030 - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Globaltitel)**

**Titel 73040 - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Marzahn-Hellersdorf**

19. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14.12.2017

Drucksache 18/0700 (II.A.21), Auflagenbeschlüsse 2018/2019

48. Sitzung des Hauptausschusses am 29.05.2019

Schreiben SenFin – II LIP5 – vom 20.05.2019, rote Nummer 1787

**Ansatz zu Titel 73030**

|   |                 |
|---|-----------------|
| Abgelaufenes Haushaltsjahr (Ansatz 2018):         | 15.988.000,00 € |
| Laufendes Haushaltsjahr (fortgeschriebenes Soll): | 13.207.900,00 € |
| kommendes Haushaltsjahr:                          | 0,00 €          |
| Ist der abgelaufenen Haushaltsjahre:              | 0,00 €          |
| Verfügungsbeschränkungen:                         | 13.207.900,00 € |
| Aktuelles Ist (Stand 24.06.2019):                 | 0,00 €          |

**Ansatz zu Titel 73040**

|   |              |
|---|--------------|
| Abgelaufenes Haushaltsjahr (Ansatz 2018):         | 1.000,00 €   |
| Laufendes Haushaltsjahr (fortgeschriebenes Soll): | 753.300,00 € |
| kommendes Haushaltsjahr:                          | 0,00 €       |
| Ist der abgelaufenen Haushaltsjahre:              | 0,00 €       |
| Verfügungsbeschränkungen:                         | 1.000,00 €   |
| Aktuelles Ist (Stand 24.06.2019):                 | 0,00 €       |

**Gesamtkosten:** 1.569.000 € (gem. BPU für das Projekt „Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7“ – Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße vom 21.01.2019)

Gem. § 6 Satz 2, 3 Haushaltsgesetz 2018/2019 gilt:

„Alle Maßnahmen im Sinne des § 24 LHO, für die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes keine geprüften Bauplanungsunterlagen vorliegen, sind gemäß § 24 Abs. 3 Satz 3 LHO gesperrt; solche mit einem Kostenrahmen über 500.000 Euro sind gemäß § 22 Satz 3 LHO gesperrt. Satz 2 gilt nicht für Planungsleistungen und Leistungen der Bauvorbereitung (Bauvorbereitungsmittel) sowie Maßnahmen, die über das Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt (SIWANA) finanziert werden.“

Das Abgeordnetenhaus hat zum Haushaltsplan 2018/2019 u.a. folgende Auflage beschlossen:

**Auflage II.A.21:**

Die Veranschlagungen nach § 24 Abs. 3 LHO sind zukünftig auf einzelne Ausnahmefälle zu beschränken.

Der Senat und die Bezirke werden aufgefordert, die Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO gesperrten Ausgaben und/oder Verpflichtungsermächtigungen durch den Hauptausschuss mit einem Bericht über das Prüfergebnis der BPU gesondert zu beantragen. Mit diesem Bericht ist sowohl die Notwendigkeit der Baumaßnahme zu begründen als auch der Verzicht der Baumaßnahme, erwachsende Nachteile darzustellen. Ferner muss der Bericht eine Darstellung der zu erwartenden Nutzungskosten (Betriebs- und Instandsetzungskosten gemäß Vordruck SenStadt-Wohn III 1323.H F; wo keine Kostenrichtwerttabellen von SenStadtWohn vorhanden sind, können ersatzweise normierte Richtkostenvergleichswerte verwendet werden) und daraus abgeleitet eine Bestätigung der Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme enthalten. Betragliche Abweichungen sind synoptisch darzustellen und zu begründen.

**Beschlussempfehlung**

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Die Freigabe durch die Senatsverwaltung für Finanzen ist am 25.06.2019 während der Beratungspause des Parlaments gem. der roten Nummer 1787, welcher in der 48. Sitzung des Hauptausschusses am 29.05.2019 zugestimmt wurde, erfolgt.

Hierzu wird berichtet:

**1. Ausgangssituation**

Das im (Global-)Titel 73030 veranschlagte Gesamtvolumen in Höhe von 15.988.000,00 € ist für die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr vorgesehen. Nach entsprechender Umbuchung vom Globaltitel ist das Gesamtvolumen des Titels 73040 für die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Marzahn-Hellersdorf bestimmt. Nunmehr liegen für die Maßnahme „Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7“ – Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße geprüfte Bauplanungsunterlagen in Höhe von 1.569.000 € vor.

**2. Prüfergebnis der BPU**

Die Prüfung der BPU erfolgte durch die SenStadtWohn am 23.04.2019.

### 3. Notwendigkeit der Maßnahme:

Die Maßnahme ist entsprechend Radverkehrsstrategie bzw. Mobilitätsgesetz für die Weiterentwicklung und Förderung des Radverkehrs erforderlich, da dieser Rad- und Gehweg als Hauptroute zur Vervollständigung des übergeordneten Radverkehrsnetzes beitragen soll. Zwischen Bitterfelder Straße und der Grünanlage, durch die die Route bis zur Ludwig-Renn-Straße verlaufen soll, existiert zurzeit nur eine Treppenverbindung, so dass die Nutzung für den Radverkehr durch das Aufschütten zweier relativ aufwendiger Rampen ermöglicht werden muss. Die Führung über die beiden Rampen ermöglicht dafür aber auch die planfreie Querung der Bitterfelder Straße durch den Radverkehr in Richtung Westen und ermöglicht so eine hinsichtlich der Verkehrssicherheit optimale Lösung ohne plangleiches Queren der Fahrbahnen der Bitterfelder Straße. Nach umfangreichen Abstimmungen innerhalb des Straßen- und Grünflächenamts und Anerkennung der Bauplanungsunterlagen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen soll nun mit der Vergabe der Bauleistungen und dann mit dem Bau begonnen werden.

### 4. Nachteile bei Maßnahmenverzicht:

Die Förderung der Infrastruktur für den Radverkehr durch die Herstellung eines übergeordneten Radverkehrsnetzes könnte nicht wie in der Radverkehrsstrategie bzw. im Mobilitätsgesetz vorgesehen erfolgen. Der Radverkehr müsste über stärker vom Kfz-Verkehr frequentierte Straßen oder über aus anderen Gründen weniger geeignete Umwege von Hohenschönhausen in Richtung Westen in die südlich der Mehrower Allee gelegenen Marzahner Wohngebiete oder nach Hellersdorf fahren.

Da die Maßnahme im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Grünanlage aus BENE-Mitteln erfolgen soll, wären bei einer Verschiebung der Maßnahme auch finanzielle Nachteile durch entfallende Synergie-Effekte und Verzögerungen beim Abfluss der Fördermittel für die Umgestaltung der begleitenden Grünanlage wahrscheinlich.

Der anforderungsgerechte Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist eine entscheidende Voraussetzung für die vom Gesetzgeber gewünschte Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr als Teil des Umweltverbunds; diese könnte daher ohne diese und ähnliche Maßnahmen nicht erreicht werden. Die aus der nicht erfolgenden Verkehrsverlagerung erwachsenden Nachteile für Gesundheit, Flächenverbrauch und Klimaschutz wären erheblich (vgl. Mobilitätsgesetz und StEP Verkehr).

### 5. Nutzungskosten und Wirtschaftlichkeit:

Die Verkehrsflächen werden entsprechend dem Stand der Technik befestigt und müssen vom zuständigen bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt unterhalten werden. Es handelt sich künftig voraussichtlich um Wege im Zuge einer Grünfläche in Verantwortung des Bezirksamts; Reinigung, Schneebeseitigung etc. erfolgen entsprechend den bereits für Grünflächen geltenden Vorschriften. Die genaue Abgrenzung zwischen Straßenland und Grünfläche wird das Straßen- und Grünflächenamt intern regeln.

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz