

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 22. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2015) und **Antwort**

Anspruch und Wirklichkeit der Radverkehrsstrategie V: Radverkehrsplanung im Senat und in den Bezirken

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

Frage 1: Wie viele Planstellen sind in den Berliner Landesbehörden und in den Bezirksämtern ausschließlich oder schwerpunktmäßig mit dem Radverkehr befasst? (Bitte nach Behörde bzw. Bezirken aufschlüsseln.)

Antwort zu 1: In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist ein Mitarbeiter ausschließlich mit Radverkehrsangelegenheiten befasst. Vier weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit unterschiedlichen Teilen ihrer Arbeitszeit für schwerpunktmäßig dem Radverkehr dienende Vorhaben tätig.

Eine kurzfristig durchgeführte Umfrage bei den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern, dem Polizeipräsidenten sowie der Senatsverwaltung für Inneres und Sport erbrachte folgende Ergebnisse:

- Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg: keine Stellen
- Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg: 0,2 Planstellen
- Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf: 0,3 Mitarbeiterin oder Mitarbeiter
- Straßen- und Grünflächenamt Mitte: keine Stellen
- Straßen- und Grünflächenamt Neukölln: keine Ingenieurinnen oder Ingenieure
- Straßen- und Grünflächenamt Spandau: Fehlanzeige
- Straßen- und Grünflächenamt Steglitz-Zehlendorf: keine Stellen
- Straßen- und Grünflächenamt Tempelhof-Schöneberg: 1 Stelle
- Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick: 0,5 Planstellen
- Stadtplanungsamt Treptow-Köpenick: 0,25 Planstellen
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport: keine Stellen
- Polizeipräsident: keine Stellen

Frage 2: An welchen Stellen und in welchem Umfang haben Senat und Bezirke seit 2011, wie in der Radverkehrsstrategie als Sofortmaßnahme angekündigt, ihre Personalausstattung zum Radverkehr verbessert? (Bitte nach Behörde bzw. Bezirken aufschlüsseln.)

Antwort zu 2: In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat sich die Personalausstattung der hauptsächlich mit der Förderung des Radverkehrs befassten Gruppe durch den altersbedingten Abgang eines Mitarbeiters (Personalabbauvorgaben) vermindert.

Eine kurzfristig durchgeführte Umfrage bei den Bezirksämtern, dem Polizeipräsidenten sowie der Senatsverwaltung für Inneres und Sport erbrachte folgende Ergebnisse:

- Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg: Fehlmeldung
- Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg: Fehlanzeige (Folge der Stellenabbauvorgabe für den Bezirk)
- Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf: keine Verbesserung der Personalausstattung
- Straßen- und Grünflächenamt Mitte: keine Stellen
- Straßen- und Grünflächenamt Neukölln: keine Ingenieurinnen oder Ingenieure
- Straßen- und Grünflächenamt Spandau: Fehlanzeige
- Straßen- und Grünflächenamt Steglitz-Zehlendorf: keine Verbesserung der Personalsituation
- Straßen- und Grünflächenamt Tempelhof-Schöneberg: 1 Stelle (2012 eingerichtet)
- Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick: keine Verbesserung der Personalsituation
- Stadtplanungsamt Treptow-Köpenick: keine Verbesserung der Personalsituation
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport: keine Stellen
- Polizeipräsident: keine Stellen

Frage 3: Welche zusätzlichen Mittel hat der Senat seit 2011 den Bezirken zur Verbesserung der Personalausstattung zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie zur Verfügung gestellt? (Bitte nach Jahren und Herkunft der Mittel aufschlüsseln.)

Frage 4: Wann wurde die in der Radverkehrsstrategie angekündigte Ingenieursstelle für die Belange der Radverkehrsförderung eingerichtet und besetzt, und wo ist diese Stelle angesiedelt?

Antwort zu 3 und 4: Zusätzliche Personalmittel für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie konnten den Bezirken aufgrund der vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Haushaltsgesetze nicht zur Verfügung gestellt werden. Die in der Radverkehrsstrategie angesprochene Begleitung der Radverkehrsbelaenge durch mindestens eine Ingenieursstelle pro Bezirk konnte daher auch nur im Bezirk Tempelhof-Schöneberg erreicht werden, wo eine solche Stelle geschaffen wurde (s. Antwort zu 2.).

Frage 5: In welcher Art und Weise hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die angekündigte Schwerpunktsetzung auf die Anordnung von Radverkehrsanlagen und die Prüfung entsprechender Bauplanungsunterlagen vorgenommen?

Antwort zu 5: Angesichts der bekannten Probleme bei der Verkehrslenkung Berlin war die beabsichtigte Schwerpunktsetzung bisher noch nicht möglich. Bei der für die Prüfung und Anerkennung von Bauplanungsunterlagen zuständigen Gruppe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist ein Mitarbeiter eingestellt worden.

Frage 6: Wie viele Mitarbeiter*innen der Berliner Behörden und der Bezirksämter verfügen über ausgewiesene Qualifikationen für die Radverkehrsplanung? (Bitte nach Behörde bzw. Bezirk aufschlüsseln.)

Antwort zu 6: Von den in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mit dem Thema Beschäftigten ist ein Mitarbeiter seit über 20 Jahren und ein anderer seit über 10 Jahren intensiv mit dem Thema Radverkehrsplanung beschäftigt (Mitarbeit in entsprechenden Fachgremien, Teilnahme und Mitwirkung an Fortbildungsveranstaltungen, Erstellung von Planungskonzepten, praktische Arbeit an Straßenplanungen). Weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen gemäß ihrer Ausbildung bzw. beruflichen Erfahrungen über Qualifikationen zur Radverkehrsplanung.

Nach den Angaben der meisten Straßen- und Grünflächenämter ist davon auszugehen, dass gewisse Kenntnisse der Radverkehrsplanung zum Grundwissen der Straßeningenieurinnen oder Straßenentwurfingenieure gehören und somit bei diesen (meist 2 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter pro Bezirk) vorhanden sind. Andere Straßen- und Grünflächenämter sowie die Senatsverwaltung für Inneres und Sport und der Polizeipräsident geben an, dass sie über kein entsprechendes Personal verfügen.

Frage 7: Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um die Qualifikation in Berliner Behörden und Bezirken für die Planung und Konzeptentwicklung im Bereich Radverkehr sicher zu stellen und beispielsweise durch die Förderung von Fortbildungen zu erhöhen?

Antwort zu 7: Neben der laufenden einzelfallbezogenen Beratungstätigkeit durch die in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für das Radverkehrsprogramm arbeitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden zu besonderen Anlässen wie z. B. nach dem Inkrafttreten von radverkehrsrelevanten StVO¹-Änderungen in Zusammenarbeit mit der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik Fortbildungen für interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Berliner Verwaltung organisiert (zuletzt im Herbst 2014). Auch sonst stehen interessierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Berliner Verwaltung die anderen Angebote der Fahrradakademie sowie Veranstaltungen anderer auf diesem Gebiet tätiger Organisationen (z.B. der Berufsverbände) zur Verfügung. Dieses Angebot wird im Rahmen der verfügbaren zeitlichen Ressourcen auch angenommen.

Frage 8: Welche Planungsgrundsätze gelten für den Bau und die Sanierung von Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 8: Es gelten die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV² Geh- und Radwege) in der jeweils aktuellen Fassung (momentan die von 2013) sowie ergänzend die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, Ausgabe 2010“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Frage 9: Sind diese Grundsätze für die verantwortlichen Stellen im Land Berlin und in den Bezirken verbindlich?

Frage 10: Wie wird die Einhaltung der Planungsgrundsätze kontrolliert und evaluiert?

Antwort zu 9 und 10.: Die AV Geh- und Radwege vom 16.05.2013 sind seit der Veröffentlichung im Amtsblatt vom 07.06.2013 verbindlich; auch zuvor hat es entsprechende Ausführungsvorschriften gegeben, die nur in wenigen Punkten von der aktuellen Fassung abgewichen haben. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ergänzen die AV Geh- und Radwege und sind mit Rundschreiben vom 17.10.2011 verbindlich eingeführt worden.

Die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter werden von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in den regelmäßig stattfindenden Abstimmungsgesprächen zum Radverkehrsinfrastrukturprogramm auf ggf. festgestellte Planungsfehler und auf Mängel der baulichen Umsetzung hingewiesen. Im Rahmen der Vergabe der Sondermittel für die Radverkehrsinfrastruktur bzw.

¹ Straßenverkehrsordnung

² Ausführungsvorschriften

Radwegsanierung wird ebenfalls darauf geachtet, dass die eingereichten Planungsunterlagen nicht von den Grundsätzen der o.g. Richtlinien abweichen. Da die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter nicht der Fachaufsicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt unterliegen, sind die Bezirke für die Einhaltung der Regelungen selbst verantwortlich.

Frage 11: Welche Lösungen für eine radverkehrsge- rechte Ausgestaltung von Knotenpunkten wurden in den in der Radverkehrsstrategie angekündigten drei Modellprojekten erprobt und evaluiert?

Frage 12: Wurden aus diesen Modellprojekten Regelpläne entwickelt, und wenn ja, welche?

Antwort zu 11 und 12: Das in der Radverkehrsstrategie angekündigte Modellprojekt konnte noch nicht gestartet werden.

Im Rahmen der laufenden Maßnahmen an Lichtsignalanlagen wurden und werden allerdings durchaus auch innovative und bisher unübliche Lösungen wie aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) oder Linksabbiegespuren für Radfahrerinnen und Radfahrer umgesetzt. Für Radfah- rerschleusen gibt es ebenso wie für aufgeweitete Radauf- stellstreifen bereits Regelpläne der Verkehrslenkung Ber- lin; in der Praxis hat sich gezeigt, dass der aufgeweitete Radaufstellstreifen in der Regel die flexiblere Form der beiden Maßnahmen zur Erleichterung des direkten Links- abbiegens ist, die abgesehen von den Kostenvorteilen gerade auch bezüglich der Akzeptanz durch die Radfahre- rinnen und Radfahrer meist bessere Ergebnisse als die „Radfaherschleuse“ bringt.

Berlin, den 05. Februar 2015

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Feb. 2015)