

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frédéric Verrycken (SPD)

vom 16. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juli 2018)

zum Thema:

Neue Radwege bauen – alte nicht vergessen...

und **Antwort** vom 01. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Aug. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frédéric Verrycken (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15676
vom 16. Juli 2018
über Neue Radwege bauen – alte nicht vergessen...

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

Vorbemerkung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher alle bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewerten der Senat und die Bezirke den Zustand der vorhandenen Radwege Berlins?

Antwort zu 1:

Derzeit erfolgt in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die europaweite Ausschreibung für ein Erhaltungsmanagementsystem, mit dessen Hilfe die Zustandsbewertung der Fahrbahnen erfolgen wird. Die Bewertung von Rad- und Gehwegen erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt in einer zweiten Stufe. Aktuell können noch keine belastbaren Aussagen zum Gesamtzustand aller Radwege erfolgen.

Lichtenberg:

Einige Radwege sind stark erneuerungsbedürftig.

Mitte:

Viele der baulich angelegten Radwege sind bereits „in die Jahre gekommen“ und weisen eine Vielzahl von Vorschädigungen auf. Diese werden jedoch im Rahmen der Straßenunterhaltung durch kleinteilige Reparaturen weiter verkehrssicher gehalten und im

Rahmen der Möglichkeiten sukzessive durch grundhafte Sanierungen und Umbaumaßnahmen langfristig verbessert.

Bereits in den letzten Jahren wurden die Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur nach dem jeweils aktuellen Stand geplant und umgesetzt. Hierbei finden die Planungsvorgaben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Verkehrslenkung Berlin Beachtung.

Eine geschaffene Verkehrsinfrastruktur weist eine gewisse Lebensdauer auf. Gleichzeitig verändert sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Dass nicht jede Entwicklung eine zügige Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Folge hat, ist evident. Bekannt ist, dass die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Bereichen nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht. Auch aus diesem Grund, wurde die Radwegebenutzungspflicht (Verkehrszeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) in vielen Fällen aufgehoben.

Pankow:

Der Zustand der vorhandenen Radwege, wie auch des gesamten öffentlichen Straßenlandes im Bezirk Pankow, ist Ausdruck der bisherigen dauerhaften und leider auch weiter anhaltenden Unterfinanzierung der planmäßigen bezirklichen Straßenunterhaltung.

Reinickendorf:

Die baulich vorhandenen Radwege entsprechen zum großen Teil nicht den derzeit gültigen technischen Vorschriften und befinden sich teilweise in einem nicht zufrieden stellenden Zustand.

Spandau:

Die Radwege in Spandau befinden sich in einem sehr unterschiedlichen Zustand zwischen sehr gut und mangelhaft. Viele Radwege sind allerdings für die heutigen Nutzungsansprüche zu schmal.

Tempelhof-Schöneberg:

Die Radwege im Bezirk Tempelhof-Schöneberg befinden sich im unterschiedlichen Zustand. Auf den Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen angelegte Radverkehrsanlagen sind in der Regel gut ausgebaut. Die Radverkehrsanlagen in den Seitenräumen der Hauptverkehrsstraßen und im untergeordneten Straßennetz entsprechen in ihrer Breite und dem Zustand größtenteils nicht dem gewünschten Fahrkomfort.

Frage 2:

Wer ist für die Beseitigung von Schäden (etwa durch Baumwurzeln) oder anderweitige Behinderungen verantwortlich?

Antwort zu 2:

Die Zuständigkeit für die Beseitigung von Schäden obliegt dem jeweiligen Straßen- und Grünflächenamt in seiner Funktion als Straßenbaulastträger gem. § 7 Berliner Straßengesetz (BerlStrG).

Frage 3:

Wie läuft die Schadensfeststellung und die Behebung dieser ab?

Antwort zu 3:

Lichtenberg:

Die Schadensfeststellung erfolgt im Regelfall im Rahmen der regelmäßigen visuellen Überwachung des Straßenzustandes durch die Straßenbegehenden. Zudem werden Hinweise durch Verkehrsteilnehmer gegeben. Die Instandsetzung erfolgt nach Priorität.

Mitte:

Gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 7 BerlStrG – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins (AV Straßenüberwachung) werden die öffentlichen Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in Begehungsklassen eingeteilt und zur Überwachung der Verkehrssicherheit durch Bauaufseher/ Straßengeher begangen.

Straßen der Begehungsklasse I (Straßen oder Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von werktäglich mehr als 10.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden und Straßen und Straßenabschnitte, die von öffentlichen Verkehrsmitteln des Oberflächenverkehrs benutzt werden, sowie Fußgängerbereiche in Geschäftsgebieten) werden zweimal im Monat begangen. Straßen der Begehungsklasse II (alle übrigen Straßen oder Straßenabschnitte) werden einmal in zwei Monaten begangen. Im Rahmen der Überwachung ist u.a. auf Schäden am Straßenkörper, Verkehrshindernisse, Straßenzubehör, Schäden oder Mängel an Baustellenabsperungen sowie auf Verkehrsgefährdungen durch Einrichtungen, die als Sondernutzung zugelassen wurden, zu achten.

Hierbei werden auch die Radwege kontrolliert. Festgestellte Mängel werden dokumentiert und zur Beseitigung an vertraglich gebundene Firmen weitergeleitet. Im Falle von schwerwiegenden Schäden, welche eine verkehrssichere Nutzung der Radwege nicht mehr ermöglichen, werden Sofortmaßnahmen zur Sicherung und Absperrung eingeleitet. Festgestellte Verkehrsgefährdungen im Zusammenhang mit Sondernutzungen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet und der Sondernutzer aufgefordert, hier umgehend für Abhilfe zu sorgen.

Großflächige Schäden und längerfristige Erhaltungsmaßnahmen werden den zuständigen Bezirksingenieur/innen gemeldet, um entsprechende Baumaßnahmen zu planen und auszuschreiben, sowie die entsprechenden Abschnitte in die Investitionsplanung aufzunehmen.

Pankow:

Im Rahmen der durch die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins – (AV Straßenüberwachung) vorgeschriebenen Straßenbegehungen werden die Radwege als Bestandteil der jeweiligen Straße mit begangen, festgestellte Schäden aufgenommen und einzeln nach Ort, Lage, Art/Form, Befestigungsart, Fläche und Tiefe bewertet. Bei Feststellung bestimmter Kriterien, z. B. die Tiefe eines Straßenschadens, wird dieser als Gefahrenstelle betrachtet. Somit ist erkennbar, dass nicht jeder Straßenschaden auch automatisch eine Gefahrenstelle ist.

Werden Gefahrenstellen in Radwegen festgestellt, erfolgt nach Kenntnisnahme dieser die umgehende Beauftragung. Die Beseitigung der Gefahrenstelle erfolgt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten i.d.R. am nächsten Werktag. Wenn keine dauerhafte Schadensbeseitigung erfolgen kann, wird die Gefahrenstelle gesichert (z. B. mit einer Absperrung) bzw. provisorisch beseitigt (z. B. mit Kaltasphalt).

Reinickendorf:

Schäden werden einmal über die Begehung, entsprechend der Ausführungsvorschrift zum Berliner Straßengesetz zur Straßenüberwachung des öffentlichen Straßenlandes, festgestellt. Weiterhin gibt es eine Vielzahl von Meldungen durch Bürger, Polizei und über das Ordnungsamt. Festgestellte Mängel werden in der Regel innerhalb von 14 Tagen, Gefahrenstellen innerhalb von 24 Stunden beseitigt. Ist eine Behebung der Schäden nicht möglich, so wird mit entsprechenden Verkehrszeichen darauf hingewiesen.

Spandau:

Die Schäden werden entweder im Rahmen der regelmäßigen Begehung auf Grundlage der AV Straßenüberwachung oder gezielte Überprüfung konkreter Abschnitte festgestellt oder durch Dritte gemeldet. Kleinere Schäden werden umgehend beseitigt. Wenn Baumwurzeln betroffen sind, oder es sich um größere Schäden handelt muss eine Ortsbesichtigung vorgenommen, gegebenenfalls auch eine aufwändigere Planung veranlasst werden.

Tempelhof-Schöneberg:

Die Schadensfeststellung erfolgt im Rahmen der regelmäßigen Kontrollen während der Beläufe durch Straßenbegeherinnen und Straßenbegeher. Die Behebung der Gefahrenstellen erfolgt durch vom Bezirksamt beauftragte Baufirmen.

Frage 4:

Wie lange dauert eine Schadensfeststellung und die Behebung im Regelfall in den einzelnen Bezirken?

Antwort zu 4:

Lichtenberg:

Wie bereits erwähnt, werden die Schäden im Zuge der regelmäßigen Straßenbegehungen festgestellt. Der zeitliche Aufwand (zwischen Erfassung und Instandsetzung) wird statistisch nicht erfasst. Die zeitliche Dauer der Behebung der Schäden ist abhängig vom Umfang, der Wertigkeit und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.

Mitte:

Kleinteilige Reparaturen werden durch die vertraglich gebundenen Gefahrenstellenfirmen in der Regel innerhalb von drei Tagen nach Feststellung ausgeführt.

Großflächige Unterhaltungsmaßnahmen sowie Investitionsmaßnahmen bedürfen einer längerfristigen Vorbereitung und können einen Vorlauf von mehreren Jahren nach sich ziehen.

Pankow:

Die Schadensfeststellung ist vom turnusmäßigen Straßenbegang der in der o.a. Ausführungsvorschrift geregelt ist abhängig (Straßen der Begehungskategorie I – zweimal im Monat, Straßen der Begehungskategorie II – einmal in zwei Monaten). Zur Behebung von Gefahrenstellen siehe Antwort zu Frage 3.

Reinickendorf:

Schäden werden einmal über die Begehung, entsprechend der Ausführungsvorschrift zum Berliner Straßengesetz zur Straßenüberwachung des öffentlichen Straßenlandes, festgestellt. Weiterhin gibt es eine Vielzahl von Meldungen durch Bürger, Polizei und über das Ordnungsamt. Festgestellte Mängel werden in der Regel innerhalb von 14 Tagen, Gefahrenstellen innerhalb von 24 Stunden beseitigt. Ist eine Behebung der Schäden nicht möglich, so wird mit entsprechenden Verkehrszeichen darauf hingewiesen.

Spandau:

Wegen der unterschiedlichen Schäden und deren Ursachen lässt sich dies nicht pauschal beantworten. Kleinere Schäden werden in der Regel innerhalb weniger Tage, Gefahrenstellen ggf. am selben Tag beseitigt. Sind größere Eingriffe in den Wurzelraum oder umfangreiche Planungen erforderlich, dauert es deutlich länger. Bei dichtem Baumbestand kann unter Umständen gar keine Reparatur erfolgen.

Tempelhof-Schöneberg:

Die Hauptstraßen werden nach der AV Straßenbegang zweimal im Monat und die Nebenstraßen einmal in zwei Monaten belaufen. Die Dauer der Behebung hängt von den Ursachen ab und kann sich zwischen unverzüglich bei Gefahrenstellen und längeren Zeiträumen erstrecken, wenn erst noch weitere Prüfungen durchgeführt werden müssen.

Frage 5:

Reichen die vorhandenen Mittel und das Personal für eine adäquate Schadensfeststellung und Behebung auf den vorhandenen Radwegen Berlins?

Antwort zu 5:

Lichtenberg:

Aus der Sicht des Fachamtes nicht.

Mitte:

Hierbei ist zwischen der Schadensfeststellung sowie der kleinteiligen Reparatur und grundhaften Sanierungen von Radwegen zu unterscheiden.

Die vorhandenen Straßenunterhaltungsmittel sowie das Personal reichen aus, um die Schäden festzustellen und umgehende kleinteilige Reparaturen zu veranlassen. Für großflächige Unterhaltungsmaßnahmen sowie grundhafte Verbesserungen der Radwege stehen inzwischen in der Regel ebenfalls ausreichend Haushaltsmittel, nicht zuletzt aus den Sonderprogrammen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) zur Verfügung. Jedoch reichen die personellen Kapazitäten in der Regel nicht aus, um hier die bereitgestellten Mittel zeitnah umzusetzen. Erschwert wird dies durch den Umstand, dass es in der derzeitigen Situation auf dem Arbeitsmarkt trotz Stellenaufwüchsen nur schwer gelingt, geeignetes Fachpersonal zu rekrutieren.

Pankow:

Nein.

Reinickendorf:

Die finanziellen Mittel des Bezirkes, hier der Titel für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes, reichen lediglich für die Beseitigung von Gefahrenstellen. Eine grundlegende Instandsetzung ist hiermit nicht möglich. Finanzielle Mittel der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz werden nur bewilligt, wenn die Radwege den geltenden technischen Standards entsprechen. Da aber die meisten Radwege unterdimensioniert sind, erfolgt keine Finanzierung.

Spandau:

Für eine Schadensfeststellung entsprechend der AV Straßenüberwachung reicht das vorhandene Personal aus. Soll die Kontrollfrequenz erhöht werden, ist das nicht der Fall. Für eine zügige Planung, Baudurchführung und Konfliktlösung reicht das vorhandene Personal u.a. auch deshalb nicht aus, weil das Land Berlin und hier insbesondere die Bezirke sowohl hinsichtlich der Bezahlung als auch der Arbeitsbedingungen kein attraktiver Arbeitgeber für Bauingenieure ist.

Tempelhof-Schöneberg:

Aus Sicht des Bezirksamtes reichen die zur Verfügung stehenden Mittel und das Personal für eine adäquate Schadensfeststellung und -behebung nicht aus.

Frage 6:

Was tut der Senat und was tun die Bezirke, um die Radwege auch zukünftig in Schuss zu halten und zu bringen?

Antwort zu 6:

Aus dem aufzubauenden Erhaltungsmanagementsystem (siehe Antwort zu Frage 1) sollen Bauprogramme abgeleitet werden, die als Grundlage für die Investitions- und Unterhaltungsplanung der Baulastträger dienen. Diese müssen seitens der Baulastträger mit personellen und finanziellen Mitteln untersetzt werden.

Derzeit stellt der Senat den Bezirken zusätzliche finanzielle Mittel aus dem Titel „Unterhaltung des Straßenlandes - Sonderprogramm Straßensanierung“ (Kapitel 2707, Titel 52130). Neben der Sanierung von Fahrbahnen und Gehwegen werden daraus auch Sanierungsmaßnahmen von Radverkehrsanlagen finanziert. Außerdem werden zweckgebunden Mittel zur Sanierung von Radverkehrsanlagen aus dem Kapitel 0730, Titel 52108 (Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs) den Bezirken zur Verfügung gestellt. Beide Titel wurden in den letzten Jahren sukzessive erhöht.

Auch mit dem Ziel der Senkung der Unterhaltungs- und Sanierungskosten werden den Bezirksämtern zusätzliche investive Mittel der Titel 0730 und 2920 72016 (Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr) zur Verfügung gestellt, mit denen die Radverkehrsanlagen in bestimmten Straßenabschnitten komplett oder weitestgehend erneuert werden können.

Die entsprechenden Maßnahmen, werden mit den jeweiligen Mitarbeitenden der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in turnusmäßig stattfindenden Steuerungsrunden besprochen und abgestimmt.

Mittel- bis langfristig ist geplant, auch die landeseigene Gesellschaft GB infraVelo GmbH an der Sanierung und dem Erhalt ausgewählter Radverkehrsanlagen zu beteiligen.

Lichtenberg:

Ohne Bereitstellung von Sondermitteln zur Verbesserung Radinfrastruktur beschränkt sich die Instandhaltung nur auf Kleinreparaturen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage.

Mitte:

Der Senat stellt mit seinen Titeln Radwegsanierungsprogramm HT 0730 / 521 08, Radverkehrsinfrastrukturprogramm Haushaltstitel 0730 / 720 16 und Radverkehrsinfrastrukturprogramm Haushaltstitel 2920 / 720 16 (KInvFG¹-Mittel) finanzielle Mittel für die Bezirke bereit, damit diese Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen umsetzen können. Die Vorhaben werden in regelmäßig stattfindenden Runden zwischen Senat und Bezirk besprochen.

Zudem wurde die infraVelo GmbH mit dem Ziel gegründet, Projektsteuerungs-, Projektmanagement-, Baumanagement- sowie Bauherrnaufgaben im Zusammenhang mit anstehenden Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Land Berlin umzusetzen. Konkrete Projektabsprachen mit dem Bezirk Mitte haben noch nicht stattgefunden.

Durch das Mobilitätsgesetz wurden jedem Bezirk zwei Radverkehrsplaner-Stellen zugeschrieben. Diese konnten im Bezirk Mitte von Berlin, auch nach mehrmaliger Ausschreibung, noch nicht final besetzt werden.

Pankow:

Dem Handeln des Bezirkes Pankow sind durch die weitere dauerhafte Unterfinanzierung der bezirklichen Straßenunterhaltung enge Grenzen gesetzt.

Ebenfalls muss betont werden, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für das öffentliche Straßenland in seiner Gesamtheit einzusetzen sind. Zu Fuß Gehende, Radfahrende und Autofahrende sind in Bezug auf die Straßenüberwachung gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende und ein eventueller Schaden soll von allen gleichermaßen abgewendet werden. Hinzu kommt, dass gerade Radfahrende sämtliche Straßenbestandteile (Gehwege, Radwege und Fahrbahnen) nutzen und teilweise nach § 2 Abs. 4 und 5 StVO auch nutzen dürfen/müssen.

Eine Verbesserung des örtlich anzutreffenden Zustandes kann nur mit mehr Personal und einer bedarfsgerechten Finanzierung erzielt werden.

Reinickendorf:

Die finanziellen Mittel des Bezirkes, hier der Titel für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes, reichen lediglich für die Beseitigung von Gefahrenstellen. Eine grundlegende Instandsetzung ist hiermit nicht möglich. Finanzielle Mittel der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz werden nur bewilligt, wenn die Radwege den geltenden technischen Standards entsprechen. Da aber die meisten Radwege unterdimensioniert sind, erfolgt keine Finanzierung.

Spandau:

Die Bezirke tun alles, was unter den vorhandenen Rahmenbedingungen möglich ist um die Verkehrssicherheit aller Straßenbestandteile für alle Verkehrsteilnehmende sicherzustellen.

¹ Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

Tempelhof-Schöneberg:

Im Rahmen der Straßenunterhaltung können aufgrund der begrenzten Mittel durch den Bezirk nur die unmittelbaren Gefahrenstellen beseitigt werden. Im Weiteren ist der Fachbereich Straßen bemüht, mit zusätzlich zur Verfügung stehenden Mitteln – auch von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - auch Radwegabschnitte instand setzen zu lassen.

Berlin, den 1. August 2018

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz