

Baustellen fahrradfreundlicher gestalten

Auswertung von 200 Mängeln

Ausgangslage

Nach Mobilitätsgesetz § 39 soll während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umleitungsstrecken zu sorgen. Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.

In der Praxis sind Radfahrende leider häufig mit Baustellen konfrontiert, an denen die Belange der Radverkehrs nur unzureichend beachtet wurden, z. B.:

- Einrichten einer Baustelle auf dem Radweg, ohne alternative Führung des Radverkehrs
- Gefährliche Führung des Radverkehrs in einer Baustelle, z. B. mit zu geringem Seitenabstand zum Fließverkehr, mit zu geringer Breite zwischen festen Bauten, Gerüsten etc.
- Fehlerhafte Beschilderung für den Radverkehr z. B. fehlerhafte Anordnung einer Benutzungspflicht eines Radwegs,
- Mangelhafte Führung des Radverkehrs über hohe Bordsteinkanten, losen Sand etc.
- Komplette Sperrung eines Abschnitts, auch in qualifizierten Haupt- und Nebenrouten ohne Umleitung für den Radverkehr,
- Ausweisen von bauzeitlichen Bussonderfahrstreifen ohne Berücksichtigung des Radverkehrs.

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg erfasst dazu seit ca. 20 Monaten berlinweit solche Baustellen, meldet diese an die zentrale Anlaufstelle der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Verkehrslenkung Berlin (SenUVK VLB, siehe https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/radverkehr_baustellen.shtml) und verfolgt das Antwortverhalten.

Auswertung zum Antwortverhalten auf 200 gemeldete Mängel

Alle 200 gemeldeten Baustellen mit Mängeln sind in der Anlage mit Ort, Bild, Beschreibung und dem Kommunikationsverlauf aufgelistet. Dort ziehen wir zu jeder Meldung ein Fazit und bewerten es mit einer Note.

- Note 1 = sehr gut wird z. B. vergeben, wenn die Antwort des Zuständigen innerhalb kurzer Frist erfolgte und die Beseitigung des Mangels mindestens angekündigt wird.
- Note 6 = ungenügend wird z. B. vergeben, wenn der Zuständige überhaupt nicht antwortet.

So sieht das Ergebnis über alle 200 Meldungen aus:

Zuständig	Anzahl Mängel	Anzahl Mängel mit Note						Durchschnittsnote
	insgesamt	1	2	3	4	5	6	
SenUVK VLB und Bezirke	200	21	12	12	9	7	139	4,9
nur SenUVK VLB	84	14	7	9	5	6	43	4,3
nur Bezirke	116	7	5	3	4	1	96	5,4

Das Ergebnis ist außerordentlich schlecht, weil ganz überwiegend die Note „6 – ungenügend“ vergeben werden musste. Die Begründungen variieren:

- Überhaupt keine Antwort,
- Keine Antwort des Zuständigen,
- Nur Antwort mit der Aussage, man wolle prüfen, dann folgt aber keine Antwort mit dem Ergebnis oder
- Antwort mit vorgetäuschem Verbesserungswillen.

Aufgeschlüsselt auf die Bezirke sieht das Ergebnis so aus:

Zuständig	Anzahl Mängel	Anzahl Mängel mit Note						Durchschnittsnote
	insgesamt	1	2	3	4	5	6	
SenUVK VLB	84	14	7	9	5	6	43	4,3
SV Charlottenburg-Wilmersdorf	3	0	0	0	0	0	3	6,0
SV Friedrichshain-Kreuzberg	35	1	2	1	2	0	29	5,4
SV Lichtenberg	1	0	0	0	0	0	1	6,0
SV Marzahn-Hellersdorf	2	0	2	0	0	0	0	2,0
SV Mitte	11	3	0	0	1	1	6	4,4
SV Neukölln	4	0	0	0	0	0	4	6,0
SV Pankow	9	0	0	0	0	0	9	6,0
SV Reinickendorf	1	1	0	0	0	0	0	1,0
SV Steglitz-Zehlendorf	3	2	0	0	0	0	1	2,7
SV Tempelhof-Schöneberg	37	0	1	1	1	0	34	5,8
SV Treptow-Köpenick	10	0	0	1	0	0	9	5,7
SenUVK VLB und Bezirke	200	21	12	12	9	7	139	4,9
nur SenUVK VLB	84	14	7	9	5	6	43	4,3
nur Bezirke	116	7	5	3	4	1	96	5,4

Allerdings ist die Anzahl der Mängel je Bezirk keinesfalls repräsentativ. Sie hängt vordergründig davon ab, wo der Erfasser häufig entlang radelte und dabei Mängel entdeckte.

Ist nach unserer Beschwerde bei Senatorin Regine Günther nach 100 gemeldeten Mängeln eine Besserung eingetreten?

Wir hatten im Zeitraum 06/2017 bis 07/2018 die ersten 100 Mängel erfasst, ausgewertet und die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Senatorin Regine Günther mit dem schlechten Ergebnis konfrontiert. Sie gelobte in ihrer Antwort vom 24.10.2018 Besserung:

- Zukünftig Zusendung einer Eingangsbestätigung an den Hinweisgebenden
- Zukünftig Zusendung einer Information zu den Prüfergebnissen und den Abhilfemaßnahmen
- Bei Zuständigkeit Bezirke: „Wir werden jedoch in Zukunft die Behörden [Bezirke] deutlicher darum bitten, den Hinweisgebenden entsprechend zu benachrichtigen. Da wir keine formale Einwirkungsmöglichkeit auf die Priorisierungen der bezirklichen Arbeit haben, findet zwischen der Leitung der VLB und den Berliner Bezirken ein regelmäßiger Austausch statt, um ein einheitliches handeln aller Straßenverkehrsbehörden zu gewährleisten. Auch diesen Prozess werden wir optimieren.“

Schauen wir nun nach, ob sich das Antwortverhalten der Behörden besserte. Wir vergleichen die Meldungen 1 bis 100 mit den Meldungen 101 bis 200 (vor bzw. nach dem Geloben der Besserung):

Meldung 1 bis 100:

Zuständig	Anzahl Mängel	Anzahl Mängel mit Note						Durchschnittsnote
	insgesamt	1	2	3	4	5	6	
SenUVK VLB und Bezirke	100	8	4	9	4	4	71	5,1
nur SenUVK VLB	47	5	1	7	0	3	31	4,9
nur Bezirke	53	3	3	2	4	1	40	5,2

Meldung 101 bis 200:

Zuständig	Anzahl Mängel	Anzahl Mängel mit Note						Durchschnittsnote
	insgesamt	1	2	3	4	5	6	
SenUVK VLB und Bezirke	100	13	8	3	5	3	68	4,8
nur SenUVK VLB	37	9	6	2	5	3	12	3,6
nur Bezirke	63	4	2	1	0	0	56	5,5

Das Antwortverhalten der VLB hat sich seit unserer Beschwerde gebessert, das der Bezirke leider nicht – im Gegenteil. Der Notendurchschnitt insgesamt blieb nahezu unverändert. Somit ist leider zu konstatieren, dass die Besserung zwar partiell eingetreten ist, aber das Gesamtergebnis weiterhin sehr schlecht ist.

Der Erfasser fiel allerdings auf, dass Baustellen im Zuständigkeitsbereich der VLB in jüngster Vergangenheit häufiger fahrradfreundlicher und ohne Mängel angeordnet wurden. Diese wurden hier aber nicht erfasst.

Bewertung aus Sicht der BürgerInnen

Aus Sicht der Bürgerinnen stellt sich die Situation weiterhin sehr unbefriedigend dar:

- Baustellen werden bedingt durch Personalknappheit kaum noch überwacht.
- BürgerInnen übernehmen notgedrungen die Überwachungsfunktion und melden Mängel an SenUVK VLB. (Die zentrale Meldung ist aus BürgerInnen-Sicht auch sinnvoll, da die

Unterscheidung, ob SenUVK oder ein Bezirk verantwortlich ist, für BürgerInnen undurchschaubar ist.)

- Viel zu häufig werden die Mängel meldende BürgerInnen einfach ignoriert, die Verantwortlichen antworten nicht. Ob die Verantwortlichen etwas zur Mängelbeseitigung unternehmen, ist für BürgerInnen nicht erkennbar, selbst wenn sich irgendwann vor Ort ein Mangel entschärft, so kann dies am normalen Bauablauf liegen.

Grundsätzliche Prozessmängel

Aus der Auswertung der 200 gemeldeten Baustellen sind grundsätzliche Prozessmängel zu erkennen:

Prozessmangel: Fehlendes oder veraltetes Regelwerk, Leitfaden

- Senatorin Regine Günther hatte in ihrer Antwort zugesagt: „Unser Ziel ist es, alle Berliner Baustellen sicher zu gestalten. Hierzu erarbeitet die Verkehrslenkung Berlin (VLB) derzeit einen Leitfaden, der zur Ergänzung der Straßenverkehrsordnung, der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und zur Ausformung des § 39 im Mobilitätsgesetz dienen wird. Diese einheitlichen Standards und Arbeitshilfen werden die Qualität der Anordnungen weiter verbessern.“
- Leider ist dieser Leitfaden noch nicht entworfen und eingeführt.
- Die RSA-95 enthält an vielen Stellen sehr geringe Standards, die mit den heutigen Anforderungen, insbesondere des Mobilitätsgesetzes nicht mehr konform gehen.
- Hier werden z. B. so geringe Breiten für benutzungspflichtige Radwege in Baustellen (0,8 m) vorgeschrieben, die praktisch unbefahrbar sind.

Prozessmangel: Keine Nachverfolgung für Antworten der Bezirke

- Eine Nachverfolgung der Antworten der Bezirke durch SenUVK VLB geschieht nicht.
- Die zugesagte Optimierung des Prozesses der Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden hat hier zu keiner Besserung geführt. Ein Feedback von den Bezirken zurück zu SenUVK VLB oder zum Hinweisgebenden erfolgt i. d. R. nicht.

Prozessmangel: Bezirke: Einbeziehen VLB vermeiden

- Bei Baustellen, die auf Radverkehrsanlagen (z. B. Hochbordradwege) stattfinden, aber nicht auf der Fahrbahn, ist meist die Straßenverkehrsbehörde des Bezirks verantwortlich.
- Um den Radverkehr in solchen Fällen sicher zu führen, wäre meist eine Verlegung des Radverkehrs in einen abgesicherten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf die Fahrbahn erforderlich. Das bedingt aber, die Verkehrslenkung Berlin einzubeziehen, was zusätzliche Arbeit und Zeit in der Straßenverkehrsbehörde des Bezirks erfordert. Deshalb wird dies gern vermieden.
- Im Ergebnis wird vor Ort die Radverkehrsanlage einfach gesperrt, ohne sichere Alternativen für den Radverkehr einzurichten. Man nimmt den Mangel von vornherein in Kauf.

Prozessmangel: Nicht benutzungspflichtige Radwege erfordern vermeintlich keine sichere alternative Radverkehrsführung

- Zuständige sind öfters der Meinung, ein nicht benutzungspflichtiger Radweg könnte einfach gesperrt werden, da Radfahrende ja die Fahrbahn benutzen können.
- Das Mobilitätsgesetz unterscheidet aber nicht danach, ob eine Radverkehrsanlage benutzungspflichtig ist oder nicht. Bei **allen** Baumaßnahmen ... soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden.
- Das bedeutet bei Sperrungen des Radwegs, dass zumindest die Abfahrten zur Fahrbahn markiert und möglichst gesichert werden, Warnzeichen für den Fließverkehr aufgestellt werden und auch gesicherte Wiederauffahrten auf den Radweg eingerichtet werden.

Prozessmangel: Kaum Kontrolle vor Ort

- Bauherren und Bauausführende werden vor Ort kaum kontrolliert, weder bei der Ersteinrichtung der Baustelle noch nach Aufforderung zur Mangelbeseitigung.
- Da Bauherren und Bauausführende das wissen, reagieren sie auf die Ansprache von BürgerInnen oft überheblich und herablassend nach dem Motto: „Beschwere dich doch, es passiert doch sowieso nichts.“

Prozessmangel: Kaum Aushang des relevanten Verkehrszeichenplans vor Ort

- Die Forderung des Mobilitätsgesetzes nach § 39 (2), dass der relevante Verkehrszeichenplan vor Ort öffentlich einsehbar und barrierefrei zugänglich öffentlich einsehbar auszuhängen ist, wird kaum umgesetzt.

Vorschläge für die Verbesserung

Einrichtung von Baustellen

- Wir empfehlen, bei der Einrichtung von Baustellen den Leitfaden Baustellen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. anzuwenden. Dies kann übergangsweise solange geschehen, bis Berlin einen eigenen Leitfaden einführt, der die Belange des Mobilitätsgesetzes berücksichtigt. (Link zum Leitfaden: https://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen/AGFK/Leitfaden_Baustellen/Leitfaden_Baustelle.pdf)
- Wir empfehlen, gemeinsam mit SenUVK VLB einen einfachen Prozess abzustimmen, wie bei Umleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn verfahren werden kann.
- Wir empfehlen, bei grundsätzlich jeder Sperrung einer Radverkehrsanlage eine sichere alternative Führung sicherzustellen.

Kontrolle von Baustellen

- Wir empfehlen, die Kontrollen vor Ort zu verstärken.
- Das sollte bei größeren oder bzgl. Verkehrsführung komplizierteren Baustellen bei Ersteinrichtung geschehen.
- Dies sollte in jedem Fall nach Mängelmeldungen von BürgerInnen zeitnah geschehen.
- Dabei sollte auch kontrolliert werden, ob der Verkehrszeichenplan aushängt.

Kommunikation bei Mängelmeldungen

- Auf Mängelmeldungen von BürgerInnen sollte immer zeitnah reagiert werden.
- Insbesondere sollten BürgerInnen über ergriffene Maßnahmen informiert werden.