

# FahrRat Tempelhof-Schöneberg

## Ergebnis-Protokoll 5. Sitzung 2019

**Ort:** Rathaus Schöneberg, Raum 1110

**Zeit:** Donnerstag, 05.12.2019, 16.30 Uhr

### 1 Begrüßung

#### 1.1 Protokoll

Das Protokoll der 4. Sitzung des FahrRates ist auf der Internetseite des FahrRates hinterlegt. Die Genehmigung wird auf die erste Sitzung 2020 vertagt.

#### 1.2 Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt. Punkt 3 und 5 werden vorgezogen.

### 2 Baustellensicherung

Ein Vertreter des Netzwerkes Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg hat für die Sitzung eine Präsentation „Wege zu fahrradfreundlichen Baustellen II“ vorbereitet. (siehe Anlage 1)

Er erläutert anhand von Bild-Dokumentationen Beispiele von nach Mobilitätsgesetz (MobG) mangelhaft eingerichteten Baustellen in Tempelhof-Schöneberg.

Das Fazit aus Sicht des Netzwerkes aus 300 Meldungen an rad+baustelle über 2,5 Jahre:

- Über 90 % der Meldungen bleiben ohne Reaktion.

Dies sei aus Sicht des Netzwerkes ein verheerendes Ergebnis

- Faktisch findet keine systematische Überwachung statt.
- Auf Mängelmeldungen erfolgt kaum eine Reaktion.
- Gefahrenstellen bleiben über Wochen bestehen.

Es folgt eine Zusammenfassung der Vorschriften für die Einrichtung von Baustellen nach MobG § 39:

- Während aller Baumaßnahmen soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden.
- Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umleitungsstrecken für den Radverkehr zu sorgen.

- Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.

Folgende Mängel seien auch ein Jahr nach in Kraft treten des MobG häufig zu beobachten:

- 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
- 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.
- Bei der Anwendung von Mindestmaßen aus der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen – RSA 95, entsteht fahrradunfreundliche Führung mit nur 0,8 m Breite
- Vermeidung der Einbeziehung der VLB, um Hochbord-Radverkehrsanlagen nicht mit einem abgesicherten Fahrstreifen auf die Fahrbahn lenken zu müssen.
- Bauherren und –ausführende werden vor Ort bei der Einrichtung der Baustelle kaum kontrolliert
- Verkehrszeichenplan für die Baustelle vor Ort wird meist nicht ausgehängt

Empfehlungen des Netzwerks Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg:

- bis zur Einführung eines Leitfadens für die Baustelleneinrichtung in Berlin sollte auf den Leitfaden der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. zurückgegriffen werden.
- Vereinfachung der Abstimmungsprozesse mit der VLB, wenn ein Hochbordradweg gesperrt werden muss und die Umleitung über die Fahrbahn erfolgen muss.
- Kontrollen bei Baustelleneinrichtungen, Mängelmeldungen und der Verkehrszeichenpläne verstärken und Kommunikation mit den Bürger\_innen verbessern.

In der anschließenden Diskussion stellt die Verwaltung fest, dass auch aus ihrer Sicht die Situation nicht zufriedenstellend sei.

- Trotz mehrfacher Nachfragen und Anmahnung eines Leitfadens für die Umsetzung der Baustelleneinrichtung nach MobG, liegt noch immer keine Handreichung für die Verwaltung vor.
- Baustellen sind in der wachsenden Stadt ein Massengeschäft, welches von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde mit zu wenig Personal bewältigt werden muss. (2019 mehr als 14.000 Anordnungen in Tempelhof-Schöneberg)
- Pläne, die beim Genehmigungsverfahren eingereicht wurden, werden häufig nicht eingehalten.
- Auch verstärkte Kontrollen durch den Allgemeinen Ordnungsdienst (AOD) zeigen nicht die gewünschte Wirkung.
- Es ungeklärt, wo und wie Verkehrszeichenpläne ausgehängt werden sollen.

- Es ist ebenfalls ungeklärt, wie die der Datenschutz bei öffentlichem Aushang der Pläne einzuhalten ist.
- Die Zuständigkeit für die Sondernutzung durch Baustellen liegt bei zwei unterschiedlichen Behörden. Für die Sondernutzung selbst ist der Fachbereich Straße zuständig, für die Genehmigung der Verkehrszeichenpläne die Straßenverkehrsbehörde. Beide weisen in ihren Genehmigungsschreiben auf die Notwendigkeit der Genehmigung durch die jeweils zweite Behörde hin. Dies wird von den Bauherren oft ignoriert.
- Es gibt keinen standardisierten Ablauf. Insofern ist die durch die Verbände gewünschte Transparenz im Genehmigungsablauf schwierig herzustellen.
- Die Zuständigkeiten sind verteilt. FB Straße erhält nur von ca. 1/3 der Baustellen Kenntnis, da z.B. die Leitungsbetriebe ihre Baustellen eigenständig einrichten u. absichern können.

Die Verbesserung der Kommunikation mit den Bürger\_innen muss ebenfalls erfolgen:

- Meldungen über das AMS –System erlauben keine Nachverfolgung des Bearbeitungsstandes und sind durch ihre Kennzeichnung mit einem Nummernsystem kaum für das interne Controlling zu nutzen.
- Die Empfehlung der Verbände, alle möglichen Verwaltungsstellen über einen Mangel gleichzeitig zu informieren, führt zu sehr viel Mehrarbeit, da Dubletten aufwendig per Hand herausgefiltert werden müssen.

Die anwesenden Vertreter der Verbände und die Verwaltung einigen sich auf folgendes Vorgehen, um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen:

- Das Gremium einigt sich darauf, dass derzeit die Meldung von Mängeln am besten über rad+baustelle erfolgen sollte.
- Weiteres Hinwirken auf die Bereitstellung eines Leitfadens für die Umsetzung des MobG durch die Senatsverwaltung
- Bessere Kommunikation, d.h. Beantwortung von Meldungen durch die Verwaltung.
- Die Kommunikation / Information der bauausführenden Firmen und ihrer Verbände zu den Regelungen des MobG sollte vorangetrieben werden. Die Verwaltung wird hierzu mit der SenUVK ins Gespräch gehen, wie dies umzusetzen ist.
- Diskussion mit der VLB, inwieweit das Verfahren bei der Genehmigung der Verlegung von bauzeitlichen Radwegen auf die Fahrbahn vereinfacht werden kann.

Anschließend wird eine weitere Präsentation (Zusammenfassung des Themas von ADFC und Verwaltung) vorgestellt, in der die Baustellenproblematik nach MobG noch einmal zusammengefasst wird. (siehe Anlage 2)

### 3 Bauvorhaben in Lichtenrade

Die Verwaltung berichtet über ein Abstimmungstreffen der SenUVK, des Bezirkes, des AZ Lichtenrade und der Deutschen Bahn bzgl. der Bauvorhaben an der Dresdner Bahn und der Bahnhofstraße in Lichtenrade.

Dabei wird eine Präsentation der Dt. Bahn gezeigt, die die Neubauten der zukünftigen Querungsmöglichkeiten der Dresdner Bahn darstellt (Anlage 3).

Die neu zu errichtenden Querungen entsprechen weder in der bauzeitlichen Führung, noch im Endzustand nach derzeitiger Planung den Anforderungen des MobG. Dies liegt u.a. daran, dass die Planfeststellung bereits vor der Einführung des MobG erfolgte. Auch das Thema Barrierefreiheit wird unzureichend berücksichtigt, da die Neigungen der Bauwerke i.d.R. 6 % Steigungen enthalten, die nach der neuen Regelung eigentlich 4 % und nur in Ausnahmefällen 6% erreichen sollten.

Im Gespräch mit den Vertretern der Bahn wurde deutlich, dass diese nicht bereit ist, nachträglich Verbesserungen im Sinne des MobG einzuarbeiten. Es wurde auch deutlich, dass die für den Brückenbau zuständige Abteilung V der SenUVK sich nicht ausreichend mit der für das MobG zuständigen Abteilung IV abgestimmt hat.

Zumindest beim Neubau der Querung an der Buckower Chaussee könnten Nachbesserungen der bisherigen Planung erfolgen. Hier ist das Land Berlin Bauherr. Insbesondere die Anordnung von Radabstellanlagen sollte überdacht werden. Die Barrierefreiheit ist mit 6% Steigung nicht ausreichend.

## 4 Bericht aus der Verwaltung

Fachbereich Straße – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

Neue Sachstände zu Maßnahmen, die vom Fachbereich Straßen geplant und ausgeführt werden:

### 4.1 Bezirkliches Fahrrad-Nebenroutennetz:

#### 4.1.1 Nebenroute 2:

**Querungshilfe Alt-Tempelhof/Schönburgstraße:** Verkehrsrechtliche Anordnung für den Endzustand wurde am 27.11.2019 erteilt. Die Bauausführung ist im Nachgang zum Leitungsbau der BWB für 2020 geplant.

#### 4.1.2 Nebenroute 3:

Planungen zum fahrradfreundlichen **Umbau des Straßenabschnittes Parkstraße-Blumenthalstraße:** Auftragserteilung erfolgte am 18.11.2019, Bauanlaufbesprechung findet im Dezember 2019 statt.

### 4.2 Weitere Maßnahmen

**Instandsetzung Radweg Tempelhofer Damm** von Manfred-von-Richthofen-Straße bis Bayernring (stadteinwärts): Maßnahme ist fertiggestellt. Abnahme erfolgte am 08.11.2019, Markierung noch offen, nochmalige Abstimmung zur Markierung mit der VLB B ist am 05.11.2019 erfolgt

**Instandsetzung Radweg Attilastraße, stadtauswärts:** Die Beauftragung der Baufirma erfolgte im Juli 2019. Die Antragstellung der VAO durch den Auftragnehmer bei der VLB A erfolgte am 10.09.2019 und befindet sich in der Bearbeitung.

**Verkehrsversuch Tempelhofer Damm:** Vorstellung der Planungen bei SenUVK sollte am 02.12.2019 erfolgen. Alle Termine im Dezember wurden durch SenUVK abgesagt. Ein neuer Termin ist für Januar 2020 vorgesehen.

## 5 Attilastraße

Ein Vertreter des ADFC erläutert, dass die Radwege in der Attilastraße durch Gehwegparken und in den Wintermonaten ggf. durch Schnee für Radfahrende nicht befahrbar seien.

Er regt an, dass Gehwegparken in folgenden Bereiche abgeordnet wird:

1. Westseite: zwischen Arnulfstraße und Tankredstraße
2. Ostseite: zwischen Attilaplatz und Chlodwigstraße
3. Ostseite: zwischen Geiserichstraße und Gersdorfstraße

Der Fachbereich Straße teilt dazu mit, dass der Zustand bekannt und deshalb eine Baumaßnahme zur Instandsetzung des Radweges geplant sei (siehe Sachstandsbericht). Über darüberhinausgehende Maßnahmen soll im nächsten FahrRat noch einmal gesprochen werden.