

# 20210611 Demonstrationen gegen die Langsamkeit des Senats

Mit diesem Dokument stelle ich SOLL und IST von wesentlichen Aufgaben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Radverkehrsbereich dar. Die Informationen können bei den o. g. Demonstrationen verwendet werden.

## Einordnung

- MobG gilt seit 3 Jahren, seit Juli 2018
- Schreibt einen systematischen und umfassenden Ausbau der Radinfrastruktur vor

Vergleichen wir das aktuelle IST mit dem SOLL laut Mobilitätsgesetz:

## Netzplan für das Berliner Radverkehrsnetz

Was ist das?

- Der Netzplan beschreibt das Berliner Radverkehrsnetz, wie es bis zum Jahr 2030 geschaffen hergestellt und beschildert sein soll.
- Das Netz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesene Straßen und Wege.
- Es verknüpft insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren und Erholungsgebiete verkehrlich miteinander.
- Infrastrukturelemente im Netz sind Radschnellverbindungen, das Vorrangnetz, die Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und das Ergänzungsnetz.

Wer ist verantwortlich, den Netzplan zu erstellen?

- SenUVK, Abteilung IV

SOLL?

- Der Netzplan sollte bis zum Juli 2019 fertiggestellt werden.

IST?

- Der Netzplan ist aktuell – Juni 2021 – nicht fertiggestellt. (2 Jahre Fristüberschreitung)
- Ein erster Entwurf des Netzplanes wurde mit Bezirken und Verbänden im September 2020 diskutiert. Sie gaben ca. 1000 Hinweise, Kritiken und Änderungswünsche, welche SenUVK zunächst nur dokumentiert. Ob sie eingearbeitet und beachtet werden, ist offen.

Fazit:

- Termin massiv gerissen, Netzplan immer noch nicht fertig, vorliegender erster Entwurf unterlag großer Kritik.

## Radverkehrsplan

Was ist das?

- Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ausbaumvorgaben insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen.

Wer ist verantwortlich, den Radverkehrsplan zu erstellen?

- SenUVK, Abteilung IV

SOLL?

- Der Radverkehrsplan sollte bis zum Juli 2020 fertiggestellt werden.

IST?

- Der Radverkehrsplan ist aktuell – Juni 2021 – nicht fertiggestellt. (1 Jahr Fristüberschreitung)
- Die Verbände kennen keinen ersten Entwurf des Radverkehrsplanes.
- In Workshops wurden nur einzelne Themenbereiche locker diskutiert, ohne konkrete Formulierungen für den Radverkehrsplan auszuhandeln.
- Aktuell prüft SenUVK, ob für den Radverkehrsplan eine strategische Umweltprüfung durchzuführen ist.

Fazit:

- Termin massiv gerissen, Radverkehrsplan noch nicht einmal im Entwurf vorhanden.

## Infrastrukturelement Radschnellverbindungen

Was ist das?

- Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.
- Sie besitzen den höchsten Qualitäts- und Ausbaustandard aller Infrastrukturelemente.

Wer ist verantwortlich, die Radschnellverbindungen zu planen und bauen?

- InfraVelo GmbH als Tochtergesellschaft der 100 % landeseigenen Grün Berlin GmbH. Zuwendungsgeberin und Aufsicht durch SenUVK

SOLL?

- Bis 2030 sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden.
- Im Jahr 2018 wurde eine Potentialanalyse erstellt. Aus 30 möglichen Routen wurden 10 Routen mit der besten Gesamtbewertung ausgewählt.
- Ab 2019 wurden eine Machbarkeitsstudie für jede der 10 Routen erstellt.
- Terminpläne sahen vor, die Machbarkeitsstudien bis Ende 2020 abzuschließen und im Januar 2021 mit den Vorplanungen zu beginnen.

IST?

- Aktuell (Juni 2021) sind 8 von 10 Machbarkeitsstudien abgeschlossen. Quelle <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/#c1296>
- 2 Machbarkeitsstudien sind nicht fertig.
- Ob bei den 8 Routen mit abgeschlossener Machbarkeitsstudie bereits die Vorplanung in Arbeit ist, wissen wir nicht. Wir wissen nur von einem Arbeitsstand der Vorplanung bei der Teltowkanalroute.

Fazit:

- Termin zum Abschluss der Machbarkeitsstudien teilweise nicht eingehalten

## Infrastrukturelement Vorrangnetz

Was ist das?

- Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). Hier soll dem Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, z. B. durch „grüne Wellen“.
- Der Qualitäts- und Ausbaustandard ist geringer als bei Radschnellverbindungen, aber höher als bei allen anderen Infrastrukturelementen. So soll die Breite einer Radverkehrsanlage (Radweg oder geschützter Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr) in der Regel 2,5 m betragen.

Wer ist verantwortlich?

- SenUVK, Abteilung IV für Netzplan und Planung
- Bezirke für die Ausschreibung, Bauausführung
- (außerdem Alliander bei LSA und SenUVK Abteilung V bei Ingenieurbauwerken)

SOLL?

- Die Lage des Vorrangnetzes wird mit dem Netzplan für das Berliner Radverkehrsnetz festgelegt, der bis Juli 2019 fertiggestellt sein sollte.
- Danach sollte das Vorrangnetz schrittweise, aber bevorzugt geplant und errichtet werden, so dass es bis zum Jahr 2030 fertiggestellt ist.

IST?

- Weil der Netzplan nicht fertig ist, wurde keine Infrastruktur des Vorrangnetzes geplant und gebaut (Stand Juni 2021).
- Im Entwurf des Netzplanes steht, dass das Vorrangnetz 717 km lang sein soll. Somit sind in den verbleibenden 9 Jahren jährlich 80 km des Vorrangnetzes zu errichten.

Fazit:

- Ergebnis ist gleich Null, kein Netzplan, keine Planung, keine Bauausführung von Infrastrukturelementen des Vorrangnetzes.

## Infrastrukturelement Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Was ist das?

- Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können.
- Welche Straße eine Hauptverkehrsstraße ist, das ist im „übergeordneten Straßennetz“ festgelegt. Die Gesamtlänge (Stufen I, II und III) beträgt 1389 km.
- Der Ausbau- und Qualitätsstandard ist geringer als im Vorrangnetz. So soll die Breite einer Radverkehrsanlage (Radweg oder geschützter Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr) in der Regel 2,3 m betragen.

Wer ist verantwortlich?

- SenUVK, Abteilung IV für Netzplan und Planung
- Bezirke für die Ausschreibung, Bauausführung
- (außerdem Alliander bei LSA und SenUVK Abteilung V bei Ingenieurbauwerken)

SOLL?

- Bis 2030 ist auf beiden Seiten aller Hauptverkehrsstraßen die o. g. Radverkehrsanlage zu errichten oder – falls vorhanden – auf den Standard des Mobilitätsgesetzes zu verbessern.

- Somit sind auf 1389 km Länge mal 2 Seiten gleich 2778 km Radverkehrsanlagen (einseitig) zu errichten oder zu verbessern.

IST?

- Im Jahr 2020 wurden nur 14 km Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen neugebaut oder deutlich verbessert (im Sinne MobG § 43). Das ist ca. 1/20 des Solls für die Jahresscheibe 2020.
- Rechnet man die temporären Popup-Radverkehrsanlagen mit ca. 25,5 km (Jahr 2020) dazu, beträgt das IST ca. 39,5 km, das ist ca. 1/6 des Solls für die Jahresscheibe 2020.
- Die Bilanz 2020 eines jeden Bezirks findet man hier:  
[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1DXvKvd4Z854XsMEN0LQLbrQOGA6QOtCugCol\\_5k3IHM/edit#gid=531064743](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1DXvKvd4Z854XsMEN0LQLbrQOGA6QOtCugCol_5k3IHM/edit#gid=531064743)

Fazit:

- Gemessen am SOLL wird um den Faktor 20 zu wenig Radverkehrsanlage an Hauptverkehrsstraßen errichtet. Selbst beim Einrechnen der temporären, schnell errichteten PopUp-Radverkehrsanlagen ist das Tempo immer noch um den Faktor 6 zu gering.

## Geschäftsprozesse

Die Geschäftsprozesse für das Planen einer Radverkehrsanlage sind in Berlin besonders umständlich und langdauernd. Zahlreiche Beteiligte werden – teils mehrfach – einbezogen. Die konkrete Verantwortung ist oft geteilt oder unklar. Eine durchgängige und einheitliche Projektleitung an einer Stelle fehlt.

Die Planung ist von zahlreichen Schnittstellen mit örtlichem oder zeitlichem Wechsel der Verantwortlichkeit gekennzeichnet. Beispiel Hauptverkehrsstraße:

- Verantwortlich für das Planen der Fahrbahn: SenUVK Abteilung IV,
- Verantwortlich für das Planen von Rad- und Gehwegen: Bezirke Fachbereich Straßen
- Verantwortlich für die Ausschreibung und Bauausführung: Fahrbahn und Rad- und Gehwege: Bezirk Fachbereich Straßen
- Verantwortlich für die Planung an Kreuzungen: Alliander
- Verantwortlich für die Planung von Verkehrsanlagen auf Ingenieurbauwerken: SenUVK, Abteilung V

Es wäre geboten, für die großen, bezirksübergreifenden Infrastrukturelemente wie Radschnellverbindungen, Vorrangnetz und Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen EINE verantwortliche Einheit für die Projektleitung einzurichten. Bislang ist das nur in Teilen mit der InfraVelo für die Radschnellverbindungen geschehen.

Die Geschäftsprozesse wurden in der aktuellen Legislaturperiode **nicht vereinfacht**.

Fazit:

- Mit Blick auf die nächste Legislaturperiode wurde keine vereinfachten Geschäftsprozesse implementiert, so dass auch zukünftig von einem zeitraubenden und umständlichen Vorgehen auf Bauherrenseite ausgegangen werden muss.

## Personalressourcen

Gemessen am SOLL sind auf Bauherrenseite (SenUVK, Bezirke, InfraVelo) die Personalressourcen viel zu gering. Große Lücken bestehen in den Bezirken und bei SenUVK in den Bereichen, die Projekte konkret leiten. Dagegen hat SenUVK – von außen betrachtet – genügend Personal für Stabs-, Steuerungs- und sonstige nicht produktive Funktionen aufgebaut (volkstümlich „Wasserkopf“ genannt).

(Dieses Kapitel Personalressourcen beruht nur auf Indizien, da uns keine Personalzahlen aller Einrichtungen der Bauherren vorliegen.)