

Protokoll

Mobilitätsrat Bezirk Mitte 2024

Sitzungstermin:	Dienstag, 12. März 2024
Sitzungsbeginn:	18.00 Uhr
Sitzungsende:	20:00 Uhr
Ort, Raum:	Online, BigBlueButton

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Organisatorisches
3. Aktuelle Mitteilungen des Bezirksamts
4. Schwerpunktthema I: Fußverkehr in Fahrradstraßen
5. Schwerpunktthema II: Fahrradstraßen und Fahrbahnbreiten
6. Aktuelle Mitteilungen der Mitglieder
7. Sonstiges

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentation des Straßen- und Grünflächenamts Mitte

1. Begrüßung

Frau Dr. Neumann heißt die Anwesenden willkommen und leitet die Sitzung des Mobilitätsrats ein. Die Schwerpunktthemen sind dieses Mal der Fußverkehr in Fahrradstraßen und die Fahrbahnbreiten in Fahrradstraßen.

Dr. Neumann spricht den tödlichen Unfall in der Leipziger Straße am 09.03.2024 an. Die Leipziger Straße ist eine Bundesstraße. Somit ist hier für verkehrliche Maßnahmen die Senatsverwaltung zuständig. Sie spricht sich für eine regelmäßige Überprüfung einer Tauglichkeit der Fahrzeugführenden aus.

2. Organisatorisches

Zum Protokoll der letzten Sitzung vom 23.01.2024 gibt es keine Ergänzungen.

3. Aktuelle Mitteilungen des Bezirksamts

- Die flächendeckende Jelbi-Zone in Mitte wird vorgestellt. E-Scooter müssen hier an den Stationen abgestellt werden. Ansonsten ist es eine Parkverbotszone für diese Fahrzeuge (Folie 5).
 - Nachfrage: Müssen die Nutzenden aller Anbieter an den Jelbi-Punkten nun ihre Fahrzeuge abstellen?
Antwort: Um E-Scooter-Parkplätze befindet sich ein 100-m-Radius mit Parkverbot für E-Scooter. Sharing-Räder können zum Teil auch an anderen
 - Nachfrage: Werden die Jelbi-Stationen auch in anderen Teilen des Bezirks ausgebaut (Wedding, Moabit)?
Antwort: Jelbi nimmt nun auch bezirklich eingerichtete Abstellflächen in ihr System auf (z.B. an den sicheren Kreuzungen). Die finanzielle Zukunft von Jelbi ist aktuell unklar. Um die Fanmeile zur Fußball-EM der Männer herum werden Jelbi-Punkte eingerichtet. Es sollen darüber hinaus weitere Abstellflächen im Bezirk geschaffen werden. Dort, wo viele Ausleih- und Abstellvorgänge passieren, soll als erstes ausgebaut werden. Besonderes Augenmerk wird auf Knotenpunkte und Bahnhofsumfelder gelegt. Die Kontrolle der Einhaltung kann noch verbessert werden.
 - Hinweis: Es funktioniert noch nicht überall mit dem 100-m-Parkverbot um Abstellflächen herum.
Antwort: Die Standorte werden paketweise an die Senatsverwaltung gemeldet. Neueste Standorte sind evtl. noch nicht in Karten der Anbieter enthalten.
- Tankstellen für den Fußverkehr: 300 neue Bänke sollen insgesamt im öffentlichen Straßenland aufgestellt werden. 100 Bänke wurden bereits aufgestellt. 100 weitere Bänke sind für Unter den Linden vorgesehen. Für die verbleibenden 100 Bänke werden noch Standorte gesucht (Folie 6).
- Am 05.03.2024 gab es in Zusammenarbeit mit der Stadtteilkoordination und dem Stadtteilforum Tiergarten Süd eine Beteiligungsveranstaltung zum Thema Kiezblocks und Fahrradstraßen im Lützowkiez. Der nächste Termin ist hier am 26.04.2024 (Folie 7).
- Termine und Veranstaltungen (Folie 8):
 - Am Montag den 18.03.2024 findet eine Beteiligungsveranstaltung zur Gestaltung des Helgoländer Ufers statt.

- Am 16.04.2024 wird eine Beteiligungsveranstaltung am Koppenplatz zum Auguststraßenkiez stattfinden.
- Für Webseiten des SGAs gibt es nun Kurzlinks um einfacher darauf zugreifen zu können.

4. Schwerpunktthema I: Fußverkehr in Fahrradstraßen

- Herausforderungen für querenden Fußverkehr (Folie 10)
- Modell Fußgängerüberweg (Folie 11)
- Modell Sichere Kreuzungen (Folie 12)
- Modell Starke Verengung (Folie 13)
- Modell Mittelinsel (Folie 15)
- Modell Aufmerksamkeitsfeld (Folie 17)
- Aktuelle Strategie (Folie 18)
 - Hinweis: Eine weitere Version kann die Aufpflasterung/Erhöhung der Fahrbahn sein, sodass alle Verkehre auf einer Ebene stattfinden.
Antwort: Langfristig ist das angedacht. Aktuell arbeitet das SGA möglichst ohne bauliche Eingriffe.
 - Hinweis: Es ist gut, dass der Fußverkehr in Fahrradstraßen Berücksichtigung findet. Besonders behinderte Menschen haben hier Probleme. Aufpflasterungen sind für Radverkehr evtl. auch gefährlich. Verengung sind eine gute Lösung aus Sicht des Fußverkehrs. Wie werden die Rüttelstreifen umgesetzt?
Antwort: Das Rütteln wird durch einen dicken Farbauftrag umgesetzt.
Fahrbahnkissen sind sehr aufwändig herzustellen. Höhen und Entwässerung sind zu beachten. Sie behindern außerdem den Radverkehr im Vorrangnetz (Fahrkomfort). Es soll ein Miteinander gefördert werden. Dort wo aufeinander geachtet werden muss, soll dies sichtbar gemacht werden um die subjektive Sicherheit/Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Aufpflasterungen sind außerhalb des Vorrangnetzes möglich.
 - Hinweis: Die Mittelinsel in Kombination mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) ist gut, weil Wege der Querenden kurz sind und ein Vorrang für Fußverkehr besteht.
Antwort: FGÜs sind sehr aufwändig in Planung und Bau, außerdem ist rechtlich eine qualifizierte Gefahrenlage erforderlich. Daher sind FGÜs nicht überall einfach möglich. Das SGA will daher mit einfachen Maßnahmen schnellere Lösungen umsetzen. Dennoch soll ein FGÜ in der Linienstraße getestet werden.

- Hinweis: Der Vorrang für Fuß- oder Radverkehr muss eindeutig geregelt und sichtbar sein. Man könnte die grünen Markierungen der Fahrradstraße unterbrechen und weiße Markierungen für den Fußverkehr quer über Fahrbahn führen. Eine Mittelinsel ermöglicht den zu Fuß gehenden immer nur einen Blick pro Fahrstreifen machen zu müssen.

Antwort: Das Weglassen der grüne Markierungen ist ein interessanter Ansatz. Wie klar der Vorrang für eine gute Querung geregelt sein muss, ist unklar. Das subjektive Empfinden steht im Vordergrund.

- Hinweis: Zur starken Verengung: Der Radverkehr wird möglicherweise über entgegengesetzte Richtungsfahrbahn ausweichen. Das wäre gefährlich. Die Poller sollten nicht über Flächen für den Fußverkehr umfahrbar sein. Die Aufmerksamkeitsfelder sollten rot oder weiß markiert werden um Wiedererkennungswert zu haben.

Antwort: Bereiche des Fußverkehrs müssen selbstverständlich geschützt werden. Die Aufmerksamkeitsfelder können in keiner Verkehrsfarbe markiert werden, alles andere ist möglich. Zu den Aufmerksamkeitsfeldern vor Querungsstellen könnte die Evaluation der umgestalteten Maaßenstraße in Tempelhof-Schöneberg Aufschluss geben.

- Hinweis: Die Rüttelstreifen im Aufmerksamkeitsfeld könnten in enger werdenden Abständen aufgebracht werden (ähnlich Autobahn).

- Hinweis: Mittelinseln sind besonders sinnvoll bei großer Fahrbahnbreite. Verengungen sind schwierig für Kfz-Verkehr im Begegnungsfall. Die Markierung der Aufmerksamkeitsfelder könnte sich abnutzen und dann nicht mehr wahrnehmbar sein. Farben sollten eindeutig sein und nicht noch eine weitere Farbe im Verkehrsraum.

Antwort: Mittelinsel bei breiten Fahrbahnen sind sehr sinnvoll. Verengungen sind gut um Fahrradstraßen durchzusetzen. Kfz müssen an Engstellen aufeinander warten. Das wäre ein positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme. Zur Abnutzung der Rüttelstreifen wären Erfahrungen aus anderen Bezirken interessant. Hier muss ausprobiert werden, was am besten funktioniert.

- Hinweis: Aufmerksamkeitsfelder könnten einen negativen Gewöhnungseffekt haben.
- Antwort: Gewöhnung an querenden Fußverkehr kann auch ein positiver Effekt sein.

- Hinweis: Tipp zur Umsetzung: Hinweisschilder die auf einen Test verschiedener Querungen hinweisen und mit einem QR-Code zu einer Möglichkeit Feedback einzuholen.

Antwort: Das ist eine gute Idee.

- Hinweis: Gewöhnung an Rütteln wird angezweifelt.

- Hinweis: FGÜ gibt dem Fußverkehr eindeutig Vorrang. Man muss mit Fehlverhalten der Radfahrenden rechnen. Fußgänger queren überall, nicht nur an den Querungsstellen.
Antwort: Beide Verkehrsarten sind flexibel und können sich aneinander anpassen, trotzdem sollen Möglichkeiten für sicheres Queren geschaffen werden, bei denen sich alle zu Fuß Gehenden sicher fühlen.
- Weitere Hinweise und Anmerkungen:
Aufmerksamkeitsfeld könnte mit einem Zebrastreifen kombiniert werden.
Auch eine Verengung könnte mit dem Aufmerksamkeitsfeld kombiniert werden.
In der Bergmannstraße gäbe es „Reduzierte“ FGÜ.
Aufmerksamkeitsfelder werden bereits in Frankreich angewandt und scheinen gut zu funktionieren.

5. Schwerpunktthema II: Fahrradstraßen und Fahrbahnbreiten

- Typische Querschnitte in Fahrradstraßen (Folie 20)
- Umgang mit anderen Breiten (Folie 21)
 - Nachfrage: muss die Lieferzone rechtlich gesehen immer 2,5 m breit sein?
Antwort: Nein, aber Lieferfahrzeuge sind oft breit und ein sicheres Ein- und Ausladen soll möglich sein.
 - Hinweis: Fahrbahnbreiten sollten möglichst geringgehalten werden. Dafür kann mehr Platz dem Fußverkehr zugeschlagen werden.
 - Nachfrage: Sind Mittelinseln ein baulicher Eingriff?
Antwort: Mittelinseln können aufwandsarm aufgesetzt oder geklebt werden.
 - Nachfrage: Wie geht man mit sehr breiten Straßen um (Bsp. Lützowstraße, Genthiner Straße). Legt man dort Senkrechtparken an? Kann man die Dooringzone verbreitern? Ist eine Flächenreduktion zugunsten von Entsiegelung und Fußverkehr möglich?
Antwort: Ja zur Flächenreduktion zugunsten von Entsiegelung und Fußverkehr.
Senkrechtparken wird nicht angeordnet. Schrägparken ist nur in sehr seltenen Ausnahmefällen eine Option.
Bei der Lützowstraße kann eine Entsiegelung im Großpflaster stattfinden. Das ist in Genthiner schwieriger möglich, hier evtl. wird Schrägparken angeordnet.
 - Hinweis: Bei großen Fahrbahnbreiten kann auch die Fahrbahn breiter gestaltet werden. Der Radverkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten braucht Platz zum Überholen. 2 m pro Richtung sind zu wenig bei großer Geschwindigkeitsdifferenz. Auch zum Überholen von Lastenrädern ist das sinnvoll. In der Stauffenbergstraße kann der Raum wegen Halteverbote nicht für Parkplätze genutzt werden.
Antwort: Solche Flächen können dem Fußverkehr zugeschlagen werden.

Überholabstände im Radverkehr sind zwar für den Komfort wichtig, aber muss abgewogen werden mit zu erwartetem Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße und dessen Verhalten bei große Fahrbahnbreiten.

- Hinweis: Außergastronomie kann durch Verengungen Flächen gewinnen.
Antwort: Da spricht wenig dagegen. Sondernutzung für Gastronomie ist dort möglich, wo aktuell geparkt werden kann. Ein Schankvortgarten kann die Gastronomie jederzeit relativ einfach beantragen.
- Hinweis: Die Fachrichtung beim Parken (vorwärts oder rückwärts) ist wichtig für die Sichtbeziehungen. Bei Schrägparken wird nur vorwärts eingeparkt und immer rückwärts ausgeparkt, daher ist das am gefährlichsten. Beim Senkrechtparken kann auch vorwärts ausgeparkt werden.
Antwort: Für ein Vorgeben der Parkrichtung bei Quer- oder Schrägparken gibt es keine rechtliche Grundlage.
- Hinweis: Breitere Radverkehrsanlagen machen das Queren für den Fußverkehr schwieriger. Wenn in z. B. der Lützowstraße auch Ampeln wegfallen, dann ist die große Breite der Fahrbahn besonders schwierig zu queren.
Antwort: Studien zu sicheren Querungen zeigen: An Ampeln queren zu Fuß Gehende teilweise auch bei Rot und werden nicht vom fließenden Verkehr erwartet. Das ist gefährlich. Bei anderen Querungsstellen sind die Verkehrsteilnehmenden aufmerksamer.
- Hinweis: Anwohner der FGÜ in der Lützowstraße stellen fest, dass dort der Kfz-Verkehr aufgrund der Fahrbahnbreite sehr schnell fährt.
Antwort: Mit Fahrradstraßen gehen immer Maßnahmen einher, die den Kfz-Verkehr reduzieren.
- Hinweis: Die Parkrichtung könnte durch den Winkel der Schrägparkplätze beeinflusst werden.
Antwort: Die Regelpläne sehen Vorwärts-Einparken vor. Die sind aber auf Tempo 50 abgestimmt. In Nebenstraßen sollten andere Winkel möglich sein, da die Abstimmung auf Tempo 50 hier nicht zutrifft.

6. Aktuelle Mitteilungen der Mitglieder

- Eine Veranstaltung der Seniorenvertretung Mitte und FUSS e.V. Bezirksgruppe Mitte:
Fachdiskussion mit der Vertretung der demokratischen Parteien im Abgeordnetenhaus am
Mittwoch 10.4.2024 18.00 Uhr in der Schiller Bibliothek / Leopoldplatz
 - Hinweis: Veranstaltung überschneidet sich mit Behindertenbeirat und Verkehrsausschuss. Anmeldung ist nicht notwendig.

7. Sonstiges

- Der nächste Mobilitätsrat findet am 07.05.2024 statt.
 - Schwerpunktthema I: Sachstandsbericht
 - Schwerpunktthema II: Erreichbarkeit von ÖPNV, Umstieg von anderen Verkehrsmitteln
 - Vorbereitung durch Herrn Probst (Beirat für Menschen mit Behinderung) und Frau Berndtson (Stadtteilvertretung Turmstraße)
 - Zuarbeiten durch Frau Heins (BVG)
- Der übernächste Mobilitätsrat findet am 09.07.2024 statt.

gez. Gerloff

Liste der Teilnehmenden

BA Mitte	Stadträtin	Frau Dr. Neumann
Partei	Grüne	Herr Böckermann
Verein	ADFC	Frau Sapper, Herr Voget, Herr Dietze
Verein	BUND	Herr Schlegel
Verein	Changing Cities	Herr Unger
Vertretung	Behindertenbeirat	Frau Röding, Herr Probst
Vertretung	Frauenbeirat Stadtplanung	Frau Wildegans
Vertretung	Stadtteilvertretung Müllerstraße	Frau Boestel
Vertretung	Stadtteilvertretung Turmstraße	Herr Bluhm, Frau Berndtson
Gast	Schul- und Sportamt	Herr Haas
Gast	Stadtteilkoordination Osloer Straße	Frau Janssen
Gast	SPD	Frau Kreitmair
Gast		Herr Borchardt, Herr Grünzig, Frau Pradel, Herr Raubold, Frau Schlütter, Herr Walter
BA Mitte	Straßen- und Grünflächenamt Amtsleitung	Herr Kyek
BA Mitte	Straßen- und Grünflächenamt Straßenverkehrsbehörde	Herr Arnold
BA Mitte	Straßen- und Grünflächenamt Planung, Entwurf, Neubau	Frau Fritsche
BA Mitte	Straßen- und Grünflächenamt Planung, Entwurf, Neubau	Herr Gerloff
infraVelo		Herr Franke
BVG	Radverkehr	Frau Heins