



## Mobilitätswenderat Friedrichshain-Kreuzberg

### Protokoll

# Sitzung des Mobilitätswenderates

07.07.2023, 17-19 Uhr, Online

Begrüßung: Felix Weisbrich, Amtsleiter Straßen- und Grünflächenamt

Moderation: Melanie Henneberger, Leitung Fachbereich Straße im Straßen- und Grünflächenamt

Protokoll: Lena Osswald, Beteiligungskordinatorin Straßen- und Grünflächenamt

### TOP 1 Begrüßung

*Felix Weisbrich, Amtsleiter Straßen- und Grünflächenamt*

- Begrüßung der Runde nach längerer Tagungspause. Die Pause war bedingt durch personelle Engpässe im Straßen- und Grünflächenamt.
- Auf der Tagesordnung stehen heute 1) Aktuelles zu Radverkehrsprojekten im Bezirk und 2) die Vorstellung des Konzepts zur Verkehrsberuhigung.
- Im Straßen- und Grünflächenamt gibt es eine Neubesetzung: Der Fachbereich Straßen wird seit Anfang Juli von Melanie Henneberger geleitet.

### TOP 2 Aktuelles aus dem Fachbereich zu Radverkehrsprojekten

*Felix Weisbrich, Amtsleiter Straßen- und Grünflächenamt*

*Melanie Henneberger, Leitung Fachbereich Straßen im Straßen- und Grünflächenamt*

Felix Weisbrich stellt den aktuellen Wissensstand zu Projekten des Radverkehrs und dem durch die Senatsverwaltung zwischenzeitlich verkündeten Finanzierungsstopp dar:

- Nach einiger widersprüchlicher Kommunikation und vielen Unklarheiten sind nach derzeitigem Wissensstand keine in Kürze zur Umsetzung anstehenden

Radverkehrsprojekte im Bezirk vom Stopp betroffen bzw. diese wurden wieder freigegeben. Dies gilt für jene Projekte, die kurz vor der Ausführung stehen, z.B. Revaler Straße, Stallschreiberstraße, Scharnweberstraße. Es gilt auch für den Sonderfall Friedenstraße, wo auf einem Straßenabschnitt im Rahmen einer Deckensanierung entsprechend MobG BE § 39 (2) die Radverkehrsanlage verbreitert wird.

- Es ist unklar, was die aktuelle Entwicklungen für weitere noch nicht angeordnete Projekte bedeutet und ob bzw. wie zukünftig Abwägungsprozesse anders gestaltet werden. Es ist ebenfalls nicht klar, was die Entwicklungen für die Umsetzung des bezirklichen Radverkehrsplans bedeuten.
- Unsicherheit besteht ebenfalls bezüglich der Radschnellverbindungen und deren Umsetzung. Hier ist insbesondere die in Kreuzberg ankommende Y-Trasse auf Höhe des Görlitzer Parkes zu nennen.
- Die Prüfung der Maßnahmen durch die Senatsverwaltung ist noch nicht abgeschlossen und die Ergebnisse aus Bezirkssicht nicht absehbar.
- Das Rechtsamt Friedrichshain-Kreuzberg hat das Vorgehen der Senatsverwaltung als haushaltsrechtlich kritisch eingestuft. Da derzeit jedoch keine unmittelbaren Projekte aus unserem Bezirk mehr betroffen sind, muss die rechtliche Klärung durch andere Bezirke vorangetrieben werden.

Melanie Henneberger gibt Einblick in den Stand der Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen, die in der Projekteinheit Radverkehr der Senatsverwaltung bearbeitet werden:

- Noch wurden nicht alle Projekte geprüft und neu bewertet. Für Friedrichshain-Kreuzberg kann derzeit nur gesagt werden, dass die Holzmarktstraße nicht betroffen ist. Für die Dudenstraße und Katzbachstraße, wo im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen Radverkehrsanlagen umgesetzt werden, ist die Prüfung noch nicht erfolgt, ebenwenig wie für die Otto-Braun-Straße.

Im Rahmen von Nachfragen und Diskussionen wurde besprochen:

- In der Proskauer Straße sind Radverkehrssymbole überklebt > Dies steht laut Wissensstand im SGA in keinem Zusammenhang zum Radwegestopp. Vermutlich handelt es sich um Reste einer Baustelle. Das SGA prüft dies im Nachgang.
- Zum Zeitplan einer Radverkehrsanlage in der Petersburger Straße kann der Bezirk keine Aussage treffen, da die Maßnahme in der Zuständigkeit der SenMVKU liegt.
- Ob und wie das Projekt Radbahn betroffen ist, ist unklar. Hier ist insb. die Querung der Fahrradstraße Mariannenstraße über die Skalitzer Straße zu klären. Die Verkehrsführung über diesen Knotenpunkt ist bislang nicht angeordnet, aber auch von den bislang bekannten Kriterien des Stopps nicht betroffen.
- In der Frankfurter Allee kommt es immer wieder zu Gehwegradler\*innen auf dem alten Hochbordradweg. Schranken wurden hier bereits aufgestellt. Das SGA prüft, ob möglicherweise noch Fahrradpiktogramme auf dem ehemaligen Hochbordradweg entfernt werden können.
- Die Gärtnerstraße ist vom Finanzierungsstopp nicht betroffen, da es sich nicht um Senatsmittel handelt.
- Die Umsetzung von Maßnahmen in der Oranienstraße verzögert sich voraussichtlich in das Jahr 2026. Hintergrund ist, dass lange Zeit eine Sachbearbeitung im SGA fehlte. Zudem gab es eine negative Stellungnahme des Denkmalschutzes und die Diskussionen hierzu konnten erst kürzlich - mit positivem Ergebnis - abgeschlossen werden.

### **TOP 3 Bezirkskonzept flächendeckende Verkehrsberuhigung**

*Lena Osswald, Beteiligungskoordination im Straßen- und Grünflächenamt*

Lena Osswald stellt das Bezirkskonzept flächendeckende Verkehrsberuhigung vor.

Dieses wurde am 27.6. vom Bezirksamt beschlossen und ist Ergebnis eines ungefähr

einjährigen Erarbeitungsprozesses. Die Inhalte der Vorstellung können dem anliegenden Foliensatz entnommen werden.

In der Diskussion wurden folgende Themen besprochen:

- Das Konzept legt den Schwerpunkt auf den Fußverkehr. Radverkehrsmaßnahmen wurden bewusst nicht aufgenommen, um die Komplexität nicht noch mehr zu erhöhen. Mögliche Konflikte zwischen Verkehrsberuhigungskonzept und Radnetz müssen jeweils in der konkreten Planung von Maßnahmen gelöst werden. Zudem findet zu Radverkehrsmaßnahmen keine Beteiligung statt – zum Bezirkskonzept hingegen schon.
- Zahlen für den Durchgangsverkehr in allen Nebenstraßen liegen nicht vor, sondern werden im Rahmen der nun auszuschreibenden Planungsleistungen erhoben.
- Verkehrsberuhigte Bereiche wurden nicht als Standard-Maßnahme aufgenommen, da die Erfahrung zeigt, dass deren Effekt auf die Verkehrsberuhigung nur gering ist, wenn kein kompletter Straßenumbau stattfindet. Für diesen Komplettumbau stehen jedoch weder Mittel noch Personal zur Verfügung.
- Standorte von Kitas, Senior\*innen-Einrichtungen etc. wurden nicht gesondert aufgeführt. Lediglich Grundschulen werden im Konzept hervorgehoben. Das Konzept geht davon aus, dass die Verkehrsberuhigung im Nebennetz sich positiv auf sehr viele Straßen und damit auch Standorte auswirkt. Bei Grundschulen besteht jedoch ein besonderer Handlungsbedarf aufgrund hoher Hol- und Bringeverkehre durch Eltern.
- Die Lärmbelastung wurde als grundlegende Argumentation herangezogen, wird jedoch nicht ortsgenau genutzt. Grund dafür ist, dass Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Fläche wirken und daher in der Fläche geplant werden müssen. Eine ortsspezifische Lärmbelastung ist daher für das

übergeordnete Konzept nicht notwendig, kann jedoch im weiteren Verfahren für die rechtssichere Anordnung konkreter Maßnahmen herangezogen werden.

- Im Wrangelkiez wurden Maßnahmen aus der umfangreichen Beteiligung abgeleitet und im Dezember 2022 veröffentlicht. Im Nachgang gingen Stellungnahmen von Gewerbetreibenden und Anwohner\*innen zum Erhalt des Verkehrsberuhigten Bereiches ein. Diese hat das SGA in das nun vorliegende Konzept einfließen lassen. Dieses sieht vor, mit unechten Einbahnstraßen den Verkehr so zu lenken, dass insb. Lieferverkehre besser geordnet werden und dadurch die Sicherheit erhöht wird. Der VBB bleibt dabei erhalten.
- Die Präsentation wird im Nachgang auf der Webseite zur Verfügung gestellt.
- Die gezeigten Maßnahmen im Samariterkiez unterbinden nicht den Durchgangsverkehr in der Bänschstraße. Solche und ähnliche Anmerkungen können zu den jeweiligen Gebieten auf mein.Berlin notiert werden, um diese sinnvoll sammeln und weiterbearbeiten zu können.
- Für die Fußgänger\*innen-Zone Waldeyer Straße - wie für alle Fußgänger\*innen-Zonen liegen noch keine konkreten Planungen vor. Bisher wurden nur konzeptionell Bereiche bestimmt. In einer konkreten Planung sind dann Fragen der konkreten Sperrung und des Umgangs mit Anlieferungen zu klären.
- Es besteht die Sorge, durch die geplanten Maßnahmen Hauptverkehrsstraßen deutlich stärker zu belasten. Studien zeigen jedoch, dass kurzfristige Mehrbelastungen an Hauptverkehrsstraßen schnell nachlassen. Tatsächlich verschwinden Verkehre, wenn es für den MIV unattraktiver wird. Andere Verkehre entstehen durch zusätzliche Infrastruktur (z.B. Rad- und Fußverkehr). Gleichzeitig ist eine Funktionsklärung Hauptstraße (Durchgangsverkehr) vs. Nebenstraße (Zielverkehr) dringend notwendig im Sinne der Verkehrssicherheit. An Hauptstraßen wird u.a. mit Radspuren für Entlastung gesorgt.
- Die Evaluierung der Maßnahmen ist noch nicht konkret geplant, jedoch wünschenswert. Ggf. kann hierzu mit Universitäten zusammengearbeitet werden.

## **TOP 4 Ausblick, Sitzungstermine, Sonstiges**

*Felix Weisbrich, Amtsleiter Straßen- und Grünflächenamt*

- Danke für die konstruktiv kritische Diskussion zu den Tagesordnungspunkten.
- Das Protokoll aller bisherigen Sitzungen kann online abgerufen werden. Dort werden auch künftige Sitzungstermine veröffentlicht: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/gremien/mobilitaetswenderat>

## **Anlagen zum Protokoll**

- Präsentation der Sitzung (gesondertes Dokument)