

Bezirksamtsvorlage Nr. **1020 / 2020**  
zur Beschlussfassung -  
für die Sitzung am Dienstag, dem **28.01.2020**

1. Gegenstand der Vorlage:

Einbringung einer Vorlage - zur Kenntnisnahme bei der Bezirksverordnetenversammlung zur Drucksache Nr. 1864/V, Beschluss vom 20.06.2019 betrifft:

**Fahrradstreifen in der Turmstraße sicher machen**

2. Berichterstatter/in:

Bezirksstadträtin Weißler

3. Beschlussentwurf:

- I. Das Bezirksamt beschließt die beigelegte Vorlage - zur Kenntnisnahme – betrifft „Fahrradstreifen in der Turmstraße sicher machen“ als Schlussbericht. Sie ist bei der Bezirksverordnetenversammlung einzubringen.
- II. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abteilung Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen beauftragt.
- III. Veröffentlichung: ja
- IV. Beteiligung der Beschäftigtenvertretungen: nein
  - a) Personalrat: nein
  - b) Frauenvertretung: nein
  - c) Schwerbehindertenvertretung: nein
  - d) Jugend- und Auszubildendenvertretung: nein

4. Begründung, Rechtsgrundlage und Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

bitten wir, der beigelegten Vorlage an die Bezirksverordnetenversammlung zu entnehmen.

5. Gleichstellungsrelevante Auswirkungen:

Keine

6. Behindertenrelevante Auswirkungen:

Keine

7. Integrationsrelevante Auswirkungen:

Keine

8. Sozialraumrelevante Auswirkungen:

Keine

9. Mitzeichnung(en):

Keine

Bezirksstadträtin Weißler

Vorlage - zur Kenntnisnahme –

### **Fahrradstreifen in der Turmstraße sicher machen**

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 20.06.2019 folgende Anregung an das Bezirksamt beschlossen (Drucksache Nr. 1864/V)

Das Bezirksamt wird ersucht sich beim Senat dafür einzusetzen, dass der Fahrradschutzstreifen in der Turmstraße im Abschnitt Stromstraße/Beusselstraße prioritär ausgebaut wird. Hierzu soll der existierende markierte Schutzstreifen nach Maßgaben des Mobilitätsgesetz zu einem geschützten Fahrradstreifen umgewandelt werden (Protected-Bike-Lane).

Das Bezirksamt hat am 28.01.2020 beschlossen, der Bezirksverordnetenversammlung dazu Nachfolgendes als Schlussbericht zur Kenntnis zu bringen:

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) hat das Ersuchen der Bezirksverordnetenversammlung mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) erörtert und um Stellungnahme gebeten.

Das Bezirksamt muss einleitend auf verschiedene Aspekte und Belange hinweisen:

- Die Radverkehrsanlagen in der Turmstraße wurden über das Städtebauförderprogramm Aktive Zentren AZ finanziert und umgesetzt. Das letzte Teilstück zwischen Wald- und Beusselstraße hat das SGA gerade im letzten Jahr umgebaut. Im Förderprogramm gibt es Bindungsfristen für geförderte Maßnahmen. Erst vor kurzem gebaute Anlagen können nicht sofort wieder grundsätzlich umgebaut werden.

Das Projekt ist das Ergebnis einer umfangreichen Beteiligung (über den AZ-Prozess).

- Im Mobilitätsgesetz sind die sogenannten „Protected-Bike-Lanes“ nicht vorgeschrieben, sondern es „sollen“ gemäß § 43 MobG Radverkehrsanlagen „in sicheren Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden.“ „Näheres wird im Radverkehrsplan und in den Vorgaben für die Radverkehrsplanung geregelt.“

Der Radverkehrsplan wurde von SenUVK erst beauftragt und auch die Vorgaben liegen derzeit noch nicht vor. Allein die Mindestbreite von 2,00 m wurde von der Sen UVK per Rundschreiben bekanntgegeben.

Hintergrund ist auch, dass „Protected Bike Lanes“ nicht an allen Hauptverkehrsstraßen möglich sind und deshalb jeweils ortsspezifisch angepasste Lösungen gefunden werden müssen. Es wird darauf hingewiesen, dass die installierten Radverkehrsanlagen in der Turmstraße nach den derzeit in Deutschland gültigen Regelungen (StVO etc.) entworfen wurden. Die bisher umgesetzten Protected Bike Lanes in Berlin gelten deshalb nach StVO noch als Pilotprojekte, die von Vorher- und Nachher-Untersuchungen begleitet werden.

- Die schwierige Parksituation ist bekannt, insbesondere in dem eigentlichen Geschäftsstraßenbereich zwischen Stromstraße und Beusselstraße. Dieser Konflikt lässt sich jedoch nicht einfach auflösen. Es gibt wegen der vielfältigen Nutzungen in dem Bereich (Ladezonen, Kurzparken) keine Alternativlösung. Für eine Protected Bike Lane fehlt dort der Platz.

Eine Option ist eine stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs. Mit der im Jahr 2019 beschlossenen Parkraumbewirtschaftung in Moabit zum September 2020 wird es einen geringeren Parkdruck geben, der hoffentlich auch das ordnungswidrige „2.Reihe-Parken“ reduzieren wird.

- Aus Verkehrssicherheitsgründen positiv ist, dass der Radverkehr für den Kfz-Verkehr sichtbar ist, auch wenn es für den Radverkehr unangenehm ist, um parkende Fahrzeuge fahren zu müssen. Grundsätzlich gefährlich wäre es demgegenüber, wie aus vielen Studien bekannt, wenn der Radverkehr aus „geschützten“ baulichen Radwegen auf Gehwegen, hinter den parkenden Autos plötzlich an den Kreuzungen auftauchen würde.
- Außerdem befindet sich der Abschnitt zwischen Stromstraße und Bremer Straße derzeit im Planfeststellungsverfahren der Straßenbahn, dass kurz vor dem Abschluss steht.

Die Straßenbahnplanung bis zum Rathaus Turmstraße wird die vorhandenen Radverkehrsanlagen in ihrer jetzigen Funktion erhalten bzw. teilweise auch noch verbreitern. Auch die Fortführung nach Westen wird dies tun.

Über die eigentlichen konkreten Querschnitte ab Rathaus Turmstraße kann aber erst in den nächsten Planungsschritten entschieden werden.

Insbesondere zur Straßenbahnplanung hat sich SenUVK in einer Stellungnahme geäußert:

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt der Straßenbahnverlängerung bis zum U-Bahnhof Turmstraße soll bis Juni 2020 abgeschlossen sein, um mit den Bauarbeiten im November 2020 beginnen zu können.

Die Planung ist mit allen Beteiligten u.a. dem Straßen- und Grünflächenamt Mitte fortlaufend abgestimmt worden, so dass von dieser Seite keine Änderungen mehr möglich sind.

Die Drucksache umfasst ohnehin nur der Abschnitt der Turmstraße zwischen Stromstraße und Bremer Straße. In diesem Abschnitt steht aufgrund der Knotenpunktanforderungen, der Bushaltestellen im Seitenbereich sowie der Platzinanspruchnahme für die Ausbildung der künftigen Straßenbahnhaltestelle sowie der Kehranlage kein ausreichender Raum für geschützte Radfahrstreifen zur Verfügung.

Die Vor- und Entwurfsplanung für die Fortführung der Straßenbahn in der Turmstraße bis Beusselstraße und weiter bis zum S-Bf. Jungfernheide soll im Januar 2020 beauftragt werden.

Das Thema Radverkehrsanlagen wird u.a. in diesem Rahmen behandelt werden. In den bisherigen Untersuchungen zur Findung eines geeigneten Trassenkorridors für die Straßenbahn wurde die Radverkehrslösung in den einzelnen Abschnitten noch nicht behandelt.

Für diesen Abschnitt der Turmstraße wird es aufgrund der vielen unterschiedlichen Nutzungsansprüche ohnehin keine einfache Lösung für die Integration der Straßenbahn geben.

Ob punktuelle Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr möglich sind, wird das Bezirksamt im Rahmen der von SenUVK genannten, zukünftig regelmäßig stattfindenden Projektrunden zur Fortführung der Straßenbahntrasse Richtung Westen mit SenUVK erörtern.

#### A) Rechtsgrundlage:

§ 13 i.V.m. § 36 BezVG

B) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a. Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Keine

b. Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine

Berlin, den . . . .2020

Bezirksbürgermeister von Dassel

Bezirksstadträtin Weißler