

Bezirksamtsvorlage Nr. **1309 / 2020**
zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem **17.11.2020**

1. Gegenstand der Vorlage:

Einbringung einer Vorlage - zur Kenntnisnahme bei der Bezirksverordnetenversammlung zur Drucksache Nr. 2455/V, Beschluss vom 28.05.2020 betrifft:

Mehr Platz für das Rad – temporäre Radwege schaffen!

2. Berichtersteller/in:

Bezirksstadträtin Weißler

3. Beschlussentwurf:

- I. Das Bezirksamt beschließt die beigefügte Vorlage - zur Kenntnisnahme – betrifft „Mehr Platz für das Rad – temporäre Radwege schaffen!“ 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 beigefügten 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

Bezirksverordnetenversammlung
Mitte von Berlin

Drucksache Nr.: 2455/V

Vorlage -zur Kenntnisnahme-

Mehr Platz für das Rad – temporäre Radwege schaffen!

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 28.05.2020 folgende Anregung an das Bezirksamt beschlossen (Drucksache Nr. 2455/V)

Das Bezirksamt wird gebeten, in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auf geeigneten Straßen bzw. Straßenabschnitten geschützte temporäre Radverkehrsanlagen einzurichten, um mehr Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu schaffen und andere Verkehrsmittel zu entlasten. Es sollen insbesondere Stecken gewählt werden, die die bestehenden Fahrradrouten ergänzen. Bei Strecken, die an Nachbarbezirke anschließen, ist nach Möglichkeit ein abgestimmtes Vorgehen zu wählen.

Vorgeschlagen zur Prüfung werden insbesondere die folgenden Straßenzüge:

- Alt-Moabit
- Invalidenstraße (Chausseestraße bis Brunnenstraße, beide Richtungen)
- Friedrichstraße (ganze Länge, beide Richtungen)
- Chausseestraße (Zinnowitzer Straße bis Oranienburger Tor, beide Richtungen)
- Müllerstraße (Seestraße bis S+U-Wedding, beide Richtungen)
- Schulstraße (beide Richtungen)
- Badstraße (Schwedenstraße bis Brunnenstraße, beide Richtungen)
- Brunnenstraße (Badstraße bis Rosenthaler Platz, beide Richtungen)
- Schöneberger Ufer (von Potsdamer Brücke bis zum Anschluss Friedrichshain-Kreuzberg)
- Swinemünderbrücke

Das Bezirksamt hat am 17.11.2020 beschlossen, der Bezirksverordnetenversammlung dazu Nachfolgendes als Schlussbericht zur Kenntnis zu bringen:

Einleitung:

Seit diesem Frühjahr wurden in Berlin mehrere temporäre Radwege angeordnet. Üblicherweise entstanden sie dort, wo bereits neue Radwege vorgesehen waren und entsprechende Planunterlagen vorhanden waren. Bis auf die Müllerstraße und die Invalidenstraße trifft dieses Kriterium auf keine der unten genannten Straßen zu.

Um eine kurzfristige Realisierung von temporären Radwegen zu ermöglichen, wurden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Abt. VI (ehemalige VLB), Regelpläne erstellt. Die Beispiele aus den Regelplänen sowie die bereits realisierten Projekte zeigen, dass eine kurzfristige Umsetzung von temporären Radwegen gerade an solchen Strecken möglich wurde, wo keine größeren Konflikte (z.B. vorhandene Behindertenparkplätze, Ladezonen, Straßenbahngleise, Baustelleneinrichtungen, ungeeignete Fahrbahnbeschaffenheit etc.) zu lösen sind, sondern die räumlichen Bedingungen sowie die Randnutzung eine kurzfristige Realisierung ohne bauliche Maßnahmen ermöglichten (z.B. Kanaluferstraßen am Landwehrkanal, im Bezirk Mitte ist dies der Abschnitt Schöneberger Ufer).

Falls es noch keine Planunterlagen gibt, und größere Konfliktfälle zu lösen sind, was auf viele der unten angegebenen Strecken zutrifft, sind auch bei temporären Radwegen diese erstmal durch planerische Vorarbeiten zu lösen. Hier entspricht das Verfahren, dem von „normalen“ Fahrradplanungen. Falls noch keine Planunterlagen vorliegen, erfordert dies entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen. Da die personellen Ressourcen im Straßen- und Grünflächenamt (SGA) begrenzt sind, ist eine Prioritätensetzung der Projektarbeit unumgänglich. Kriterien sind dabei u.a. die Bedeutung der Maßnahme im Fahrradnetz des Bezirks sowie Prioritätensetzungen in den vorhandenen Quartiersverkehrskonzepten. Ausschlaggebend ist auch die Komplexität einer Maßnahme, und der damit verbundene Abstimmungsbedarf bzw. ob eine Maßnahme leichter, ohne größeren baulichen Aufwand umsetzbar ist.

Auf Wunsch von SenUVK, musste nochmals seit letztem Jahr die bereits fertig gestellte Planung zur Müllerstraße überarbeitet werden, um sie an das neue Mobilitätsgesetz anzupassen. Ausgelöst durch einen besonders schweren Unfall wurde seitens des Straßen- und Grünflächenamtes das völlig neue Projekt Invalidenstraße seit letztem Herbst in Angriff genommen, und bis April 2020 eine Vorplanung erarbeitet. Inzwischen ist mit der Umsetzung begonnen worden. Durch diese Prioritätenänderung mussten andere Projekte, wie zum Beispiel Alt-Moabit vorerst zurückgestellt werden, was im hierfür vorgesehen Abschnitt (s.u.) erläutert wird.

Um den finanziellen und personellen Aufwand gering zu halten, strebt das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte an, vorhandene Planungen bereits als dauerhafte Maßnahmen (Markierung in Weiß) umzusetzen, um einen Doppelaufwand zu vermeiden (siehe Beispiel Invalidenstraße unten).

Auch bei temporären Radwegen ist eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung seitens SenUVK, Verkehrsmanagement, Abt. VI (ehemals Verkehrslenkung Berlin (VLB)) im Hauptverkehrsstraßennetz erforderlich.

Bis auf die Swinemünder Brücke, trifft dieses Kriterium auf alle unten genannten Straßen zu.

Alt-Moabit

In einigen Abschnitten sind bereits Radverkehrsanlagen vorhanden. Auf der Projektliste für die Neuanlage von Radverkehrsanlagen steht insbesondere der Abschnitt zwischen Strom- und Kirchstraße. Hierfür sind jedoch noch keine Planunterlagen vorhanden. Wie in der Einleitung beschrieben, musste dieses Projekt leider zurückgestellt werden. Grund dafür waren die Priorisierung anderer dringlicher Bauvorhaben und die grundsätzliche Möglichkeit eines Umleitungsverkehrs über Alt-Moabit im Rahmen der Fahrbahnsperungen wegen des Neubaus der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Turmstraße.

Alt-Moabit ist in besagtem Abschnitt auch keine vierspurige Straße, so dass die Anordnung von breiteren Radverkehrsanlagen nicht einfach durch Wegfall einer Fahrspur möglich ist. Bisher gibt es dort nur einen schmalen Radweg auf dem südlichen Gehweg, und einen gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang des Parks. Angesichts der räumlichen Rahmenbedingungen (bauliche angelegte Schrägparkplätze, Baumstandorte, zu geringe Fahrbahnbreite, starker BVG-Busverkehr, Taxi-Stand, Gehwegvorstreckung) ist hier eine aufwändige Umplanung samt baulichen Maßnahmen und einer vertieften Abstimmung sowie Bürgerbeteiligung erforderlich, so dass auch hier kurzfristig keine temporären Radwege möglich sind.

Die auf der Nordseite vorhandenen Schrägparkplätze lassen aus Verkehrssicherheitsgründen keine temporären Radwege auf der Fahrbahn zu. Eine einfache Änderung der Parkordnung ist ohne großen baulichen Aufwand nicht möglich. Hier ist insgesamt eine umfassende Neubetrachtung des gesamten Straßenraums notwendig, die auch die geforderten Querungsstellen und Mittelinseln für den Fußverkehr mitberücksichtigt. Deshalb wird auch die geplante Mittelinsel auf Höhe Alt-Moabit 100 vorerst nur provisorisch angelegt, da die endgültige Form erst in einer umfassenden Neuplanung des gesamten Straßenzuges gefunden werden kann.

Das Provisorium befindet sich bereits im Bau und wird bis zum Jahresende fertiggestellt. Auch im Bereich dieser provisorischen Mittelinsel wäre während des Baus sowie nachher wegen der begrenzten Straßenraumbreite kein temporärer Radweg möglich. Die Lösung muss in dem oben erwähnten Gesamtumbau gefunden werden. Weiterhin bestehen seit dem Frühjahr 2020 Einschränkungen durch eine Hochbaustelle in der Alt-Moabit 86 A mit Kranaufbauten im Fahrbahnbereich.

Es ist vorgesehen, den Abschnitt Stromstraße zwischen Turmstraße und Alt-Moabit im Zuge der Planungen zur Alt-Moabit mit zu bearbeiten.

- Invalidenstraße (Chausseestraße bis Brunnenstraße, beide Richtungen)
- Der Abschnitt zwischen Chausseestraße bis Gartenstraße wurde vor einigen Jahren mittels eines Planfeststellungsverfahrens, sowohl für die Straßenbahn als auch für die Straße neu gebaut. Im Rahmen dieser planfestgestellten Neubaumaßnahme wurden bereits Radverkehrsanlagen mit eingebaut. Zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße werden derzeit die Planunterlagen erstellt.
- Entsprechend der gemeinsamen Abstimmungen in der Projektgruppe mit SenUVK und der Elterninitiative wird die Markierung des geschützten Radstreifens noch diesen Oktober in Weiß umgesetzt. Dies ersetzt die Anlage eines temporären Radwegs.

- **Friedrichstraße (ganze Länge, beide Richtungen)**

Für den Bereich autofreie Friedrichstraße: Im Rahmen der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung der SenUVK für den Verkehrsversuch „autofreie Friedrichstraße“ ist die Markierung einer Radverkehrsanlage umgesetzt worden. Für den nördlichen Abschnitt, insbesondere zwischen der Weidendammer Brücke und der Oranienburger Straße: Durch den Umbau der Straße in den 90er Jahren mit einer eigenen Spur für Straßenbahn und Bus (ÖPNV-Bevorrechtigung), ist kein Platz mehr vorhanden für die Einrichtung von gesonderten Radverkehrsanlagen. Der Bezirk hat deshalb in seinem Fahrradzielnetz die Friedrichstraße ausgeklammert und Routen über parallele Strecken geführt.

Für den südlichen Abschnitt: Durch die derzeitigen Planungen für Checkpoint Charlie ist dieser Bereich planungsbefangen. Im Bereich des Checkpoint-Charlies' werden Planungen vorangetrieben, die möglicherweise verkehrsberuhigende Effekte mit sich bringen werden und hier ggf. verkehrsrechtliche Anordnungen mit Einfluss auf den Fließverkehr haben werden. Konkrete Hinweise hierzu kann die federführende Abteilung der Hauptverwaltung liefern.

- **Chausseestraße (Zinnowitzer Straße bis Oranienburger Tor, beide Richtungen)**

Die Problematik in diesem Abschnitt ist ähnlich, wie in der Invalidenstraße: Radverkehrsanlagen können nur durch Wegfall des Parkstreifens realisiert werden. Hierzu liegen aber noch keine Planunterlagen vor. Derzeit ist durch die zuständige Stelle der Hauptverwaltung geplant, hier nach Fertigstellung der Tunnelsanierung der BVG die Fahrbahn wiederherzustellen und anschließend beidseitig den Radweg neu zu markieren.

Der diese Maßnahme enthaltene Bauabschnitt wird im Oktober 2020 gestartet. Die Planungen müssen auch eine umfangreiche Prüfung von Ladezonen, Behindertenparkplätzen etc. beinhalten.

- **Müllerstraße (Seestraße bis S+U-Wedding, beide Richtungen)**

Verfahrensführerin für die Anordnung eines provisorischen Radweges ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. VI (ehem. VLB), da auch die Müllerstraße eine Straße des Hauptnetzes ist.

Die bisherige Verkehrsanlagenplanung zur Müllerstraße wird aktuell auf Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes überarbeitet. Eine vorgezogene Umsetzung der aktuellen Planung ist nicht möglich, da hierfür die bauliche Verschmälerung des bisher breiten Mittelstreifens erforderlich wäre.

Ohne Eingriff in den Mittelstreifen kann der vorgesehene geschützte Radfahrstreifen (mit Sperrfläche), Lieferbereich (auch Parken) und der Fahrstreifen nicht untergebracht werden. Der Fahrstreifen muss dabei eine Breite aufweisen, die auch als Aufstellfläche für die Feuerwehr geeignet ist.

Auch ist der Abstand zwischen Feuerwehraufstellfläche und Hausfassade so zu wählen, dass ein Anleiten durch die Feuerwehr im Brandfall möglich ist. Unabhängig von den laufenden Planungen wurden durch die infraVelo Markierungspläne für temporäre geschützte Radfahrstreifen („Pop-up-Radwege“) zwischen Seestraße und S-Bahnhof Wedding entworfen, die noch nicht mit Bezirksamt und SenUVK abgestimmt sind.

Daher ist noch unklar, ob eine Anordnung und Umsetzung dieser Pläne unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange in diesem Straßenabschnitt überhaupt möglich und vor Umsetzung der beabsichtigten dauerhaften Lösung opportun wäre.

- **Schulstraße (beide Richtungen)**

Gemäß dem Zielnetz zum Fahrradverkehr des Bezirks, ist auch in der Schulstraße eine Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsanlagen (derzeit schmale Radwege auf Gehwegniveau) vorgesehen. Auch in dem gerade erarbeiteten Verkehrskonzept zum QM-Gebiet Pankstraße ist diese Route in der Schulstraße enthalten. Aber wegen der geringeren Bedeutung im Fahrradnetz und geringeren Fahrradverkehrsstärke, hat dieses Projekt eine geringere Priorität. Zwar entsprechen die vorhandenen Radwege sicher nicht mehr dem aktuellen Standard, so sind sie aber dennoch sicher befahrbar.

An dieser Stelle müssten Planunterlagen entsprechend den Vorgaben des oben erwähnten Verkehrskonzepts hergestellt werden. Da sich dieser Abschnitt im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes befindet, wären für einen temporären Radweg ebenfalls erst Anordnungen seitens SenUVK, Abt. VI (ehemals VLB) notwendig. Der personelle und zeitliche Aufwand der Erwirkung einer Anordnung durch die Abteilung VI ließe sich maximal im Zusammenhang mit einer dauerhaften Maßnahme rechtfertigen.

Derzeit existiert eine Baumaßnahme der BVG (Herstellung Aufzug und zusätzlicher Treppenausgang) am U-Bahnhof Nauener Platz mit den dazugehörigen Straßenanpassungsarbeiten. Diese Anpassungen im öffentlichen Straßenland wären heute bereits bei der Verortung einer temporären Radverkehrsanlage zu berücksichtigen. Die Einrichtung eines temporären Radfahrstreifens wäre demnach erst nach Abschluss der Baumaßnahme möglich. Nach jetzigem Kenntnisstand soll die Baumaßnahme mit Datum (31.12.2020.) beendet sein. Die Einrichtung eines temporären Radweges müsste dann im Jahr 2021, unter Berücksichtigung der dann vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen, neu geprüft werden.

- **Badstraße (Schwedenstraße bis Brunnenstraße, beide Richtungen)**

Derzeit wird für das QM-Gebiet Badstraße ein Quartiers-Verkehrskonzept erarbeitet, in dem auch die Badstraße selbst enthalten ist. Es sind aber noch keine konkreten Planunterlagen für die Badstraße vorhanden. Diese werden jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit Anregungen für die durch die zuständige Hauptverwaltung zu planenden Bereiche für den Radverkehr enthalten. Der Bezirk ist in diesem Bereich nicht zuständig.

Ein kurzer Abschnitt in diesem Bereich ist ebenfalls Teil der Vorzugstrasse für den Radschnellweg „Panketrail“, der durch die infraVelo GmbH geplant wird. Aber auch hier gibt es noch keine konkreten Planunterlagen.

Die in Betracht zu ziehende Parkraumsituation dürfte sich verbessern (wie auch bei der Brunnenstraße), wenn dort 2021/22 durch den Bezirk die Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Von der daraus resultierenden verbesserten Personalausstattung des Ordnungsamts Mitte lässt sich eine vermehrte Kontrolle, auch des „zweite-Reihe-Parkens“, des für Radfahrende zur Verfügung stehenden Fahrbahnbereichs erhoffen.

Brunnenstraße (Badstraße bis Rosenthaler Platz, beide Richtungen)

Abschnitt Bahnhof Gesundbrunnen bis Bernauer Straße: Derzeit ist durch die Anordnung von weitgehend Schrägparken auf dem Gehweg keine verkehrssichere Umsetzung von Radverkehrsanlagen möglich.

Im Zuge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in diesem Bereich 2021/22 kann die Umgestaltung der Parkraumsituation und die Umsetzung von Radverkehrsanlagen geprüft werden.

Bei einem Ortstermin mit SenUVK und bezirklicher Straßenverkehrsbehörde am 09.09.2020 wurde abgestimmt, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs die zeitnahe verkehrsrechtliche Anordnung von Radverkehrsanlagen zwischen Badstraßenbrücke und Bernauer Straße anzustreben.

Die Einrichtung sollte dabei mit möglichst geringem baulichen Aufwand möglich sein. Auch über den groben Verlauf der künftigen Radwege wurde sich verständigt – diese sollen teils auf dem Gehweg zulasten der dortigen Parkplätze, teils am rechten Fahrbahnrand zulasten einer Fahrspur eingerichtet werden.

Der Fachbereich 3 des SGA hält eine umfangreichere Planung für erforderlich, um eine sichere Führung der Radfahrer zu ermöglichen (Absenkung von Bordsteinen, Verschwenkungsbereiche am Übergang Gehweg/Radweg angemessen ausführen, Sicht des Kfz-Verkehrs auf Radfahrer sicherstellen, Anpassung der Kfz-Führung in Bereichen, wo der Radverkehrs auf die Fahrbahn geführt wird.). Aus diesen Gründen kann die ursprünglich angestrebte zeitnahe Umsetzung nicht in Aussicht gestellt werden.

Abschnitt Bernauer Straße bis Invalidenstraße:

Im Zuge des umfassenden Neubaus der Straße in den 90er Jahren wurden relativ breite Radwege angelegt.

Abschnitt Invalidenstraße bis Rosenthaler Platz:

Die Problematik in diesem Abschnitt ist ähnlich wie in der Invalidenstraße: Radverkehrsanlagen können nur durch Wegfall des Parkstreifens und unter Berücksichtigung der Bevorrechtigung der Straßenbahn realisiert werden.

Hierzu liegen aber noch keine Planunterlagen vor. Diese müssten auch eine umfangreiche Prüfung von Ladezonen, Behindertenparkplätzen etc. beinhalten.

- **Schöneberger Ufer (von Potsdamer Brücke bis zum Anschluss Friedrichshain-Kreuzberg)**

Der temporäre Radfahrstreifen in diesem Abschnitt wurde am 23.04.2020 eingerichtet.

- **Swinemünder Brücke**

Die Einrichtung eines Pop-Up-Radweges auf der Swinemünder Brücke ist insofern nicht möglich, da durch die vorhandenen Hochborde kein nahtloser Übergang auf den im Seitenraum geführten Radweg möglich ist.

Die Fahrbahn der Swinemünder Straße ist direkt im Anschluss der Brückenpfeiler mit Großsteinpflaster befestigt. Demnach müsste der Radverkehr über den Knotenpunkt Swinemünder Straße / Ramlerstraße hinaus auf der mit Großsteinpflaster befestigten Fahrbahn fahren. Für Radfahrende spielt die Qualität der Fahrbahnoberfläche jedoch eine wichtige Rolle, welche u.a. folgende Faktoren beeinflusst: Sicherheit, Fahrkomfort, Attraktivität und auch Akzeptanz der Strecke.

Planungen für den Umbau der Swinemünderstraße zwischen Rügerner Straße und Ramlerstraße liegen vor und sehen durch die Asphaltierung des durch Radfahrende zu benutzenden Bereichs eine Begünstigung des Radverkehrs vor.

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, den2020

Bezirksbürgermeister von Dassel

Bezirksstadträtin Weißler