



## 5. FahrRat 2021

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 17.06.2021, 16:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

### 1 Begrüßung

Die Tagesordnung wird um den Sachstand zur Handjerystraße ergänzt und bleibt ansonsten unverändert.

### 2 Protokoll

Das Protokoll der Sitzung vom 29.04.2021 wird angenommen.

### 3 Bericht aus der Verwaltung

In Bezug auf die **Handjerystraße** berichtet die Dezernentin, dass derzeit die Vermessungsunterlagen vom beauftragten Büro erstellt werden. Nach Erhalt sei geplant die anordnungsfähigen Pläne dem Bezirksamt vorzulegen.

Die Pläne zur **Belziger Straße** seien zur Vorlage beim Bezirksamt eingereicht worden.

Für die **Monumentenstraße** ist festzuhalten, dass sich die Dezernentin regelmäßig bei der SenUVK zu der beantragten Entlassung aus dem übergeordneten Straßennetz erkundigt. Die Ausschreibungsunterlagen zu den Markierungsarbeiten lägen seit dem heutigen Tag dem BA vor. Nach dem diese genehmigt wurde, können die Markierungsarbeiten im Sommer erfolgen.

Zum **Tempelhofer Damm** kann die Dezernentin keinen neuen Sachstand mitteilen, da die genehmigungsberechtigten Personen für die BPU bei der SenUVK derzeit im Urlaub seien. Allerdings wurde zeitgleich schon die Schadensdokumentation der gesamten Strecke angeschoben, um vor endgültigem Setzen der Poller die Fahrbahn entsprechend zu sanieren, Gehwege zu ertüchtigen und die Kosten einschätzen zu können. Daraufhin kann die Vergabe zu diesen Arbeiten erfolgen.

Ab der kommenden Woche wird es keinen Busersatzverkehr auf dem Tempelhofer Damm für die Zeit der Sommerferien geben (6 Wochen). Um die Fahrbahn für den Radverkehr dennoch freizuhalten, wird eine intensive Überwachung mit Umsetzungsaufträgen geplant.

Als Zwischenankunft hat die Dezentur zur **Schöneberger Straße** erfahren, dass eine Streckenmarkierung erst freigegeben werden kann, wenn eine Kreuzungsmarkierung vorhanden sei. Dazu sind noch Restarbeiten fällig.

Eine **Bürgerdeputierte** erfragt, warum die Gehwegvorstreckung in der Gothaer Straße so schmal geplant worden sei und ob ein Zusammenhang zur später geplanten Fahrradstraße bestehen würde. Die Dezentur bestätigt diesen Zusammenhang und fügt hinzu, dass Fahrradbügel an dieser Stelle geplant seien.

Ein **Vertreter des ADFC** erfragt, welche Hürden bei dem Radverkehrsprojekt in der Schöneberger Straße bestünden, da ihm nicht klar ist, was markiert werden müsse. Die Verkehrsbelastung sei an dieser Stelle so hoch, dass die Dezentur eine durchgängige Markierung von Alboin Straße bis Alt-Tempelhof für notwendig hält. Ideal wäre es, nach Abschluss der Bauarbeiten der BWB damit zu beginnen, allerdings sei man in der Planung auch von Personen aus der SenUVK abhängig, die derzeit im Urlaub sind.

Ein **Teilnehmer** erkundigt sich nach dem Bauplanungsabschnitt in der Kleiststraße. Dieser sei vom Wittenberg Platz bis zur Urania geplant.

Ein **Vertreter des ADFC** fügt hinzu, dass nach dem MobG mit zu prüfen wäre, inwiefern eine RVA mit eingerichtet werden können. Ihm sei unklar, wie die Bauarbeiten in diesem Abschnitt ohne diese Erwägung geplant und entschieden worden sei. Die **Dezentur** hat Verständnis für diesen Eindruck, der für sie ebenso nicht nachvollziehbar sei. Allerdings seien die relevanten Informationsträger nicht mehr im Bezirk, da die Planungen bereits im Jahr 2017 stattgefunden haben.

#### 4 Parkrauminfrastruktur: Lastenradkonzept

Die **Dezentur** führt thematisch ein, dass Mittel zu Erstellung eines Gutachtens für ein Lastenradkonzept gefunden worden sind, in dem Schöneberg als Modellgebiet dienen würde. Da im kommenden Jahr die Einrichtung der PRB geplant sei, sei es im Vorfeld sinnvoll zu ermitteln, wie viel Platzangebote für Lastenräder auch in Kombination mit normalen Bügeln benötigt werden.

Ein **Vertreter des Projekts** stellt sich vor und präsentiert im Anschluss das o.g. Vorhaben (Präsentation im Anhang).

Ein **Vertreter des ADFC** gibt einen technischen Hinweis. Es sei notwendig zu ermitteln, welche Vorrangrouten zukünftig auch auf Nebenstraßen im Bezirk enthalten seien, hier wäre dann die Parkform evtl. anpassen

Ein **Teilnehmer** erkundigt sich, warum die Flächen auf Querparkplätzen eingerichtet werden sollen, da dies ein autoorientierter Status Quo sei. Er würde die Einrichtung von Lastenradparkplätzen in Längsparkständen bevorzugen. Der **Vertreter des Projekts** berichtet, dass durch diese Planung eine höhere Sicherheit gewährleistet werden können. In Schöneberg gebe es außerdem mehr Querparken als in allen anderen Bezirken. Manchmal ergeben sich hieraus auch Vorteile, da der Straßenquerschnitt schmaler sei und dies das Rasen auf Grund der Enge unattraktiv mache. Außerdem bestehe das BA auf eine Umrandung der Parkflächen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Der **Teilnehmer** fragt sich, warum im Vergleich zu anderen Bezirken, der Aufwand zur Einrichtung einer solchen Fläche in Schöneberg so hoch sei.

Die **Dezernentin** erwähnt die Frage nach den Sicherheitsstandards. Die Kombination des Modells, d.h. das Parken von normalen Fahrrädern, Lastenrädern, Scootern u.v.m. sei ein neues Parkmodell, das zu evaluieren gilt. Dies sei auch bestätigt von der Charta für Verkehrssicherheit und abgestimmt mit der SenUVK.

Ein **Vertreter des ADFC** schlägt vor, nach der Erprobung die Abstellmöglichkeiten nach Notwendigkeit zu erweitern und ggf. weitere Parkbuchten umzunutzen.

Grundsätzlich sieht der **Vertreter des Projekts** dies auch so, allerdings seien gewisse Einschränkungen mitzudenken. Im Umkreis von 50 Metern um Bahnhöfe haben die ÖPNV Anbieter die Exklusivrechte, die Parkstruktur für Fahrräder zu ertüchtigen. Insgesamt sei die Prüfung von Flächen in diesem Projekt noch nicht erfolgt, es gebe also noch kein valides Datenmaterial. Wie in der Präsentation gezeigt, schlagen Fachleute vor, in Kita-Nähe Umfragen zu erwünschten Flächen durchzuführen.

Aus dem Gremium heraus gibt es mehrere Wortmeldungen und Anregungen dazu, das Projekt zu flexibilisieren und bspw. die geplante Umfrage über die Kitas hinaus anzusetzen.

Ein **Vertreter der CDU Fraktion** erfragt, wie verhindert werden soll, dass die Flächen komplett von normalen Fahrrädern benutzt werden.

Der **Vertreter des Projekts** schlägt vor, die Flächen in der Nähe von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu errichten, um diese Konkurrenzsituation zu entschärfen.

Eine **Vertreterin von KiezErfahren** stellt dar, dass je mehr Lastenräder dort geparkt würden, desto weniger Fahrräder abgestellt. Beruhend auf ihren eigenen Erfahrungen sehe sie vermehrten Bedarf.

Für weitere Informationen kann sich das Gremium gerne an folgende E-Mailadresse wenden: [info@kiezerfahren.berlin](mailto:info@kiezerfahren.berlin)

## 5 Offene Drucksachen

Im Vorfeld der Sitzung wurde eine Liste der offenen Drucksachen insb. bezogen auf Radverkehrsprojekte an das Gremium versendet.

**Die Dezernentin** berichtet, dass die personelle Ausstattung der Straßenbereiche der Berliner Bezirke schriftlich durch das Abgeordnetenhaus abgefragt worden sei. Außerdem habe es eine große Anfrage der Linken zur bezirksinternen Situation gegeben, die TOP der nächsten BVV sei.

In Bezug auf die offenen Drucksachen ergebe es Sinn, diejenigen Projekte vorzuziehen, die im geplanten Vorrangnetz lokalisiert sein werden, da sich die Finanzierung der SenUVK stark auf diese Straßen beziehen wird. Diese Praxis erzeugt ein Spannungsfeld mit den BVV Anträgen, da auch die Rolle der BVV bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes eher ignoriert worden sei. Die Dezernentin fragt das Gremium, welche Vorgehensweise die Teilnehmenden nun als sinnvoll erachten würden.

Ein **Vertreter des ADFC** erfragt, ob er richtig verstanden habe, dass die meisten RVA in die Zuständigkeit der SenUVK fallen würden und demnach nur wenige personelle Ressourcen des Bezirks notwendig sind, weil der Planungsprozess bei der SenUVK angesiedelt sind. Außerdem möchte er wissen, ob es eine Reaktion der SenUVK auf die offenen Anträge gegeben hätte.

**Die Dezernentin** antwortet, dass man auf die meisten Anträge noch keine Antwort erhalten habe und lediglich zu zwei Drucksachen Mitteilungen zur Kenntnisnahme formulieren konnte. Sie betont nochmals, dass es notwendig sei, sich über die Prioritäten klar zu werden, da auf Grund des geplanten Vorrangnetzes eine finanzielle Umlenkung für Neubauprojekte stattfinden wird.

Ein **Vertreter des ADFC** schlägt unter diesem Aspekt vor, dass man die Liste mit Einbezug der Nachbarbezirke priorisieren soll und diese Reihenfolge dem Senat vorstellt um die Ansprüche des Bezirks anzumelden. Die Radnetzentwicklung im Vorrangnetz kann dann beide Ebenen integrieren.

**Die Dezernentin** erwähnt, dass dies eine mehrjährige Arbeitsplanung binden würde, die damit einhergehen würde, dass Anträge der BVV, die sich nicht von Anfang an im Vorrangnetz befinden, ignoriert werden müssten. Dies sei in Anbetracht der 10-20 Anträgen, die bei jeder Sitzung aus der BVV herausgestellt werden, kritisch in Erwägung zu ziehen.

Derzeit befinde man sich in Haushaltsgesprächen, um unter anderem den zusätzlichen Personalbedarf durch gewachsene Aufgaben der wachsenden Stadteffekte und das Mobilitätsgesetz anzumelden. Allerdings steht der Fachbereich thematisch ohnehin in einem Spannungsfeld zu anderen wichtigen Aufgaben einer wachsenden Stadt, wie bspw. die Schul- und Wohnungsbauoffensive und Modernisierung der Stadt (Anträge der Leitungsbetriebe). Diese Aspekte bündeln ebenfalls Ressourcen des Straßenamts.

**Ein Vertreter des ADFC** möchte den vermeintlichen Widerspruch aufheben, dass die Anträge der BVV auf Grund des Vorrangnetzes ignoriert werden müssten. Viele Anträge beziehen sich auf Straßen im künftigen Vorrangnetz und sind zentral angedacht. Kleinere Anträge ließen sich außerdem bei größeren Projekten mitdenken, da bspw. bei der Errichtung von RVAs viele kleine Aspekte mit erledigt würden.

**Die Dezernentin** bittet die anwesenden Verordneten die vorliegende Liste in ihre Fraktionen mitzunehmen, um eine Diskussion zu diesem Spannungsfeld zu beginnen.

## 6 Verschiedenes

**Die Dezernentin** gibt einen Zwischenstand zur Amtshilfe durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Man sei in Abstimmung mit der Beschäftigtenvertretung. Außerdem müsse noch abgebildet werden, ob ein BA-Beschluss benötigt werde.

**Ein Vertreter des ADFC** informiert sich, ob durch die noch nicht begonnene Amtshilfe schon längst notwendige Arbeiten am Tempelhofer Damm gefährdet und das Projekt demnach verzögert sei.

**Ein Vertreter des Straßenamts** berichtet, dass die Mitarbeitenden des Nachbar-Bezirks schon informell Amtshilfe leisten, indem sie bei Meetings etc. teilnehmen. Man habe noch keine negativen Auswirkungen feststellen können, da die Bauphasen auch ohne noch nicht vorhandene BPU vorbereitet würden.

**Eine Vertreterin von Fuß e.V.** informiert sich zur institutionelle Weiterentwicklung des FahrRats, in dem die Fußverkehrs-Bedarfe besser abgebildet werden könnten.

Aus Sicht **der Dezernentin** habe eine monatlich angeforderte Sitzung des FahrRats auch nicht dazu geführt, dass Fußverkehrsbedürfnisse gleichermaßen beachtet wurden. Da es aber thematisch immer Schnittstellen zwischen Rad- und Fußverkehr gebe (Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit etc.), schlägt sie vor, künftig diese Themenbereiche gemeinsam zu betrachten, möglicherweise in Form eines Mobilitätsrates.

**Ein Vertreter des ADFC** schlägt vor, die Sitzungen thematisch zu trennen. Außerdem würde er auch an den Fußverkehrssitzungen teilnehmen. So würden beide Interessen fair und fokussiert abgebildet und ein Wissenstransfer gewährleistet.

**Eine Vertreterin der BVG** wirft ein, dass es in vielen anderen Bezirken auch so gehandhabt wird, dass man sich in unterschiedlichen Sitzungen den Themen widme. Auch ÖPNV würde eine große Rolle spielen.

**Ein Vertreter der Seniorenvertretung** legt dar, dass sich die Fahrradverbände deutlich professionalisieren würden und man als Vertreter für den Fußverkehr in diesem Gremium nicht genug Raum erlangt bzw. gegen halten kann. Dies sehe man auch an der Liste der offenen Drucksachen, in der nur Radverkehrsprojekte aufgenommen sind. Er hält es für sinnvoll, zumindest die Sitzungen nach Themenbereichen zu trennen.

**Eine Teilnehmerin** legt dar, dass ein Mobilitätsrat über den Rad- und Fußverkehr noch viel mehr Interessen abbilden und fusionieren würde (ÖPNV, PKW, Lieferdienste u.v.m.). Dies würde dazu führen, dass die wichtigen Themen des FahrRats und Fußverkehrsbelange weniger Raum zur Diskussion hätten. Eine wechselseitige Tagung mit einem Monatsschwerpunkt erscheint auch ihr sinnvoll.

**Die Dezernentin** bedankt sich für die Beiträge und beendet die Sitzung mit der Aussicht auf einen letzten FahrRat mit ihr in Form eines Ausflugs im September.