

3. FahrRat 2020

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 20.08.2020, 16:30 bis 18 Uhr

Ort: Rathaus Schöneberg, BVV-Saal

1 Begrüßung

Die Teilnehmenden werden begrüßt und auf die im Rathaus Schöneberg geltenden Hygienevorschriften aufgrund der Corona-Pandemie hingewiesen.

Die Tagesordnung wird genehmigt.

2 Protokoll

Das Protokoll der 2. Sitzung des FahrRates vom 18.06.2020 wird als genehmigt zur Kenntnis genommen.

3 Bericht der SenUVK über aktuelle Radverkehrsprojekte im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Vorstellung des Leiters der Abteilung VI, Herr Haegele

Herr Haegele stellt sich dem Gremium vor und erläutert die Aufgaben der VLB als oberste Straßenverkehrsbehörde. Er begrüßt die veränderte Zuordnung der VLB direkt zu SenUVK, da die VLB als Sonderbehörde bisher zu weit von der Hausleitung entfernt angesiedelt war.

- Der Austausch mit der politischen Leitung sei dadurch erleichtert und der Anstoß für die Verkehrswende in Berlin könne nun beschleunigt werden. Auch der direkte Kontakt mit den Bezirken sei nun leichter.
- Das schnellere Vorankommen eines anderen Bezirkes - insbes. Friedrichshain-Kreuzbergs - sei möglich, da dieser personell sehr viele besser ausgestattet sei, als Tempelhof-Schöneberg.
- An seine Behörde würden diverse, schon ältere schwierige Fragestellungen in Bezug auf den Ausbau des Radverkehrs herangetragen, nicht nur aus Tempelhof-Schöneberg. Die

Bearbeitung brauche Zeit, zumal sich mit der Einführung des Mobilitätsgesetzes auch viele neue Aspekte ergeben haben, die in den älteren Planungen noch nicht berücksichtigt waren.

- Die Bezirksstadträtin stellt die Frage, wie Tempelhof-Schöneberg im Vergleich zu anderen Bezirken beim Ausbau von Radverkehrsanlagen gesehen wird. Der Bezirk selbst sehe sich sehr engagiert, werde aber immer wieder als zu langsam im Vergleich zu anderen Bezirken kritisiert. Herr Haegele macht deutlich, dass das Tempo, mit dem ein Bezirk bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen vorankommt, ganz wesentlich von der Verfügbarkeit von Mitarbeitern und auch den Belangen Dritter abhängt. Insofern sieht er Tempelhof-Schöneberg im guten Mittelfeld der Bezirke.
Tempelhof-Schöneberg sei nun neben dem Tempelhofer Damm auch bei der Radverkehrsanlage in der Kolonnenstraße, am Sachsenamm und in der Attilastraße auf einem sehr guten Weg.

Nachfragen zu Einzelprojekten im Bezirk und der Frage nach Möglichkeiten für Pop-Up-Radwege:

- **Boelkestraße und die Marienfelder Allee**
Sind in der Vorbereitung und werden folgen, sobald die o.g. Projekte ausgeführt sind. Das Beispiel Kottbusser Damm in Friedrichshain-Kreuzberg werde zwar sehr als kurzfristiger Erfolg gefeiert, die temporäre „Pop-Up-Lösung“ sei aber auch grenzwertig. Die Markierungen hielten der Dauerbelastung nur schlecht stand und eine ständige Kontrolle der Baustellenbarken sei notwendig, da diese oft verschoben würden.
- **Tempelhofer Damm:**
Herr Haegele spricht sich gegen eine kurzfristige Pop-Up-Regelung für den Verkehrsversuch Tempelhofer Damm aus. Dieser sei insbesondere an den Knotenpunkten bzgl. Abbiegespuren und Lichtsignalschaltungen zu komplex für eine temporäre Lösung. Auf Nachfrage stellt er noch einmal klar, dass er auch keine Möglichkeit sieht, den derzeit laufenden Prozess zu beschleunigen. Es müssten jetzt die vorgelegten Pläne für die Veränderungen der Ampelschaltungen durch Alliander geprüft und umgesetzt werden. Eine temporäre Markierung wäre auch mit Bezug auf den Lieferverkehr kaum umsetzbar.
- **Kolonnenstraße:**
Es habe einen sehr intensiven Abstimmungsprozess zwischen der Senatsverwaltung und dem Bezirk für eine temporäre Lösung stattgefunden. Nach der Fahrbahndeckensanierung in diesem Herbst werde auf der Fahrbahn eine dauerhafte Markierung für den Radverkehr aufgebracht.
- **Attilastraße:**
Zwischen Ringstraße und Röblingstraße liegt bereits eine Anordnung für einen Pop Up Radweg vor. Diese muss noch in Einklang mit einer konkurrierenden Anordnung für die Baustelle eines Leitungsträgers gebracht werden. Dazu sollen kurzfristige Abstimmungen mit dem Bezirk erfolgen. Im Anschluss an die Baustelle, solle diese umgesetzt werden.
Von der Röblingstraße bis zum Attilaplatz soll das Gehwegparken abgeordnet werden, um den

vorhandenen Radweg vor dem ruhenden Verkehr zu schützen. Auch hier liegen konkurrierende Anordnungen für den Leitungsbau vor. Danach erfolgt die Umsetzung.

- **Kantstraße:**

Ein Vertreter des VCD nennt das Beispiel Kant-Straße als Gewinn für Radfahrende aber zeigt gleichzeitig die Schwierigkeit mit Provisorien auf:

Die Komplexität an der Kantstraße war leichter zu regeln, da die Markierung geradlinig und immer gleich breit sein konnte. Es gebe bisher kaum Probleme mit Falschparkern. Dennoch zeige sich, dass Einfahrten und Einmündungen nicht freigehalten würden – hier müsste bei einer dauerhaften Lösung mit Pollern gearbeitet werden.

Der Vorteil der Ausführung nur mit Markierungen sei, dass der Weg für Notfalleinsätze frei bleibe.

Anspruchsvoll sei die Führung rund um Baustellen, hier müsse der ruhende Verkehr abgeordnet werden.

Haltestellen der BVG: Ein- und Ausfahrt der Gelenkbusse an Haltestellen konnten gemeinsam mit der BVG gelöst werden. Im Bereich der Wilmersdorfer Straße ist der Radfahrstreifen für den Linienverkehr frei gegeben, damit Busse besser die Haltestelle anfahren können.

Weitere Fragen

- **Rolle des Step-Netzes:**

Im Zuge der Verkehrswende ist es auch Sicht der von Herrn Haegele notwendig, das STEP – Netz neu zu bewerten. Er sei bereits mit diesem Gedanken an die zuständige Abteilung IV der SenUVK herangetreten. Vorstellbar ist ein KFZ-Vorrang-Netz, dafür aber das Herausnehmen von Step 3 und 4 Straßen mit dem Ziel, diese für den Umweltverbund zu ertüchtigen. Ein gutes Beispiel hierfür im Bezirk sei die Akazienstraße, die derzeit noch im Step-Netz stehe und dadurch nicht den Gegebenheiten im Kiez angepasst werden könne. Solange diese allerdings noch mit einer LSA geregelt sei, sei es nicht möglich, sie in die 30-er Zone aufzunehmen.

- **Fahrrad-Grünpfeile:**

Ein Vertreter des ADFC fragt nach dem Umsetzungsstand der Einrichtung von Fahrrad-Grünpfeilen: Herr Haegele erläutert, dass dazu derzeit eine Anfrage seines Hauses beim BMVI laufe, da sich nach StVO der Radverkehr an die Signalisierung von LSA zu halten habe. Er würde es begrüßen, wenn zumindest das Rechtsabbiegen von Radweg zu Radweg erlaubt würde. Ein gutes Beispiel sei hier das Abbiegen vom Priesterweg in den Prellerweg.

- **Fahrradzonen:**

Die Regelungen seien von denen für 30-er Zonen übernommen worden. Es gebe keine Leitlinien für die Umsetzung und Berücksichtigung von besonderen Sicherheitsbedarfen (z.B. Sicherheitstrennzonen um Dooring-Unfälle zu vermeiden). In einer Fahrradzone sei keine Vorfahrtsbeschilderung und damit keine Gestaltung von Haupttrouten möglich, es dürfe nichts

markiert werden. Insofern seien Fahrradzonen noch zu unausgereift, um sie in Berlin anzuordnen.

- Fußgängerüberwege:

Für die Errichtung von Fußgängerüberwegen sollte aus Sicht von Herrn Haegele keine „Pop Up“ Regelung getroffen werden. Dies gebe es zwar bei Baustelleneinrichtungen, aber grundsätzlich seien die Anforderungen an FGÜ zu Recht sehr hoch. Dazu gehöre auch eine gute Beleuchtung, um einen maximalen Schutz von zu Fuß Gehenden zu erreichen. In diesem Zusammenhang sei die Initiative von Bezirksstadträtin Heiß zur landesweiten Prozessoptimierung bei der Einrichtung von FGÜ sehr zu begrüßen.

- Nachfrage zum Radverkehrsnetz:

Die Zuständigkeit der VLB liegt im baulichen Bestand des Hauptstraßennetzes und die Regelung des Verkehrs gemäß StVO, die abschließend relevant für Anordnungen der VLB sei. Selbstverständlich sehe er aber auch das Mobilitätsgesetz des Landes Berlin als Auftrag für die Arbeit der VLB.

Für Fragen zur Planung von Radschnellverbindungen bittet er, sich an die Abteilung IV der SenUVK zu wenden.

- Nachfrage zur Umsetzung des Radweges in der Boelkestraße:

Ob diese nicht doch auch kurzfristig machbar sei. Hier antwortet ein Vertreter der SenUVK Abteilung IV: Die Umsetzung der Kolonnenstraße und des Tempelhofer Damms in den Jahren 2020/21 erfordere vom Bezirk und der SenUVK sehr viel Personalkraft. Es bestehe für ganz Berlin ein Projektstau (personelle Auslastung in den Bezirken und bei der SenUVK) Darüber hinaus müsse für alle Projekte auch die Finanzierung über die Senatsverwaltung gesichert werden.

Eine parallele Bearbeitung aller Projekte sei nicht möglich.

- Nachfrage/ Wunsch aus der Verwaltung zu Baustellenanordnungen:

Es wäre eine große Erleichterung für die Arbeit der Straßenbaulastträger in den Bezirksämtern, wenn Baustellenanordnungen der VLB größere Baufelder zuließen. Damit könnte zügiger gebaut und die Belastung für alle Beteiligten minimiert werden.

Die Bezirksstadträtin regt für solche Anregungen eine Zukunftswerkstatt auf Sachbearbeiter-Ebene vor.

Das Gremium dankt Herrn Haegele für seine Ausführungen.

4 Bericht aus der Verwaltung

4.1. Bericht des Bezirksamtes

Im Vergleich zur Sitzung am 18.06.2020 liegen keine wesentlich neuen Sachstände vor.

Fahrradparken:

Das Aufstellen von Fahrradbügeln in Schöneberg ist für 2020 abgeschlossen. Es folgen nun weitere Standorte in den anderen Ortsteilen. Eine Liste der Standorte wurde im letzten FahrRat vorgestellt.

Beauftragung einer Studie zu Fahrradstraßen im Bezirk:

Das Planungsbüro ist nach erfolgter Ausschreibung beauftragt. Die Grundlagenermittlung, wie z.B. Verkehrszählungen folgen in den kommenden Wochen.

4.2. Bericht der Dezernentin:

Platz der Luftbrücke:

Zum Planungsgebiet hat es eine Projektanlaufbesprechung gegeben. Das Gebiet umfasst nicht nur den Platz selbst, sondern auch die Manfred-von-Richthofen-Straße bis zum Schulenburgring.

Es handelt sich um keine Radverkehrsmaßnahme, sondern um eine Maßnahme zur Platzumgestaltung mit dem Ziel, die Attraktivität des Flughafenvorplatzes zu verbessern. Dabei wird der Bereich bis zur Manfred-von-Richthofen-Straße einbezogen. Ebenso soll das Regenwassermanagement angepasst werden, so dass dieses vor Ort versickern kann. Dazu werden am westl. Vorplatz alle Parkplätze wegfallen, am Kaiserkorso soll ein neuer Bürgerplatz entstehen. Der Haltestellenbereich für die Buslinien der BVG wird neu organisiert.

Der Bezirk befindet sich mit der Grün Berlin GmbH und der Senatsverwaltung in der Abstimmung, wie die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Auflagen durch die Corona-Pandemie ablaufen kann. Ziel des Bezirkes ist, die für die Region wichtigen Bezirksprojekte mit vorzustellen und die Zusammenhänge zwischen den drei Projekten (Platz der Luftbrücke, Projekt der Wasserbetriebe zw. Platz der Luftbrücke und S-Bahn Tempelhof und Verkehrskonzept für eine autoarme Gartenstadt) aufzuzeigen.

5 Verschiedenes

Radverkehrsplaner_innen/ Mobilitätsmanager_in - Stellen:

Der Bezirk hat zwei Kandidat_innen für den Radverkehr ausgewählt. Ebenso konnte für die Stelle des/der Mobilitätsmanager/in eine Kandidatin gefunden werden. Der Bezirk bemüht sich sehr, dass die Kandidat_innen die Stellen antreten werden.

Fahrradbügel

Ein Vertreter des ADFC bittet bis zum nächsten FahrRat den FB Straßen und eine Darstellung, warum Fahrradbügel im Bezirk bisher nicht im Straßenasphalt installiert wurden.

Thema für den nächsten FahrRat im Herbst

Erweiterung des FahrRates zu einem Mobilitätsrat mit Erörterung der Drs. 1696/XX