



2. FahrRat 2021

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 18.02.2021, 16:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

1 Begrüßung

Die Teilnehmenden werden begrüßt. Die Tagesordnung wird vorgestellt und ist angenommen.

2 Protokoll

Das Protokoll der Sitzung vom 21.01.2021 wird genehmigt.

3 Bericht aus der Verwaltung

3.1 Bericht der SenUVK

a. Tempelhofer Damm:

- Die Prüfung der BPU durch die SenUVK sei fast fertig. Als nächster Schritt erfolgt die Prüfung und Genehmigung durch die zentrale Vergabestelle bei SenStadt, dann die Mittelbewilligung. Die Bearbeitungsdauer wird ca. 2-3 Monate dauern. Nächste Schritte wären die Ausführungsplanung/Finanzierung und Ausschreibung.

- Das Projekt wird entweder durch den Bezirk oder in Kooperation mit der InfraVelo umgesetzt.

b. Priesterweg, GRW-Maßnahme („Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“)

- Die Bauplanungsunterlagen konnten im Oktober bei der zentralen Vergabestelle bei SenStadt eingereicht werden.

Es gebe noch Abstimmungsbedarf innerhalb SenUVK bezüglich des wasserdurchlässigen

Pflasterstreifens und des Radschnellweges auf dieser Strecke. Man könne keine Aussage darüber treffen, ob die BPU noch vor Ostern genehmigt würde.

c. Bölkestraße

- Im Zuge des geplanten Fahrradstreifens habe es eine positive Stellungnahme der Feuerwehr gegeben, sodass die Planung in Richtung BPU überführt werden könne. Ein zeitlicher Horizont ist noch nicht einzuschätzen.

d. Marienfelder Allee

- Derzeit gebe es keine Neuigkeiten. Die SenUVK befinde sich intern in der Abwägung, ob eine reine Busspur, ein reiner Radfahrstreifen oder eine Kombinationslösung umgesetzt werden solle.

e. Zwei Vorhaben mit der die Alliander AG (Generalübernehmer für die LSA) beauftragt wurden:

- Für die Winterfeldtstraße / Alvenslebenstraße: Querung Potsdamer Straße gebe es keine Neuigkeiten, obwohl die Planungen bis Weihnachten 2020 weit fortgeschritten gewesen wären.

- Für die zweite bestellte LSA-Maßnahme Torgauer Straße / Querung Sachsendamm und/oder Dominicusstraße gebe es noch keinen neuen Sachstand. Man hoffe auf Umsetzung im Herbst. Es handele sich um eine kombinierte Maßnahme, bei der die LSA (Alliander AG) und gleichzeitig eine Fahrbahnsanierung (EUREF + Bezirk) umgesetzt würde.

Rückfragen:

Ein **Vertreter von Changing Cities e.V.** erfragt, wie realistisch ein Baubeginn auf dem Tempelhofer Damm in 2021 sei, wenn die BPU erst in ein paar Wochen geprüft und bewilligt werden würde. Dies sei eine Voraussetzung für die Finanzierung, die Ausschreibung und das Vergabeverfahren, Planungsschritte, die dann erst folgen könnten.

Der **Vertreter der SenUVK** stellt dar, dass ein zeitlicher Horizont schwer zu prognostizieren sei, da zum einen die Umsetzung der LSA-Planung nicht vorhersehbar sei. Die Umsetzung der Maßnahmen durch Alliander AG könnten sich von drei Monaten bis zu drei Jahren erstrecken. LSA-Planungen könnten Projekte demnach verzögern. Alle Beteiligten bemühten sich um eine möglichst schnelle Umsetzung.

Die **Dezernentin** ergänzt, dass trotz sequentieller Abfolge bestimmter Planungsschritte schon jetzt vorbereitende Arbeiten getätigt würden (Ausführungsplanung und technische Details) und nicht erst auf die bewilligte BPU gewartet werden würde. Allerdings bestünden Abhängigkeiten zu anderen Themengebieten, die eine lehrbuchartige Projektsteuerung nicht ermöglichten. Es würde dennoch alles dafür getan, die Maßnahme innerhalb der Möglichkeiten voranzubringen.

Eine **Vertreterin der Grünen Fraktion** möchte den Planungsstand zur Busspur Hauptstraße zwischen Kaisereiche und Innsbruckerplatz erfahren.

Die **SenUVK** weiß von Planungen und dass in diesem Abschnitt die Busspur komplettiert werden solle. Eine Vertreterin der BVG ergänzt, die Busspur sei seit 20.12.2021 angeordnet. Es müssten noch Markierungsarbeiten durchgeführt werden. Diese erfolgen sobald die Witterung es zulässt.

Eine **Vertreterin des ADFC** möchte wissen, wann die Alvenslebenstraße für Radfahrende in die Winterfeldtstraße geöffnet würde.

Die **SenUVK** berichtet, dass die Planung genauso weit wie die Lichtsignalplanung sei, weil Alliander auch mit dem baulichen Teil beauftragt sei. Der Vertreter hoffe auf Baubeginn im Sommer, allerdings gebe es auch projektrelevante Schnittstellen in die Abteilung VI der SenUVK und das Bezirksamt, die er nicht beeinflussen könne. Außerdem habe Alliander ohnehin extreme Verzögerungen in der Leistungsabgabe, weil die Fülle an Projekten enorm sei.

3.2 Fachbereich Straßen, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

Zu den Maßnahmen, die sich in der bezirklichen Bauausführung befinden gibt es keine neuen Sachstände im Vergleich zur Januar-Sitzung, da der Wintereinbruch zu Unterbrechungen der Bauarbeiten geführt hat. Allerdings werde eine Einschätzung gegeben, welche Maßnahmen durch den FB Straßen im Jahr 2021 weiterbearbeitet bzw. umgesetzt werden würden.

Nebenroute 1:

Radverkehrsanlage **Abschnitt Ringstraße zwischen Kaiserstraße und Rathausstraße**

Es wird voraussichtlich keine Umsetzung in 2021 durch den Fachbereich Straßen erfolgen können.

Zweirichtungsradschweg Alt-Mariendorf

Diese Maßnahme müsse auf Grund der Hochbaumaßnahmen zurückgestellt werden. Eine Umsetzung in 2021 sei nicht möglich.

Radverkehrsanlage Schöneberger Straße

Die Leitungsbauarbeiten der BWB würden noch andauern. Allerdings sei mit dem BWB eine zeitliche Abstimmung getroffen, die zulässt, dass eine Ladezone in 2021 ausgebaut werden könnte.

Nebenroute 2:

Querungshilfe Alt-Tempelhof/Schönburgstraße: Die Ausführung kann erst nach den Leitungsbauarbeiten erfolgen, weshalb eine Umsetzung in 2021 unwahrscheinlich sei.

Nebenroute 3:

Diese Maßnahme würde parallel zu den Leitungsbauarbeiten der BWB umgesetzt. Je nach Baufortschritt der BWB wird diese Maßnahmen favorisiert.

Nebenroute 9:

Radverkehrsanlage Zehrendorferstraße/Wendtstraße und die provisorische Radverkehrsanlage Attilastraße: Beide Radverkehrsanlagen sollten 2021 im Bezirk geplant werden. Das Vergabeverfahren für beide Maßnahmen liefere noch.

Instandsetzung Radweg Attilastraße

Der Ausbau des Radwegs wird im Jahr 2021 abgeschlossen.

Radwegs Voralbergerdamm zwischen Riemschneiderweg und Ganswitzbrücke stadteinwärts

Eine Instandsetzung in 2021 sei angestrebt. Die Baumaßnahmen laufen bereits

Fahrradparken

In 2021 erfolgen weitere Aufstellungen von ca. 415 Fahrradbügeln durch den FB Straßen.

Rückfragen:

Welchen Sachstand gibt es zur Nebenroute 3 Parkstraße/Blumenthalstraße? (aus dem Chat, Fragende unbekannt)

Der FB Str berichtet, dass die BWB derzeit in der Blumenthalstraße Trinkwasserleitungen im Gehweg verlegen. Sobald die Maßnahme abgeschlossen sei, würde der FB Str auch die Fahrbahn radverkehrsfreundlich ausbauen. Danach ziehe die BWB in die Parkstraße. Nach den Leitungsbauarbeiten dort, könne der FB Str die die Fahrbahn ebenfalls für den Radverkehr ausbauen.

4 Fahrradstraßen im Bezirk

Ein **Vertreter des Planungsbüros** zeigt eine Präsentation zum Stand der drei Fahrradstraßen, die für den Bezirk umgesetzt werden sollen. Es handelt sich um die Wannseeroute, die Handjerystraße und den Diedersdorfer Weg. Insgesamt sind 5,5 km Länge im Bearbeitungsumfang enthalten. Die Markierungsarbeiten für die Handjerystraße und die Belzigerstraße sollen im Frühjahr beauftragt werden.

Nachtrag Folien:

Folie 29: Umsetzung des Szenario 3 ist geplant für 2022.

Rückfragen:

Ein **Vertreter des ADFC** fragt, ob die Darstellung von verschiedenen Szenarien bedeute, dass man sich für eines entscheiden müsse oder ob diese nacheinander umgesetzt werden würden. Denn für Szenario 3 solle nach dem FahrRat mit allen Möglichkeiten der Durchgangsverkehr verhindert werden beziehungsweise eine seitliche Einführung des Verkehrs dafür Sorge tragen, dass PKWs nicht die vollständige Fahrradstraße durchfahren würden.

Das Planungsbüro erläutert, es sei vorgesehen, dass man mit kurzfristigen Maßnahmen wie Markierungsarbeiten beginne. Im nächsten Schritt würde dann evaluiert, wo mit baulichen Maßnahmen nachgefasst werden müsse. Diese würden insbesondere Knotenpunkte betreffen. Entsprechend der neuen Berliner Linie ginge es darum, einen Stufenplan vorzulegen und schnell umsetzbare Maßnahmen herauszustellen und umzusetzen und ggf. aufwendigere Anpassungen nachzuziehen. Zum Durchgangsverkehr äußert das Planungsbüro, dass darauf geachtet würde, den Durchgangsverkehr nicht zu begünstigen. Dieser habe sich im Bestand für die betrachteten Zonen als gering herausgestellt, weshalb härtere Maßnahmen wie Durchgangsverkehrsverbote nur nach Beobachtung der Fahrradstraße im Betrieb ggfls. erfolgen.

Die **Dezernentin** geht auf Fragen im Chat ein, die die Herabstufung der Monumentenstraße betreffen. Diese wurde bei der SenUVK beantragt, allerdings sei noch keine Antwort erfolgt.

Ein **Vertreter der CDU Fraktion BVV** will wissen, ob in der Handjerystraße der Anliegerverkehr in Richtung Friedenauer Höhe mitberücksichtigt würde.

Der **Vertreter des Planungsbüros** antwortet, dass der Anliegerverkehr zugelassen sei. Das Verkehrsaufkommen sei allerdings vertretbar. Erfahrungsgemäß zeige sich, dass die Einrichtung

von Fahrradstraßen auch bei hohem Verkehrsaufkommen dazu geführt hätte, dass sich das Miteinander verbessert habe.

Eine **Vertreterin der Grünen Fraktion** will wissen, wie das Fahrradparken in der Handjerystraße und im Bereich der Berliner Kissen (Monumentenstraße) umgesetzt werden solle.

Im Bereich der Berliner Kissen solle das Kraftfahrzeug-Parken komplett entfallen und Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Diese sollen nicht bis ans Kissen vorgezogen werden, damit ein breiterer Bereich für die Vorbeifahrt der Radfahrenden zur Verfügung stehe. Für die Handjerystraßen gelte, dass an den Knotenpunkten nach StVO die vorderen Bereiche vom Parken freigehalten werden müssten, damit eine sichere Überquerung für den Fußverkehr gewährleistet würde. Deshalb sollen die Bereiche (Gehwegvorstreckungen) zunächst markiert, eine Überquerungsmöglichkeit für den Fußverkehr geschaffen und dahinter die Möglichkeit des Fahrradparkens angeboten werden. Im Verlauf müsse dann die Abwägung für das Szenario 3 getroffen werden, ob einige der markierten Gehwegvorstreckungen ausgebaut werden müssten.

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern in der Belziger Straße der hochfrequentierte Fußverkehr berücksichtigt würde.

Das Planungsbüro stellt dar, dass diese Planung in erster Linie den Radverkehr fokussiert. Allerdings würde der Fußverkehr auch eine Verbesserung erfahren, da die geplanten vorgezogenen Seitenräume sich positiven auswirken könnten. Außerdem sei der Bezirk planerisch tätig geworden, da schon jetzt Umgestaltungen in den Knotenpunktbereichen der Belziger Straße stattfänden.

Eine **Vertreterin des ADFC** regt an, modale Filter zu implementieren, da aus ihrer Sicht 28 % Durchgangsverkehr nicht gering genug sei.

Der **Vertreter des Planungsbüros** pflichtet bei, dass auch die 28 % Durchgangsverkehr nicht zu vernachlässigen sei. Es würde noch abgewägt werden, inwiefern insbesondere in der Monumentenstraße, auf die sich die 28 % beziehen, der Kraftfahrzeugverkehr verringert werden könne.

Ein **Vertreter von Changing Cities** möchte erfahren, wie die Knotengestaltung in der Wannseeroute fahrradfreundlich umgesetzt werden solle, da es nach wie vor einige kritische Stellen auf der Route gebe. Beispielhaft werden die Querung Dominicusstraße, die Monumentenbrücke zur Bezirksgrenze Kreuzberg, und das Linkabbiegen aus der

Langenscheidtstraße in die Erdmannstraße genannt, wo Fahrradfahrer durch eine ungünstige Knotengestaltung diskriminiert würden.

Das Planungsbüro führt aus, dass derzeit für die Knotenpunkte Monumentenbrücke und das Linksabbiegen in die Erdmannstraße Lösungen gesucht würden. Für das Linkabbiegen in die Erdmannstraße habe sich ergeben, dass eine Führung durch Markierung nicht in Frage komme, weil die Fahrbahn zu schmal sei. Es würden wahrscheinlich Umbaumaßnahmen notwendig, wenn man diese Situation lösen wolle.

Ein Vertreter der AfD-Fraktion merkt an, dass er das Los 1 bezüglich der Planungen zum Durchgangsverkehr nicht befürworte. Dieser sei ohnehin so gering, dass man die Anwohnenden durch die Wegnahme von Parkplätzen unverhältnismäßig belasten würde. Außerdem möchte er wissen, ob eine Entfernung der Berliner Kissen in Frage käme, da diese ohnehin hindernd für Rad- und Kraftfahrzeugverkehr seien.

Der Durchgangsverkehr in der Handjerystraße sei sehr gering, erstrecke sich aber über mehrere Knotenpunkte. In Bezug auf die Berliner Kissen in der Monumentenstraße lasse sich festhalten, dass es zunächst um die Umsetzung kurzfristiger Lösungen ginge. Langfristig unterstützten die Ingenieure allerdings den Abbau der Berliner Kissen.

Ein **Vertreter des ADFC** äußert Bedenken, denn man habe schon seit 2015 Vorschläge und Diskussionen (Handjerystraße grundlegendere Lösung in 2018 beschlossen; bspw. gegenläufige Einbahnstraßen) über die präsentierten Straßen geführt und seines Erachtens nach zeige der Planungsstand keine wesentlichen Umbauten, sondern lediglich Markierungen. Er äußert, dass ein einfaches „Anlieger frei“ Schild nicht seinen erwünschten Effekt entfalte, sondern der Vorschlag der gegenläufigen Einbahnstraßen aufgegriffen werden solle.

Ein **Vertreter des Planungsbüros** bestätigt, dass gegenläufige Einbahnstraßen ein effektives Mittel sein können, um hohen Durchgangsverkehr zu reduzieren. Allerdings zeige sich erfahrungsgemäß, dass die Geschwindigkeit des Verkehrs in Einbahnstraßen zunehme. Da solche Maßnahmen straßenverkehrsbehördliche Anordnungen benötigten, man aber schnell handeln wolle, hätte man vorerst auf beispielhaft angeführte Maßnahmen wie die Einbahnstraße verzichtet.

Ein **Vertreter der CDU AGH** merkt an, dass die Einbindung der Bürger_innen vorzeitiger stattfinden müsse, um Frustration entgegenzuwirken, da man vor vollendete Tatsachen gestellt würde wie bspw. dem Wegfall der Hälfte der Stellplätze. Außerdem fragt er, wie die Datenlage zum Diedersdorfer Weg sei, da dieser in der Präsentation keine Beachtung gefunden habe.

Die Dezernentin informiert, dass die Einbindung der Anwohnenden durch Corona in Verzug geraten sei. Allerdings habe man die Möglichkeit, die geplanten Veränderungen nachzusteuern, wenn sich zeige, dass es gravierende Probleme z.B. durch zunehmenden Schleichverkehr gebe.

Für das Szenario 3 werden die Erfahrungen aus den vorangegangenen Szenarien mit einbezogen. Das Planungsbüro versteht Planung immer als „lernenden Prozess“. Die **Dezernentin** erwähnt, dass im Vorfeld beschlossen wurde, die Präsentation des Diedersdorfer Wegs zu vertagen, um die notwendige Informationsdichte zu gewährleisten.

5 Verschiedenes

5.1. Winterdienst auf Radverkehrsanlagen (Präsentation der BSR)

Ein **Vertreter der BSR** präsentiert, auf welcher Grundlage und wie die BSR insbesondere bei Wintereinbrüchen agiert.

Für den Winterdienst gelte das Straßenreinigungsgesetz Paragraph 3; Absatz 9 bzgl. Radwege.

(9) Mit Kehrmaschinen befahrbare ausgebaute und ausgewiesene Radwege sind vom Schnee zu räumen. Eine Eisglätte- und Schneeglättebeseitigung findet nicht statt. Bei Radwegen, die begleitend zu Straßen der Einsatzstufe 1 verlaufen, soll die Schneeräumung zeitnah zu den Maßnahmen auf den Fahrbahnen der Einsatzstufe 1 stattfinden.

Allerdings gebe es Einschränkungen hinsichtlich der Radwege, die geräumt werden dürften. Diese müssten eine Mindestbreite aufweisen und die bauliche Gestaltung muss ein Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen aushalten, um mit den Räummaschinen der BSR tätig werden zu können. Zudem müssten die Radwege ausgewiesen sein. Dies bedeute, dass überall dort, wo das Zeichen 237 (blaues rundes Schild, mit Fahrrad), stünde, müsse geräumt werden. Das gelte für das E1 Straßennetz, das sich auszeichnet durch ÖPNV-Befahrung. Dort wo das Zeichen 237 nicht stünde, also Fahrradstreifen auf Gehwegen, müsse die BSR nicht räumen, da Radfahrende die Fahrbahn ausweichen könnten. Allerdings versuche die BSR, wo möglich, auch hier den Schnee zu kehren.

Alle Radfahrstreifen, die parallel zum E1 Straßennetz verlaufen, würden geräumt und aufgetaut mit Sole oder Salz. Alles was nicht dazu gehört, E2, da wird geräumt, allerdings nicht aufgetaut. Dies gilt auch für die Radfahrstreifen im E1-Netz auf Gehwegen. Sonstige Radwege können nicht bearbeitet werden.

Auf Grundlage von Wetterberichten, die täglich vom Deutschen Wetterdienst gestellt werden, wird entschieden, wie viel personelle Ressourcen einzusetzen sind. Zum Wintereinbruch 2021 mussten alle verfügbaren personellen Ressourcen abgerufen werden.

Außerdem wird berichtet, wie der Winterdienst bewältigt wurde. Der Wintereinbruch am 8./9. Februar 2021 mit reichlich Schneefall war auch für die BSR eine große Herausforderung. Ab dem 09.02.2021 lief der Straßenverkehr verhältnismäßig gut. Die Räumung der Straßen würde priorisiert werden, da sie von Krankenwagen, Polizei und anderen Rettungsdiensten genutzt würden. Man habe versucht, die Radverkehrsanlagen auf den Straßen zu räumen. Allerdings sei dies nicht gut gelungen, da die Schneemassen an den Rand geschoben werden mussten. Für die Radverkehrsanlagen, die nicht auf Straßen geführt werden, mussten so viele Ersatzvornahmen durchgeführt werden wie noch nie. Die BSR hatte für diese Aufgabe Nachunternehmer beauftragt, die ihre Leistungen nicht befriedigend erfüllt hätten. Derzeit würden Konsequenzen abgewägt werden. Saisonwinterkräfte kann die BSR nicht mehr akquirieren. Vor 15 Jahren habe man noch 1.500 Mitarbeiter_innen für die Wintersaison einstellen können. In diesem Jahr wären es 20 für ganz Berlin gewesen. Demnach hätte man die Privatwirtschaft damit beauftragt, die Radverkehrsanlagen und Gehwege zu räumen.

Ein **Teilnehmer** möchte wissen, wie bei Vorhandensein von Fahrradstraßen die Priorisierung der Schneeräumung erfolgen würde.

Der **Vertreter der BSR** erklärt, dass Fahrradstraßen gesetzlich nicht geräumt werden dürften, da sie nicht im E2 Straßennetz integriert sind. Auch hier bräuchte es eine gesetzliche Änderung. Ein weiteres Problem sei, dass Radfahrwege nicht mit Auftaumitteln behandelt werden können und dadurch eine Vereisungsgefahr bestehe. Hier müsse zwischen Umweltaspekten und Sicherheitsbedürfnissen abgewogen werden. Das Auftaumittel sei generell nicht gut für die Straßenbäume.

Ein **Vertreter des BUND** möchte wissen, ob die Yorkbrücken auf Grund ihrer Lage überhaupt geräumt werden könnten.

Der **Vertreter der BSR** vermutet, dass hier nicht geleistet worden ist. Baulich sollte es kein Problem sein, den Schnee zu beseitigen, weil der Weg auch mit einer Maschine befahren werden könnte.

Ein **Vertreter des ADFC** führt an, dass Radverkehrsanlagen auch im Winter befahrbar zu halten wären. Der gesetzlich festgeschriebene Zustand sei unzureichend. Er selbst schätzt ein, dass 75 % der von ihm benutzten Radverkehrsanlagen zum Wintereinbruch überhaupt nicht geräumt wurden. Außerdem habe er 14 Beschwerden eingereicht. Die Kommunikation sei sehr

mangelhaft gewesen, weil nicht reagiert wurde. Ein weiterer Vertreter des ADFC merkt an, dass eine Änderung des Straßenreinigungsgesetzes notwendig sei.

Die **BSR** antwortet, dass Räumungsprioritäten durch den Gesetzgeber verändert werden könnten. Die Kritik bezüglich der in Verzug geratenen Räumung wird angenommen. Es wurden alle zur Verfügung stehenden Ressourcen eingesetzt. Die Kontrolle der Nachunternehmer konnte kaum getragen werden. Intern würde dies aufgearbeitet. Die Kritik in Bezug auf den Service würde weitergetragen. Der Vertreter entschuldigt sich für den Kundenumgang.

Ein **Vertreter der CDU Fraktion** fragt, wie bzw. durch wen die Fahrradwege im Park geräumt würden.

Die **BSR** sei in Parkanlagen nicht zuständig. Die Dezernentin fügt an, dass keine Räumspflicht besteht und das Räumen mit Maschinen auf nicht asphaltierten Wegen ohnehin die Wege zu sehr schädigt.

Nächster Termin: 18.03.2021