



3. FahrRat 2021

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 18.03.2021, 16:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

1 Begrüßung

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

2 Protokoll

Zum Protokoll der Sitzung vom 18.02.2021 gibt es zwei Änderungshinweise. Folgend sind die korrigierten Stellen dokumentiert und das entsprechende Protokoll aktualisiert.

1. Bei der Nebenroute 9 wurde festgestellt, dass es sich um die Säntisstraße handele.
2. Die SenUVK kennt Planungen, 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.

3 Bericht aus der Verwaltung

Vorstellung Tabelle Jahresplanung 2021 (im Anhang)

Rückfragen:

Ein **Vertreter der AfD Fraktion** erkundigt sich zu den Planungen in der Hauptstraße und des Tempelhofer Wegs/Ella-Barowsky-Straße.

Die **Dezernentin** berichtet für den Bereich der Ella-Barowsky-Straße, dass dieser vollständig neu erschlossen würde. Hierzu zählen ein geschützter Radfahrstreifen, ein breiterer Gehsteig und eine Erneuerung der Fahrbahn.

Ein **Teilnehmer** erfragt den Umsetzungsstand zur S-Bahnunterführung am Prellerweg.

Ein **Vertreter der SenUVK** berichtet, dass die Abteilung 6 versucht einen Teil des geschützten Radfahrstreifens durch eine ungestörte LSA aufzuwerten. Für einen vollständigen Bericht müsse

die Abteilung 6 eingeladen werden, weil der Vertreter nicht vollumfänglich in dieses Projekt mit einbezogen sei.

Eine **Vertreterin der Grünen Fraktion** will wissen, ob es schon einen Termin für die Markierungsarbeiten in der Hauptstraße ab Innsbrucker Platz gebe

Eine **Vertreterin der BVG** berichtet, dass diese beginnen werden, sobald die Witterung es zuliesse.

Ein **Vertreter der CDU Fraktion** erfragt, welche Stellungnahme die SenUVK in Bezug auf die Teltowkanalroute 6 abgegeben habe. Die **Dezernentin** berichtet, dass das Bezirksamt darauf dränge, die Zielkonflikte zwischen dem Radverkehr, der Grünanlage und dem Vorplatz vor dem Südkreuz zu entscheiden, damit das Projekt umgesetzt werden kann. Die SenUVK habe sich noch nicht für eine Variante entschieden und sei noch in der Abwägung.

Ein **Vertreter des FB Straßen** bittet um Nachsicht, wenn es um die Anspruchshaltung des FahrRats an den Fachbereich ginge. Alle Tätigkeiten des FB Straßen, von der Straßenbegehung bis hin zur Fachbereichsleitung, würden derzeit von insgesamt 24 Mitarbeitenden umgesetzt. Die **Dezernentin** ergänzt, dass auch in anderen Bezirken das Personal für vorgenommene Projekte nicht ausreichend sei.

Ein **Vertreter des NFTS** wendet ein, dass man beim gegenwärtigen Umsetzungstempo bis 2030 nur 1/40 der im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Radinfrastruktur geschaffen haben wird.

Ein **Vertreter des FB Straßen** entgegnet, dass die Umsetzbarkeit von Gesetzen erst dann möglich sei, wenn genügend Ressourcen zur Verfügung stünden, welche im Bezirk fehlten. Der Vertreter stellt dar, dass Personal nicht nur knapp ist, sondern auch schwer zu finden.

Die **Dezernentin** führt beispielhaft aus, dass die Bezirke jeweils zwei Radverkehrsplaner- und Ingenieurstellen zugesprochen bekommen hätten. Das Bezirksamt hätte sieben Mal ausschreiben müssen, ehe man die Stellen besetzen konnte. Auch die Nachbesetzung der Fachbereichsleitung im Straßenamt zeige keine vielversprechende Bewerberlage. Politisch habe man sich entschieden, eine Radinfrastruktur aufzubauen, allerdings sei versäumt worden, die Gesetzesfolgen zu berechnen. Die Bezirke seien nicht in die Lage versetzt worden, dieses Vorhaben effektiv umsetzen zu können. Es sei illusorisch alle Ziele wie die Schulbauoffensive, die wachsende Stadt, gewerbliche Bauvorhaben und Radverkehrsmaßnahmen in allen Bereichen vollumfänglich umzusetzen.

Der **FB Straßen** schließt ab, dass zwei Radverkehrsplanerinnen, eine Mobilitätsmanagerin und zwei Sachbearbeiter_innen eingestellt werden konnten. Insgesamt sei man auf einem optimistischen Weg, allerdings müssten sich die Kolleg_innen noch in die komplexe Materie

einarbeiten. Man hoffe im Zuge der Haushaltverhandlungen möglichst viele Stellen für den Fachbereich zu gewinnen.

Eine **Vertreterin des ADFC** möchte wissen, ob die InfraVelo das Projekt T-Damm umsetzen wird. Außerdem erfragt sie, welche Gebiete die Parkraumbewirtschaftung umfassen werde, ob es Einigkeit in der Zählgemeinschaft gebe und ob die Radverkehrsanlage und die Parkraumbewirtschaftung am Tempelhofer Damm unabhängig voneinander umgesetzt würden oder ob es zeitliche und planerische Abhängigkeiten gebe

Die **Dezernentin** berichtet, dass man sich derzeit in intensiven Abstimmungen auf Fraktionsebene befinde und sich in der nächsten BVV zeigen würde, wie sich die Mehrheit positionieren werde.

Ein **Vertreter der AfD Fraktion** mahnt Realismus bei dem Umsetzungsanspruch der vielen Vorhaben an, da nicht nur Radinfrastruktur aufgebessert werden müsse, sondern auch andere Interessen, wie beispielsweise mobilitätseingeschränkter Personen, beachtet werden müssten.

4 Sachstand Tempelhofer Damm

Die **Dezernentin** gibt bekannt, dass ab Mitte April Maßnahmen des ÖPNV auf dem Tempelhofer Damm stattfinden werden. Die U-Bahndecke wird saniert, weshalb ein Schienenersatzverkehr in dem Bereich der geplanten RVA eingerichtet werden muss.

Ein **Vertreter der BVG** stellt vor, was geplant ist (siehe Foliensatz im Anhang).

Zusammenfassung:

Die Baumaßnahmen im U-Bahntunnel U Tempelhof- U- Alt-Marinedorf seien vom 14.04.-24.06.2021 und dann wieder von Anfang August bis Anfang Oktober geplant. Deshalb wird ein Ersatzverkehr durch Busse eingeplant. Um die Fahrgäste zu befördern, müssen in Spitzenzeiten 36 Busse in der Stunde fahren. Die BVG und das Bezirksamt haben erst kurzfristig von ihren jeweiligen Vorhaben erfahren. Man habe sich dazu entschieden, den Parkstreifen als Bussonderfahrstreifen auszuweisen mit gleichzeitiger Nutzung durch Radverkehr. Ursprünglich sei geplant gewesen, die mittlere Fahrbahn als Bussonderfahrstreifen auszuweisen. Ziel sei es, auch während des Baustopps in den Sommerferien diesen Bussonderfahrstreifen nicht aufzuheben.

Die **Dezernentin** fügt hinzu, die RVA im Anschluss an die ÖPNV-Maßnahmen ab Oktober in dem geplanten Projektbereich umzusetzen und nicht mehr in die vorherige Verkehrsordnung zurückzukehren.

Ein **Vertreter des ADFC** will wissen, wie der SEV an den kritischen Engstellen (U-Bahnaufzug bei Karstadt) und einige Kreuzungen (Ordensmeisterstraße) geplant sei.

Ein **Vertreter der BVG** berichtet für die Ordensmeisterstraße, dass in Erwägung gezogen würde, die Abbiegespuren aufzulösen. Allerdings müsse die SenUVK noch ihr Feedback zu diesem Vorschlag geben. Für den Abschnitt von Norden nach Süden zwischen der Kreuzung Alt-Tempelhof und Götzstraße sei auf Grund der Gehwegvorstreckung entschieden worden, keinen Bussonderfahrstreifen einzurichten. Man überlege während der Baupause in den Sommerferien diese zurückzubauen, da es sich im Anschluss in die Planungen für die RVA einfüge. Auf der anderen Seite von Süden nach Norden würde auch auf einen Bussonderfahrstreifen verzichtet und nur einen Radweg eingerichtet.

Ein **Vertreter der AfD Fraktion** fragt, warum die ursprünglichen Pläne (SEV benutzt mittleren Fahrstreifen mit ODER geplanter Bereich?) nicht umgesetzt wurden.

Ein **Vertreter der BVG** erklärt, dass diese Entscheidung das Ergebnis einer Abwägung zwischen Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit sei. Wenn die ursprüngliche Planung umgesetzt worden wäre, hätten die dicht getakteten Busse in den fließenden Verkehr miteinfließen müssen. Bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Parkspur hätte ein unvertretbares Risiko für den Radverkehr bestanden.

Die **Dezernentin** bedankt sich für die kurzfristige Bereitschaft und das Engagement der BVG und verweist auf den am darauffolgenden Montag stattfindenden Ausschuss in dem das Vorhaben nochmals vorgestellt würde. Der Bezirk unterstütze die BVG darin, den Lieferverkehr umzulenken und umzuorganisieren. Potentiell böten sich Seitenstraßen oder auch das Pilotprojekt an, das erlaubt, den Lieferverkehr über das Fahrrad zu organisieren. Die Dezernentin sagt zu, in vier Wochen detaillierter zu berichten, da dann erste Erfahrungen und Erkenntnisse stünden. Die gesamte Umsetzungsplanung für die RVA wird derzeit angepasst- man erhoffe sich, die Sommerferien konstruktiv für die RVA nutzen zu können, indem man die Gehwegvorstreckung an der Götzstraße zurückbaut und dann im Herbst möglichst direkt im Anschluss zu den ÖPNV-Maßnahmen bauen kann.

Ein **Vertreter der AfD Fraktion** will wissen, was mit dem ruhenden Verkehr passiere.

Die **Dezernentin** antwortet, dass der ruhende Verkehr entfällt, weil sonst ein Bussonderfahrstreifen nicht möglich sei und dieser insbesondere für diesen Bereich gerechtfertigt sei.

5 Drs. 1637/XX Fahrradfallen

Die **Dezernentin** bittet das Gremium um Beratung, weil die BVV mit einem Verkehrssicherheitsersuchen in dem Bereich Mariendorf an das BA herangetreten sei und die SenUVK eine Konkretisierung der Gefahrenstellen für die Prüfung des Anliegens brauche.

Ein **Vertreter des NFTS** betont, dass diese Drucksache nicht von den Verbänden initiiert wurde. Daher kann er zu dieser Drucksache nichts ausführen.

Allerdings kenne er eine eklatante Gefahrenstelle in der Friedenstraße kurz vor dem Mariendorfer Damm (Gefahr durch Rechtsabbieger aus Friedenstraße über 2 Abbiegefahrstreifen und "freien Rechtsabbieger" zum Mariendorfer Damm, Rechtsabbiegende Kfz und geradeaus Radfahrende haben gleichzeitig Grün). Zu dieser Gefahrstelle gibt es weiteren Schriftverkehr zwischen ADFC und SenUVK.

Man verbleibt mit dem Vorhaben, diese Ausführungen und ggf. weitere Hinweise zu sammeln und an die SenUVK rückzumelden.

6 Fahrradbügel Pilotversuch

Die **Dezernentin** berichtet, dass 50 Fahrradbügel im Asphalt als Erprobung aufgestellt wurden, um Schwierigkeiten mit dem Winterfrost und Haftungsschäden zu beobachten.

Ein **Teilnehmer** fragt, warum die Fahrradbügel in der Akazienstraße und der Belzigerstraße mitten auf dem Gehweg und nicht weiter an den Rand platziert wurden.

Ein **Vertreter des FB Straßen** antwortet, dass er zwar nicht im Detail Stellung nehmen könne, die Aufstellungen aber immer nach umfangreichen und akribischen Einzelfallprüfungen geschehe. Oft müsse man Kompromisse zwischen verschiedenen Belangen wie bspw. Fußverkehr und Barrierefreiheit treffen. Der Fachbereich Straßen bittet um Zusendung von konkreten Beispielen.

7 Verschiedenes

Ein **Vertreter der CDU Fraktion** möchte wissen, wo die liefernden Cargobikes auf dem Tempelhofer Damm halten/parken sollen, um zu entladen.

Die **Dezernentin** sagt, dass für das Liefern und Laden noch entsprechende Lösungen erarbeitet würden.

Ein Mitglied der Seniorenvertretung vergewissert sich, ob das Aufstellen von weiteren Eck-Fahrradbügeln über die bisherigen 50 hinaus nun die nächsten vier Jahre nicht mehr möglich sein wird.

Die **Dezernentin** korrigiert diese Annahme, und stellt dar, dass die Erprobungsphase auf einen Konflikt zurückzuführen ist, der noch geklärt werden müsse. Die Gewährleistungsfrist der Firma sei kürzer als die des Amtes. Man würde damit ein Risiko auf die einzelnen Mitarbeitenden abwälzen. 50 Fahrradbügel an den notwendigen Stellen aufzustellen und die kommenden vier Jahre die Situation zu beobachten, sei ein überschaubares Risiko. Darüber hinaus seien weitere Bügel anderer Art ebenfalls geplant. Man würde sich auch in den Nachbarbezirken entsprechend nach den besten technischen Möglichkeiten erkundigen. Sie stellt klar, dass der ursprüngliche Wunsch war, Bügel links und rechts an Kreuzungen jeweils auf dem ersten legalen Parkplatz zu befestigen, um die Kreuzung übersichtlicher zu gestalten und Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dies mit 50 Bügeln zu beginnen, sei ein überschaubares Risiko für die noch im Raum stehende Frage der Gewährleistungspflicht.

Ein **Teilnehmer** wendet ein, dass in Kreuzberg-Friedrichshain, Neukölln, Charlottenburg-Wilmersdorf und Mitte die Bügel aufwendiger in den Asphalt verbohrt würden und nicht, wie in Tempelhof-Schöneberg, verdübelt.

Der **FB Straßen** antwortet, dass man sich zu diesen Anregungen noch beraten könne, allerdings möchte er nicht vorgreifen, weil man noch im Austausch mit anderen Bezirken stünde. Die **Dezernentin** stellt nochmal klar, dass auch andere Abstellmöglichkeiten entstünden und man sich bspw. Lösungen für Scooter, Lastenräder etc. überlege. Sobald es Ergebnisse dazu gebe, würde sie wieder berichten.

Nächster Termin: 29.04.2021