



1. FahrRat 2021

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 21.01.2021, 16:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

1 Begrüßung

Die Teilnehmenden werden begrüßt. Die Tagesordnung wird vorgestellt und umstrukturiert (TO-Punkte zu Fuß- und Radverkehr integrierenden Projekten werden vorgezogen)

2 Protokoll

Das Protokoll der Sitzung vom 17.12.2021 wird genehmigt

3 Bericht aus der Verwaltung

3.1 Bericht aus dem Fachbereich Straßen

Baumaßnahmen die vom Fachbereich Straßen geplant und/oder ausgeführt werden:

1. Radverkehrsanlage in der Schöneberger Straße: Berliner Leitungsbauarbeiten verzögern sich, deshalb Verschiebung des Ausbaus der Ladezone von Ende Januar auf März/April 2021
2. Fahrradfreundlicher Umbau des Straßenabschnitt Parkstraße/Blumenthalstraße erfolgt zeitgleich zu den Leitungsbauarbeiten der BWB; auch hier Bauzeitverzögerung bei der BWB, sodass der Straßenbau seitens des Bezirks noch nicht erfolgen kann
3. Maßnahme Instandsetzung Attilastraße stadtauswärts: Stilllegung der Baustelle im Winter; Verlängerung der Verkehrsanordnung vorläufig bis zum 29.01.2021
4. Maßnahme Abordnung Gehwegparken Attilastraße: 23.12.2020 vollständig umgesetzt
5. Instandsetzung des Radweges Voralbergerdamm zwischen Riemenschneiderweg und Herrmann-Ganswindtbrücke; Beginn durch Firma am 11.01.2021

6. Projekt Einrichten von Fahrradstraßen: Beauftragung des Büros im vergangenen Jahr; derzeit erfolgt die Bearbeitung von Vorentwürfen zu LOS 1 Handjerystraße und LOS 2 Wannseeroute; Gestaltungsansätze für freie Strecke bestehen, doch zunächst muss eine Bestandsvermessung erfolgen
7. Verkehrskonzept Gartenstadt/Tempelhof: Vergabeverfahren ist abgeschlossen und ein Planungsbüro hat nach Beauftragung mit der Arbeit begonnen
8. Errichtung und Erweiterung der Radverkehrsanlage Kolonnenstraße (Leberstraße-Löwenhardtdamm); Die Maßnahme musste aufgrund der Witterung unterbrochen werden, Fortführung durch Auftragnehmer erfolgt, sobald die Witterung es erlaubt.

Ein Vertreter von Changing Cities möchte in Bezug auf den Bericht aus der Verwaltung etwas zu den Fahrradstraßen wissen. Die Dezernentin berichtet, dass ab Februar im FahrRat konkreter in die Debatte gegangen werden kann.

3.2 Sachstand Attila-Straße

Das Bezirksamt erläutert die verschiedenen Baumaßnahmen in der Attila-Straße. Derzeit sind sieben Maßnahmen unterschiedlicher Bauherren zu verzeichnen. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in der Präsentation im Anhang 1.

Folienergänzung:

Maßnahme E: Ausbau der Dresdner Bahn: derzeit keine Maßnahmen, allerdings ist in Zukunft damit zu rechnen.

Maßnahme G: Errichtung Radverkehrsanlage auf der Grundlage TEER (Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen) zwischen Ringstraße und Gersdorfstraße; geplant ist ein ungeschützter Radfahrstreifen als erster Ansatz. **Diese Maßnahme wird** nach Konkretisierung nochmals vorgestellt.

3.3 Sachstand Bahnhofstraße Lichtenrade / Aktives Zentrum

Die **Dezernentin** leitet ein, warum der FB Straßen die folgenden Baumaßnahmen vorstellt, obwohl sie keine klassischen Radverkehrsmaßnahmen sind. Begründet wird dies damit, dass es zwar Projekte seien, die die ganzheitliche Aufwertung des öffentlichen Raumes im Fokus haben, allerdings sei ein Zwischenstand auch relevant für den Radverkehr.

Die Maßnahme Aktives Zentrum Lichtenrade wird durch das Förderprogramm Aktive Zentren finanziert und hat ein Bauvolumen von ca. 5.350.000 € (siehe Anlage 2).

Folienerganzung:

Erhaltung Baumallee: Wichtig war der Schutz der bestehenden Bäume (65), leider müssen 11 Bäume für die Maßnahme gefällt werden - es wird mit Neupflanzung von 18 Bäumen an anderer Stelle für eine positive Baumbilanz gesorgt.

Erhalt von Kfz-Stellplätzen: derzeit stehen 177 Stellplätze (längs- und senkrecht) zur Verfügung; um die Maßnahme durchführen zu können, wird die Parkordnung geändert, so dass 66 Parkplätze erhalten bleiben. Dabei wird insbesondere die Notwendigkeit von Behindertenstellplatzen vor Arzthusern/Apotheken berücksichtigt.

Abschnitt zwischen Mellener Straße und Goltzstrae: Am Knotenpunkt wird auf Höhe der Shell-Tankstelle eine Engstelle für die Radverkehrsanlage entstehen. Hier müsste das Platzangebot durch Grundstuckankaufe erweitert werden um den Knoten weiter ausbauen zu können. Dies lehnt der Eigentümer leider ab.

Nachfragen und Kommentare der Teilnehmenden:

Ein Vertreter von Changing Cities merkt an, dass die Planungsleistungen im Mai 2018 fast zeitgleich mit Inkrafttreten des MobG BE im Juli 2018 aufgenommen wurden. Die Radverkehrsanlage entspreche nicht den Standards dieses Gesetzes, weil:

- a. Hauptverkehrsstraße nach SenUVK, deshalb müsste die Radverkehrsanlage geschützt sein
- b. 2,30m breit, mind. 2 m (1,75m in der Planung)
- c. Schleppkurven zu eng

Er fragt, warum nicht unter Beachtung dieser bereits bestehenden Vorgaben geplant wurde.

Ebenso fragt ein Vertreter des ADFC in diesem Zusammenhang, wie legitim es war, dass eine burgerbeteiligende Maßnahme letztlich Ergebnisse für den Planungsprozess bestimmt hat, die nicht mit dem Gesetz konform sei.

Die Dezernentin betont, dass die oberste Zielsetzung der Maßnahmen Aktive Zentren sei, die Attraktivitäts- und Aufenthaltsqualität zu steigern. In mehreren Planungswerkstatten (sechs ganztägige Samstage) wurden sechs Varianten unter Beteiligung der Anwohnenden besprochen und entwickelt. Dabei waren auch breitere und geschützte Radwege im Gespräch, sowie die Umlenkung des Verkehrs durch eine Einbahnstraenregelung, um die fehlende Breite herzustellen. Dies wurde intensiv durchdacht. Die Umlenkung des Verkehrs wurde durch die

BVG geprüft, da eine Buslinie verändert werden müsste. Diese Variante konnte sich allerdings in der Abwägung wegen der Belastung der Anwohnenden nicht durchsetzen.

Durch starkes Votum der beteiligten Bürger_innen wurde sich für eine Erhaltung der Bäume und einen Erhalt von Parkplätzen insbesondere vor Apotheken und Ärztehäusern entschieden, was eine geringere Ausführungsbreite beim Radverkehr nach sich zog.

Das Bezirksamt hat diese Variante mit der SenUVK diskutiert. Sie sei konform mit den Bestimmungen des MobG, die eine „Soll-Bestimmung“ seien. Schlussendlich sei die vorliegende Variante ein Konsensergebnis und die jetzige RV - Planung sei nicht ohne intensive Abwägung bestätigt worden.

Insgesamt zeige dies als Beispiel, dass es sinnvoll sei, diesen FahrRat möglicherweise in einen Verkehrswende- oder Mobilitätsrat zu transformieren, um bestimmte Entscheidungen für den Fuß- und Radverkehr im Planungsprozess von Anfang an mitzudenken und gemeinsam zu lösen.

Es wird gefragt, ob die Straßenbeleuchtung in LED geplant wird. Dies wird bejaht.

Als offene Frage äußert die Dezernentin, ob eine vorhandene Baumallee weichen muss, um einen dem MobG entsprechenden Radweg zu installieren. Über geltendes Recht hinaus solle man grundsätzlich Mut und Gestaltungswillen für die Verkehrswende zeigen. Allerdings wurde an dieser Stelle zugunsten der Straßenbäume entschieden. Stadt- und Verkehrsplanung unterliege einem Abwägungsprozess.

3.4 Tempelhofer Weg (künftig Ella-Barowsky-Straße)

Siehe Anhang 3

Die Straßenbaumaßnahme zur Umgestaltung des Tempelhofer Weges unterteilt sich in 3 Bauabschnitte. Geplant ist ein Gehwegausbau mit Unter- und Oberstreifen. Im Unterstreifen sind eine neu angelegte Baumallee, Parkstände und Fahrradständer geplant.

Ein Vertreter des ADFC möchte wissen, wie die Sicherungen an Grundstücksausfahrten bei dem Hochbord-Radweg vorgesehen sind.

Die Dezernentin und FB Straßen legen dar, dass ein wesentliches Argument für einen Hochbord-Radweg die Schule mit den dazugehörigen Sportanlagen gewesen sei. Die Sicherung der Grundstücksausfahrten solle mittels durchgehender und damit sichtbarer Radwege in Asphaltbauweise gesichert werden. Darüber hinaus hielten sich die Grundstücksausfahrten in Grenzen und es gebe Parkbuchten zwischen den Bäumen. Davon

erhoffe man sich, dass Gehwegüberfahrten kaum vorkommen. Parallel würde auch die Parkraumbewirtschaftung eingeführt, wodurch sich auch die Parkraumüberwachung verbessern könne. Die Wohnprojekte auf der Schöneberger Linse sind mit minimalen Tiefgaragenstellplätzen geplant worden, in der Annahme, dass sich unmittelbar am Südkreuz-Wohnende keinen PKW anschaffen werden. Ob dies so tatsächlich so sei, bleibe abzuwarten.

Ein Mitglied des Rates fragt, wie breit der Fahrradweg in der Gotenstraße Richtung Süden geplant ist. FB Straßen berichtet, dass nach Ausbau der Gotenstraße der Fahrradweg 2m breit in Asphaltbauweise ausgebaut werde.

Ein weiteres Mitglied weist darauf hin, dass die Autobahnzufahrt einschließlich des Flixbusverkehrs im Bereich des Tempelhofer Wegs neu gedacht werden müssten. Die Dezernentin hält fest, dass hier bereits ein Hochbord-Radstreifen, Tempo 30 und breitere Gehwege vorgesehen sind. Die Straße gilt als Umleitungsstrecke für den Autobahnverkehr und konnte nicht aus dem übergeordneten Netz genommen werden.

Anmerkungen des FahrRates zur neuen RV-Anlage auf der Kolonnenstraße:

Ein Mitglied des FahrRates führt aus, dass sich der neue Radweg in der Kolonnenstraße unsicherer anfühle als vorher, weil die parkenden Autos vor der Kreuzung sehr dicht parkten und dadurch der tote Winkel verstärkt würde. Außerdem gebe es Stellen, wo die Radwegführung sich sehr eng mit der Bushaltestelle und den Rechtsabbiegern kreuze. Sie möchte wissen, ob es eine nachlaufende Studie geben wird.

Ein Vertreter der SenUVK berichtet, dass vor rund drei Jahren eine Begleituntersuchung für geschützte Radfahrstreifen in Auftrag gegeben wurde, einschließlich der Kolonnenstraße. Eine Vorher-Untersuchung zur Kolonnenstraße wurde durch ein beauftragtes Büro angefertigt.

Eine Nachher-Untersuchung und Unfallanalyse ist geplant, allerdings kann hier erst mit ausreichend Abstand zum Umsetzungszeitpunkt ausgewertet werden, um entsprechende Erfahrungswerte einbringen zu können. Demnach wird frühestens Ende 2022 eine solche Evaluierung vorliegen. Abbiegevorgänge, wie sie beklagt werden, ließen sich nie zu 100 Prozent vermeiden. Die Studie beziehe sich auf fast alle geschützten Radverkehrsanlagen berlinweit. Allerdings müsse beachtet werden, dass viele geschützte Radwege nicht immer eine Vorher-Untersuchung erhalten haben.

Im Gegensatz zu Radverkehrsanlagen in Grüneinfärbungen, die auch untersucht werden, wird es für die geschützten Radfahrstreifen im Zwischenbericht, der diesen Sommer dem Abgeordnetenhaus und somit auch der Öffentlichkeit vorgelegt wird, nur mit vorläufige Ergebnisse geben.

Pop Up Radwege seien nicht in die Untersuchung mit einbezogen, weil sie kurzfristig entstanden sind. Zwei bis drei Pop Up Radwege sind dennoch integriert, weil es hier schon Vorheruntersuchungen gab. Dennoch ist eine methodisch stetige Untersuchung der Pop Ups schwierig, weil sie keinen klar definierten Zustand hätten und die Baken oft unterschiedlich stünden.

Die Dezentur schlägt vor, wenn es die Umstände zulassen, mit dem FahrRat Maßnahmen vor Ort anzuschauen. In Abstimmung mit der Senatsverwaltung ist die Kolonnenstraße unter dem Zeichen der Pop Up Radwege entstanden, allerdings mit einer Dauermarkierung, weil die Ressourcen für eine temporäre Installation im Bezirk nicht bestünden.

Ein Vertreter von Changing Cities merkt an, dass er die Einrichtung des geschützten Radfahrstreifens in der Kolonnenstraße begrüße, dennoch sichergestellt werden müsse, dass Sichtbeziehungen nicht von Falschparkenden verhindert würden. Außerdem regt er an, die Aufhebung des Halteverbots von 10-14 Uhr werktags für Anlieferungen auf dem Bussonderfahrstreifen vollständig abzuordnen, denn dies mache den Radverkehr unsicherer.

Die Dezentur teilt mit, dass dieser Umstand dem notwendigen Lieferverkehr für ansässige Betriebe geschuldet sei. Gleichwohl sollte das Thema nochmals mit den Betrieben durchdacht werden, um eine bessere Lösung zu finden.

Ein Vertreter des ADFC bietet im Namen der Stadtteilgruppe Schöneberg an, diesen Abschnitt bei Zulässigkeit gemeinsam zu begehen. Die Dezentur schließt sich dieser Idee an. Außerdem möchte sie den FahrRat auch als Lernplattform begreifen, gemeinsam Best-Practice Beispiele aus anderen Bezirken anschauen und mit dortigen Verwaltungsmitarbeitenden sprechen. Auch die Verwaltung müsse bezüglich der Verkehrswende Neuland betreten und lernen. Das „Reallabor Stadt“ als Leitbild müsse ernstgenommen werden in der Debatte. Ein konstruktiver und kooperativer Dialog mit allen notwendigen Akteuren sollte Grundlage der Debatte sein.

4 Radschnellverbindungen (südlicher Teil des Bezirkes)

Ein Vertreter des ADFC zeigt eine Präsentation zum Stand der Untersuchungen Radschnellverbindung (Teltow-Kanal-Route) im südlichen Teil des Bezirks (Anlage 4)

Das Gremium äußert Bedenken bei der Vorzugs-Variante, die eine Durchfahrung des Hans-Baluschek-Parks untersucht. Die Idee einer Radschnellroute könne hier zu großen Konflikten mit

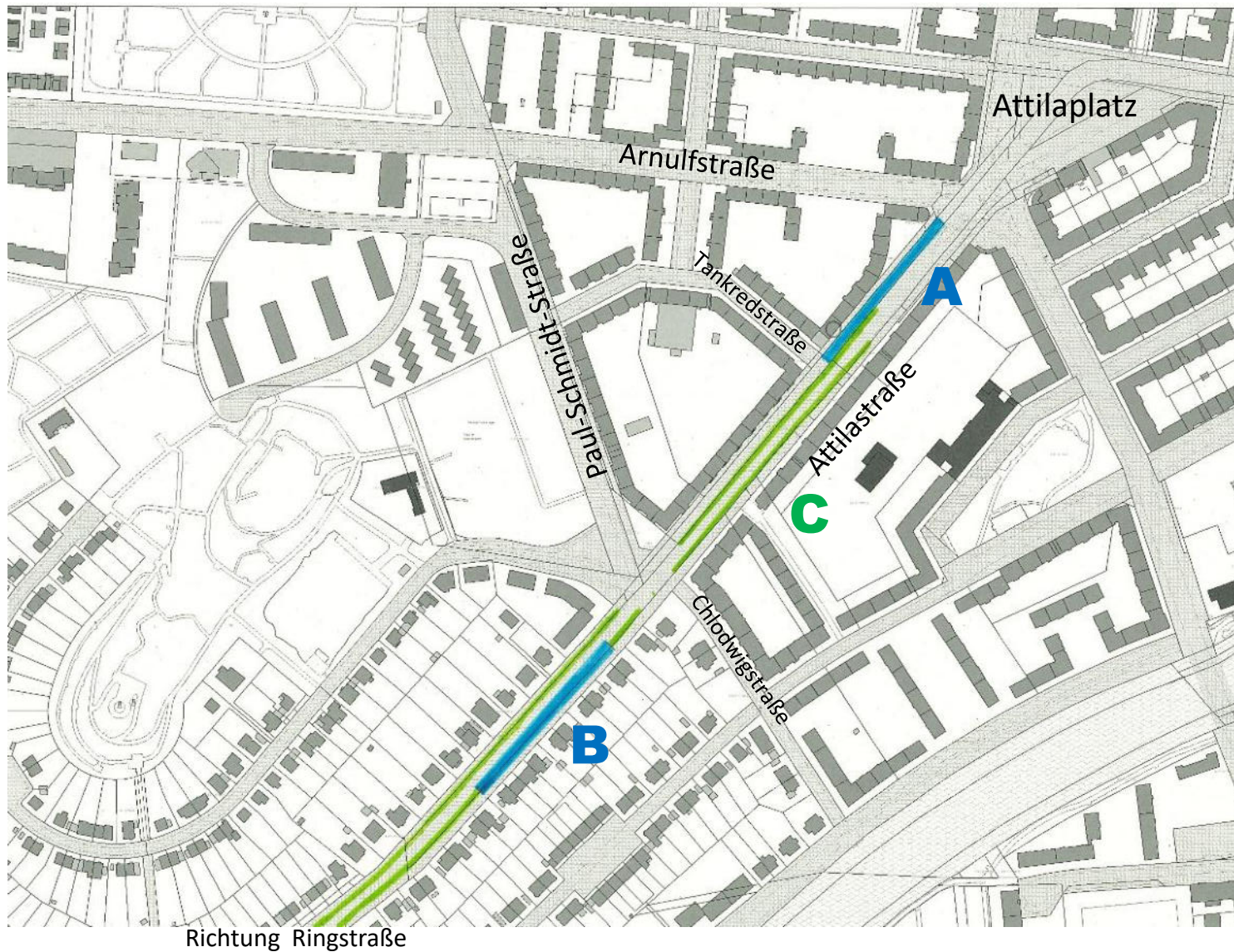
zu Fußgehenden und deren Erholungsbedürfnissen führen. Gegenseitige Gefährdung sei hier vorprogrammiert. Das Gremium diskutiert deshalb alternative Streckenvariante über den Priesterweg/Vorarlberger Damm.

Das Gremium sollte dieses Thema weiterdiskutieren, wenn belastbare Vorplanungsunterlagen vorgelegt werden. Gleichwohl ist dieses Votum für die Dezernentin in der Diskussion mit SenUVK eine wichtige Aussage und wird darum bitten, dass insbesondere die kritischen Punkte wie z.B. eine notwendige Brücke am Südkreuz und die Querung des Bahnhofvorplatzes tiefer zu prüfen.

5 Verschiedenes

Die restlichen Themen der Tagesordnung werden auf kommende Sitzungen verschoben.

Nächster Termin: 18.02.2021



Maßnahmen

A

Erneuerung/ Verbreiterung
straßenbegleitender Radweg zwischen
Arnulfstraße bis Tankredstraße
Ausführung voraussichtlich bis März 2021

B

Rohrleitungsbau BWB
vor Haus-Nr. 143 bis 152
Ausführung gemäß VAO bis Februar 2021

C

Abordnen Gehwegparken zwischen
Arnulfstraße und Röblingstraße
Änderung StVO- Beschilderung
abgeschlossen

Bild 1: Darstellung der Maßnahmen in der Attilastraße zwischen Attilaplatz und Röblingstraße

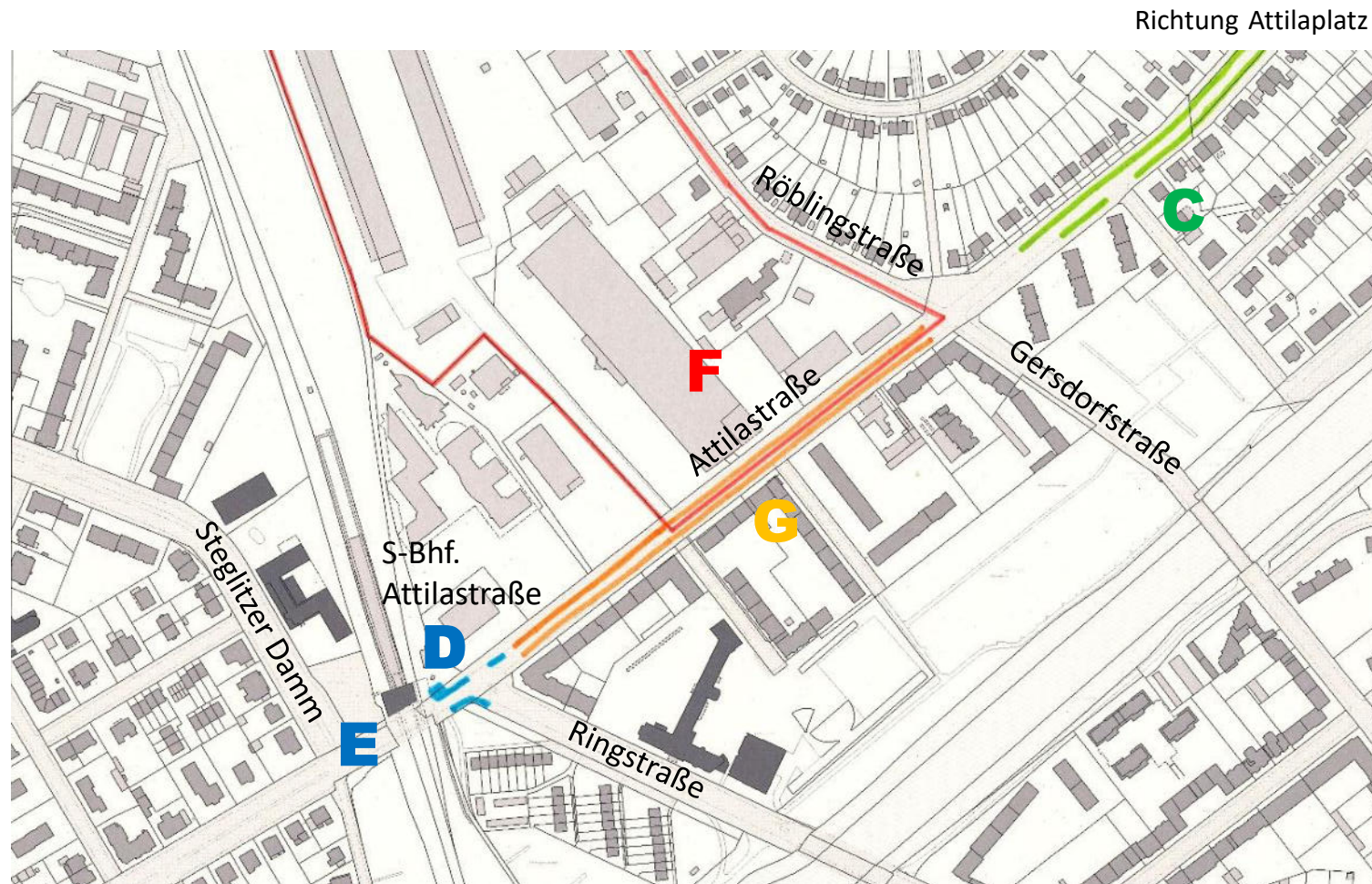


Bild 2: Darstellung der Maßnahmen in der Attilastraße zwischen Rößlingstraße und Steglitzer Damm

Maßnahmen

D
Havarie-Maßnahme Wasserrohrbruch BWB
Knotenpunkt Attilastr./Ringstraße
Ausführung gemäß VAO bis Ende März 2021

E
Ausbau der Dresdner Bahn
derzeit keine Maßnahmen

F
Entwicklung Stadtquartier (Wohnen
und Gewerbe) Bebauungsplan 7-95
„Marienhöfe“ Bauleitplanung

G
Errichtung Radverkehrsanlage auf der
Grundlage TEER
derzeit erfolgt im Fachbereich Straßen die
Durchführung eines Vergabeverfahrens zur
Beauftragung eines Planungsbüro für die
Aufstellung eines Markierungs- und
Beschilderungsplanes

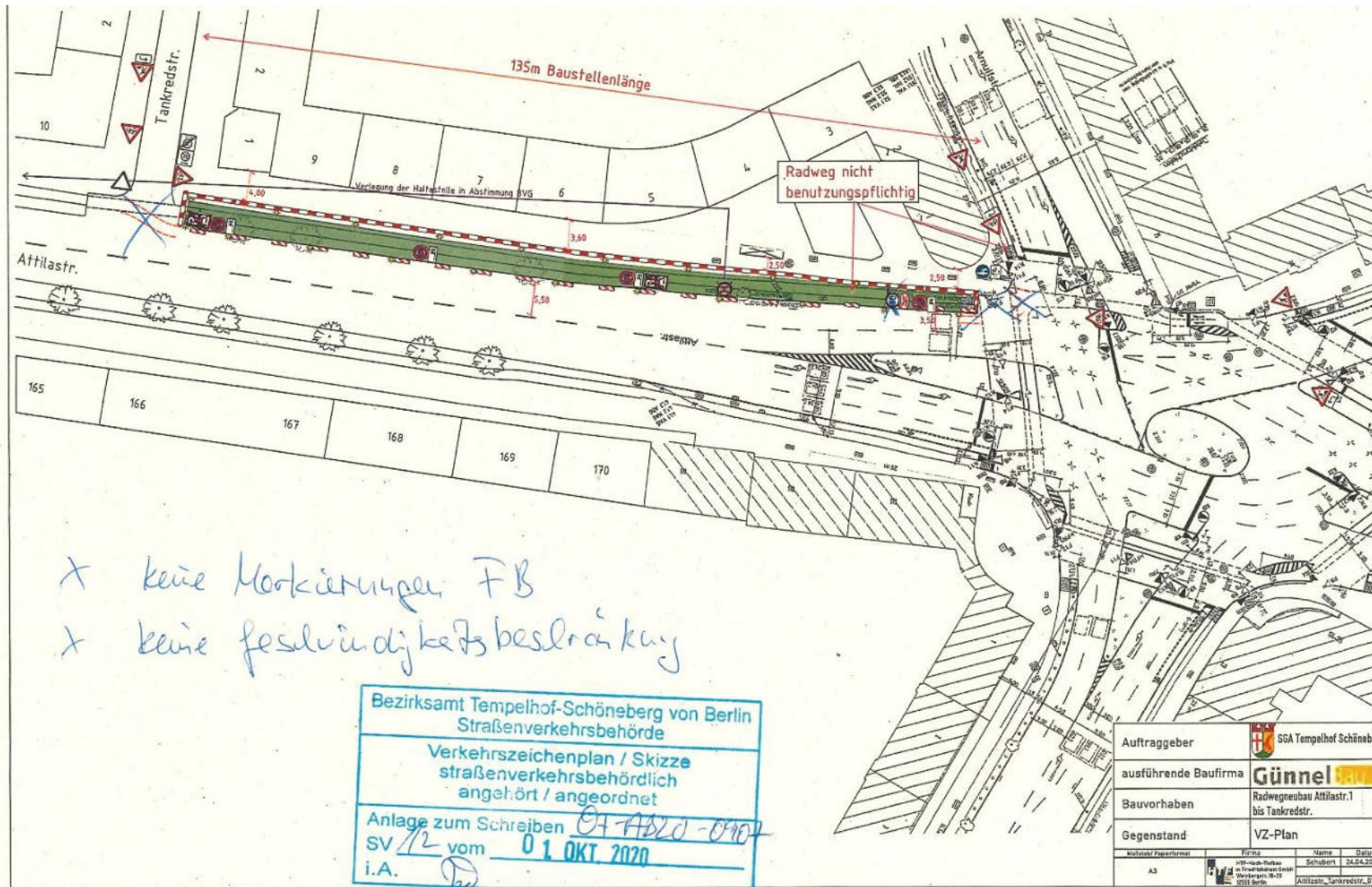
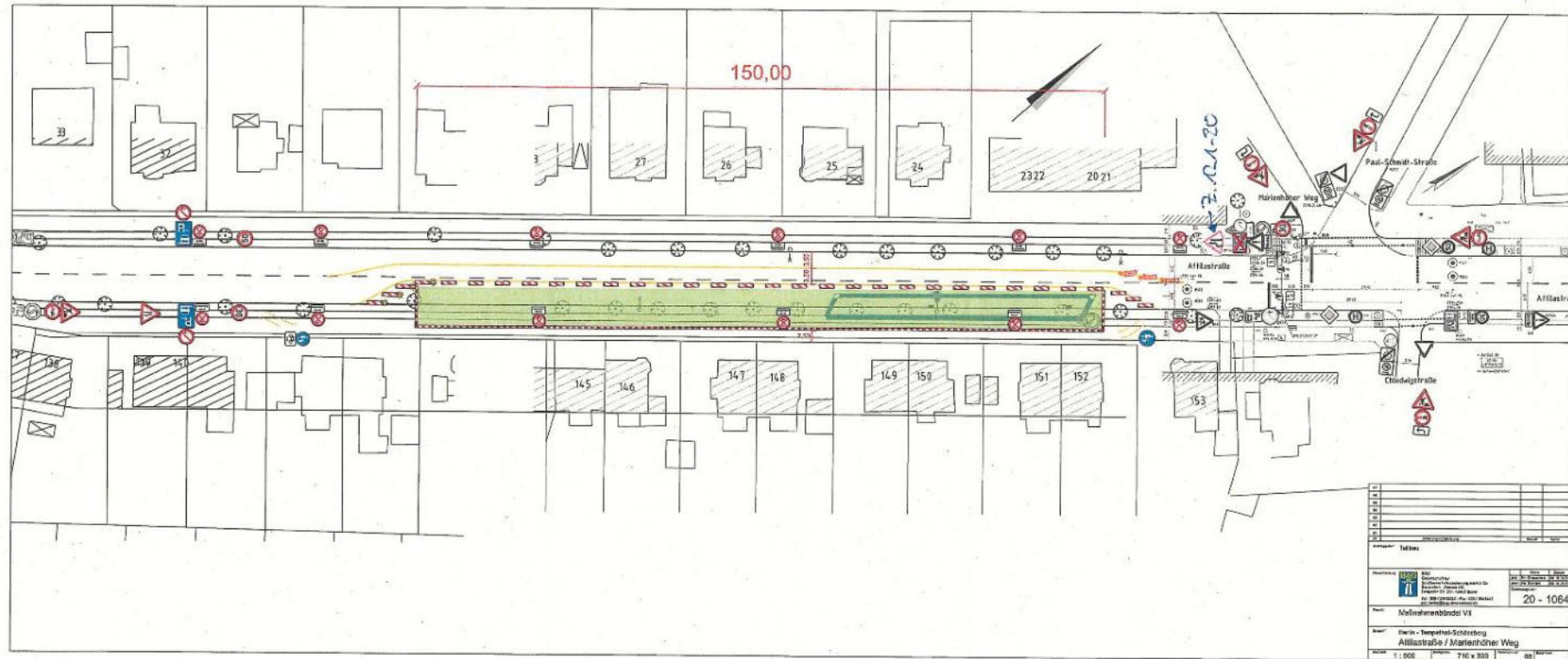


Bild 3: Verkehrsbehördliche Anordnung für die Arbeitsstelle Erneuerung/Verbreiterung straßenbegleitender Radweg zwischen Arnulfstraße und Tankredstraße



27.10.20 - 31.01.21

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
 Abt. VI Verkehrsmanagement
 Zentrale Stabsverkehrsbehörde
 Verkehrszeichenplan + Verkehrszeichenverkehrsbehördlich angeordnet
 Anl. z. Schreiben v. 27.10.20
 SonUVK V1.2-180817-1
 -i.A. _____
 Unterschrift / Datum

Bild 4: Verkehrsbehördliche Anordnung für die Arbeitsstelle Rohrleitungsbau BWB vor Haus-Nr. 143 bis 152

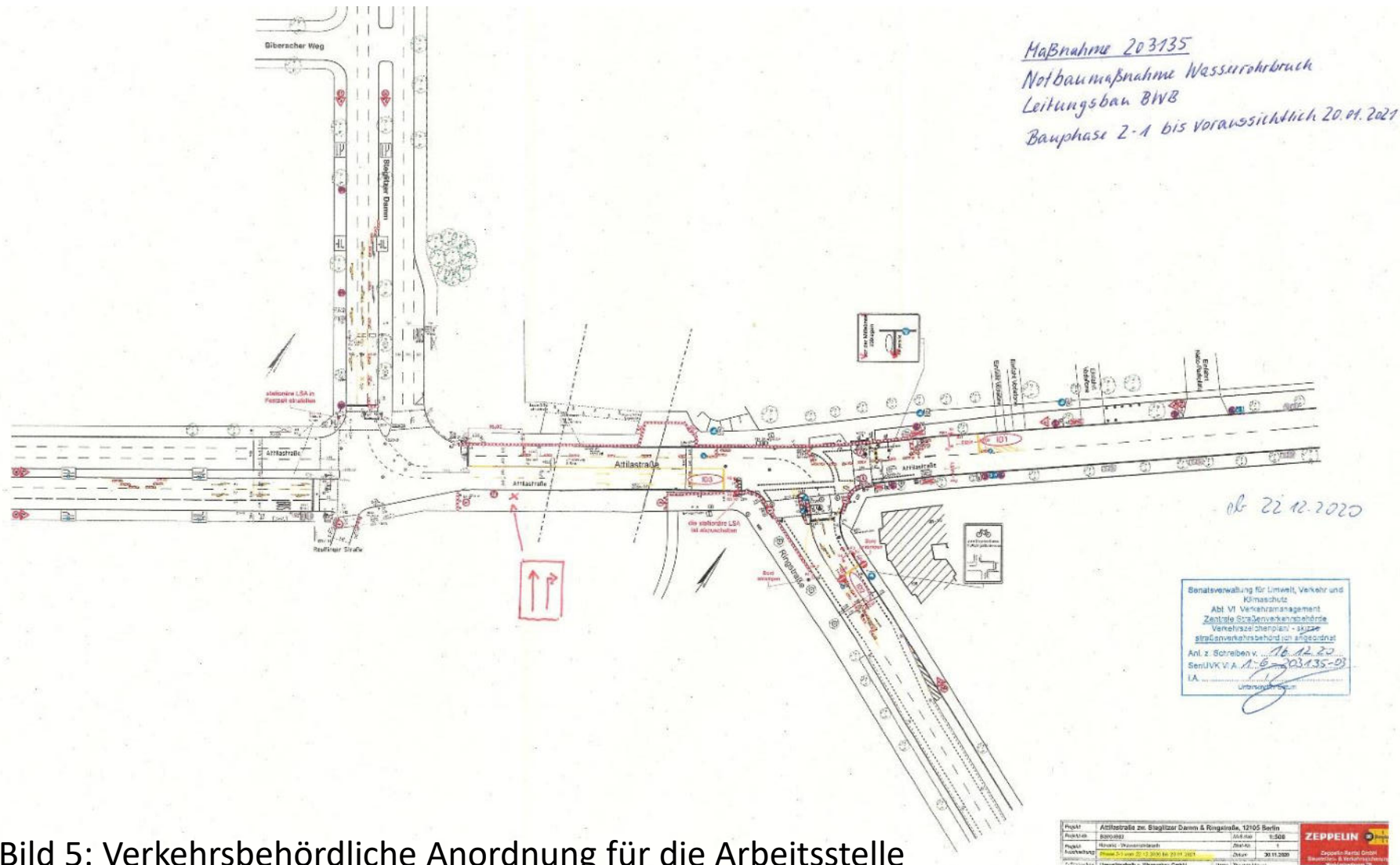
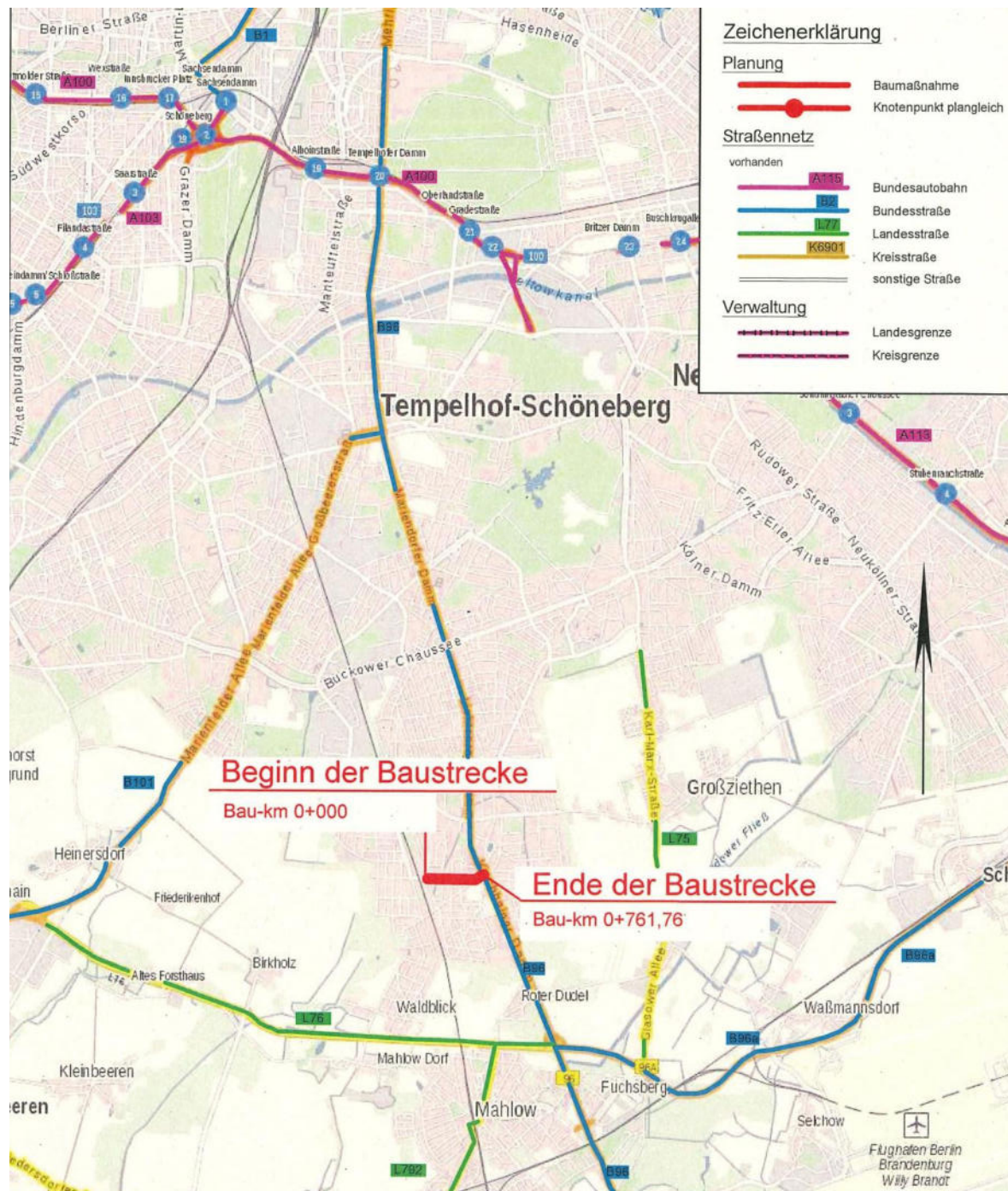


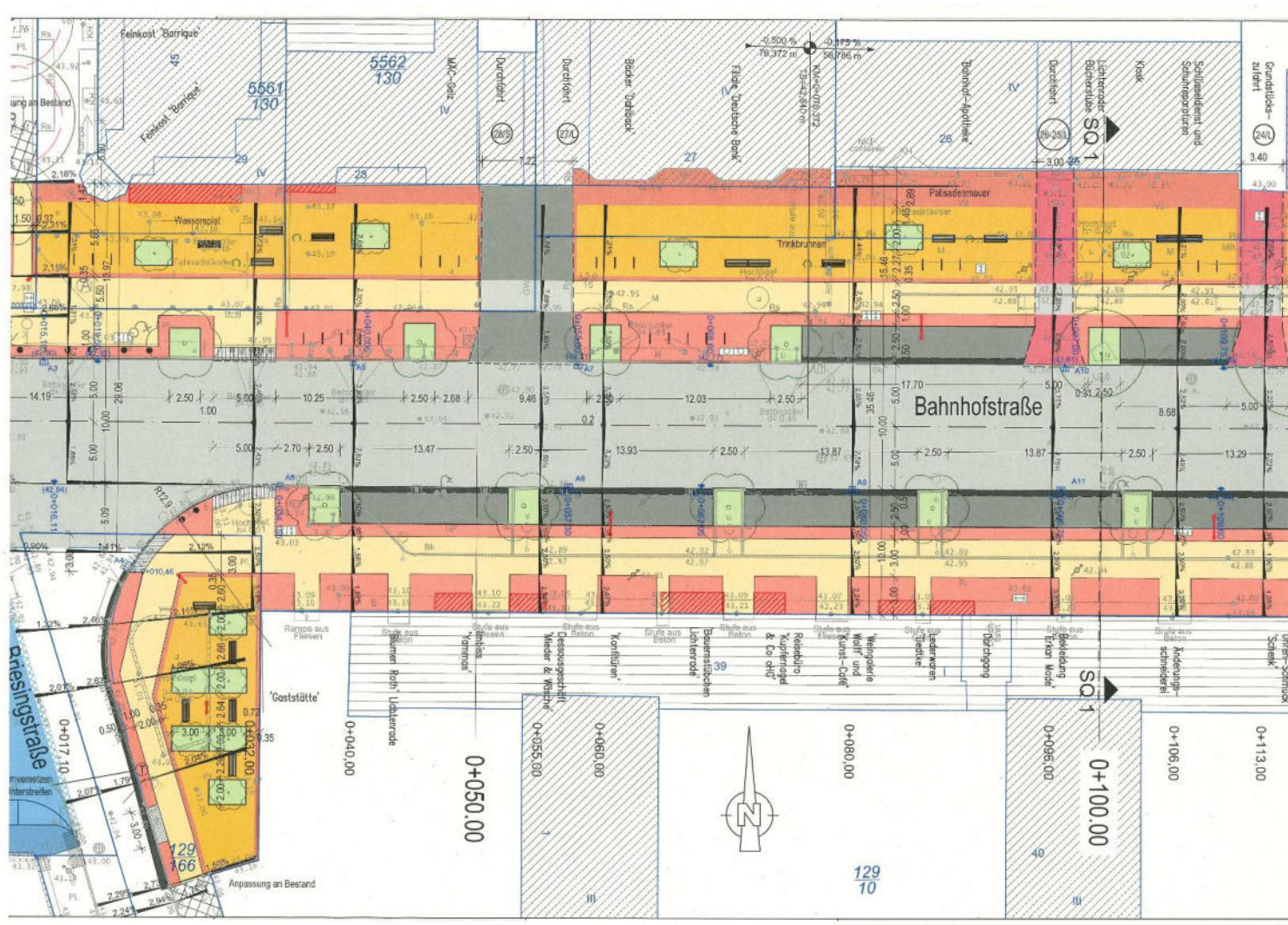
Bild 5: Verkehrsbehördliche Anordnung für die Arbeitsstelle
 Havarie-Maßnahme Wasserrohrbruch – Knotenpunkt Attilastrasse/Ringstraße



Aktive Zentren Lichtenrade Umbau der Bahnhofstraße

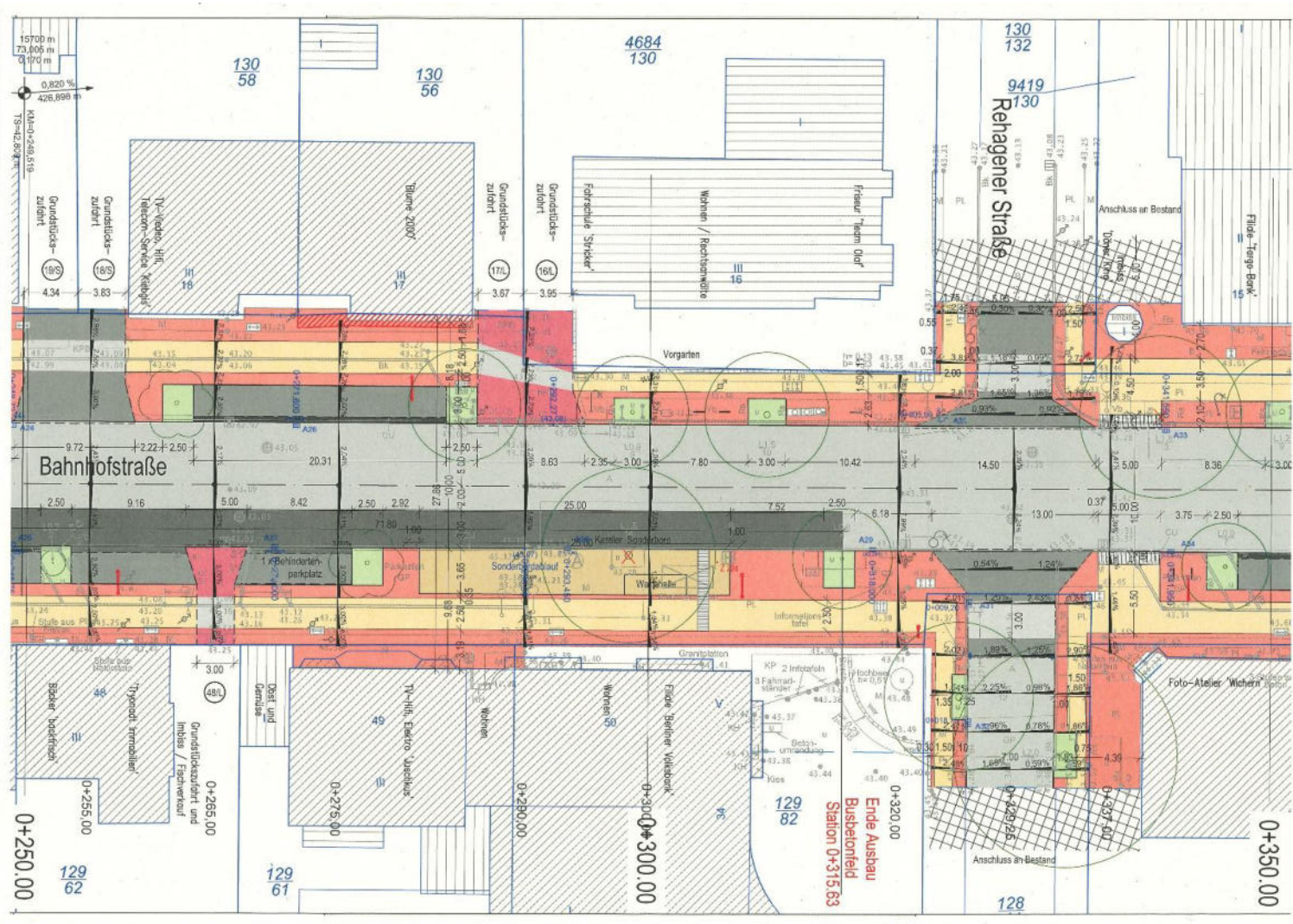
Qualifizierung als Einkaufsstraße mit
Erhöhung der Aufenthaltsqualität

- Verbreiterung und barrierefreier Ausbau der Gehwege
- Gestaltung von Aufenthaltsflächen
- Erhöhung der sicheren Querungsmöglichkeiten durch Errichten von zwei zusätzlichen Fußgänger-LSA
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Markierung Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Erhalt der Baumallee
- Erhalt von Parkmöglichkeiten
- Errichtung einer modernen Straßenbeleuchtungsanlage



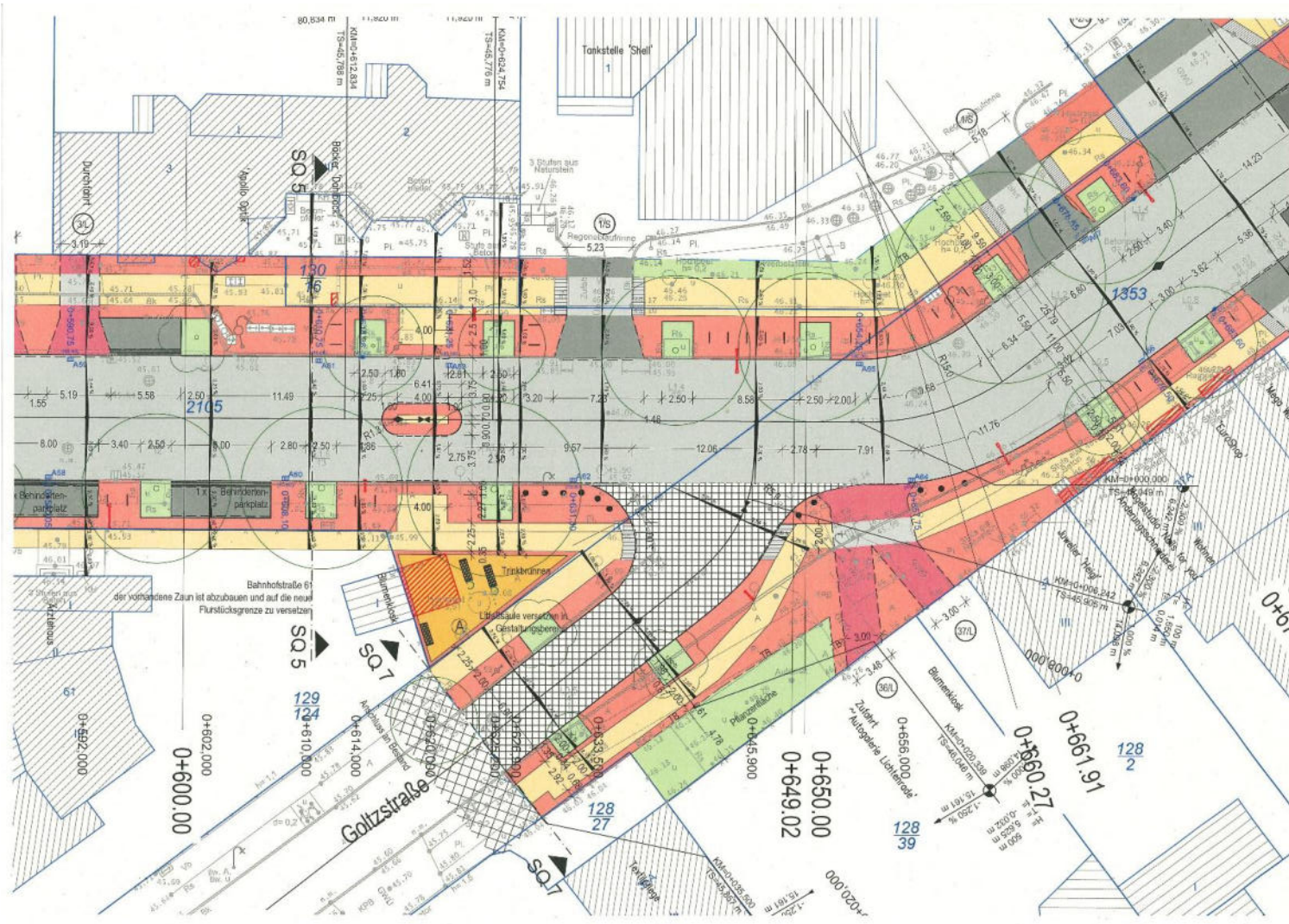
- Neue Fußgänger-LSA vor Steinstraße/Briesingstraße
- Geradlinige Führung der Gehbahn in einheitlicher Breite (soweit möglich)
- Führung der Gehbahn über Gehwegüberfahrten
- Gestaltung von Aufenthaltsflächen

Lageplanausschnitt- Abschnitt Steinstraße/Briesingstraße - Riedingerstraße



- barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen mit Bussondenbordstein und taktilen Auffindestreifen
- Umgestaltung der Einmündungen der untergeordneten Seitenstraßen als Aufpflasterung
- neue Fußgänger-LSA Höhe Rehagener Straße

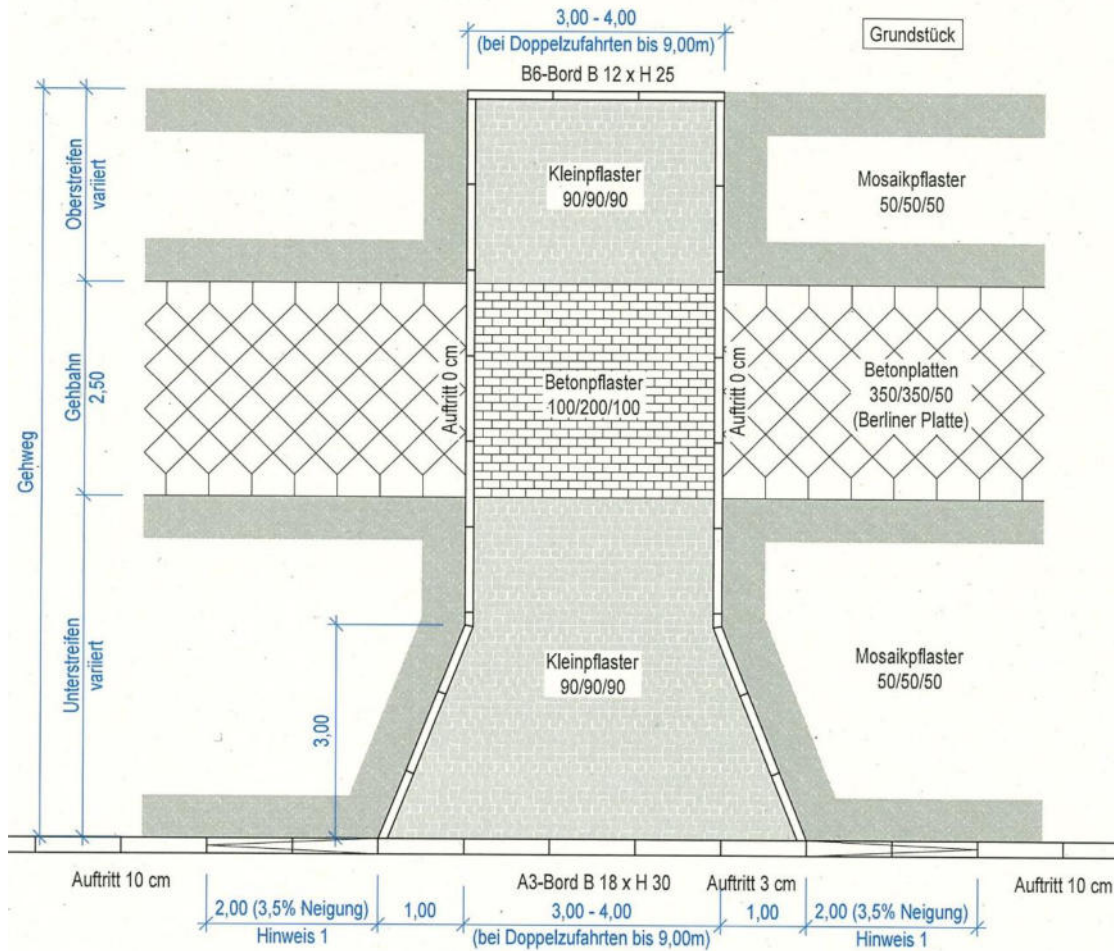
Lageplanausschnitt- Abschnitt Zecher Straße - Rehagener Straße



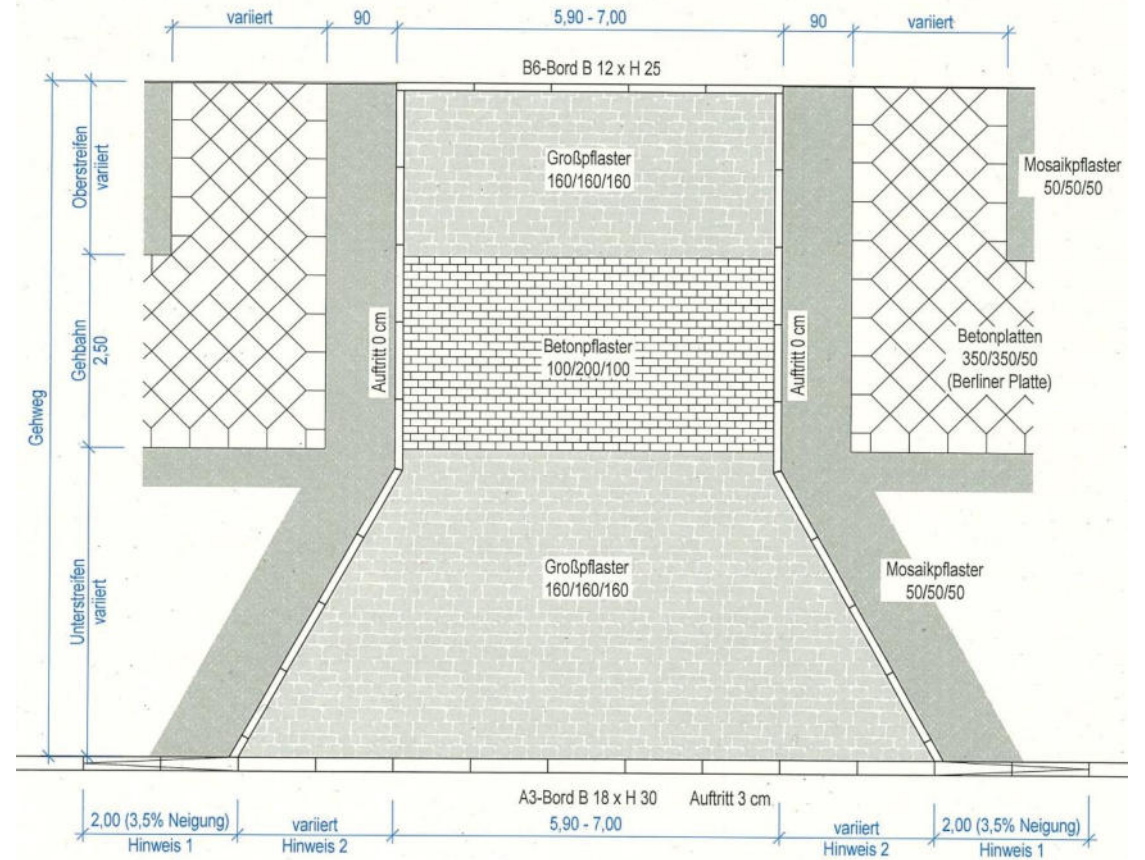
- Errichtung einer Querungsstelle
Höhe Einmündung Goltzstraße
- Umgestaltung Einmündung
Goltzstraße in Pflasterbauweise
- Gestaltung der kleinen
Dreiecksfläche zwischen
Bahnhofstraße und Goltzstraße

Lageplanausschnitt- Abschnitt Mellener Straße - Goltzstraße

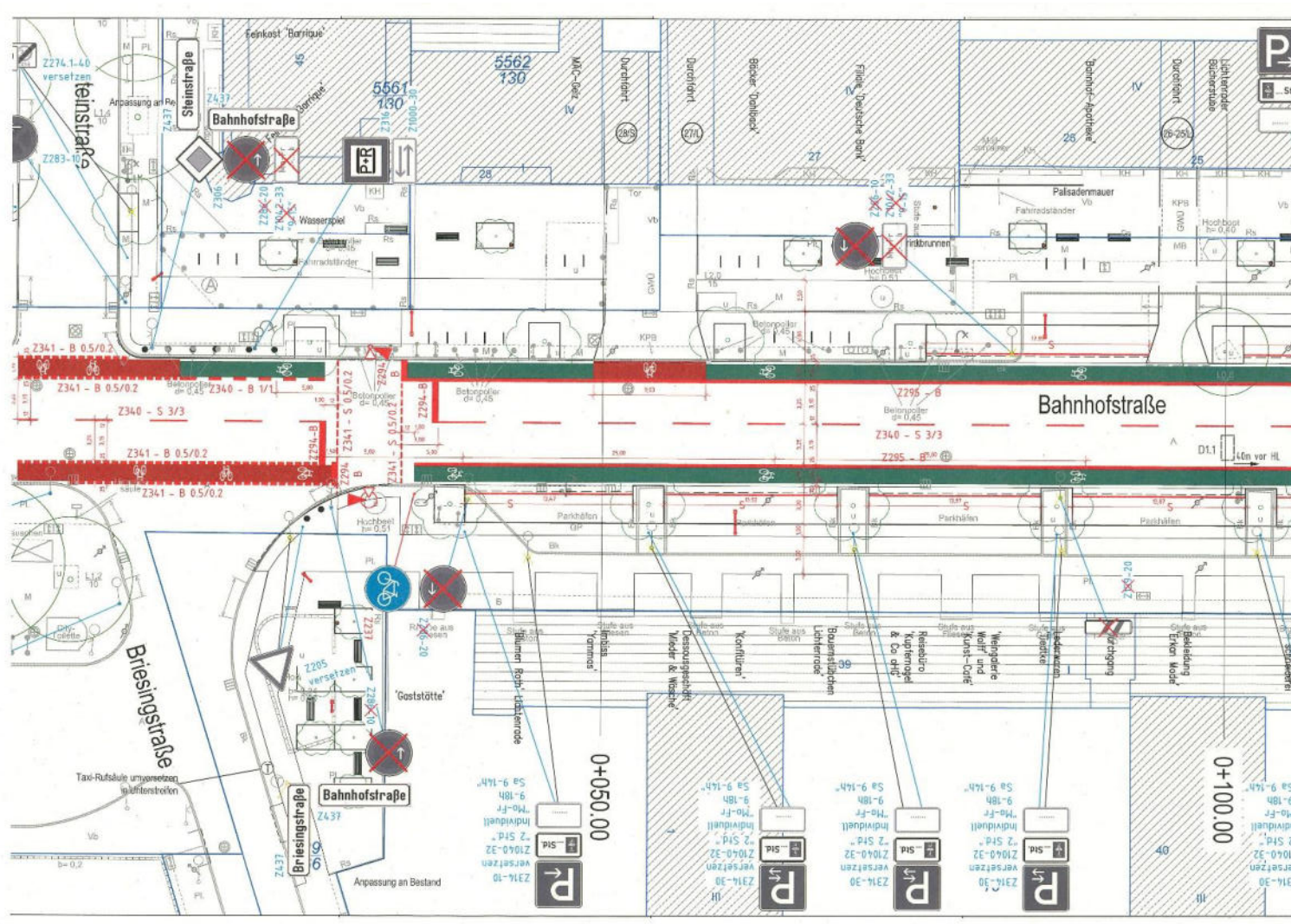
Gehwegüberfahrt (leichte Belastung)



Einmündungen



Detaildarstellung Gehwegüberfahrten / Einmündungen



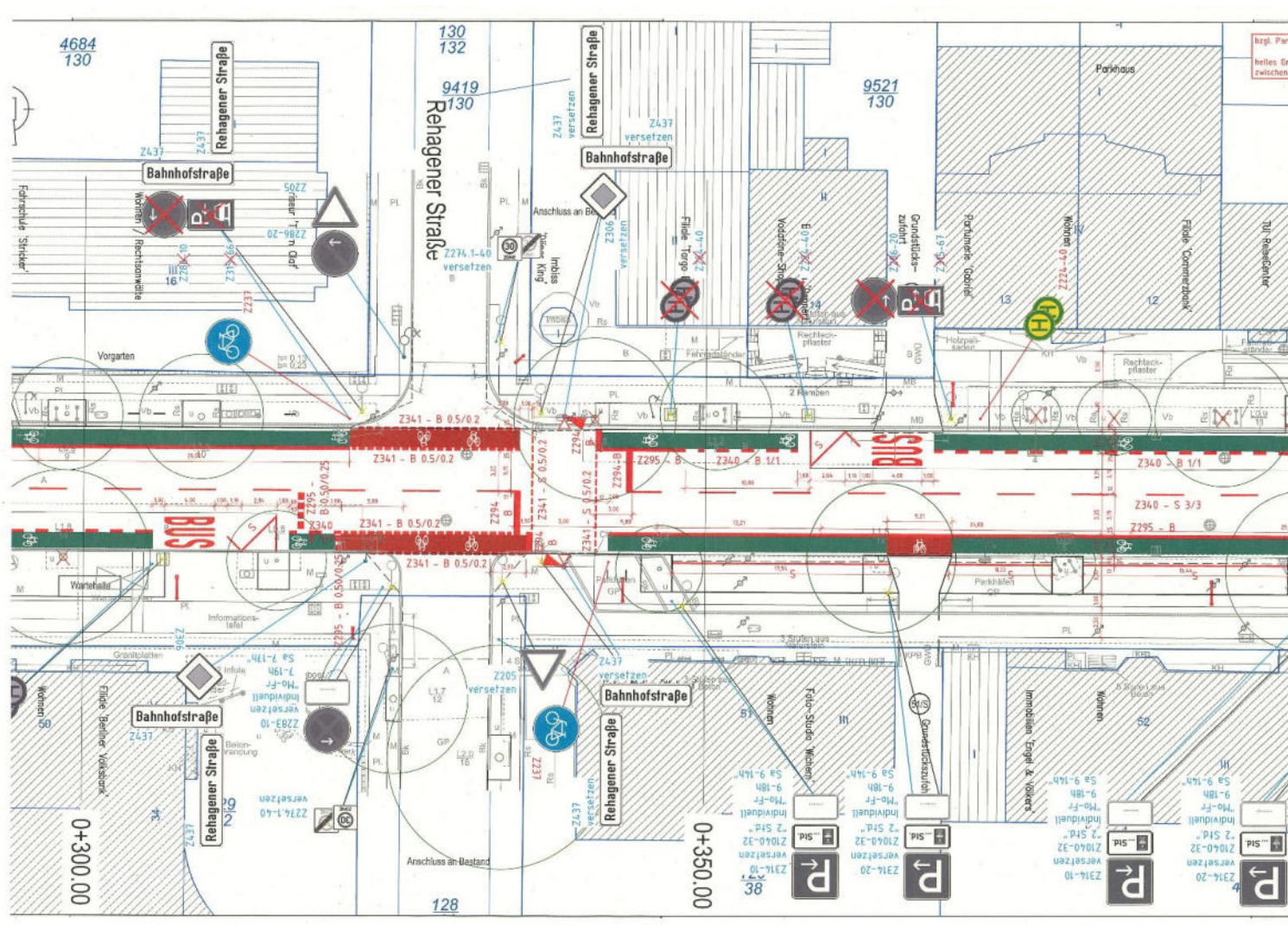
Querschnittseinteilung

- 1,75 m Radfahrstreifen
- 3,25 m Richtungsfahrstreifen
- 3,25 m Richtungsfahrstreifen
- 1,75 m Radfahrstreifen
- 10,00 m Gesamtbreite Fahrbahn

Sicherheitsabstand zwischen Radfahrstreifen und ruhenden Verkehr von $S = 0,75$ m als Zuschlagsbreite in der Parkbucht berücksichtigt.

Aufgrund Buslinienverkehr Richtungsfahrstreifenbreite von 3,25 m erforderlich.

Ausschnitt aus Markierungs- und Beschilderungsplan-
Abschnitt Steinstraße – Riedinger Straße



Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine getrennte Radverkehrsführung im Bereich der Bushaltestellen möglich

Auszug aus Markierungs- und Beschilderungsplan-
Bereich Kreuzung Rehagener Straße

Projekthistorie / Zeitschiene

Beginn Planungsleistungen: Mai 2018

Öffentliche Präsentationsveranstaltung: 12.08.2019

Abschluss Entwurfsplanung/ Einreichung BPU: Februar 2020

Erstellung der Ausführungsplanung: ab Februar 2020

Erstellung von Ausschreibungsunterlagen: ab Juni 2020

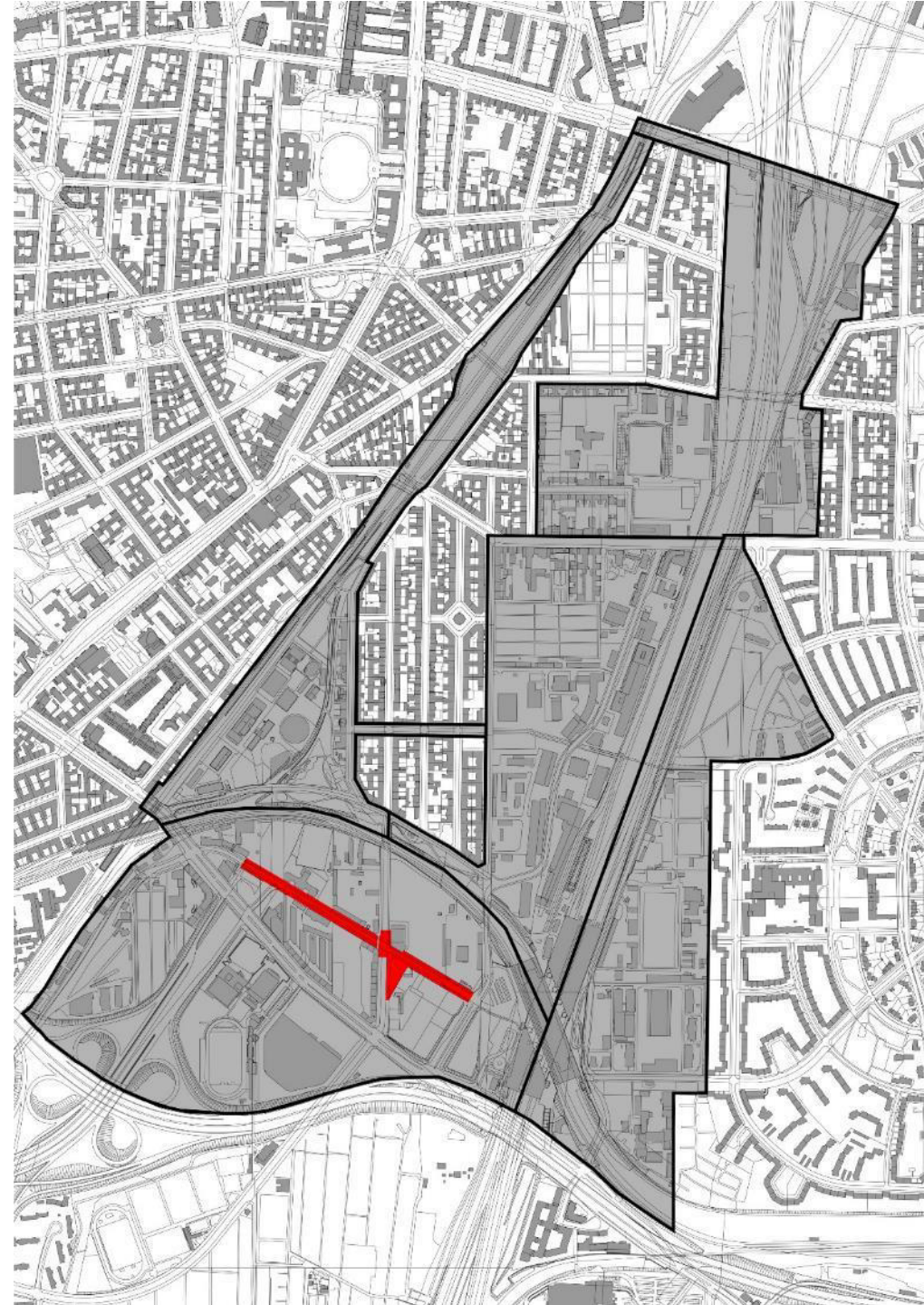
Vergabeverfahren EU-weite Ausschreibung: geplant 2. bis 3. Quartal 2021

Beginn Bauausführung: ggf. ab 4. Quartal 2021

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Umgestaltung Tempelhofer Weg von Hedwig-Dohm-Straße bis Verbindungsstraße Sachsendamm

Der Tempelhofer Weg soll als fußverkehrsfreundliche Stadtstraße mit Wohnen, Geschäften, Hotels und einem Stadtplatz Ecke Gotenstraße mit barrierefreien Gehwegen, Radfahrmöglichkeiten und Bepflanzungen gestaltet werden – zu einer Straße und einem Platz mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Radfahrangebote erweitern die Schöneberger Schleife um einen zusätzlichen Loop.



Bezirk
Tempelhof-
Schöneberg

Umgestaltung Tempelhofer Weg – vorhandener Zustand

Derzeit ist der öffentliche Straßenraum in einem schlechten Zustand und für die künftige Entwicklung nicht ausreichend qualifiziert.



Bezirk
Tempelhof-
Schöneberg

Tempelhofer Weg, vorhandener Zustand 2019-2020



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTBAU-
FÖRDERUNG
BEZIRK TEMPELHOF-
SCHÖNEBERG



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

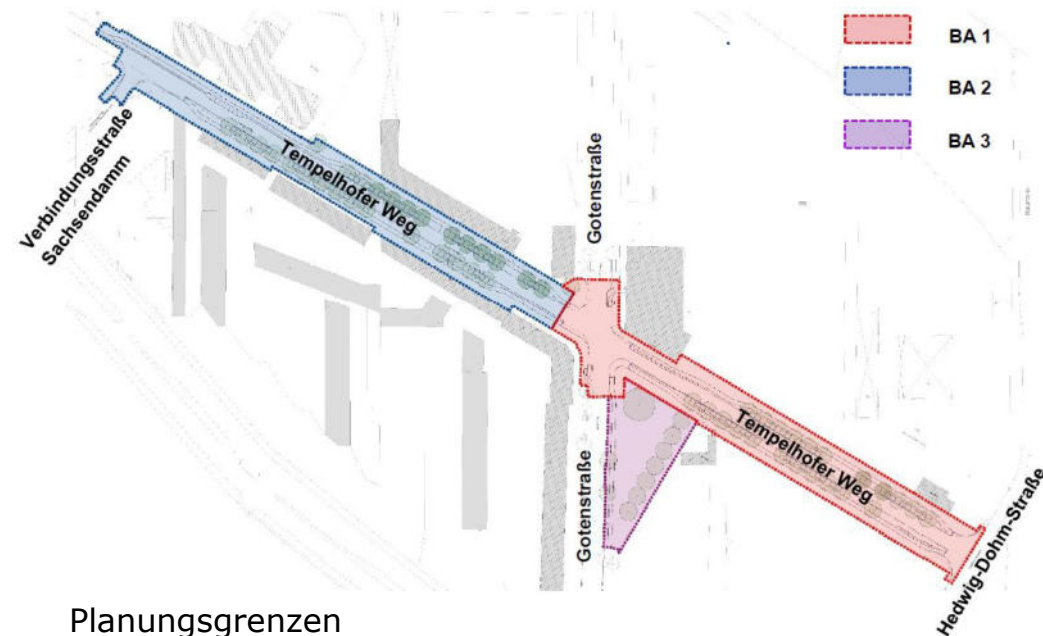


Die Straßenbaumaßnahme zur Umgestaltung des Tempelhofer Weges unterteilt sich in 3 Bauabschnitte (BA):

- BA 1: Hedwig-Dohm-Str. bis Kreuzung Tempelhofer Weg/ Gotenstraße
- BA 2: Kreuzung Tempelhofer Weg/ Gotenstraße bis Verbindungsstraße Sachsendamm
- BA 3: Neuanlage Stadtplatz und Ausbau Gehweg Gotenstraße

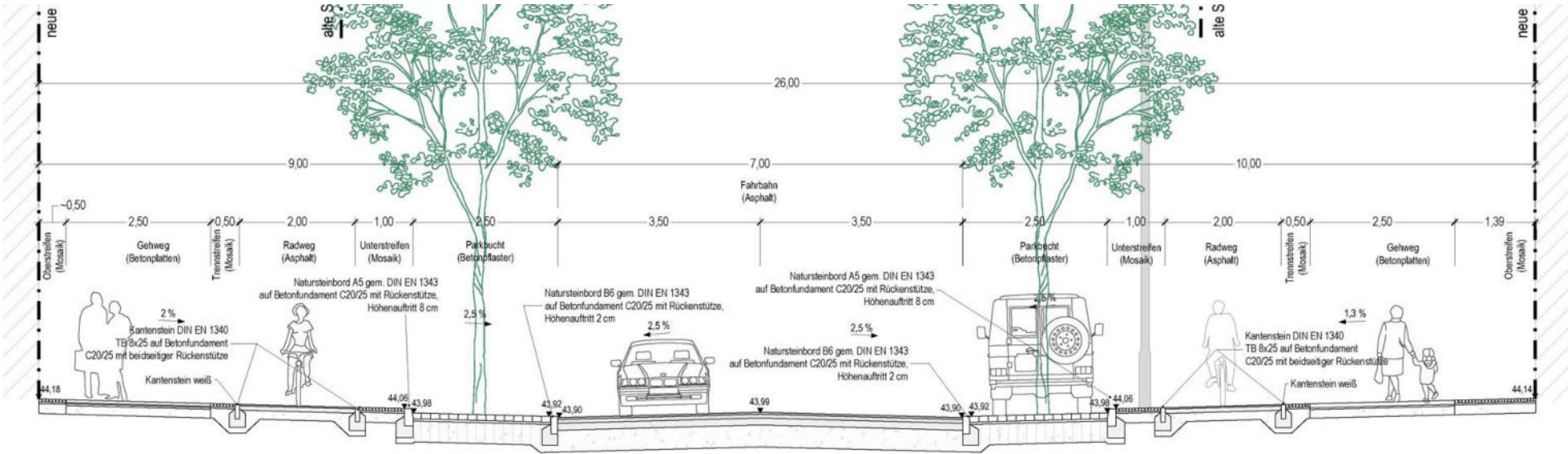
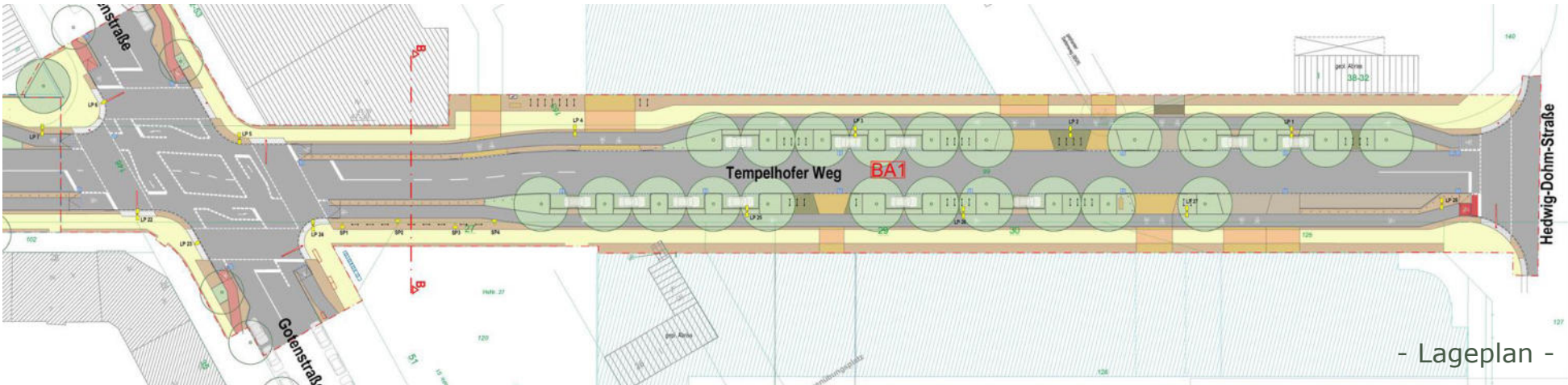


Übersichtsplan - Planungsgebiet



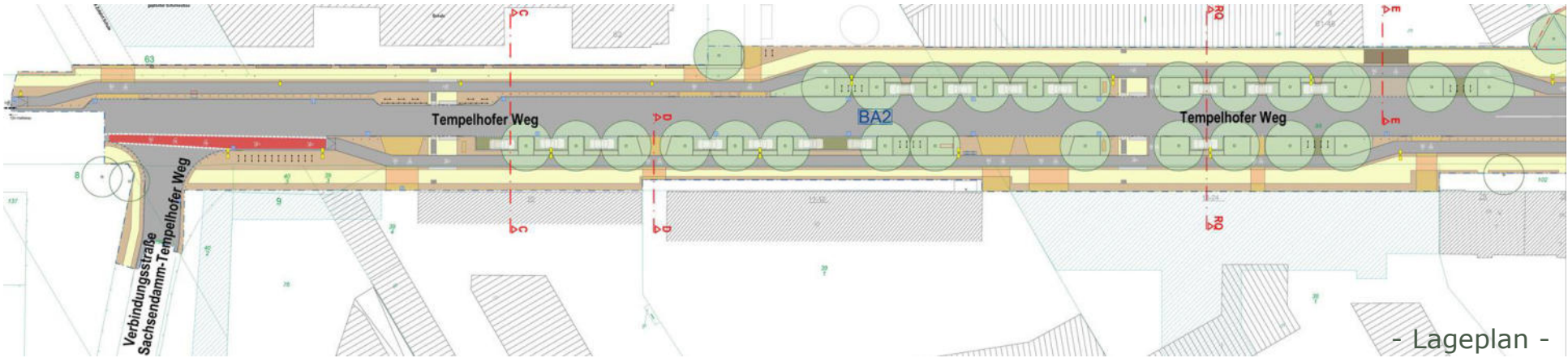
Planungsgrenzen

Umgestaltung Tempelhofer Weg von Hedwig-Dohm-Straße bis hinter Gotenstraße (Bauabschnitt 1)

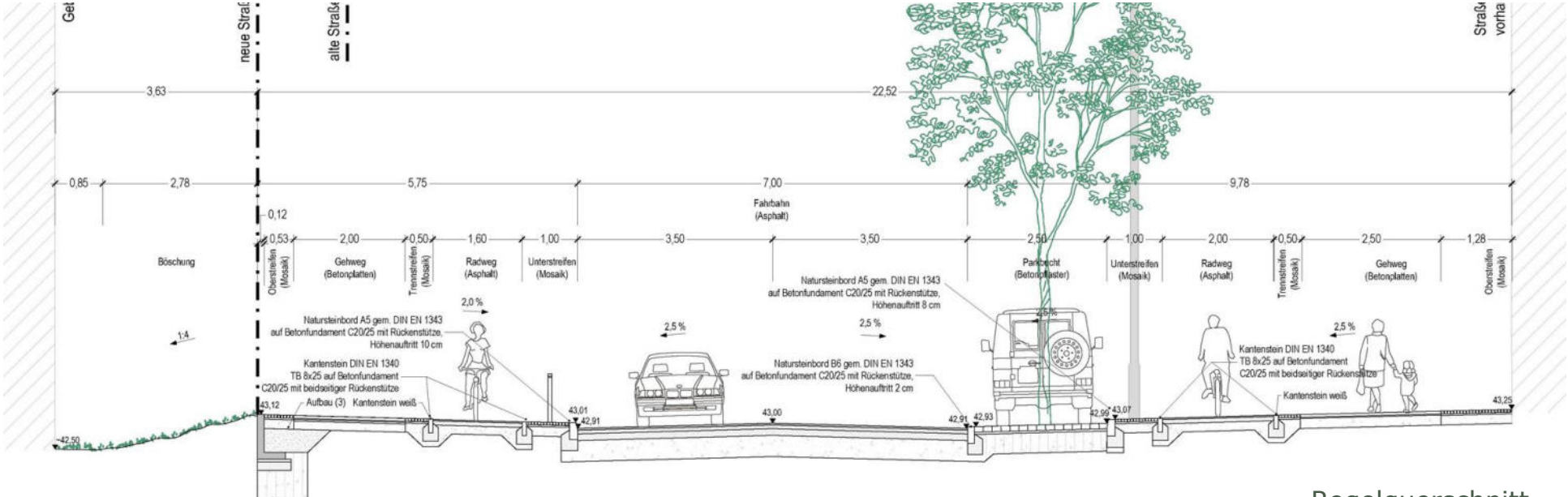


Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Umgestaltung Tempelhofer Weg von Gotenstraße bis Verbindungsstraße Sachsendamm (Bauabschnitt 2)



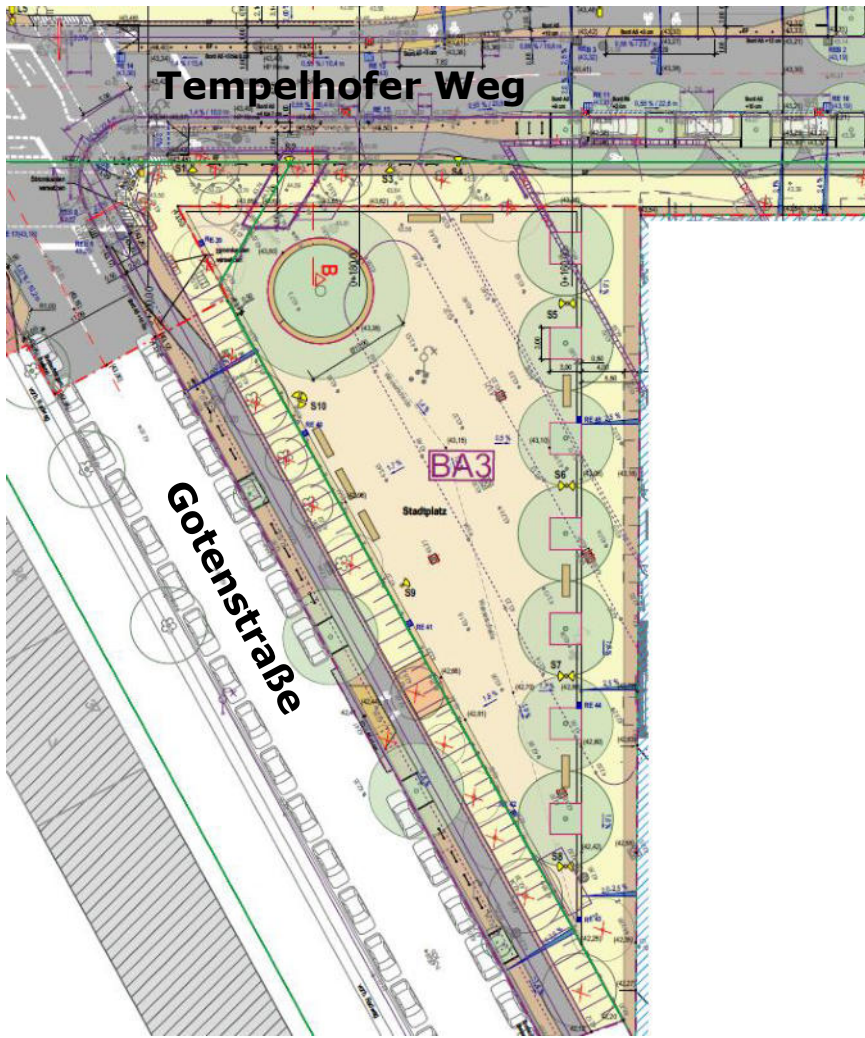
- Lageplan -



- Regelquerschnitt -

Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Neuanlage Stadtplatz und Ausbau Gehweg Gotenstraße (Bauabschnitt 3)



- Entwurfslageplan -



Gehweg Gotenstraße, Zustand 2020

Bezirk
Tempelhof-
Schöneberg



Projekthistorie

- 2012: Maßnahmenbeginn
- 2016: Umplanung mit Festlegung der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.
- 2018: Umplanungen mit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG), um den Neuregelungen der Vorschriften, insbesondere des Radverkehrs, zu entsprechen
- 2019-2020: Erarbeiten der Entwurfsplanung und der Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Tempelhofer Weges
- 2019-2022: Ausführung Hochbauvorhaben durch private und genossenschaftliche Investoren
- 2021: Umbenennung des Tempelhofer Weges in Ella-Barowsky-Straße
Politikerin; Erste Bürgermeisterin in Berlin-Schöneberg (1951-1955);
geb. 11.01.1912, gest. 25.09.2007

Ausblick auf die Umsetzung der Maßnahmen

- BA 1: Geplante Umsetzung 2. Halbjahr 2021 – Ende 2023
- BA 2: Geplante Umsetzung 2022 – 2024
- BA 3: Nach Fertigstellung Hochbaumaßnahmen in der Gotenstraße, voraussichtlich ab 2023

Bezirk
Tempelhof-
Schöneberg



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTERAU-
FÖRDERUNG
2020-2026



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

be mil Berlin

Radschnellverbindung (RSV Nr. 6)

Teltowkanalroute

FahrRat Tempelhof-Schöneberg
21.01.2021

ADFC Berlin
Stadtteilgruppe Schöneberg



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Teltowkanalroute und weitere RSV



Stand: März 2020

Planungsstand und weitere Schritte

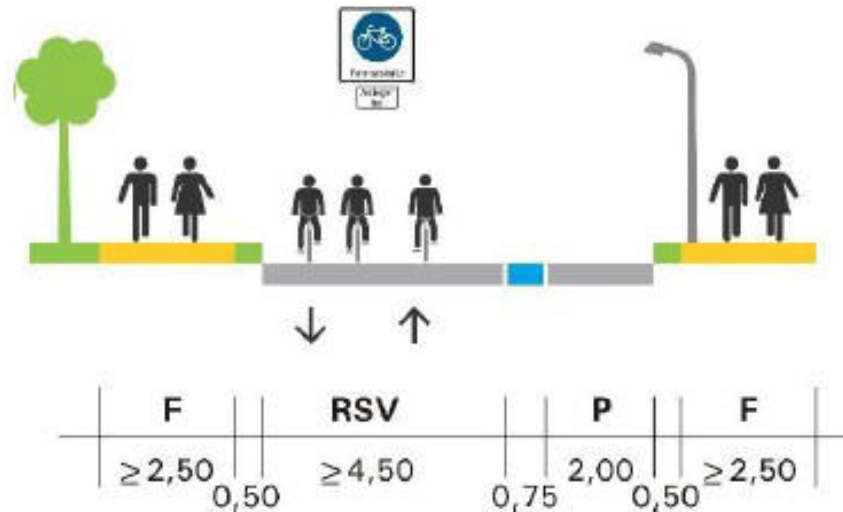
- Sept 2018 – Jan 2019: Abstimmungen mit Sen UVK, VLB, Bezirksämtern & Stadt Potsdam
- 31.01.2019: Informations- und Dialogveranstaltung
- 17.05.2019: Dialog mit Bezirksstadträtinnen TS, SZ
- 18.06.2019: **Machbarkeitsuntersuchung**
- Sept 2020: **Ergebnisbericht** zur Machb.untersuchung von SenUVK (<https://www.infravelo.de/projekt/teltowkanalroute/>)

- \geq 33 Monate: Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Planfeststellungsverfahren, Ausführungsplanung fertig
- Ca. 12 Monate: Vergabeverfahren

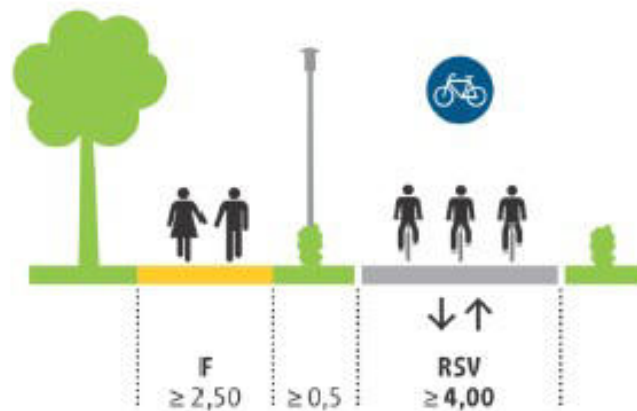
Qualitätsstandards für RSV (Auswahl)

Qualitätskriterium	Regelstandard für Berliner RSV
Länge	> 5 km, davon > 3 km innerhalb S-Bahn-Ring
Querschnitte	Einrichtungsverkehr: > 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen Zweirichtungsverkehr: > 4 m zzgl. Trennstreifen (aus Sicherheitsgründen mögl. vermeiden) Überschreitung Querschnittsbreite max. 20% der Gesamtstrecke
Unter-/ Überführungen	Nutzbare Breite für Radverkehr ≥ 5 m
Führung an Nebenstraßen	Fahrradstraßen mit Vorrang Fahrrad als Regelfall, Sonderwege: selbstständige Trassen ≥ 4 m, getrennt von Fußverkehr
Führung an HVS	Einrichtungsradschwinge oder Radfahrstreifen (Zweirichtg. mögl. vermeiden)
Knotenpunkte mit LSA	Priorisierung Rad, nicht zu Lasten ÖV-Priorisierung
Zeitverlust	Verlustzeiten aus Anhalten und Warten max. 30 s/km

Führungsformen Radschnellverbindungen



Fahrradstraße



Sonderweg

© SHP Ingenieure

Entwicklung der Trassenvarianten

- Betrachtung räumlich sinnvoller Varianten i.d.R. innerhalb Trassenkorridor, Kennzeichnung der Abschnitte T .. (für Teltowkanalroute) anhand vorhandener Strecken, Knotenpunkte, ...
- Bewertungskriterien (Auswahl) mit unterschiedlicher Gewichtung:
 - **Konflikte/Machbarkeit** (Natur-/Landschaftsschutz, Kfz, Fußverkehr, ÖPNV, Parken, ...), 44%
 - **Attraktive Strecke** (wenig Umwege, Knotenpunkte, soziale Sicherheit, ...), 41%
 - **Potenziale/Erreichbarkeiten** (Erschließungsfunktion, ÖPNV-Haltestellen), 15%
- Ergebnis: Vorzugsvariante und Alternativen für einzelne Trassenabschnitte (Notenskala 1 bis 5)

Verlauf Vorzugsführung und Varianten

Ergebnisse:

- Länge: 8,7 km
- 71% o. Kfz-Verkehr (auf Sonderwegen)
- 27% auf Nebenstr. (Fahrradstraßen)
- 2% HVS
- Qualitätsstandards auf 90% Länge eingehalten

Radschnellverbindung (RSV) Teltowkanalroute

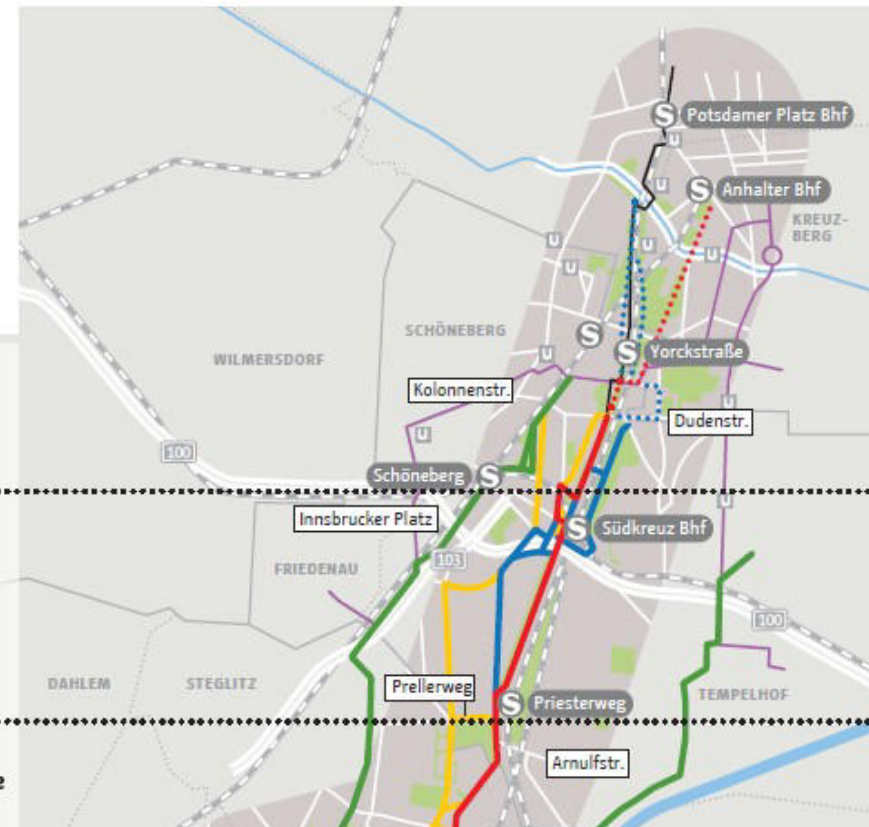
- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, zum Teil außerhalb des Trassenkorridors
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Mauerweg
- Bahntrasse
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Bereich 4
Bahnhof Südkreuz und
nördliche Zubringerstrecken

Bereich 3
Hans-Baluschek-Park/
Priesterweg

Bereich 2
Borstelstraße/Sembritzkistraße
(Steglitz Ost)

Abbildung 8:
Ergebnis des Variantenvergleichs



Bereich 3: Hans-Baluschek-Park/Priesterweg



Vorzugstrasse (rot) (T-15-a-1):
aus Sembritzkistr. – Querung
Prellerweg - Fahrradstr. bis
Bahnhofsweg – von Fußverkehr
getrennte Rampe sowie Führung
durch Park – über A 100 auf
vorhandener Brücke (Engstelle) bis
Bhf. Südkreuz

Alternative Route (blau) (T-15-b):

Priesterweg (T-15-b-1) – Vorarlberger Damm (T-15-b-2) – dann entweder
Variante B: neuer Weg (T-15-b-3) entlang Kleingartenanlage bis Ende Hans-
Baluschek-Park oder

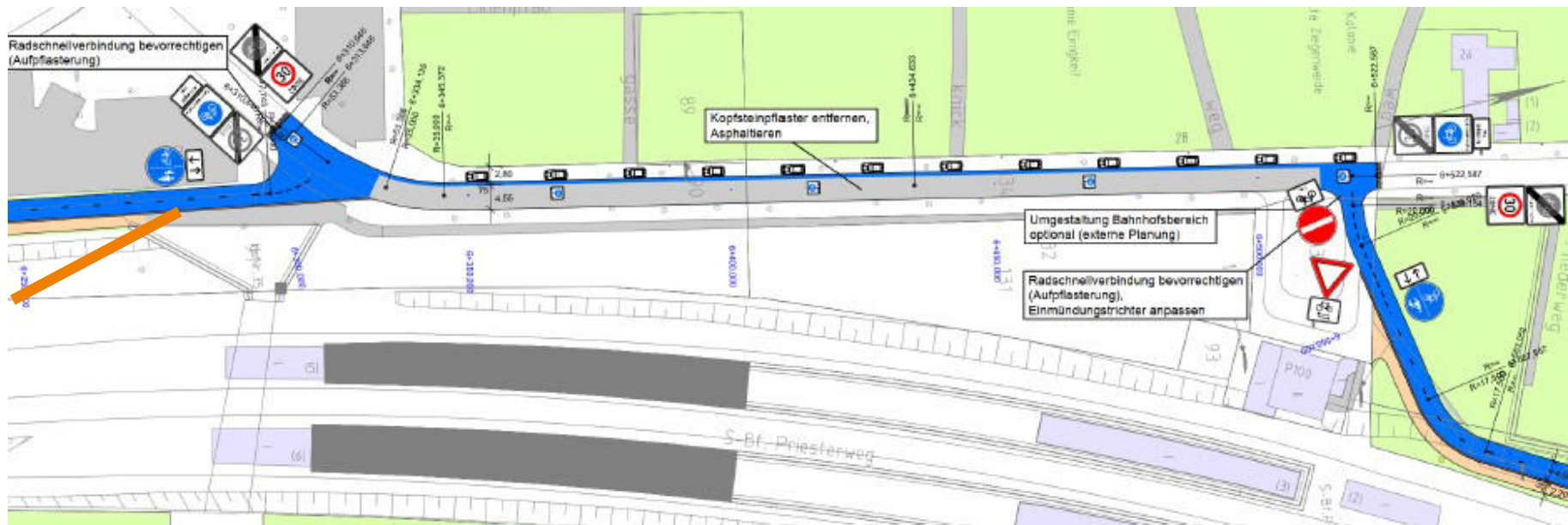
Variante C: Querung Sachsendamm - Hedwig-Dohm-Str. (T-15-d-1) bis Südkreuz
oder

Variante D: neue Radverkehrs-Brücke über A 100

Bereich 3: Priesterweg/Auffahrt Hans-B.-Park

Machbarkeitsstudie (T-14): Querung Prellerweg an LSA

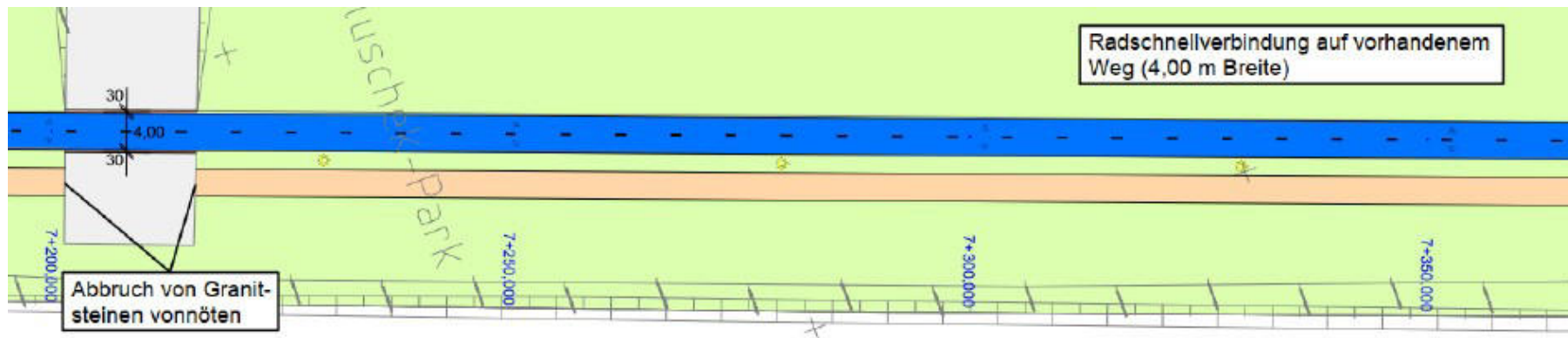
Vorschlag Stadtteilgruppe Schöneberg und „Bürgerhinweis“ in Machbarkeitsstudie: Überbrückung Prellerweg bis vor Eingang S-Bhf.



Bereich 3: Hans-Baluschek-Park

Machbarkeitsstudie (T-15-a-1): Räumliche Trennung Fußverkehr/ Radverkehr (soweit möglich), Nutzung vorhandener Weg für RSV, zusätzlicher Gehweg (3 m, in gleicher Qualität wie vorhandener Weg), Engstelle an Brücke über A 100 (Radweg 3 m, Fußweg 2 m)

Vorschlag STG Schöneberg: Führung Radweg möglichst unmittelbar an Zaun zur S-Bahn zur Konfliktvermeidung mit Fußverkehr und in Spielbereichen



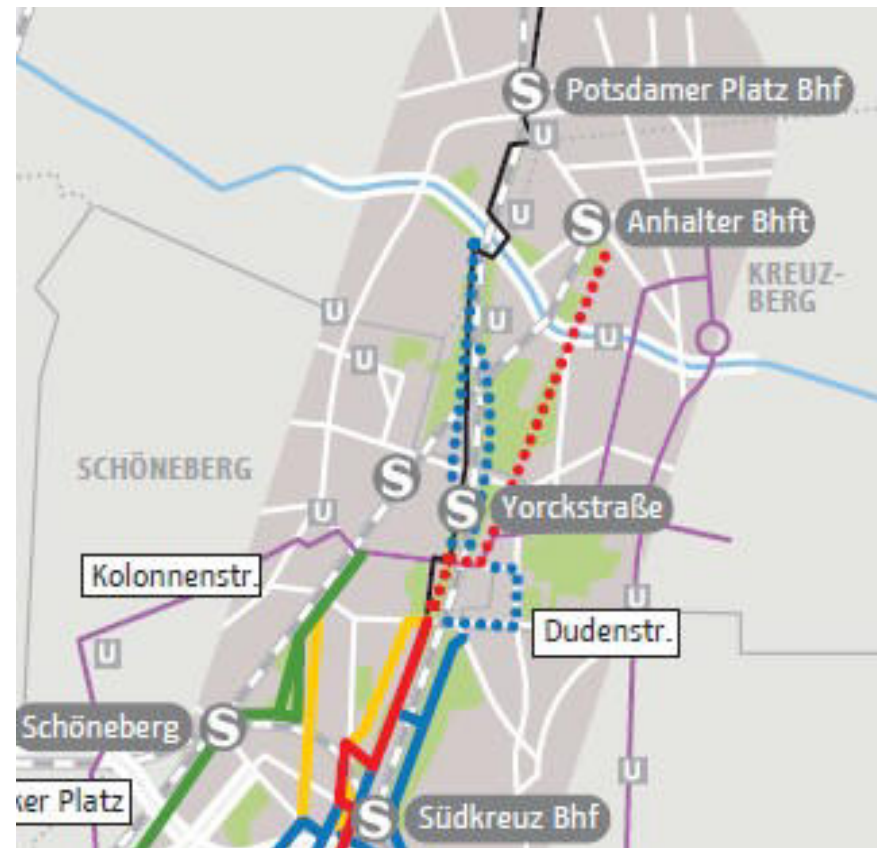
Bereich 4: Südkreuz und Zubringerstrecken

Machbarkeitsstudie:

Zubringer nördl. Schöneberger Schleife (rot) (T-16-a-2) oder vor Südkreuz östlich über Sachsendamm in Ballonfahrerweg (blau)

Vorschlag Stadtteilgruppe

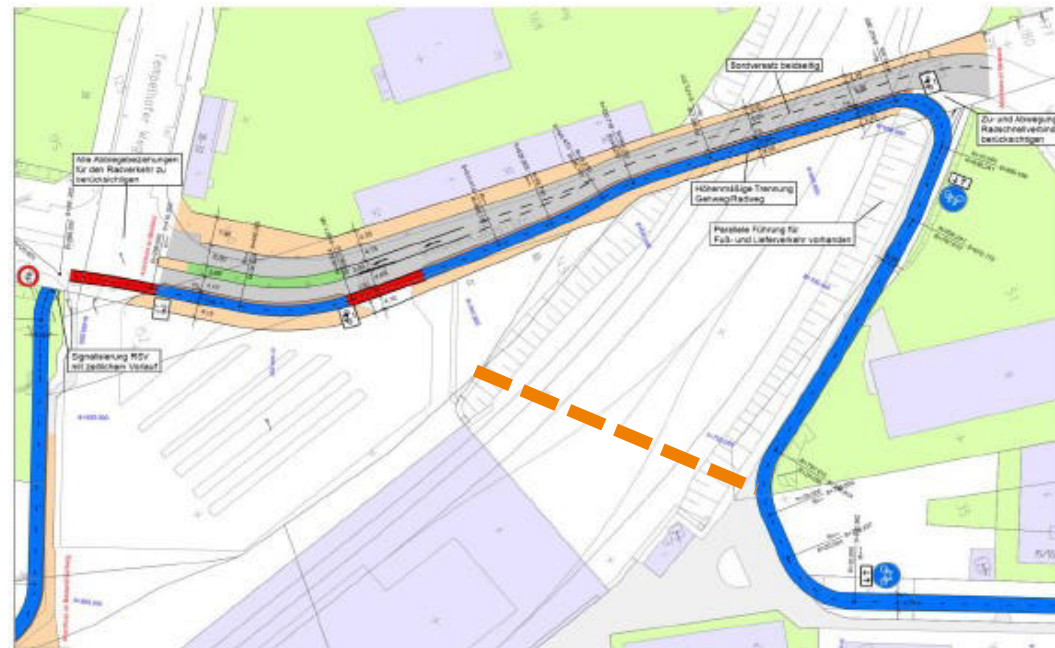
Schöneberg: Weiterführung über Schöneberger Schleife (T-16-a-2), Verbreiterung des Querschnitts, z.B. durch austragende Lösungen entlang Bahngelände



Bereich 4: Südkreuz

Machbarkeitsstudie (T-15-a-2): Zwei-Richtungs-Radweg entlang Wilhelm-Kabus-Str. (T-16-a-1) einschl. Unterführung; Querschnitt nur 3 m zzgl. Schutzstreifen; alternativ: Querung des Bahnhofsvorplatzes

Vorschlag STG Schöneberg: Querung Bahnhofsvorplatz; Durchörterung Bahndamm am Hildegard-Knef-Platz Richtung Norden; Fahrradparkhaus



Alternative Route: Priesterweg (T-15-b-1)



Priesterweg (blau)

Länge: 1,3 km

Oberfläche: Pflaster

Baulastträger: Privatstraße
(Kleingartenanlage)

Beidseitiges Parken

Handlungsbedarf

Fahrradstraße ausweisen

Decke asphaltieren

Entwässerung [Anm. STG]

Parken einseitig verbieten

Alternative Route: weitere Abschnitte



Vorarlberger Damm (T-15-b-2)

Länge: 0,15 km

Querschnitt: 1,2 m

Führung: straßenbegleitend

Handlungsbedarf

Zweirichtungsradweg auf Südseite

BAB Parallelweg (T-15-b-3)

Länge: 420 m

Entlang BAB im Böschungsbereich
oder Kleingartenanlage

Handlungsbedarf

Zweirichtungsradweg mit Gehweg,
Beleuchtung

Zusammenfassung

- Radschnellverbindung Teltowroute (RSV 6) ist machbar
 - Qualitätsstandards für RSV können zu 90 % eingehalten werden
 - Vorzugsvariante verläuft in Schöneberg durch Hans-Baluschek-Park
 - Kosten für Planung und Bau: ca. 11,1 Mio. Euro brutto (Stand 2019), ohne Zubringerstrecken, entsprechend ca. 1,3 Mio. Euro pro km
 - Wirtschaftlichkeit: Nutzen-Kosten-Analyse führt zu Verhältnis von 6,6
-
- Stadtteilgruppe Schöneberg unterstützt Vorzugsvariante
 - fordert Überbrückung Prellerweg, Unterführung am Südkreuz zur Schöneberger Schleife und Weiterführung RSV bis Potsdamer Platz (vgl. Qualitätsstandard RSV „mehr als 3 km innerhalb S-Bahn-Ring“)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

c/o Markus Kollar
Bernd Wiebrecht



<http://adfc-berlin.de/schoeneberg>