



4. FahrRat 2021

Ergebnisprotokoll der Sitzung vom 29.04.2021, 16:30 Uhr

Ort: Video-Konferenz

1 Begrüßung

Die Teilnehmenden werden begrüßt. Die Tagesordnung wird vorgestellt.

Ein Vertreter der Seniorenvertretung TS meldet einen weiteren TOP zur Frage des Radschnellweges und den Zielkonflikten mit dem Fußverkehr im Hans-Baluschek-Park an.

Die Dezernentin meldet nach dem TOP Protokoll einen Tagesordnungspunkt „Aktuelles“ statt dem Bericht aus der Verwaltung an.

2 Protokoll

Fahrradbügel und Fußverkehr

Der **Vertreter der Seniorenvertretung** möchte zum Thema Fahrradbügel von der Dezernentin wissen, an wie vielen Kreuzungen im Rahmen des sog. „Modellversuchs Radbügel“ Fahrradbügel im Asphalt angebracht würden.

Die **Dezernentin** antwortet: Es wird folgende Frage auf Basis von 50 Bügeln untersucht: Gibt es bei Bügeln, die im Asphalt (mit unterschiedlicher Technik) aufgestellt wurden nach 5 Jahren Frostschäden? Dabei ist nicht die Frage der Technik relevant, sondern die Höhe des Haftungsrisikos.

Es werden permanent weitere Fahrradbügel nach Wünschen von Bürger_innen und nach Eignung des Standortes aufgestellt. Zum Beispiel werden mit den Fahrradstraßen auch Bügel im Straßenraum aufgestellt, welche die Sichtbeziehungen für die zu Fuß Gehenden verbessern (Beispiel: Vorbergstraße Ecke Belzigerstraße vor der Kita). In den kommenden Jahren werden 5000-6000 weitere Bügel aufgestellt.

Ein **Teilnehmer** verweist darauf, dass in anderen Bezirken ohne Komplikationen Bügel in den Asphalt angebracht worden wären und möchte wissen, ob zwischen TS und weiteren Bezirken ein Erfahrungsaustausch stattgefunden habe.

Die **Dezernentin** berichtet, dass es einen Austausch gegeben hätte und die Themen Innovation, Fehlertoleranz und Haftung der Verwaltung auf Landesebene gehoben wurden. Denn es ist ein starker negativer Anreiz für Innovationen, wenn die Risiken privatisiert und auf die Mitarbeitenden abgewälzt werden. Systematischer soll nun untersucht werden, wie die Zielkonflikte zwischen einer restriktiven persönlichen Haftungspraxis und der gewünschten Risiko- und Innovationsbereitschaft flächendeckend seitens des Landes Berlin aufgehoben werden könnten.

Eine **Vertreterin von Fuß e.V.** kritisiert, dass durch die Bügel auf dem Gehweg Platz für die zu Fuß Gehenden verloren ginge.

Die **Dezernentin** antwortet, dass das Thema Neue Parkinfrastruktur an Komplexität gewonnen habe und sie deshalb die Notwendigkeit sieht, ein systematisches Gutachten erstellen zu lassen, das nicht nur die Frage der Bügel betrachtet, sondern auch die Frage einer gerechten und neuen Parkinfrastruktur, die auch weitere Formen und Bedürfnisse des Parkens und der Mobilität in Betracht zieht (Elektrokleinfahrzeuge, Lastenräder, Handwerker- und Dienstleistungsparkplätze, KEP-Dienste, E-Ladesäulen, Carsharing etc.). Wie im öffentlichen Raum verschiedene neue Bedürfnisse angeordnet werden, ist auch in anderen Bezirken noch nicht geklärt. Außerdem sei das Berliner Straßengesetz in Überarbeitung, so dass neue, weitere Orientierungspunkte entstehen werden. Grundsätzlich wurden die Fahrradbügel aber so aufgestellt, wie die Bevölkerung es wünschte.

Eine **Vertreterin der Grünen Tempelhof-Schöneberg** verlangt eine Übersicht der geplanten Fahrradbügel und dass bis zum nächsten FahrRat keine weiteren Fahrradbügel mehr in Gehwegen aufgestellt werden und der BVV-Antrag zur Verhinderung von Eckenparken beachtet wird, der die Verwaltung dazu anhält, Fahrradbügel im Straßenraum anzubringen.

Die **Dezernentin** korrigiert den Eindruck, dass Fahrradbügel nicht im Straßenraum und im Bereich des ruhenden Verkehrs aufgestellt würden. Im Fahrradstraßenkonzept, das sowohl im Verkehrsausschuss (26.04.21) als auch im FahrRat (18.03.21) bereits vorgestellt wurde, sei bspw. an nahezu jeder Kreuzung das Anbringen von Gehwegvorstreckungen mit Fahrradbügeln vorgesehen. Zum nächsten FahrRat könne die Dezernentin beispielhafte Pläne zeigen. Insgesamt kann der FahrRat keinen Stopp von Fahrradbügeln einfordern, da dieser den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes entgegenstehe.

Ein **Vertreter von Changing Cities** hält dem Vorschlag auf Stopp der Aktivitäten der **Vertreterin der Grünen Fraktion TS** entgegen, dass Gegnern der umweltfreundlichen Mobilität in die Hände gespielt würde. Er plädiert dafür, dass Fahrradbügel nicht dort aufgestellt werden, wo starke Behinderungen entstünden und man versucht, anderen öffentlichen Straßenraum zu nutzen.

Die **Mehrheit des FahrRats** unterstützt den Vorschlag der Vertreterin der Grünen TS ebenfalls nicht. Es erfolgt aber keine formale Abstimmung.

3 Bericht aus der Verwaltung

Aktuelles

Personal im Straßenamt:

Zwei Leitungsstellen des Straßenamts (Fachbereichsleitung und Leitung Gruppe Neubau) sind vakant. Da beide Leiter_innen komplexe Projekte betreut haben, hat die Dezernentin zunächst die InfraVelo um Unterstützung des Projektes RVA Tempelhofer Damm gebeten, damit die Vorhaben nicht zum Erliegen kommen. Da sich die InfraVelo nicht dazu im Stande sieht, hat die Dezernentin Friedrichshain-Kreuzberg um Amtshilfe gebeten. Der Bezirk hat dieser Bitte stattgegeben und wird TS nun in der Umsetzung der Fahrradstraße Monumentenstraße und bei der Umsetzung des Tempelhofer Damms unterstützen. So können auch die neuen und jungen Radverkehrsingenieurinnen durch das Know-How des Bezirks FK profitieren.

Monumentenstraße:

Für die Monumentenstraßen berichtet **die Dezernentin** zwei Neuigkeiten. Seit dem 28.04.2021 liegt die verkehrsrechtliche Anordnung bezüglich einer neuen Markierung von gegenläufigen Radspuren auf der Monumentenbrücke zur Anhörung bei der Polizei und anderen Trägern öffentlicher Belange. Durchgeführt wird die Markierung im Rahmen der Amtshilfe von Friedrichshain-Kreuzberg. Auf der südlichen Seite der Brücke, wo die Rampe vom Flaschenhalspark hinaufführt und neben dem Recyclinghof zur Kolonnenstraße weitergeführt wird, wird ein gegenläufiger Radweg angelegt. Derzeit ist man noch gezwungen, eine gefährliche Querung zu nehmen, wenn man korrekt fahren will. Auf der Monumentenstraße Richtung Westen wird es demnach auf beiden Seiten einen Radfahrstreifen geben, im südlichen Teil gegenläufig und im nördlichen Teil im Status-Quo.

Gleichzeitig besteht für die Anordnung einer Fahrradstraße in der Monumentenstraße die Hürde, dass die Straße offiziell als sog. StEP 3 Straße Teil des übergeordneten Straßennetzes Berlin ist. Daher ist zunächst die Entlassung aus dem StEP Netz notwendig, ehe die Fahrradstraße angeordnet werden kann. **Ein entsprechender Antrag der Dezernentin** bei der SenUVK soll im Mai entschieden werden. Zunächst hat SenUVK die Ansicht vertreten, dass der Bezirk eine verkehrliche Netzuntersuchung durchführen muss. Dem folgte ein längerer und intensiver Austausch darüber, ob die Monumentenstraße, die für drei unterschiedliche Radverbindungen eine Vorrangstraße darstellt, nunmehr noch einmal hinsichtlich der Ausweichverkehre und der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs untersucht werden muss. Verkehrszählungen haben ergeben, dass der Radverkehr dem MIV deutlich überliege. Diese Fragestellung gab Anlass zur vertiefter rechtlicher Befassung bei der SenUVK und es ist eine Stellungnahme der dortigen Rechtsabteilung in Aussicht gestellt worden, die für diese Straße eine, und auch für andere Straßen, orientierende Stellungnahme der Senatsverwaltung enthält. Im Ergebnis hat die SenUVK beschlossen, dass alleine die verkehrsrechtliche Einordnung einer Straße am realen Verkehrsgeschehen noch nichts ändere. Wenn aber die bezirkliche Einschätzung auf Grund von Zählungen beurteilt, dass diese Straße für den Radverkehr prädestiniert und für den MIV verzichtbar sei, dann soll diese Entscheidung dem Bezirk überlassen bleiben.

Die endgültige Stellungnahme der SenUVK stehe zwar noch aus, allerdings kann sich das Planungsbüro vor diesem Hintergrund der weiteren Umsetzung der Fahrradstraße annehmen mit dem Auftrag, die ursprüngliche Planung zu verfolgen.

Grundsätzlich gebe es auf der einen Seite ein kurz vor der Verabschiedung stehendes Vorrangnetz für den Radverkehr und auf der anderen Seite ein StEP-Netz für den motorisierten Verkehr. Diese beiden Netze passen nicht zusammen. Die Monumentenstraße mit ihren mehrfach wichtigen Verbindungen von Ost nach West fungiere derzeit als Modellkonflikt für die Juristen bei der SenUVK, die eine Musterentscheidung herbeiführen wollen. Die juristische Einordnung soll Mitte Mai erfolgen. Das Ergebnis wäre, dass man nicht bei jeder Straße, die im Hauptstraßennetz enthalten ist, überprüfen müsste, ob die Umsetzung einer Fahrradstraße Auswirkungen auf den MIV hätte und ob sie zuvor aus dem Stadtnetz entlassen werden müsste.

Ein **Vertreter des ADFC** regt an, das Planungsbüro darauf hinzuweisen, auch die Knoten in Betracht zu ziehen. Dies gelte insbesondere für den Knoten mit dem Anschluss an den Bezirk Kreuzberg. Das vom Planungsbüro vorgeschlagene Stufenmodell könne hier Anwendung erfahren. Im ersten Schritt könne alleine durch Markierung und Beschilderung eine Fahrradstraße realisiert werden. Die zweite Stufe der baulichen Anpassung könne dann

nächstes Jahr folgen. In Anbetracht einer möglichen Zurückstufung schlägt er außerdem vor, dass ähnlich wie bei der Handjerystraße und der Belziger Straße auf die Kriterien Durchgängigkeit der Fahrradstraße und die Vorfahrtsberechtigung sichergestellt werden.

Tempelhofer Damm:

Die **Dezernentin** berichtet, dass am 07.05.2021 ein Vororttermin mit den Verkehrsplanern wie auch dem Verkehrsmanagement geplant sei. Die weitere Arbeitsplanung soll gemeinsam vereinbart werden. Aus Sicht des Bezirkes muss spätestens im Sommer die Situation an der Götzstraße beseitigt werden und ein Stufenplan zur Verstetigung der Radverkehrsanlage bestimmt werden. Die Markierungen für Lieferzonen am Tempelhofer Damm erfolgen Anfang Mai, die Firma sei beauftragt. Die Verkehrszeichenpläne für die Parkraumbewirtschaftung Tempelhof liegen im Entwurf vor und werden von der Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Ausschreibung der Parkscheinautomaten wird bald erfolgen. So gewinnt die Umsetzung der durch die BVV beschlossenen Parkraumbewirtschaftung in Tempelhof weiter Aufschwung.

Organisationsuntersuchung im Fachbereich Straßen:

Eine externe Organisationsuntersuchung des Fachbereichs hat gezeigt, dass der FB stetig überlastet sei und Rückstände, die sich seit 2017 aufbauen, weiterhin wachsen und nicht abgebaut werden können, wenn nicht erheblich mehr Personal eingestellt würde. Grund hierfür sind die wachsende Bautätigkeit in Berlin, aber auch die gestiegenen Investitionen der öffentlichen Hand und der Versorger in die Leitungsinfrastruktur. Der FB Straßen hat dadurch eine Fülle zusätzlicher Aufgaben. Die neuen Aufgaben für den Rad- und Fußverkehr können mit den zwei Stellen für den RV nicht bewältigt werden. Laut der Beratungsfirma müssten 20 zusätzliche Vollzeitstellen geschaffen werden. Bei den bisher 28 enthaltenen Vollzeitstellen im Straßenamt sei dies nahezu eine Verdopplung des notwendigen Personals. Dies verdeutlicht, dass die mangelnde Leistungsfähigkeit des Straßenamts nicht nur, aber vor allem auf die gravierende Ressourcenknappheit zurückzuführen ist. Die Dezernentin hofft, dass diese Problematik politisch nicht wegdiskutiert werden wird und einer wachsenden Stadt auch mit einem hinreichenden Personalaufwuchs gerecht wird.

Im Ergebnis dieser Bestandsaufnahme ist eine strikte Priorisierung der Radverkehrsprojekte für 2022 und 2023 erforderlich. Deshalb wurde zur Sitzung des FahrRats nicht die Vorstellung der laufenden Projekte vorgenommen, sondern die ca. 30 offenen Drucksachen aus der BVV und Anträge aus dem Kinder- und Jugendparlament zusammengestellt. Diese offenen Drucksachen werden im Nachgang zur Sitzung an die Mitglieder des FahrRats versendet, mit der Bitte an die Mitwirkenden eine Priorisierung dieser Drucksachen bis zur nächsten Sitzung vorzunehmen.

Ein **Vertreter von Changing Cities** stellt dar, dass aus der Vergangenheit angestaute kleinere Korrekturwünsche- und Maßnahmen vorhanden seien. Grundsätzlich gebe es eine große Aufgabenstellung bis 2030 die nach dem MOBG im TS zu erledigen sei. Das seien unter anderem viele Radverkehrsanlagen an den Hauptstraßen, viele Fahrradstraßen im Nebennetz und das Vorrangnetz, die sich alle eher aus den gesetzlichen Randbedingungen heraus ergeben hätten und nicht unbedingt auf Anträge aus der BVV zurückzuführen seien. Selbst mit Hilfe der Senatsverwaltung und der InfraVelo hätte TS, wie alle anderen Bezirke in Berlin, nur ein Zwanzigstel des nötigen Solls pro Jahr geschafft. Deshalb regt er an, diejenigen offenen Maßnahmen zu priorisieren, bei denen man mit wenig Aufwand viel Effekt erreiche. Große und kleine Maßnahmen schließen sich dabei nicht aus; bei dem Umsetzen einer größeren Maßnahme würden auch kleine Maßnahmen automatisch miterledigt werden. Beispielfhaft führt er an, dass die Beseitigung von Gefahrenstellen an Kreuzungen als kleinere Maßnahme bei einer größeren Maßnahme, wie die Umsetzung einer Radverkehrsanlage an einer Hauptstraße, ohnehin mitgedacht würde. Er bittet das Gremium, bei der Priorisierung darauf zu achten.

Die **Dezernentin** legt dar, dass sich in Bezug auf das Aufgabenfeld für den Straßenbereich ein weiteres Spannungsfeld ergibt, was in der obigen Systematik noch nicht beachtet wurde. Es gebe zum einen eine Vielzahl mehrheitlicher Beschlüsse der BVV, die den Bezirk zum Handeln anregen. Zum anderen würde ein strammes Arbeitsprogramm der SenUVK ebenfalls zu erledigen sein. Auch bei der Debatte um das Vorrangnetz entstünden konkurrierende Priorisierungen, weil insb. diejenigen Maßnahmen von SenUVK Förderung erhalten, die den Vorrangkriterien der SenUVK entsprechen. Die gleichzeitige Bearbeitung der BVV-Anträge und der Vorrang-Vorgaben der SenUVK erscheint nur schwer zu bewältigen.

Ein **Vertreter des FB Straßen** legt dar, dass der Fachbereich mit widerstreitenden Prioritätensetzungen konfrontiert sei und die offenen Anträge im FB hängen blieben. Außerdem befassten sich mehr als die Hälfte der Mitarbeitenden thematisch nicht mit Neubau, sondern viel mehr mit der Sicherung und Unterhaltung. Zwischen diesen Ansprüchen muss ein richtiger Weg gefunden werden und angesichts der gegenwärtigen personellen Lage sehe sich der Amtsleiter dazu gezwungen, seine Mitarbeitenden vor Überarbeitung zu schützen. Die **Dezernentin** legt nochmals dar, dass die Politik die Verwaltung in die Lage versetzen muss, die gesteckten Ziele zu erreichen, sonst sei das Vollzugsdefizit vorprogrammiert. Sie möchte für eine Debatte sensibilisieren, die über erhebliche zusätzliche Ressourcen diskutiert und dies auch stadtweit, da TS nicht der einzig betroffene Bezirk sei. Er sei nur der Bezirk, der diese Fragen systematisch gestellt habe.

4 Radschnellweg: Grünanlage vs. Radverkehr

Ein **Vertreter der Seniorenvertretung** berichtet, dass er aus dem Tagesspiegel entnommen habe, dass die Planungen in Bezug auf die Radschnellverbindung 6 deutlich vorangeschritten seien und dass dabei grundsätzliche Fehler gemacht würden. Er betont, dass der Hans-Baluschek-Park eine Grünanlage/Park sei und keine Verkehrsfläche. Er kann sich nicht vorstellen, dass, wie behauptet, die Aufenthaltsqualität der Besuchenden gesteigert würde, da die Führung eines Radschnellwegs durch den Park nicht mehr gewährleisten würde, dass sich die Radfahrer zurückhaltend bewegen. Außerdem habe er ein Interview gelesen, in dem die Dezernentin berichtet, dass auch die 100jährigen Kastanien dagegenstehen würden, dass man den angrenzenden Priesterweg konfliktfrei als Radschnellverbindung umsetzt. Nach Meinung des Seniorenvertreters könne keine Radverkehrsführung zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden weiterverfolgt werden. Außerdem bemängelt er, dass keine kreativen Alternativen in Betracht gezogen wurden. Beispielsweise könne man auf dem Hang neben dem Park einen Stelzenweg für die Radführung einrichten.

Die **Dezernentin** führt an, dass sie in dem Interview zu bedenken geben wollte, dass man den Baumschutz bei der Veränderung der verkehrlichen Infrastruktur auch beachten müsse. Sie plädiert dafür, dass nicht nur das Thema Grün gegen Fahrrad diskutiert wird, sondern insbesondere darauf geachtet wird, was am Südkreuz passiert. Der Vorplatz des Südkreuzes ist eine Fläche der deutschen Bahn, die vorhat, den BVG- und Flixbus-Betrieb deutlich auszubauen. Dies sei aus ihrer Sicht der kritische Punkt für die gesamte Trasse. Solange dies nicht geklärt sei, sollten sich Amt und Verbände nicht an dem Zielkonflikt Grün gegen Radverkehr abarbeiten.

Ein **Vertreter von ADFC** appelliert an das Gremium, sich nicht vom konfliktstürenden Medienberichten beeinflussen zu lassen, denn die eigentlichen Planungsphasen, in denen sich die Verbände fachlich fundiert einbringen könnten, stünden noch bevor und ließen Raum, Interessen einfließen zu lassen. Er stellt dar, wie die Planung zu der interessierenden Radschnellverbindung unterteilt ist und zu welcher Phase sich die Verbände einbringen könnten. Derzeit befinde man sich am Ende der Machbarkeitsstudie mit einer genannten Vorzugroute und vorgeschlagenen Alternativrouten, die vorerst schlechter bewertet worden sind. Danach erfolge die Vorplanung, in der die unterschiedlichen Routen nochmals einer detaillierteren Planung unterzogen würden. Letztlich würde dann eine Empfehlung für eine tatsächliche Route mit ihren entsprechenden Lösungen ausgesprochen, die dann politisch beschlossen werden müsse. In der darauffolgenden Phase der Entwurfsplanung wird diese Lösung im Detail geplant. Zumeist erfordert eine Radschnellverbindung die Erstellung einer

Planfeststellungsunterlage. In dieser Phase haben nochmals Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, Einsprüche zu erheben.

Für die Radschnellverbindung 6 gelte seines Erachtens nach, dass sich das Gremium fachlich fundiert mit den entsprechenden Vorschlägen der Vorentwurfsplanung auseinandersetzt und nochmals in der Phase der Planfeststellung einbringt, ohne sich dabei gegeneinander aufbringen zu lassen.

Ein **Vertreter des ADFC** verweist auf die Sitzung im Januar, in der die Machbarkeitsstudie mit der Vorzugsvariante und Alternativen vorgestellt wurde. Verblieben sei man mit der Vereinbarung, dass das Gremium weiter diskutiert, wenn belastbare Vorplanungsunterlagen vorliegen würden.

Ein **Vertreter des ADFC** möchte wissen, wieso die Kastanien bei der Auslegung eines anderen Bodenbelags belastet werden würden.

Die **Dezernentin** berichtet, dass man im Prellerweg nicht ohne weiteres asphaltieren könne, ohne die Bäume zu verlieren. Kastanien sind schwer in Straßenbaumaßnahmen zu integrieren, weil sie druckempfindlich sind. Außerdem müssen für die dortigen alten Kastanien Wurzeln im relevanten Umfang gekappt werden. In Abwägung hat sich die Dezernentin für den Radverkehr und die Entzerrung der gefährlichen Situation an der Engstelle mit der Rampe entschieden. Für diese Teilstrecke hoffe sie auf die positive Bescheidung der BPU, weil sie dies für zwingend notwendig halte. Der weitere Bereich müsse nun durch die jetzige Planung ausgestaltet werden. In dem jetzigen Zustand gebe es keine Chance einen Radschnellweg anzulegen. Eine vollständige Asphaltierung würde den Verlust der Bäume bedeuten.

Eine **Vertreterin der Grünen Fraktion TS** unterstützt den Vertreter der Seniorenvertretung und hält den Vorgang auch nicht für so planungsoffen wie dargelegt. Sie berichtet, dass die InfraVelo mittels einer Zählung untersucht habe, wer den Hans-Baluschek-Park mehr nutze. Sie kritisiert die Validität der Zählung, weil sie unter der Woche vormittags stattgefunden habe. Deshalb sei es schwierig auf dieser Grundlage zu behaupten, dass der Radverkehr die beherrschende Verkehrsart in dem Park sei.

Die **Dezernentin** bietet auf Nachfrage an, die formale Stellungnahme der Verwaltung im FahrRat vorzustellen. Aus dieser ginge hervor, dass der Hans-Baluschek-Park eine Grünanlage sei und man sich ohnehin im Bereich der Duldung befinde.

Eine **Teilnehmende** informiert sich zur Einrichtung der Fahrradstraße Handjerystraße und wann die Anwohnenden informiert werden. Die **Dezernentin** kündigt an zur nächsten Sitzung einen genaueren Zeitplan vorzustellen, aus dem dann auch hervorginge, wann die Anwohnenden informiert würden. In jedem Fall würde dieses umgesetzt.

5 Verschiedenes

Ein **Vertreter des ADFC** möchte wissen, ob die Diagonalsperrung an der Kulmer Straße nach den Bauarbeiten wieder eingerichtet werde.

Die **Dezernentin** berichtet, dass die Diagonalsperre nach den Bauarbeiten wieder errichtet würde.

Nächster Termin:

Wegen der Feiertage und BVV Termine findet der nächste FahrRat am 17.6.2021 statt