

Protokoll der Sitzung des landesweiten Gremiums FahrRat Berlin

20. März 2026, 11-15 Uhr

Ort: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Rittersaal.

Am Kölnischen Park 3, 10179 Berlin

Teilnehmende Mitglieder:

Name	Institution / Funktion
Peter Weis	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Isabel Heins	BVG – Berliner Verkehrsbetriebe AöR
Anja Krüger	InfraVelo
Michael Fugel	InfraVelo
Dr. Lutz Kaden	IHK – Industrie- und Handelskammer zu Berlin
Stephan Fleischer	Berliner Feuerwehr
Sebastian Brand	BSR – Berliner Stadtreinigungsbetriebe
Dr. Jens Steckel	Changing Cities e.V.
Adelheid Scholten	VCD - Verkehrsclub Deutschland e. V
Paula Kleeberg	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Martina Wegner	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Harald Petters	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
Marlene Alber	ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Katharina Wolf	BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Berlin e.V.
Gudrun Mattes	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Für die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU):

Dan Orbeck	Abteilung IV, Leitung Referat „Fuß- und Radverkehr“
------------	---

Wigand von Sassen	Abteilung IV, Referat „Fuß- und Radverkehr“
Gesine Schulze	Abteilung IV, Referat „Fuß- und Radverkehr“
Benjamin Bongardt	Abteilung I, Leitung Referat „Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung, umweltfreundliche Beschaffung, Stadtsauberkeit“
Sabine Bongardt	Abteilung IV, Referat „Fuß- und Radverkehr“
Merja Spott	Abteilung IV, Referat „Fuß- und Radverkehr“

StS MV Arne Herz

StS KU Andreas Kraus

Moderation

Isabell Eberlein	velo_konzept
------------------	--------------

Protokoll

Elena Steinrücke	velo_konzept
------------------	--------------

TOP 1: Begrüßung und Vorstellungsrunde

Dan Orbeck (SenMVKU) begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Beide Staatssekretäre haben Ihre Teilnahme zur heutigen Sitzung zugesagt. StS Arne Herz wird sich im Rahmen der politischen Stunde vorstellen und für die Fragen des Gremiums bereitstehen. StS Andreas Kraus wird für Fragen zum TOP Winterdienst zur Verfügung stehen.

Die Moderation Isabell Eberlein (velo_konzept) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und velo_konzept als neuen Dienstleister für die Organisation des FahrRats sowie des Gremium Fußverkehr vor. Elena Steinrücke (velo_konzept) ist verantwortlich für die Protokollführung der heutigen Sitzung. Verantwortlich für die Organisation und Protokollführung der künftigen Sitzungen ist Seema Mehta (velo_konzept).

Die Anwesenden erheben keine Einwände gegen einen Audiomitschnitt der heutigen Sitzung für die Protokollführung.

TOP 2: Aktuelle Themen der Senatsverwaltung

Evaluation und Fortschreibung des Radverkehrsplans

Merja Spott (SenMVKU) stellt die Evaluation und Fortschreibung des Radverkehrsplans vor. Sie erläutert Vorgehen, Anpassung und Aktualisierung der Inhalte. Eine Einbindung des FahrRats zur Fortschreibung des RVP ist für die nächste Sitzung im Juni vorgesehen. Geplant ist außerdem eine Einbindung über verschiedene thematische Gruppen zu einzelnen Themen in dynamischen Workshops.

Leitfaden Verträgliches Rad fahren im Berliner Stadtgrün

Sabine Bongardt (SenMVKU) stellt das Vorgehen zur Erstellung des Leitfadens Verträgliches Rad fahren im Berliner Stadtgrün vor. Ziel ist die Erarbeitung eines Leitfadens, der den Radverkehr im Stadtgrün vor dem Hintergrund des Natur- und Umweltschutzes sowie des Flugverkehrs verträglich führt. Der Leitfaden wird insbesondere die planerischen Aspekte berücksichtigen, nicht die finanziellen.

Der Auftrag wurde an einen Dienstleister vergeben mit dem Ziel der Fertigstellung voraussichtlich Ende dieses Jahres. Die Einbindung der Bezirksverwaltungen erfolgt im Rahmen einer Auftaktwerkstatt am 14.04.2026 sowie weiteren Werkstätten. Andere Akteure, wie z.B. Verbände und Initiativen werden in einer zweiten Auftaktwerkstatt am 03.06.2026 beteiligt.

Die Senatsverwaltung weist darauf hin, dass Wegeverbindungen durch das Stadtgrün wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind und eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben.

Da es sich nicht um Radverkehrsanlagen im Sinne von Verkehrsflächen handelt, wird von Radverkehrsverbindungen gesprochen. Das bedeutet, dass in diesen Bereichen die Standards des RVP nicht gelten.

Engagementpreis Fahrrad Berlin 2026

Gesine Schulze (SenMVKU) stellt die diesjährigen Gewinner*innen des Engagementpreis Fahrrad Berlin vor. Thema in diesem Jahr ist „Freizeit und Tourismus“, es wurden zwei Preisträger*innen ausgewählt:

1. Radrouten Industriekultur Berlin
2. Kinder Kunstsafari, Tourismusverein Berlin-Pankow e.V.

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen zur Preisverleihung, welche am 11.04.2026, von 14 - 14:30 Uhr im FluxFM Fahrradforum auf der VELOBerlin stattfindet. Die Teilnehmenden erhalten im Nachgang der Sitzung eine Einladung per E-Mail mit kostenfreiem Ticket zur VELOBerlin.

TOP 3: Winterdienst

Sebastian Brand (BSR) stellt Dimensionen des Winterdienstes der BSR vor. Er weist auf verschiedene Räumungskategorien (Einsatzstufen) hin. Straßen werden entsprechend der Zugehörigkeit zu diesen Einsatzstufen priorisiert geräumt. Auf Gehwegen besteht er betont weiter Anliegerpflicht. Insgesamt gibt es in Berlin 1.130 km Radwege, auf denen der Winterdienst durch die BSR durchgeführt wird. Dabei handelt es sich um ausgewiesene Radwege, die mit Kehrmaschinen befahrbar sind. Der Einsatz von Auftaumitteln ist dort gesetzlich ausgeschlossen, es gibt keine gesetzliche Pflicht zur Glättebeseitigung (StrReinG). Der Winterdienst auf den Hochbord-Radwegen erfolgt im Rahmen einer Fremdvergabe durch externe Dienstleister.

Dr. Benjamin Bongardt (SenMVKU) stellt den Vorschlag der Novelle des Straßenreinigungsgesetzes für das Winterdienstkonzept vor. Dieser befindet sich aktuell zur internen Mitzeichnung im Haus, die Bezirke sind bereits informiert. Ziel der Senatsverwaltung ist es, die Novelle noch in dieser Legislatur zum Beschluss im Abgeordnetenhaus zu bringen. Die Novelle plant:

- eine Erhöhung des Bußgeldrahmens von 10.000 auf 25.000 Euro für Anlieger, die ihren Pflichten bei der Räumung der Gehwege nicht nachkommen,
- die Räumpflicht wird auf bis 7:30 Uhr verschoben,
- Einführung eines Radverkehrstreuplans, dieser beinhaltet eine neue Einsatzstufensystematik.

Geplant ist eine Einsatzstufe R1 für

- Radschnellverbindungen
- Strecken im Vorrangnetz des Radverkehrs,

- Fahrradstraßen
- Radverkehrsanlagen mit besonderen Gefahrenstellen
- Radverkehrsanlagen an jetzigen E1 Fahrbahnen (Hauptverkehrsstraßen)

Voraussetzung: Befahrbarkeit mit Kehrmaschinen ist gegeben.

- Behandlung mit Auftaumitteln, insofern die Wege in die Kanalisation entwässern, sonst findet nur die Räumung statt.
- Einsatzstufe R2 wird auch in Zukunft nachrangig behandelt.

Rückfragen & Anmerkungen

StS Andreas Kraus ist zur Sitzung temporär hinzugekommen und steht für die Beantwortung von Rückfragen bereit.

- Hinweis aus dem FahrRat: Der Netzgedanke ist besonders wichtig, für das durchgängige befahrbar machen auf dem Vorrangnetz sowie Ergänzungsnetz. An dieser Stelle sollte das neue Winterdienstkonzept nochmal nachgeschärft werden.
 - StS Kraus stimmt dem zu, dass der Netzgedanke absolut wichtig sei, um Menschen zum Umsteigen zu bringen. Dies wird durch das Winterdienstkonzept aus Sicht der Senatsverwaltung durch die neuen Kategorien R 1 und R 2 berücksichtigt.
 - Sebastian Brand (BSR) merkt an, dass sich ein durchgängiges Netz auch positiv auf das Verhältnis von Fahrkilometer vs. Streukilometer auswirkt.
- Frage: Was bedeutet die Novelle für die Radschnellverbindung Kronprinzessinnenweg, welche durch den Wald führt?
 - Wenn ein Radschnellweg durch den Wald führt und nicht in die Kanalisation entwässert, wird kein Auftaumittel benutzt.
 - Hinweis: Die Bundesautobahn 115 entwässert in das FHH Gebiet.
 - Hinweis SenMVKU: Es gibt aktuell keine Radschnellverbindung in Berlin. Erst nach der Baufertigstellung wird der Kronprinzessinnenweg als Teil des R1 entsprechend prioritär behandelt werden.
- Aufforderung des Gremiums, dass Hochbord-Radwege bei aktivem Schneefall häufiger geräumt werden, damit Schnee nicht festfriert.
 - E2 Straßen, welche gleichbedeutend sind mit R2-Radverkehrsanlagen, werden nicht mit Auftaumitteln bearbeitet und können nur geräumt werden. Festfrieren wäre nur durch umgehende/ kontinuierliche Räumung zu vermeiden, da jede Nutzung umgehend zum Festfrieren führt. Das ist nicht realisierbar. Radfahrenden müssen sich darauf einstellen, vorsichtiger unterwegs zu sein. Dafür das Netz so aufgebaut, dass großen Strecken (R1) ganzjährig befahrbar sind. Ziel ist es, ein Radverkehrsnetz zu schaffen, wo Auftaumittel genutzt werden dürfen.

- Hinweis auf neue Technologien in anderen Ländern, um aufzutauen ohne die Benutzung von schädlichen Auftaumitteln, z. B. durch Abwasserwärme.

StS Andreas Kraus verabschiedet sich und übergibt an StS Arne Herz, der für die politische Stunde zur Sitzung hinzukommt.

TOP 4: Politische Stunde

Die Moderation begrüßt Arne Herz, Staatssekretär für Mobilität und Verkehr (StS MV). Es gibt eine Vorstellungsrunde mit StS Herz und den Mitgliedern des Gremiums.

StS Herz ist seit dem 16. Juni 2025 im Amt, zuvor war er seit 2016 Bezirksstadtrat in Charlottenburg-Wilmersdorf. Er steht dem Gremium für Fragen und Diskussionen im Rahmen der Politischen Stunde zur Verfügung.

- **Frage** zum Umsetzungsstand des Umbaus der Torstraße: Wie ist der konkrete Zeitplan? An Teilen der Straßen gibt es Beschilderung und Halteverbot, ist das so vorgesehen?
 - Im Oktober / November gab es eine Informationsveranstaltung des Hauses. Die Torstraße geht in die Umsetzung. Der Baubeginn der Maßnahme ist gemäß gegenwärtigem Zeitplan im III. Quartal 2026 geplant
- **Vorschlag** einer sinnvollen Erweiterung des Gremiums um die Radverkehrsbeauftragte des MIL (Brandenburg), um den Kontakt aus diesem Gremium nach Brandenburg zu stärken.
 - Aktuell wird im Haus diskutiert, das Gremium in der Zusammensetzung anzupassen. Die Brandenburger Radverkehrsbeauftragte wurde schon einmal eingeladen. Anstatt einer dauerhaften Einbindung empfiehlt die SenMVKU, sie anlassbezogen einzuladen, wenn es auch Themen gibt, die für Brandenburg relevant sind.
- **Hinweis:** Im Umfeld des BER gibt es eine schwierige Situation für den Radverkehr. Das Gremium sollte Überlegungen anstellen, wie der Radverkehr besser angeschlossen werden kann, um die Erreichbarkeit des Flughafens und der Gewerbegebiete für Menschen ohne Auto zu verbessern. Der Landkreis Dahme-Spree beginnt jetzt Maßnahmen zur Erreichbarkeit des BER durchzuführen. Es wird angeregt, aktiv auf den Landkreis zuzugehen. Herr Weis bietet an, Unterlagen zuzusenden.
- **Frage** zum Abstimmungsstand in dem Projekt Neuaufteilung des Straßenraums der B1.
 - Seit Oktober wurden verschiedene Varianten geprüft. Es wird angenommen, dass es einen dauerhaften Austausch zwischen Abteilung V und dem Bezirk gibt. Austausch zwischen Herrn Terlinden und Frau Wegener wird angeregt.
- **Frage** nach der persönlichen Motivation des StS: Wie steht Herr Herz zum Radfahren?

- StS Herz weist darauf hin, dass es im Rahmen seines politischen Amtes seine Aufgabe sei, möglichst viele Interessen unter einen Hut zu bringen, unabhängig von seinem persönlichen Mobilitätsverhalten, das auch seine persönliche Sache sei. Er selbst habe in seinem Leben bisher nicht schnell oder große Distanzen mit dem Fahrrad zurückgelegt, akzeptiere aber ohne Einschränkung, dass es Menschen gibt, die genau das tun.
 - Er plädiert für sichere und auch exklusive Radwege im Rahmen der Möglichkeiten. Er spricht sich für Fahrradstraßen aus und warnt davor, Verkehrsmittel zu vereinen, wie in der Diskussion zur Torstraße. Stattdessen solle Radverkehr insbesondere in den Nebenstraßen gefördert werden, z. B. durch Fahrradstraßen.
 - Ziel sei es, für Radfahrende schnelle, durchgehende Verbindungen zu ermöglichen, äquivalent zu den großen Magistralen, die die SenMVKU für Autos zur Verfügung stellen würden. Wenn es aufgrund von Flächenbedarfen zu Nutzungskonflikten kommt, wird dies nicht immer möglich sein.
 - Er äußert Sorge, Veränderungen anzustoßen, wenn große Kontroversen zu erwarten sind. Man müsse aufpassen, dass es kein Gegeneinander gibt.
- **Frage** zum Stand des Ausbaus der Radverkehrsanlagen rund um den 16. Bauabschnitt der A100: Köpenicker Landstraße stadtauswärts.
- Die Radverkehrsanlagen auf der Köpenicker Landstraße kommen voraussichtlich dieses Jahr. Es wird auf die Projektkarte der InfraVelo verwiesen, welche alle in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen enthält: <https://www.infravelo.de/karte/>
- **Frage**, ob den Mitarbeitenden der SenMVKU Dienstfahrräder zur Verfügung stünden, um zu anderen Häusern oder Dienststellen zu fahren.
- Dienstfahrräder sind vorhanden.
 - Anmerkung: Das Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg betreibt ca. 120 Dienstfahrräder und Anhänger.
- Fahrradstraßen kreuzen oft auch große Hauptverkehrsstraßen, wo es oft keine Radverkehrsführung gibt. Die Unfallstatistik zeigt, dass Kreuzungen und Knotenpunkte Unfallschwerpunkte sind. Es wird gefordert, große Kreuzungen, die bisher nicht sicher sind, zu überprüfen.
- StS Herz: An großen Kreuzungen, die bisher sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende nicht sicher sind, wird sukzessiv durch die SenMVKU nachgebessert. Sie werden regelmäßig durch die Unfallkommission betrachtet und demnach auch angepasst. Die Verwaltung stößt aber regelmäßig an ihre Grenzen bzgl. der Ressourcen.
 - StS plädiert dafür, mehr Quick-Wins, also schnell und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen, umzusetzen, um die Sicherheit schneller zu verbessern.
 - Als Beispiel wird die Bismarckstraße genannt, welche mehrere gefährliche Kreuzungen aufweist.

- **Frage**, ob es eine Stelle in der SenMVKU gibt, die Nahverkehrsplan, Fußverkehrsplan und Radverkehrsplan übereinanderlegt und als bezirkliche Ansprechstelle zur Verfügung steht.
 - Innerhalb der SenMVKU gibt es im Referat IV B bezirkliche Ansprechpersonen, die innerhalb der genannten Planwerke ggf. divergierende Ziele integriert betrachten und in der konkreten Straßenraumgestaltung miteinander abwägen.

- **Hinweis**: Der Knoten A100 Anschlussstelle Oberlandstraße ist völlig überdimensioniert und zugleich fehlt es an sicherer Radverkehrsinfrastruktur. Erst vor kurzem ist es hier zu einem tödlichen Unfall mit einem Radfahrer gekommen. Die Untersuchung der Unfallkommission ergab, dass mit nur wenigen Maßnahmen ein Autostreifen weggenommen und ein geschützter Radfahrstreifen errichtet werden kann. Die Umsetzung sollte schnellstmöglich passieren. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass es besser wäre, wenn nicht nur der Knoten, sondern der ganze Straßenzug angeschaut wird.
 - Der Hinweis wurde aufgenommen.

- **Frage**: In Steglitz-Zehlendorf wäre bei vielen Straßen eine bauliche Umsetzung von Radwegen grundsätzlich möglich, jedoch ohne Einhaltung der im Mobilitätsgesetz vorgesehenen Mindestbreiten. Wie ist hierzu die Haltung? Ist es vertretbar, zugunsten der Verkehrssicherheit von den Regelbreiten abzuweichen und auch schmalere bauliche Radwege (z. B. im Seitenraum) umzusetzen?
 - StS: Regelwerke und Standards werden grundsätzlich als wichtig angesehen, sollten jedoch nicht dogmatisch angewendet werden, da zu starre Mindestbreiten die Umsetzung von Maßnahmen teilweise verhindern. Befürwortet wird ein flexiblerer Umgang, um auch unterhalb der Regelbreiten sichere und sinnvolle Lösungen zu ermöglichen.

- Es wird ein Lob an die InfraVelo ausgesprochen für die Arbeit in der Grunewaldstraße.

Frage, ob die laufende Verwaltungszuständigkeitsreform dazu beitragen könne, solche Vorhaben künftig schneller und ohne bezirkliche Blockaden umzusetzen.

 - StS: In der Berliner Straße wird fortgesetzt, was in Tempelhof-Schöneberg begonnen hat. Kritik an dem nachträglichen Stoppzeichen des Bezirks als vermeidbare Verzögerung. Eine Abstimmung zwischen StS und Bezirksstadtrat Schruoffenegger ist kurzfristig geplant. Er gehe fest davon aus, dass die SenMVKU bei der Berliner Straße und damit der Fortsetzung in der Grunewaldstraße sehr zügig in eine Umsetzung kommt.

- **Frage**, wie man aus der zunehmend konflikthafter Mobilitätspolitik herauskommt und zu einer konstruktiven, zukunftsfähigen Stadtentwicklung gelangt.

- StS plädiert für einen pragmatischen, interessenausgleichenden Ansatz statt ideologischer Zuspitzung. Weder das Verteidigen jedes Parkplatzes noch das pauschale Fordern von Radwegen an jeder Hauptstraße führe weiter. Ziel müsse sein, verschiedene Interessen zusammenzuführen statt gegeneinander auszuspielen. Kritik am Lagerdenken in der Politik sowie der uneinheitlichen Umsetzung von Maßnahmen als glaubwürdigkeitsschädigend. Die Verwaltungsreform könnte helfen, Ermessensspielräume der Bezirke anzugleichen.
- Die Moderation fasst zusammen: „Konfliktbewältigung durch Kompromissfähigkeit“.

Die Moderation bedankt sich bei StS Herz für die Teilnahme und Beantwortung der Fragen in der politischen Stunde und kündigt die Pause an. StS Herz bedankt sich für die Diskussion und verabschiedet sich.

TOP 5: Schwerpunktthema Großsteinpflaster abschleifen

Es wurden drei externe Gäste eingeladen, welche jeweils einen kurzen Impuls geben. Anschließend ist eine Diskussion mit dem Gremium vorgesehen.

Dan Orbeck (SenMVKU) gibt eine kurze Einleitung in das Thema:

- Großsteinpflaster schleifen/fräsen bedeutet: Unebenheiten werden abgetragen, ohne das Material auszutauschen. Erstes größeres Berliner Projekt war der Priesterweg. Das Verfahren wurde senatsintern diskutiert und ist noch nicht abschließend bewertet. Auch mit dem Bund gibt es Diskussionen im Rahmen des Förderprogramms Stadt und Land; aktuell ist die Maßnahme nicht förderfähig. Bisher liegt noch keine abschließende Kostenübersicht vor, da bislang nur Pilotprojekte durchgeführt wurden.

1. Vortrag Christoph Kollert (ehem. Gemeinde Eichwalde / NUDAFa-Projekt)

- Eichwalde hat einen hohen Anteil an Kopfsteinpflaster; Überasphaltieren war nicht möglich. Nach mehreren gescheiterten Versuchen machte Tempelhof-Schöneberg eine Ausschreibung und fand Firma Feind, die einen Prototyp einer Diamantschleifmaschine einsetzte. Ziel war, einen Präzedenzfall zu schaffen. Dafür wurde das Verfahren verfeinert: Laservermessung der Straße, Festlegung der Schleiftiefe, Umgang mit der Straßenwölbung, partielles Anheben von Großsteinpflaster vor dem Abschleifen.

Lessons learned: Verfahren lohnt sich bei Großkopfsteinpflaster auf kurzen, netzrelevanten Strecken, die mittelfristig nicht grundhaft saniert werden. Vorteile sind: schnelle Umsetzung, keine Vollsperrung, Erhalt der Versickerungsleistung. Das Stehenlassen der Kante wurde pilotiert/ausprobiert, um die verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit zu klären.

2. Vortrag Radostin Rankov (InfraVelo) – Hufelandstraße

- Hufelandstraße, Bezirk Pankow, 622 m, ca. 3.700 m² geschliffen, Q4 2025. Finanzierung durch Landesmittel. Bauvorbereitende Maßnahmen umfassten rechtliche Sachverhalte, Vergabe, Finanzierung sowie Koordination vor Ort. Umsetzung in zwei Bauabschnitten (wegen Drittbaustelle). Parallel: Begleituntersuchungen (Griffigkeit, Akustik, Erschütterung sowie Verkehrsverhalten im Auftrag der Abteilung 4) und kontinuierliche Kommunikation (Flyer, Haustüranhänge, Social Media). Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße folgen noch; Planung übernimmt Abteilung V SenMVKU, ab Leistungsphase 6 die InfraVelo.

3. Vortrag Daniel Rudolph (TH Wildau, Masterstudium): Evaluation Hufelandstraße

- Daniel Rudolph untersuchte sowohl die technischen Aspekte als auch die subjektive Wahrnehmung durch zwei Zielgruppen: Radfahrende (Blitzfragebogen vor Ort, n=46) und Anlieger (Online-Befragung mit Plakaten und Hauseinwurf, n=415). Ergebnisse: Fahrgefühl nahezu 100% angenehm oder sehr angenehm; 70% der Radfahrenden nutzen die Strecke seitdem öfter; 71% der Anlieger nehmen weniger Gehwegradler wahr; 82% weniger Lärm, 70% weniger Erschütterungen, 74% sind mit der Baumaßnahme zufrieden. Kosten. grobe Kostenschätzung: 650.000 € gegenüber ca. 1,3 Mio. € für Asphalt – also rund die Hälfte.
- Fazit: sehr hohe Nutzerakzeptanz, niedrigschwellig und schnell umsetzbar (2 Wochen für 622 m), hochwirksame Maßnahme im Bestand. Voraussetzungen: tragfähiges und schleifbares Pflaster; spätere Baumaßnahmen erfordern Sorgfalt.

Nachfragen aus dem Gremium

- Frage zur Verwendung des abgeschliffenen Materials.
 - Das abgeschliffene Granitmaterial wird direkt abgesaugt und fließt wieder in den Straßenbau ein.
- Frage zur Umsetzung von Markierungen in der Hufelandstraße.
 - Markierungen für die Fahrradstraße kommen noch (Pflastermörtel als Untergrund, dann Markierung).
- Es wird angeregt, zu prüfen, ob für Maßnahmen in Denkmalschutzbereichen Stadtumbaugelder der der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingesetzt werden könnten.
- Frage zum Umgang mit vergossenem Pflaster:
 - Bei Hitze besteht Verklebungsgefahr am Fräswerk, bei kalten Temperaturen jedoch problemlos umsetzbar.
- Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf berichtete von einem laufenden Projekt (Tietzenweg, Reinsteinpflaster), bei den Kriterien für Abnahme, Gewährleistung, Lärm, Griffigkeit, Ebenheit,

Komfort und Nachhaltigkeit erarbeitet werden, mit dem Ziel einen Leitfaden für Ausschreibungskriterien zu erarbeiten. Erster Abschnitt soll noch 2026 umgesetzt werden; das Projekt soll als weiteres Pilot-Forschungsprojekt etabliert werden.

Einschätzungen aus dem Gremium

- Im Priesterweg gibt es noch einige Fehlstellen, da dort keine Anhebung vor dem Abschleifen stattfand. Die Hufelandstraße ist deutlich besser gelungen und weist hohen Fahrkomfort auf.
- Scharfe Kanten nach dem Schleifen stellen ein Sicherheitsrisiko dar.
- Bei künftigen Bauarbeiten sollten unbedingt auf ordentlichen Wiedereinbau der Steine geachtet werden. Vorschlag: kleinere Reparaturstellen nach Tiefbauarbeiten mit kleinen Maschinen nachfräsen. Sollte in Leitfaden und Ausschreibung berücksichtigt werden.
- Auch Längskanten sind zu beachten; schräges Anfräsen (45°) ist besser als senkrechte Kanten. In der Hufelandstraße wurden Kanten bereits schräg angefräst.
- Das Gremium spricht sich grundsätzlich für die Maßnahme aus, auch aus Naturschutzgründen (keine Versiegelung) und aufgrund der positiven Kosten-Nutzen-Rechnung. Einschränkend wurde darauf hingewiesen, dass der aktuelle Radverkehrsplan (RVP) kein Pflaster im Vorrangnetz vorsieht. Das Verfahren ist daher eher als „i-Tüpfelchen“ unter spezifischen Voraussetzungen einzuordnen (Denkmalschutz, gutes Pflaster, keine Alternativen), scheint jedoch keine „Massenlösung“ zu sein.

Weiteres Vorgehen: Die Moderation schlägt vor, das Thema erneut mit mehr Zeit im Gremium zu diskutieren und ggf. eine Gremiumsempfehlung zu formulieren, sobald der Leitfaden aus Steglitz-Zehlendorf vorliegt.

TOP 6: Austausch der Mitglieder

- Der ADFC hat einen neuen Forderungskatalog 2026-2031 veröffentlicht, dieser trägt den Titel „#NeustartFürsRad – Das Fahrrad als Schlüssel für eine gute Stadt für alle“. In fünf Kapiteln finden sich darin Maßnahmen und Lösungen, wie Berlin von mehr Fahrradförderung profitieren kann. Abrufbar unter: <https://berlin.adfc.de/artikel/neustart-fuers-rad>
- Die 50. ADFC-Sternfahrt findet am Sonntag, den 7. Juni 2026 statt. <https://berlin.adfc.de/sternfahrt#c66856>
- Die Deutsche Bahn führt bis Ende Mai einen sogenannten Frühjahrsputz als Teil eines Programms für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen durch. Dabei werden auch „Schrottfahrräder“ entfernt. Die BVG nimmt ebenfalls teil und hat alle Bezirke eingeladen, an

dieser Aktion teilzunehmen. Fünf Bezirke sind dabei. Generell sei es wichtig, dass solche Aktionen gemeinsam durchgeführt werden. Es wird dafür plädiert, dies nochmal im Gremium zu besprechen.

- Es wird angeregt, den aktuellen Stand des Jelbi-Stationsausbaus sowie die Nutzungsuntersuchungen der Jelbi-Anbieter im FahrRat vorzustellen, nachdem das NextBike-Netz vor ca. einem halben Jahr zurückgebaut wurde.
- Hinweis, dass das Mobilitätskonzept für die Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee veröffentlicht worden ist.
- Berlin Sicher Mobil lädt zum Fachtag Mobilitätsbildung am 15.04.2026 im Velodrom Berlin ein. Thema: Rollende Räder – Sportliche Bildung. <https://berlin-sicher-mobil.de/de-de/angebote/lernorte/schule/angebot/fachtag-mobilittsbildung-fr-lehrkrfte-in-berlin/id/133>
- Das Kooperationsprojekt von infraVelo, FixMyCity und SenMVKU „Daten für bessere Radwege – Digitales Radverkehrsnetz“ wurde für den Deutschen Fahrradpreis nominiert. Die Verleihung findet am 20.05.2026 in Düsseldorf statt.

TOP 6: **Fazit, Ausblick und Verabschiedung**

Der nächste Sitzungstermin ist für Donnerstag, den 05.06.2026 von 13:00 bis 17:00 Uhr vorgesehen. Die Einladung wird per E-Mail versandt. Die Mitglieder des Gremiums werden um eine Zu- oder Absage gebeten. Die Moderation weist darauf hin, dass im Regelfall nur eine Person pro Organisation teilnehmen kann.

Dan Orbeck bedankt sich im Namen der Senatsverwaltung für die Beiträge und schließt die Sitzung.