



Protokoll der Sitzung des FahrRats Berlin

13. Oktober 2023, 13:00 bis 17:00 Uhr

Ort: Raum 306, Am Kölnischen Park 3, 10179 Berlin

Teilnehmende:

Christ, Dr. Michaela	Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Heins, Isabel	BVG
Hengstermann, Christian	GB infraVelo GmbH (Gast)
Irmscher, Kathrin	Polizei Berlin
Kaden, Dr. Lutz	IHK Berlin e.V.
Matthes, Gudrun	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Nantke, Matthias	nextbike
Ortlepp, Jörg	GDV / Unfallforschung der Versicherer
Perrot, Stephanie	BUND Berlin e.V.
Petersen, Arne	GB infraVelo GmbH
Pettters, Harald	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
Pohle, Michaela	S-Bahn Berlin GmbH
Probst, Herbert	Landesseniorenbeirat Berlin
Saade, Ulrike	Velokonzept GmbH
Schlaaff, Erik	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
Scholten, Adelheid	VCD Nordost e.V.
Schuster, Thomas	BA Steglitz-Zehlendorf, Straßen- und Grünflächenamt
Selzer, Solveig	ADFC Berlin e.V.
Steckel, Dr. Jens	Changing Cities e.V.
Voskamp, Wieland	BA Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt
Weis, Peter	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt und Naturschutzamt

Für die Mobilitätsverwaltung:

Freidank, Andreas (Gast)
Niehoff, Norman (zeitweise)
Kröger, Katharina
von Sassen, Wigand (zeitweise)



Steinmeyer, Dr. Imke
Stutz, Dr. Claudia (zeitweise)
Weiß, Ilka (Gast, zeitweise)
Wisken, Dr. Lea

Moderation: Heinrichs, Dr. Eckhart Ramboll
Protokoll: Daniel Windmüller Ramboll

TOP 1: Begrüßung und Vorstellungsrunde

Herr Dr. Heinrichs (Ramboll) begrüßt als Moderator die Teilnehmenden und eröffnet die Sitzung des FahrRats. Die Anwesenden haben keine Einwände gegen einen Audiomitschnitt der heutigen Sitzung für die Protokollführung. Das Protokoll der letzten Sitzung vom 30.06.2023 wurde abgestimmt und auf der Webseite der SenMVKU veröffentlicht (www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/akteure-und-gremien/beratungsgremium-fahrrat/).

Frau Dr. Stutz (Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr) begrüßt alle Anwesenden, insbesondere auch die neue Vertreterin des Difu, Frau Dr. Christ, und den neuen Vertreter der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, Herrn Schlaaff, die sich kurz vorstellen. Dann berichtet sie über aktuelle Themen und Vorhaben:

- Der Geschäftsführer der infraVelo GmbH Herr Petersen wird das Unternehmen verlassen. Frau Dr. Stutz bedauert dies aufgrund seiner Führungsqualität und Fachkompetenz und wünscht ihm alles Gute.
- Innerhalb der SenMVKU wird die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr (KRF) in das Referat IV F (Förderung des Rad- und Fußverkehrs) und die Projekteinheit Radwege in das Referat VI B (Dauerhafte Maßnahmen) eingegliedert. Diese Umstrukturierung soll die Zahl der mit dem Radverkehr befassten Einheiten reduzieren, Schnittstellen abbauen und Abstimmungsprozesse verkürzen.
- Das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ wird über 2023 hinaus fortgeführt.
- Zur Frage der Flächenverteilung und -bedarfen zwischen Radverkehrsanlagen und Abstellflächen der Feuerwehr ist ein Austausch mit der Feuerwehr geplant. Im Pilotbezirk Reinickendorf mit seinen unterschiedlichen Siedlungsstrukturen sollen Konkurrenzsituationen diskutiert und Lösungen entwickelt werden.



- Frau Dr. Stutz führt aus, dass der Haushalt für 2024/25 nach derzeitigem Stand unter Berücksichtigung des Mittelabflusses der vergangenen Jahre und im Ergebnis intensiver Verhandlungen im Rahmen der Haushaltsaufstellung zur Vermeidung von Kürzungen grundsätzlich auskömmliche Finanzmittel für den Radverkehr bereithalte. Ohnehin bestünde eine große Herausforderung auch darin, den Abfluss der verfügbaren Mittel zu gewährleisten, da die Kapazitäten für Planung und Bau nicht zuletzt aufgrund des Fachkräftemangels begrenzt seien.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde der Mitglieder des FahrRats werden folgende Hinweise und Fragen an die Staatssekretärin erörtert:

- Es wird auf das Berliner Mobilitätsgesetz verwiesen, das die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für den Radverkehr und Maßzahlen zum Radwegeausbau vorsieht.

Frau Dr. Stutz erklärt, dass das Mobilitätsgesetz in seiner jüngsten Novelle angepasst wurde und keine Koordinierungsstelle für den Radverkehr bei der Hausleitung mehr vorschreibt. Gleichwohl nimmt die Verwaltung weiterhin diese Aufgaben, auch mit Blick auf das Mobilitätsgesetz, wahr.

Wesentliches Hindernis für einen schnelleren bzw. verzögerungsfreien Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur seien v.a. die begrenzten personellen Kapazitäten. In den vergangenen Jahren gab es einen erfreulichen Stellenzuwachs, doch bleibt die Besetzung einiger Stellen schwierig, insbesondere in den Bezirken. Die anwesenden Vertreter der Bezirksämter bestätigen dies und werben um Verständnis dafür, dass nicht alle Radverkehrsvorhaben in der vorgesehenen Zeit abgeschlossen werden können.

In diesem Zusammenhang wird außerdem auf die ersten Absolvierenden der Stiftungsprofessur für Radverkehr in Wildau verwiesen. Frau Dr. Stutz macht darauf aufmerksam, dass die SenMVKU mit den Hochschulen in Kontakt und auf Jobmesen präsent ist sowie Stellenanzeigen über einen Jobticker veröffentlicht.

- Eine Teilnehmende fragt, ob weitere Prüfungen von Radverkehrsvorhaben vorgesehen sind. Frau Dr. Stutz erläutert, dass Anpassungen im Planungsprozess ein normaler Vorgang und im Ergebnis alle Anordnungen verkehrsrechtlich zulässig und sicher seien.
- Bei Fragen zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ kann jederzeit Kontakt zur Förderstelle der SenMVKU aufgenommen werden, um bspw. die Förderfähigkeit von Maßnahmen abzustimmen.
- Der Landesseniorenbeirat berichtet, dass derzeit ein seniorenpolitisches Leitbild erarbeitet wird und wirbt für eine Teilnahme seitens der SenMVKU an den Workshops.



- Der ADFC weist auf ein Ergebnis aus dem Fahrrad-Monitor Deutschland hin, dass sich die Mehrheit der Befragten auf geschützten Radverkehrsanlagen sicherer fühlt als auf Anlagen ohne Protektion. Frau Dr. Stutz sieht das Erfordernis, dass sich die SenMVKU mit dem Thema Protektion näher befasst (vgl. auch TOP 5: Berichte der Senatsverwaltung). Sie wirbt für eine Beteiligung von interessierten Mitgliedern des Gremiums an einem Konzept mit dem Ziel, einheitlichere Protektionen in Berlin einzusetzen, die alternativ zu rot-weißen Pollern bei gleicher objektiver Sicherheit städtebaulich ansprechender sind und möglicherweise auch Erleichterungen für den Zugang von Radverkehrsanlagen für Winterdienste oder Einsatzkräfte ermöglichen.

TOP 2: Engagementpreis Fahrrad Berlin 2024

Frau Kröger (SenMVKU) verweist auf den jährlich verliehenen Engagementpreis Fahrrad Berlin. Mit dem Preis werden Personen oder Institutionen geehrt, die sich um die Förderung des Radverkehrs in Berlin verdient gemacht haben. Die Gewinnerprojekte stehen in der Regel unter einem gemeinsamen Motto.

Nach derzeitiger Planung soll die Preisverleihung auch 2024 wieder im Rahmen der VeloBerlin stattfinden. Die Mitglieder des FahrRats sind aufgerufen, ihre Vorschläge zu möglichen Preisträgerinnen und Preisträgern oder zu einem Motto mit einer kurzen Begründung einzureichen.

TOP 3: Ausführliche Berichte (Teil 1): Einblick in aktuelle Projekte, die sich in der Umsetzung befinden (infraVelo)

Herr Petersen und Herr Hengstermann (infraVelo) stellen die Radverkehrsprojekte Schönhauser Allee und Boelckestraße vor. Dabei erläutern sie auch die Kommunikation der Projekte im Vorfeld und baubegleitend. Zentral war eine frühzeitige Kommunikation und nachvollziehbare Information mit unterschiedlichen Zielgruppen, z. B. durch Anwohner-Flyer, Info-Gewerbegespräch, Befragung der Gewerbetreibenden oder vor-Ort-Kommunikation. Bei beiden Projekten begann im September 2023 die Bauphase, die noch in diesem Jahr abgeschlossen werden soll.

In der Schönhauser Allee werden in Folge eines Beschlusses der Bezirksverordnetenversammlung Pankow auf ca. 720 m Länge zwischen Gleimstraße - Stargarder Straße und Eberswalder Straße - Danziger Straße geschützte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn geschaffen, beidseitig jeweils auf der rechten Spur mit einer Breite zwischen 2,20 m und 2,50 m. Außerdem wird die Anzahl der Lieferzonen auf 11 erhöht und auch das Queren für den Fußverkehr verbessert. Die infraVelo hat Planung und Projektsteuerung übertragen bekommen.



Anschließend werden folgende Themen angesprochen:

- Die Umgestaltung der Seitenräume inkl. der Gehwege und der noch bestehenden Radwege wird durch das Bezirksamt Pankow geplant und umgesetzt und ist nicht Teil des Projekts der infraVelo. Zu beachten sind u. a. unterschiedliche Förderquellen.
- Die infraVelo erläutert, dass die Führung des Radverkehrs im Übergang auf die neuen Anlagen deutlich erkennbar und sicher erfolgen wird. Zudem werden auf dem alten Radweg stellenweise Fahrradabstellanlagen und Flächen für Außen-gastronomie errichtet. Ein Teilnehmender verweist darauf, dass alte, nicht zurück-gebaute Radwege unsicher sein können.
- Aus Sicht eines Teilnehmenden stehen sich zwei Vorgehensweisen mit unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeiten gegenüber: eine auf den Rad-verkehr fokussierte Planung und die aufwändigere Neuplanung einer Straße über den gesamten Querschnitt im Rahmen einer Investitionsmaßnahme.
- Ein weiterer Teilnehmender betont den Wert der integrierten Planung und plädiert dafür, die Chance für Entsiegelung und Begrünung im Seitenraum zu nutzen. Größere Baumscheiben werden als Beispiel genannt.
- In Bezug auf eine Frage nach der Verbesserung der Querungen für den Fußver-kehr führt die infraVelo aus, dass an den Querungsstellen zwischen der Radver-kehrsanlage und der Kfz-Fahrbahn eine breite Aufstellfläche mit guten Sichtbezie-hungen liegt. Details zeigen die veröffentlichten Verkehrszeichenpläne:
<https://www.infravelo.de/projekt/schoenhauser-allee/>
- Ein Teilnehmender schlägt vor, in der Kommunikation neben den Verbesserungen für den Radverkehr auch auf die Vorteile für andere Verkehrsarten hinzuweisen. Ein Fokus der Kommunikation lag darin, die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hervorzustellen.

In der Boelckestraße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg werden zwischen Dudenstraße und Hoepfnerstraße auf ca. 1,5 km durchgängige Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2 m auf beiden Seiten geschaffen. Zudem wird die zulässige Höchstgeschwin-digkeit auf 30 km/h reduziert. Zwei neue Zebrastreifen verbessern die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr. Das Projekt wurde im Rahmen der Projekteinheit Radwege geplant und wird durch die infraVelo umgesetzt.

Anschließend werden folgende Themen angesprochen:

- In Bezug auf eine Frage nach der Grundlage für die Tempo 30-Anordnungen ver-weist die infraVelo darauf, dass die Anordnung durch SenMVKU VI erfolgt ist und



zeigt die Nähe zu Kitas, Schulen und einem Krankenhaus auf. Nachts galt bereits Tempo 30.

- Ein Teilnehmender verweist darauf, dass für diesen Abschnitt bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung für geschützte Radfahrstreifen vorlag und dass diese Planung aus seiner Sicht angemessener war; mit einer ungeschützten Führung zwischen parkenden und fahrenden Kfz gelänge es nicht, neue Zielgruppen vom Radfahren zu überzeugen.
- Auf die Frage, wie die Resonanz auf den Wegfall der Kfz-Parkstände in beiden Projekten sei, erläutert die infraVelo, dass sie transparent und sachlich darüber kommuniziert, mit Angabe von Zahlen und Hinweisen auf die Gründe, wie bspw. Verkehrssicherheit und Sichtbeziehungen. Im Ergebnis gäbe es überwiegend Verständnis für die Lösungen. Im Fall der Boelckestraße kommt begleitend zur Radverkehrsanlage auch eine Parkraumbewirtschaftung hinzu, die eingeführt durch den Bezirk in 2024 den Parkdruck reduzieren soll.

TOP 4: Berichte der Mitglieder

Zusammenfassung der Beiträge:

- Herr Petters (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) berichtet, dass wegen Platzmangels an regulären Schulen in Berlin junge Geflüchtete künftig auch direkt in den Großunterkünften Tegel und Tempelhof unterrichtet werden sollen. Es ist geplant, dort auch ein Radfahrtraining und ggf. die Radfahrausbildung für junge Geflüchtete anzubieten.
- Herr Ortlepp (GDV) kündigt die Veröffentlichung eines Forschungsprojekts zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr an: [Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr \(udv.de\)](https://www.udv.de). Viele Konflikte gibt es auf (zu schmalen) Radwegen und Flächen, die von beiden Verkehrsarten genutzt werden. Konflikträchtig sind zudem wegen der Sichthindernisse Bushaltestellen und Kfz-Parken. Wenn Rad- und Fußverkehr in hohen Mengen auftreten, sollten sie lt. Studie getrennt und auf ausreichend breiten Anlagen geführt werden. Herr Ortlepp ist bereit, die Ergebnisse in einer folgenden Sitzung ausführlicher vorzustellen.
- Frau Saade (Velokonzept) kündigt die VeloBerlin am 13. und 14. April 2024 auf dem Flughafen Tempelhof an. Alle Mitglieder können sich gern mit Programmbeiträgen oder Hinweisen bei ihr melden. Das Werben um Fachkräfte soll ausgebaut werden.
- Herr Nantke (nextbike) berichtet, dass es in Berlin derzeit 250 bauliche Fahrradleihstationen und mehr als 3.500 virtuelle Stationen gibt und verleiht der Sorge



von nextbike bzgl. eines künftigen Vertrags Ausdruck. Ein Teilnehmender regt an, dass nextbike künftig Accounts für Verwaltungsangestellte für die Nutzung im Rahmen dienstlicher Wege zur Verfügung stellt.

- Herr Dr. Kaden (IHK) berichtet, dass die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO die Bezirke besucht und zu Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements informiert.
- Frau Dr. Christ (Difu) weist auf Veranstaltungen des Difu (<https://difu.de/veranstaltungen>) und die Fahrradkommunalkonferenz am 22. und 23.11.2023 in Regensburg hin.
- Frau Perrot (BUND) lädt zur Abschlussveranstaltung des Projekts VeloKids am 08.12.2023 von 10-15 Uhr im Epiphaniensaal in der Knobelsdorffstraße 72/74 ein.

TOP 5: Berichte der Senatsverwaltung

Frau Dr. Wisken (SenMVKU) informiert über zwei aktuelle Projekte. Zum Thema Protektionselemente für geschützte Radverkehrsanlagen werden Empfehlungen für einheitliche und stadtverträgliche Lösungen erarbeitet. Eine laufende Begleituntersuchung zu Vorhaben der SenMVKU liefert Erkenntnisse zu Fahrbahnbelägen und Protektionselementen. Außerdem stehe die Senatsverwaltung im Austausch mit Hamburg und wird die vorliegende Untersuchung aus München analysieren. Ein Austausch mit weiteren Akteuren ist vorgesehen, zu dem die SenMVKU zu gegebener Zeit auch die interessierten Mitglieder des Fahr-Rats einladen wird.

Des Weiteren erarbeitet SenMVKU zurzeit einen Leitfaden zum Fahrradparken. Mehrere Beteiligungen fanden statt und eine Veröffentlichung ist ab Mitte 2024 vorgesehen. Zu beiden Themen empfiehlt ein Teilnehmender die Berücksichtigung der Denkmalschutzbelange bzw. den Einbezug der entsprechenden Behörden.

Herr Freidank (SenMVKU) stellt das Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ vor. Er verweist darauf, dass im Land Berlin mehrere Akteure Radabstellanlagen errichten: Bezirke, infraVelo, private Akteure und SenMVKU. Der Radverkehrsplan nennt die Zielgröße von jährlich stadtweit 8.000 neuen Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum.

Die anschließende Diskussion umfasst folgende Themen:

- Es wird berichtet, dass in den innerstädtischen Bereichen des Bezirks Neukölln an Knotenpunkten systematisch Fahrradbügel in Kombination mit Regelplan 200 errichtet werden. So würde dem regelwidrigen Kfz-Parken im Kreuzungsbereich begegnet. Ähnliche Pläne gibt es im Bezirk Steglitz-Zehlendorf.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem Stand der geplanten Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes (AZG), die die Zuständigkeit des Baus von



Radabstellanlagen festlegen soll. SenMVKU informiert, dass die entsprechende Vorlage den Rat der Bürgermeister und den Mobilitätsausschuss passiert hat und nun im Hauptausschuss beraten wird.

- In Bezug auf den Umgang mit sogenannten „Fahrradleichen“, sind nach Aussage der Bezirke mal die Ordnungs- und mal die Straßen- und Grünflächenämter zuständig.
- Changing Cities hat im Bezirk Tempelhof-Schöneberg systematisch Kreuzungen identifiziert, an denen Fahrradbügel aus Sicht des Vereins sinnvoll wären. Dabei wurden das Radverkehrsnetz, Schulwege und öffentliche sowie schützenswerte Orte berücksichtigt. Im Ergebnis hat Changing Cities dem Bezirk über 250 Kreuzungen genannt, wovon im ersten Schritt 50 bearbeitet werden.
- Eine Teilnehmende stellt fest, dass der Denkmalschutz das Einrichten von Radabstellanlagen in Vorgärten in Denkmalschutzgebieten untersagt. In der Folge würden Fahrräder im Seitenraum abgestellt, wo sie den Fußverkehr beeinträchtigen. Die Teilnehmende plädiert für mehr Fahrradabstellplätze auf der Fahrbahn anstelle von Kfz-Parken.
- Es wurde positiv angemerkt, dass man bei den Zielen zum Ausbau der Fahrradabstellanlagen annähernd im Plan liegt, was die Vorgaben aus dem Radverkehrsplan betrifft.

TOP 6: Ausführliche Berichte (Teil 2): AV Konfliktbewältigung und deren Anwendung (SenMVKU)

Herr Niehoff (SenMVKU) knüpft an seinen Vortrag zur Ausführungsvorschrift (AV) Konfliktbewältigung in der letzten Sitzung des FahrRats an und stellt eines von zwei Fallbeispielen der AV vor. In der planerischen Abwägung nach § 25 Mobilitätsgesetz sind verkehrliche und weitere Belange zu berücksichtigen, wie die der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Immissions-, Denkmal- und Brandschutz. Die AV Konfliktbewältigung enthält keine Vorgabe für die Gewichtung der Belange, da diese vom Einzelfall und ortsabhängig planerisch festzulegen sind. Wichtiges Ergebnis der Anwendung der AV ist die umfassende Dokumentation der Abwägungsprozesse und -entscheidungen und somit die Transparenz des Planungsprozesses. Dies erleichtert auch die Kommunikation der Planungsergebnisse im Nachgang.

Die anschließende Diskussion umfasst folgende Themen:

- Ein Teilnehmender fragt, ob es auch ein Fallbeispiel für Straßen mit beengten Verhältnissen in der AV gibt. Herr Niehoff verneint dies, geprüft wird jedoch, einen Abwägungsprozess für Brücken zu erarbeiten.



- Auf Nachfrage stellt Herr Niehoff klar, dass der Busverkehr ein zu berücksichtigender Belang ist.
- Ein Teilnehmender wirbt für die Beachtung sonstiger Belange, insbesondere des Klimaschutzes, und verweist auf die Stadtentwicklungspläne und weitere Planungsinstrumente. Als weitere Belange werden von einem anderen Teilnehmenden Gewerbegebiete und Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angeführt.
- Herr Niehoff erläutert auf Nachfrage, dass die Aufgabe des Abwägens beim Planenden liegt und dass eine Veröffentlichung der Abwägungsprozesse nicht vorgesehen ist. In Bezug auf eine Frage nach der Gewichtung der verschiedenen Belange erläutert Herr Niehoff, dass die Gewichtung eine fachliche Vorlage für die Abwägung ist, über die in manchen Fällen ggf. auch politisch diskutiert wird. Sollten im Ergebnis dieser Diskussion Änderungen gegenüber der fachlichen Abwägung auftreten, so würden diese dokumentiert.
- Im Falle einer Überlagerung von Vorrangnetzen verschiedener Verkehrsarten, die eine Vereinbarkeit im verfügbaren Straßenraum nicht zulässt, greift lt. Herrn Niehoff § 24 des Mobilitätsgesetzes „Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken“.

TOP 7: Ausblick und Verabschiedung

Frau Dr. Steinmeyer dankt allen Beteiligten für ihre Beiträge, die regen Diskussionen und die eingebrachten Hinweise und Anregungen. Die Sitzungstermine für 2024 sind in Abstimmung und werden den Mitgliedern rechtzeitig mitgeteilt.