

EINLADUNG

61. Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Tiefbau

Sitzungstermin: **Mittwoch, 11.08.2021, 17:30 Uhr**

Raum, Ort: **BVV-Saal, Otto-Suhr-Allee 100, 10585 Berlin**

Tagesordnung

- 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Annahme von Niederschriften: 48., 49., 51., 52., 53., 54. und 55. Sitzung
- 3 Laubbeseitigung auf Fahrradwegen **1474/5**
Bezirksverordnetenvorsteherin
- 4 Zebrastreifen vor der Nehring-Grundschule **1475/5**
Bezirksverordnetenvorsteherin
- 5 Schillerstraße - Sichere Überquerung vom Ernst-Reuter-Platz **1476/5**
Bezirksverordnetenvorsteherin
- 6 Fahrradständer vor der Judith-Kerr-Grundschule **1903/5**
Bezirksverordnetenvorsteherin
- 7 Geschützter Radstreifen auf der Kaiser-Friedrich-Straße **1394/5**
Fraktion DIE LINKE
- 8 Verpollerung der Kläre-Bloch-Platzes zeitnah zurückbauen **1794/5**
SPD-Fraktion
- 9 Meyerinckplatz und Giesebrechtstraße vom Durchgangsverkehr **1890/5**
entlasten
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- 10 Keine Lastwagen auf dem Heckerdamm **1965/5**
SPD-Fraktion
- 11 Straßenüberquerung in der Eisenbahnstraße endlich verwirklichen **1966/5**
SPD-Fraktion

- | | | |
|----|---|---------------|
| 12 | DS-Nr. 1970/5 - Große Anfrage CDU-Fraktion
Verkehrsführung Hubertusallee Ecke Warmbrunner Straße nicht rechtssicher und gefährlich? | |
| 13 | Neue Planung der Rad-Vorrangroute Nord-Süd
FDP-Fraktion | 1974/5 |
| 14 | Verkehrssicherheit für die Hubertusallee:
Rasen unterbinden und Sicherheitstempo 30
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1976/5 |
| 15 | Caprivibrücke
FDP-Fraktion | 1977/5 |
| 16 | Verkehrsberuhigung um den Leon-Jessel-Platz durchsetzen und Kiezblock einrichten
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1978/5 |
| 17 | Kiezblock um die Grundschule am Rüdesheimer Platz
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1980/5 |
| 18 | Linie 282 bis Breite Straße verlängern
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1983/5 |
| 19 | Straßensperrung konsequent umsetzen - illegale Durchfahrt unterbinden
Fraktion DIE LINKE | 1986/5 |
| 20 | Bezirkliches Konzept für E-Mobilität auf zwei Rädern vorlegen
SPD-Fraktion | 1998/5 |
| 21 | Kinder und Jugendliche schützen – Überquerung der Mecklenburgischen Straße sichern
SPD-Fraktion | 2001/5 |
| 22 | Errichtung eines temporären Zebrastreifens
CDU-Fraktion | 2006/5 |
| 23 | Südwestkorso sicherer gestalten
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 2008/5 |
| 24 | Anbindung der Bolivarallee an das Fahrradnetz Berlin
AfD-Fraktion | 2019/5 |
| 25 | Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung | |
| 26 | Verschiedenes | |

Im Falle der Verhinderung wollen Sie die Einladung bitte Ihrer Vertreterin bzw. Ihrem Vertreter zusenden oder Ihr Fraktionsbüro benachrichtigen.

Saßen
Ausschussvorsitzender

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Bezirksverordnetenvorsteherin

TOP-Nr.:

Antrag

DS-Nr: 1474/5

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
--------------	----------------

BVV	
-----	--

Laubbeseitigung auf Fahrradwegen

Die BVV möge beschließen:

Die BVV soll sich beim Bezirksamt für die jährliche, gründliche Abschaffung von Laub auf Fahrradwegen einsetzen. Dies sollte insbesondere in der Umgebung der Cecilien-Grundschule geschehen.

(Beschluss des Kinder- und Jugendparlaments)

Drucksachen
der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Bezirksverordnetenvorsteherin

TOP-Nr.:

Antrag

DS-Nr: 1475/5

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
--------------	----------------

BVV	
-----	--

Zebrastrifen vor der Nehring-Grundschule

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, über die Anbringung von Zebrastrifen vor der Nehring-Grundschule nachzudenken. Die Zebrastrifen sollen Schüler*innen beim sicheren Überqueren der Nehringstraße helfen und mögliche Gefahren neutralisieren.

(Beschluss des Kinder- und Jugendparlaments)

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Bezirksverordnetenvorsteherin

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1476/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
--------------	----------------

BVV	
-----	--

Schillerstraße - Sichere Überquerung vom Ernst-Reuter-Platz

Die BVV möge beschließen:

Die BVV wird gebeten, sich beim Bezirksamt für das etablieren eines Zebrastrreifens zwischen U-Bhf Ernst-Reuter-Platz und dem Schillergymnasium, der Friedensburg-Oberschule sowie dem OSZ Körperpflege einzusetzen.

(Beschluss des Kinder- und Jugendparlaments)Begründung:

Täglich überqueren Schüler*innen der Schulen Schiller Gymnasium, Friedensburg-Oberschule wie auch das OSZ Körperpflege die Schillerstraße nach Eintreffen im U-Bhf Ernst-Reuter-Platz. Viele Autofahrer befahren rücksichtslos diese durch erhöhte Geschwindigkeit. Ein Zebrastrreifen würde somit den Konflikt lösen und den Schulweg für drei Schulen sicherer machen.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Bezirksverordnetenvorsteherin

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1903/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
--------------	----------------

BVV

Fahrradständer vor der Judith-Kerr-Grundschule

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht Fahrradständer für die Judith-Kerr-Grundschule bereitzustellen

(Beschluss des Kinder- und Jugendparlaments)Begründung:

Das Fahrradfahren ist für die motorische, sowie sensorische Entwicklung des Kindes fundamental. Wichtig ist es hierbei, dass Kinder selbstständig und spielerisch wichtige Entwicklungsmeilensteine durchleben. Die Tatsache, dass der Judith-Kerr-Grundschule lediglich 10 Plätze für Fahrräder zur Verfügung stehen (diese stehen vor der Turnhalle der Schule), kann als eine Einschränkung des individuellen Lernprozesses erachtet werden. Daher ersuchen wir Sie, den Kindern Fahrradständer mit ca. 50 Stellplätzen bereitzustellen. Gerne würden wir diese Barriere abbauen, damit die Freunde am Fahrradfahren weiterhin bestehen bleibt.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag

Fraktion DIE LINKE

Juckel/Schenker/Dieke/Gronde-Brunner

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1394/5**

Beratungsfolge:

Datum *Gremium*

BVV

Geschützter Radstreifen auf der Kaiser-Friedrich-Straße

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird beauftragt, von den zuständigen Stellen einen geschützten Radstreifen (Fahrradangebotsstreifen) für Radfahrende in der Kaiser-Friedrich-Straße nach dem Vorbild der Holzmarkstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einrichten zu lassen. Dieser Radstreifen sollte durch geeignete bauliche Maßnahmen von der übrigen Fahrbahntrasse abgetrennt sein.

Der BVV ist bis zum 31. März 2020 zu berichten.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
SPD-Fraktion
Sempff/Burth

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1794/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Verpollerung der Kläre-Bloch-Platzes zeitnah zurückbauen

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, die im Dez. 2020 quer über den Kläre-Bloch-Platz installierte erste Pollerreihe zeitnah zurück bauen zu lassen. Die angestrebte Verpollerung des Platzes würde dessen Nutzbarkeit und Gestaltung massiv beeinträchtigen und dort spielende Kinder gefährden.

Stattdessen wird das Bezirksamt aufgefordert, soweit erforderlich, nach einer anderen Lösung für den Schutz der Nutzer*innen und des Plattenbelags auf dem Platz vor Falschparkern zu sorgen und die verschiedenen Lösungsalternativen - vor der eventuellen Veranlassung neuer Bauaktivitäten - in den zuständigen BVV-Ausschüssen, aber auch den interessierten Anwohner*innen und Nutzer*innen des Platzes vorzustellen. Darüber hinaus ist auch eine Ergänzung von Sitzgelegenheiten auf dem Platz zu prüfen.

Zusätzlich wird das Bezirksamt gebeten, der BVV bzw. den zuständigen Ausschüssen schriftlich darzulegen, welche Kosten durch die nach 2014 wiederholte Verpollerung des Platzes und deren Rückbau entstehen bzw. entstanden sind und wer für diese Fehlinvestition im BA die Verantwortung übernimmt.

Der BVV ist bis zum 30.04.2021 zu berichten.

Begründung:

Die Nutzung des Kläre-Bloch-Platzes, der sich im Sommerhalbjahr großer Beliebtheit erfreut, wird – insbesondere was die Spielmöglichkeiten für Kinder betrifft - durch die im Dezember 2020 installierte erste (von vier) Pollerreihen quer über die Platzfläche massiv eingeschränkt. Dasselbe Vorhaben mit insgesamt vier Pollerreihen auf dem Platz hatte das Tiefbauamt des Bezirksamts bereits 2014 gestartet, dann aber nach massiven Protesten zurückgebaut.

Die Maßnahme, die damals wie heute vor allem zum Schutz des Platzes bzw. eigentlich nur zum Schutz der Platzpflasterung vor Falschparkern begründet wird (Schädigung der

Gehwegplatten durch zu hohes Gewicht von Fahrzeugen), kann auch durch einen einzelnen versenkbaren bzw. klappbaren Poller an jeder Einfahrt zu den zwei Feuerwehreinfahrten erreicht werden, ohne die - ohnehin geschützte Gestaltung - des Platzes und dessen Nutzung zu stören.

Alternativ könnte auch eine regelmäßige Bestreifung durch das Ordnungsamt in Verbindung mit einem Umsetzen dort mit Behinderung falsch parkender Fahrzeuge das Schutzziel erreichen.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1890/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Meyerinckplatz und Giesebrechtstraße vom Durchgangsverkehr entlasten

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Quartier am Meyerinckplatz nachhaltig zu verbessern. Dazu ist insbesondere zu prüfen, wie der zunehmende motorisierte Durchgangsverkehr durch den Aufbau einer Pollerreihe - modaler Filter - in der Giesebrechtstraße auf Höhe des Meyerinckplatzes (Einmündung Sybelstraße vor Nr. 15) wirksam reduziert werden kann. Die Einbahnstraßenregelung auf der südöstlichen Fahrbahn des Platzes ist entsprechend anzupassen, damit der verbleibende Ziel- und Quellverkehr ungehindert abfließen kann. Die Sperre soll so angelegt sein, dass einerseits der vom Kurfürstendamm kommende motorisierte Durchgangsverkehr unterbunden wird und zugleich Anwohner*innen, Gäste, soziale Dienste und der Wirtschaftsverkehr die umliegenden Straßen weiter befahren können. Ggf. ist zunächst eine temporäre Sperrung anzuordnen, um schneller Abhilfe zu schaffen und um den Effekt der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren.

Der BVV ist bis zum 30.08.2021 zu berichten.

Begründung

Die Giesebrechtstraße am Meyerinckplatz wird vom motorisierten Individualverkehr vielfach als Abkürzung genutzt, um unter Umgehung der Kreuzung am Adenauerplatz vom Kurfürstendamm zur Wilmersdorfer Straße zu gelangen. Die gerade Straßenführung und die Einbahnstraßenregelung führen dazu, dass viele Motorisierte in dem Bereich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überschreiten; zudem wird die Route auch für lärmintensive sog. Profilierungsfahrten genutzt. Dieses Verhalten gefährdet die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere von querenden Passant*innen und Radfahrenden in der Gegenrichtung, und stellt für Anwohnende eine erhebliche Belastung dar. Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs soll daher die Durchfahrt am Meyerinckplatz für motorisierte Fahrzeuge unterbunden werden.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
SPD-Fraktion
Sempff/Tillinger

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1965/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Keine Lastwagen auf dem Heckerdamm

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, die zuständigen Stellen in der zuständigen Senatsverwaltung aufzufordern, nun schnellstmöglich den Heckerdamm komplett für die Durchfahrt aller Lkw ab 3,5 t, mit Ausnahme der Anlieger-Lieferverkehre (auch Lieferverkehre und Handwerk) zu sperren. Es soll dabei auch geprüft werden, den kompletten Heckerdamm aus dem Hauptstraßennetz herauszunehmen und dem Nebenstraßennetz in die Zuständigkeit des Bezirkes zuzuordnen.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

Die Senatsverwaltung hat zugesagt mit der Schließung des Flughafens Tegel eine schnelle Lösung für das über Jahre von Anwohner*innen vorgetragene Problem der Lärmbelastung durch den Lastkraftverkehr auf dem Heckerdamm besonders in den frühen Morgenstunden herbeizuführen. Nun ist der Flughafen geschlossen und die Anwohner*innen warten dringlich auf eine Reaktion.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
SPD-Fraktion
Sempff/Dr. Buß

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1966/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Straßenüberquerung in der Eisenbahnstraße endlich verwirklichen

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert die straßenverkehrsbehördliche Anordnung für den Fußgängerüberweg Eisenbahnstraße an die zuständige Senatsverwaltung zu übermitteln, damit eine Mittelzusage erfolgen kann.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

Der Fußgängerüberweg wurde in der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/Querungshilfen“ geprüft und abgestimmt. Als Ergebnis dessen wurden am 02.02.2020 die für eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung erforderlichen Unterlagen an die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde eingereicht. Ein Jahr später muss nun endlich die Anordnung erfolgen.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
FDP-Fraktion
Recke/Heyne

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1974/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Neue Planung der Rad-Vorrangroute Nord-Süd

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, zu prüfen, wie die geplante Vorrangroute Nord-Süd für Radfahrende über die Kaiser-Friedrich-Straße verwirklicht werden kann. Von der weiteren Planung entlang der Wilmersdorfer Straße und Krumme Straße in Richtung Charlottenburg-Nord ist abzusehen.

Begründung:

Das Bezirksamt hat mehrfach verlauten lassen, dass es im Rahmen der Abstimmungen zum Vorrang-Routennetz für Radfahrende die Nord-Süd-Route ab dem Adenauerplatz über die Wilmersdorfer Straße und Krumme Straße führen möchte. Dies birgt jedoch erhebliche Risiken und Nachteile. Bereits ab Höhe des Adenauerplatzes ist unklar, wie sich der Radverkehr entlang der Wilmersdorfer Straße mit der ab Ecke Krumme Straße beginnenden Fußgängerzone vertragen soll. Es steht zu befürchten, dass Radfahrende die Abkürzung durch diese nehmen. Auch in der Krumme Straße auf Höhe des Karl-August-Platzes passt ein Rad-Vorrangnetz nicht zur geplanten (dauerhaften) Sperrung der Straße, dem Vorrang für Fußgänger dort (verkehrsberuhigter Bereich) und der Straßenbeschaffenheit (Berliner Pflaster). Insbesondere auch an Markttagen ist ein schnelles Vorankommen für Fahrräder unmöglich. Die Rad-Route in Richtung Charlottenburg-Nord müsste daher entlang der Lewishamstraße, Kaiser-Friedrich-Straße und dem Tegeler Weg verlaufen, um Reibungsverluste zu reduzieren.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler/Kaas Elias

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1976/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Verkehrssicherheit für die Hubertusallee:**Rasen unterbinden und Sicherheitstempo 30**

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, sich bei der zuständigen Senatsverwaltung dafür einzusetzen, dass auf der Hubertusallee regelmäßig die Geschwindigkeit kontrolliert wird und Blitzer aufgestellt werden. Zudem soll sich das Bezirksamt bei der zuständigen Senatsverwaltung einsetzen, dass diese prüft, ob auf der Hubertusallee Tempo 30 angeordnet werden kann.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

Am 28. April 2021 wurde ein neunjähriges Mädchen auf der Hubertusallee angefahren und lebensgefährlich verletzt (s. Berliner Morgenpost, Nach Unfall mit Neunjähriger: Familien wollen Tempo-30-Zone, 11.5.2021). Laut den Anwohnenden werde hier oft zu schnell gefahren. Daher sollte hier regelmäßig die Geschwindigkeit der Fahrzeuge kontrolliert werden und Blitzer aufgestellt werden, damit das zu schnelle Fahren belangt wird. Wie der Unfall zeigt, ist das kein Kavaliersdelikt, sondern kann gerade für Kinder gefährlich werden, die Entfernungen und Geschwindigkeiten der Fahrzeuge nicht einschätzen können, wenn sie die Straße queren.

Unfälle von Fahrzeugen mit Tempo 30 mit zu Fuß Gehenden verlaufen deutlich weniger tödlich als bei Tempo 50, wo auch der Bremsweg länger ist. Daher sollte Tempo 30 angeordnet werden. Dies kann auf der übergeordneten Straße nur die Landesebene umsetzen. Allerdings setzt dem das Bundesrecht mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) enge Grenzen, da die StVO Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts vorgibt. Nur

in Ausnahmen wie vor Schulen oder Senioreneinrichtungen ist abschnittsweise Tempo 30 möglich. Zumindest diese Abschnitte sollten mit Tempo 30 versehen werden.

Zugleich zeigt sich, dass es einer Reform der StVO bedarf. Kommunen sollen selber entscheiden dürfen, wo sie Tempo 30 anordnen. Bisher will das zuständige Bundesverkehrsministerium keine entsprechende Novelle vorschlagen und unterstützt keine Modellversuche von Kommunen (vgl. Zeit online, Tempo 30: Andreas Scheuer will nicht zuständig sein, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-04/tempo-30-zonen-strassenverkehr-stvo-sonderregelung-andreas-scheuer-verkehrspolitik/komplettansicht>, 6. Mai 2021). Das bedarf der dringenden Änderung.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
FDP-Fraktion
Recke/Heyne

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1977/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Caprivibrücke

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich gegenüber dem Senat dafür einzusetzen, dass der durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima geplante geschützte Radweg auf der Caprivibrücke unter Erhalt der dortigen Stellplätze angelegt wird. Durch einen Tausch des Radwegs und der Parkspur können Radfahrende effektiv von der Fahrspur abgetrennt werden und die Stellplätze zeitgleich erhalten bleiben.

Begründung:

Für den zweifelsfrei notwendigen Schutz von Radfahrenden ist es an der Caprivibrücke nicht notwendig, die PKW-Stellplätze ersatzlos zu streichen. Bei einem Tausch von Radweg und Parkspur entsteht eine natürliche Barriere, die genutzt werden kann, siehe Straße des 17. Juni oder Hohenzollerndamm. Die Parkplätze werden auf der Brücke benötigt (Bar & Gastronomie am Ufer, neue Wohneinheiten, Sporthalle Charlottenburg).

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler/Kaas Elias/Gusy

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1978/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Verkehrsberuhigung um den Leon-Jessel-Platz durchsetzen und Kiezblock einrichten

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, im Gebiet zwischen Berliner Straße, Brandenburgischer Straße, Hohenzollerndamm und Uhlandstraße einen Kiezblock einzurichten.
Hierzu soll:

- insbesondere die Durchfahrt von Kraftfahrzeugen auf der Sigmaringer Straße mit temporären und/oder baulichen Maßnahmen unterbunden werden,
- im gesamten Kiez das Verkehrszeichen „verkehrsberuhigter Bereich“ an mehreren Stellen großformatig auf die „Fahrfläche“ aufgebracht werden und
- regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen bei der Polizei angeregt werden.

Zudem ist prüfen, wie weitere Schwellen das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit unterbinden können.

Der BVV ist bis zum 31.10.2021 zu berichten.

Begründung:

Der Kiez um den Leon-Jessel-Platz ist schon lange ein verkehrsberuhigter Bereich. Dieser wird als solcher von Kraftfahrzeugführenden nicht erkannt: Es wird oft schneller als die erlaubte Schrittgeschwindigkeit gefahren. Damit werden die Rechte der zu Fuß Gehenden in diesem Gebiet beschnitten, die sich überall im gesamten verkehrsberuhigten Bereich bewegen dürfen und Vorrang haben, ohne Sorge zu haben, dass Kraftfahrzeuge schneller gefahren werden als sie. Damit kann der verkehrsberuhigte Bereich seine Wirkung nicht entfalten. Um dem entgegenzuwirken, ist in diesem Areal deutlicher zu machen, dass die Verkehrsberuhigung gilt und dies auch mit Geschwindigkeitskontrollen durchzusetzen.

Die Sigmaringer Straße wird genutzt, um vom Hohenzollerndamm zur Brandenburgischen Straße oder umgekehrt zu gelangen. Durchgangsverkehr sollte aber nicht durch Wohngebiete fahren. Um dies zu unterbinden, sollen z.B. Modalfilter eingesetzt werden, um eine direkte Durchfahrt hier zu verhindern. Das kann in einem ersten Schritt temporär erfolgen.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler/Kaas Elias/Gusy

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1980/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Kiezblock um die Grundschule am Rüdeshheimer Platz

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, zu prüfen, in wieweit ein Kiezblock um die Grundschule am Rüdeshheimer Platz umgesetzt werden kann. Mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung vor der Schule in der Rüdeshheimer Straße sollen u.a. die folgenden beiden Varianten geprüft werden:

1. Die Zufahrt vom Südwestkorso zur Rüdeshheimer Straße und Johannisberger Straße sowie umgekehrt mit einem Modalfilter an der Kreuzung Rüdeshheimer Straße /Johannisberger Straße zu unterbinden. Darüber hinaus Laubenheimer Straße und Lorcher Straße nur vom Südwestkorso in Richtung Rüdeshheimer Straße befahrbar zu machen (Einbahnstraßenregelung).
2. Einen Modalfilter an der Einfahrt in die Rüdeshheimer Straße Richtung Süden an der Wiesbadener Straße einzurichten, um die Einfahrt von hier zu unterbinden.

Der BVV ist bis zum 31.12.2021 zu berichten.

Begründung:

Die Verkehrssituation ist für Schüler*innen an der Grundschule am Rüdeshheimer Platz äußerst problematisch und gefährlich, insbesondere vor der Schule in der Rüdeshheimer Straße. Die vorliegende Schulwegsicherheitsuntersuchung von LK Argus betrachtet nicht die Verkehrsflüsse im Kiez und empfiehlt daher nur geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für die Rüdeshheimer Straße. Im August 2020 wurde durch die Stellungnahme der Schulgemeinschaft zur genannten Untersuchung und die Podiumsdiskussion dazu, an der alle BVV Fraktionen teilnahmen, klar, dass weitere Maßnahmen erforderlich sind, um den Verkehr in der Rüdeshheimer Straße zu reduzieren.

Ziel dieses Antrages ist es, verkehrslenkende Maßnahmen zu prüfen. Beide genannten Varianten eines Kiezblocks halten den Durchgangsverkehr aus dem Straßenabschnitt vor der Schule raus und verlagern diesen auf die übergeordneten Straßen Wiesbadener Straße und Südwestkorso. Außerdem wird durch beide Varianten gleichzeitig erreicht, dass sich die Attraktivität der aktuell temporären (und bald dauerhaften) Kiss-and-Go-Zonen im Südwestkorso und der Wiesbadener Straße erhöht und das sowieso unerwünschte Absetzen von Kindern direkt vor der Schule unattraktiver gemacht wird.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler/Gusy

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1983/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	
27.05.2021	BVV	BVV-057/5

Linie 282 bis Breite Straße verlängern

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, sich bei der BVG für eine Verlängerung der Linie 282 einzusetzen, um den Breitenbachplatz mit der Breite Straße besser zu verbinden. Dafür könnte der Bus über die Lentzeallee und Warnemünder Straße fahren und zurück über die Zopoter Straße, um das Gebiet besser mit dem ÖPNV zu erschließen.

Der BVV ist bis zum 31.10.2021 zu berichten.

Begründung:

Es gibt keine direkte Verbindung vom Breitenbachplatz zur Breite Straße. Hier könnte die Geschäftsstraße Breite Straße besser angeschlossen werden. Eine Verbindung über die Wiesbadener Straße ist für ältere Leute ein zu weiter Weg. Außerdem würde die Internationale Schule Lentzeallee besser angeschlossen sowie das gesamt Gebiet.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag

Fraktion DIE LINKE

Juckel/Schenker/Gronde-Brunner

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 1986/5**

Beratungsfolge:

Datum Gremium

BVV

Straßensperrung konsequent umsetzen - illegale Durchfahrt unterbinden

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird beauftragt, bei allen zukünftigen und laufenden, temporären wie dauerhaften, Sperrungen von Straßen für den motorisierten Durchgangsverkehr dafür zu sorgen, dass errichtete Absperrungen nicht durch den motorisierten Verkehr um- oder durchfahren werden. Dazu ist insbesondere bei angrenzenden Bürgersteigen, Plätzen und anderen Freiflächen darauf zu achten, dass diese nicht zur Umfahrung des Hindernisses genutzt werden können. Hierzu sind ggf. weitere Hindernisse (bspw. in Form von unverrückbaren improvisierten Sitzgelegenheiten, Pollern o.ä.) auf den angrenzenden Flächen zu errichten.

Temporäre Straßensperrungen sind darüber hinaus so sicher zu gestalten, dass die Absperrung, bspw. Baustellenbarken, nicht einfach verschoben werden können, um die Sperrung zu umgehen.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

Leider akzeptieren nicht alle Verkehrsteilnehmer:innen bezirkliche Straßensperrungen, die dem Zweck dienen, den motorisierten Durchgangsverkehr zu unterbinden. Temporäre Absperrungen, wie Baustellenbarken, werden von Hand verschoben um eine weitere Durchfahrt zu gewährleisten, wie zuletzt die monatelange Dokumentation von Aktivist:innen in der Prinzregentenstraße zeigt. Die Sperrung der Krümmen Straße wird von Autofahrer:innen sogar über den Fußgängerweg am Karl-August-Platz selbst umfahren und Fußgänger:innen unmittelbar gefährdet. Durch umfassende Absperrungen zwischen Straße und Gehweg können Fußgänger:innen geschützt werden. Durch intensive Kontrollen solcher Sperrungen durch das Ordnungsamt muss klarwerden, dass dieses Verhalten kein „Kavaliersdelikt“, sondern menschengefährdend und illegal ist.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
SPD-Fraktion
Sempf/Burth

TOP-Nr.:

Antrag

DS-Nr: 1998/5

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Bezirkliches Konzept für E-Mobilität auf zwei Rädern vorlegen

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, ein bezirkliches Konzept zur Förderung der E -Mobilität auf zwei Rädern zu erstellen und der BVV vorzulegen.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
SPD-Fraktion
Sempff/Wuttig

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 2001/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Kinder und Jugendliche schützen – Überquerung der Mecklenburgischen Straße sichern

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, vor der geplanten Eröffnung der Kita Wallenbergstraße im Jahr 2022 am künftigen Gemeinschaftsstandort mit dem „Haus der Jugend Anne Frank“ dafür Sorge zu tragen, dass auf der Mecklenburgischen Straße in Höhe der Parretzer Straße/Wallenbergstraße die Errichtung einer Lichtzeichensignalanlage oder alternativ ein Zebrastreifen in Kombination mit einer lokalen Tempo-30-Ausschilderung bei den zuständigen Stellen auf Landesebene in die Wege geleitet wird.

Der BVV ist erstmalig bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

An genannter Stelle ist die Mecklenburgische Straße für Querende als auch für Autofahrende besonders schlecht einsehbar, einerseits durch den topografischen Anstieg aus Alt-Wilmersdorf Richtung Heidelberger Platz, andererseits durch eine langgestreckte Kurvensituation. Darüber hinaus tragen die kurz vor dem Kreuzungsbereich beidseitig parkenden Autos auch nicht zur besseren Einsehbarkeit bei.

Mit der Eröffnung der Kita Wallenbergstraße im Jahr 2022 werden noch mehr (jüngere) Kinder die Mecklenburgische Straße überqueren als bisher. Es ist die Pflicht, die Laufwege unserer Jüngsten im Vorfeld einer Kita-Standorteröffnung in die Verkehrsplanung mit einzubeziehen und so sicher wie möglich zu machen. Jedes verunglückte Kind (genau wie jeder erwachsene Mensch) wäre auch an dieser Stelle eines (und einer) zu viel. Da wir um die Gefährlichkeit wissen, wäre es fahrlässig, hier zu warten und im eventuellen Falle mit einem „Wer hätte das ahnen können?“ das Nichtstun im Nachhinein zu rechtfertigen.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
CDU-Fraktion
Klose/Sell

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 2006/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Errichtung eines temporären Zebrastreifens

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, während der Baumaßnahmen in der Württembergischen Str./Ecke Pommersche Str. einen temporären Zebrastreifen einzurichten, damit die Überquerung für Fußgänger sicherer wird.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Begründung:

Durch die Einrichtung der Baustelle in der Württembergischen Straße und die Fahrbahnveränderung ist die sichere Überquerung der Württembergischen Straße kaum noch möglich. Die Überquerung der Straße war schon vor der Einrichtung schwierig und ist jetzt für ältere Bürger, aber auch für Kinder, zu einem Risiko geworden. Daher soll für die Zeit der Baumaßnahmen ein temporärer Zebrastreifen eingerichtet werden.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kempf/Wapler/Gusy

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 2008/5**

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>
BVV	

Südwestkorso sicherer gestalten

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten, sich beim Senat dafür einzusetzen, den Südwestkorso anders zu gestalten, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dabei ist an Kreuzungen und Übergängen durch Fahrradparkplätze die Sicht zwischen Fußgänger*innen und Autofahrenden herzustellen. Außerdem ist die Radspur zu verbreitern.

Der BVV ist bis zum 31.10.2021 zu berichten.

Begründung

Durch die momentane Anordnung der Straße wirkt der Südwestkorso sehr breit. Die Autos fahren zu schnell, durch parkende Autos an Kreuzungen und Übergängen wird die Sichtbeziehung zwischen Autofahrenden und Fußgänger*innen behindert.

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Antrag

AfD-Fraktion

Dr.Seyfert/Bolsch/Kosubek/von Erzdorff-
Kupffer

TOP-Nr.:

Antrag**DS-Nr: 2019/5**

Beratungsfolge:

Datum *Gremium*

BVV

Anbindung der Bolivarallee an das Fahrradnetz Berlin

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird gebeten sich beim Senat dafür einzusetzen, dass geprüft wird, inwieweit zukünftig die Bolivarallee Teil des übergeordneten Fahrradnetzes für Berlin werden kann.

Hierbei ist insbesondere der Anschluss der Bolivarallee über die Preußenallee/Jafféstraße an den Eichkamp zu prüfen.

Der Wegfall von Parkplätzen, insbesondere der Anwohner, ist möglichst zu kompensieren, z.B. durch Tiefgaragen.

Der BVV ist bis zum 30.09.21 zu berichten

Begründung:

erfolgt mündlich.

DS-Nr. 1986/5 Straßensperrung konsequent umsetzen - illegale Durchfahrt unterbinden

Der Ausschuss für Bürgerdienste,
Wirtschafts- und Ordnungsangelegenheiten
empfiehlt dem Ausschuss für Verkehr und Tiefbau,
die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird beauftragt, sich bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, bei allen zukünftigen und laufenden, temporären wie dauerhaften, Sperrungen von Straßen für den motorisierten Durchgangsverkehr dafür zu sorgen, dass errichtete Absperrungen nicht durch den motorisierten Verkehr um- oder durchfahren werden. Dazu ist insbesondere bei angrenzenden Bürgersteigen, Plätzen und anderen Freiflächen darauf zu achten, dass diese nicht zur Umfahrung des Hindernisses genutzt werden können. Hierzu sind ggf. weitere Hindernisse (bspw. in Form von unverrückbaren improvisierten Sitzgelegenheiten, Pollern o.ä.) auf den angrenzenden Flächen zu errichten.

Temporäre Straßensperrungen sind darüber hinaus so sicher zu gestalten, dass die Absperrung, bspw. Baustellenbarken, nicht einfach verschoben werden können, um die Sperrung zu umgehen.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird beauftragt, bei allen zukünftigen und laufenden, temporären wie dauerhaften, Sperrungen von Straßen für den motorisierten Durchgangsverkehr dafür zu sorgen, dass errichtete Absperrungen nicht durch den motorisierten Verkehr um- oder durchfahren werden. Dazu ist insbesondere bei angrenzenden Bürgersteigen, Plätzen und anderen Freiflächen darauf zu achten, dass diese nicht zur Umfahrung des Hindernisses genutzt werden können. Hierzu sind ggf. weitere Hindernisse (bspw. in Form von unverrückbaren improvisierten Sitzgelegenheiten, Pollern o.ä.) auf den angrenzenden Flächen zu errichten.

Temporäre Straßensperrungen sind darüber hinaus so sicher zu gestalten, dass die Absperrung, bspw. Baustellenbarken, nicht einfach verschoben werden können, um die Sperrung zu umgehen.

Der BVV ist bis zum 31.08.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 8 dagegen: 4 Enthaltung: 3

Drucksachen

der Bezirksverordnetenversammlung
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
5. Wahlperiode

Ursprung: Große Anfrage
CDU-Fraktion
Klose/Fenske

TOP-Nr.:

Große Anfrage

DS-Nr: 1970/5

Beratungsfolge:

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	
27.05.2021	BVV	BVV-057/5 vertagt
17.06.2021	BVV	BVV-058/5

Verkehrsführung Hubertusallee Ecke Warmbrunner Straße nicht rechtssicher und gefährlich?

Sehr geehrte Frau Vorsteherin,
die Große Anfrage beantwortet das Bezirksamt wie folgt:

- 1. Welche Breite hat die Fahrbahn der Hubertusallee Richtung Rathenauplatz an der Kreuzung Warmbrunner Straße zwischen dem Fahrradschutzstreifen und dem Bordstein der Mittelinsel bzw. welche Gesamtfahrbahnbreite ist gegeben?**

Die Fahrbahnbreite der Hubertusallee / Warmbrunner Straße beträgt 5,75 m. Der Fahrradschutzstreifen hat eine Breite von 1,25 m.

- 2. Warum ist zwischen den jeweiligen Abbiegepeilen auf der Fahrbahn zwischen Radschutzstreifen und Mittelinsel keine Spurmarkierung aufgetragen, so dass dort momentan augenscheinlich nur eine einzige, breite Spur markiert ist und reicht das Profil für eine Veränderung der Markierung aus?**

Es handelt sich hier um eine überbreite Fahrspur. Das sichere Rechtabbiegen ist jederzeit möglich, da sich zwei Fahrzeuge bei „rot“ nebeneinander aufstellen können. Nach der RAS 06 sind 5,50 m als überbreite Fahrspur ausreichend. Auf Grund der Breite von 5,75 m kann keine Markierung nach Z 340 aufgetragen werden, weil dazu eine Breite von 6,00 m erforderlich ist. Untermaßige Fahrspuren werden nicht durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehrsmanagement nicht angeordnet. Der Mittelstreifen wurde bereits im Rahmen der Maßnahme verschoben und muss eine Breite von 3,00 m (Verkehrssicherheit für Fußgänger) haben. Die Fahrspur auf der anderen Richtungsfahrbahn ist 3,00 m breit.

3. Auf wessen Veranlassung sind die umfangreichen Umbauarbeiten der gesamten Kreuzung und des Einmündungsbereiches geschehen und was haben diese gekostet?

Die Maßnahmen wurde im Rahmen der Radverkehrsplanung in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz umgesetzt. Die Anordnung des LSA-Knotenpunktes erfolgte durch die ehem. Verkehrslenkung Berlin. Die Finanzierung erfolgte über SenUVK. Die gesamte Radverkehrsmaßnahme zwischen Hagenstraße und Warmbrunner Straße hatte ein Kostenvolumen von ca. 257.000,00 €.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Schruoffeneger

N i e d e r s c h r i f t

49. Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Tiefbau

Sitzungstermin: Freitag, 27.11.2020
Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr
Sitzungsende: 18:08 Uhr
Ort, Raum: digital als Zoom-Meeting

<u>Anwesende:</u> Herr Dr. Jürgen Murach	SPD-Fraktion	
Herr Lothar Saßen	SPD-Fraktion	
Frau Susanne Klose	CDU-Fraktion	Vertretung für: Herrn Christoph Brzezinski
Herr Karsten Sell	CDU-Fraktion	Vertretung für: Frau Gesina Gisa
Herr Simon Hertel	CDU-Fraktion	
Herr Ansgar Gusy	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Alexander Kaas Elias	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Johannes Heyne	FDP-Fraktion	
Herr Felix Maximilian Recke	FDP-Fraktion	
Herr Sebastian Dieke	LINKE-Fraktion	
Frau Dr. Heike Stock	SPD-Fraktion	
Herr Hans-Detlev Küller	SPD-Fraktion	
Herr Martin Frey	CDU-Fraktion	
Frau Tamara Mitransky	Bündnis 90/Die Grünen	

Tagesordnung:

- 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Annahme von Niederschriften
- 3 Raserei und Wettrennen am Kurfürstendamm und im Bereich des Tunnels
Bundesallee/Bundesplatz
Vorlage: 1651/5
- 4 Blitzer für den Kurfürstendamm - konsequent gegen Raserei und Autorennen vorgehen!
Vorlage: 1654/5
- 5 Autorennen und sogenannte Profilierungsfahrten bekämpfen
Vorlage: 1667/5
- 6 Den Kurfürstendamm autofrei gestalten
Vorlage: 1671/5

- 7 Raser auf dem Ku'damm stoppen
Vorlage: 1673/5
- 8 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten!
Vorlage: 1679/5
- 9 Rixdorfer Kissen gegen Raser in der Dahlmannstraße
Vorlage: 1706/5
- 10 Kurfürstendamm zum attraktiven Boulevard entwickeln
Vorlage: 1713/5
- 11 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung
- 12 Verschiedenes

zu 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende, **BV Saßen**, eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er bedankt sich für die Teilnahme von Vertreter*innen aus dem Senat und der Berliner Polizei: **Frau Kerstin Menzel** Referatsleiterin III B, Senatsverwaltung für Inneres und Sport; **Herr Christian Haegele**, Abteilungsleiter Verkehrsmanagement VI, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie **Herr Andreas Tschisch**, Leiter des Polizeiabschnitts 25.

Die Tagesordnungspunkte 6 und 10 werden zusammenbehandelt.

Die Große Anfrage der SPD-Fraktion unter TOP 3 wird für eine Generaldebatte zur Thematik genutzt.

zu 2 Annahme von Niederschriften

Das Protokoll zur 45. Sitzung liegt vor und wird mit Hinweis auf die stellvertretende Leitung und Dank an den **BV Dieke** angenommen.

zu 3 Raserei und Wettrennen am Kurfürstendamm und im Bereich des Tunnels Bundesallee/Bundesplatz Vorlage: 1651/5

BV Dr. Murach äußert seine Enttäuschung über die Qualität der Zulieferungen, so habe seine Fraktion keine Antwort von SenUVK erhalten. Auch die Antwort der Polizei sei enttäuschend gewesen. Der Bezirk sei weitestgehend nicht zuständig für die Problematik der Raserei. Er verweist weiter auf die Probleme und Erfahrungen von 17 anderen Großstädten in Deutschland. In der Antwort habe es wenig Vorschläge zur Prävention gegen Raserei gegeben. Er schlägt die Kooperation mit Fahrschulen vor, da sich die Täter zumeist in jungem Alter befänden.

BzStR Schruoffeneger bestätigt die mangelnde Zuständigkeit des Bezirkes. Die Antwort von SenUVK sei am gestrigen Tage gekommen, man habe sie dann an die Ausschüsse weitergeleitet.

BV Recke und **BV Heyne** bemerken, dass ihre Fraktion diese Nachricht nicht bekommen habe.

BV Klose verneint ebenfalls den Eingang.

BV Recke bittet den **BzStR Schruoffeneger** um kurze Zusammenfassung der Antwort von SenUVK.

BzStR Schruoffeneger kommt dem gerne nach. So seien die Themen Gesetzgebung, Maßnahmen, Verkehrsraumgestaltung und Geschwindigkeitskontrollen angesprochen sowie konkrete Beispiele behandelt worden. Er werde dem Problem der Nichtübermittlung der Weiterleitung nachgehen.

Herr Haegele konkretisiert die Sanktionierungsmöglichkeiten seitens Legislative und Exekutive. Er erläutert die Möglichkeiten der Verkehrsraumgestaltung am Beispiel der Kantstraße und verweist auf die Gefahr durch Parken auf dem Mittelstreifen. Bei Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung sei die Zusammenarbeit von Senat und Bezirk sehr wichtig. Das Problem der Autorennen mittels Lichtsignalanlagen anzugehen halte er für problematisch. Er stünde für Fragen gerne zur Verfügung.

Frau Menzel bedankt sich für die Möglichkeit der Teilnahme. Sie bekräftigt die Wichtigkeit der Thematik für ihre Abteilung in der Senatsverwaltung und verweist auf die bereits zugesendete Stellungnahme von SenInnSport. So erläutert sie, warum es in Berlin keine spezielle auf Autorennen spezialisierte Polizeitruppe gebe und erklärt die Präventionsarbeit. Sie übergibt dem **Polizeidirektor Herrn Tschisch** das Wort.

Herr Tschisch erläutert die Polizeiarbeit zur Bekämpfung von Autorennen und Geschwindigkeitsdelikten genauer. Er bekräftigt, dass die Fallzahlen als sehr gering festgestellt wurden und schildert die Überwachungsmethodik anhand von genauen Zahlen. Auch die Zahl von Verkehrsunfällen durch Geschwindigkeitsüberschreitung sei gering. Problematisch sei aber, dass Ahndung und Strafandrohung nur wenig abschreckende Wirkung hätten.

BV Recke bedankt sich für die Redebeiträge der Gäste. Hinsichtlich der geringen Zahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen äußert er Zweifel an einer derartig großen Debatte und Zahl an Anträgen, möchte aber keinesfalls die Delikte und Unfälle verharmlosen. Er kritisiert, dass einige Anträge für die Problematik wenig zielführend und konkret seien. Wenn, dann könne man über bauliche Maßnahmen reden.

BV Dr. Murach bekräftigt die Wichtigkeit der baulichen Umgestaltung als Maßnahme. Er verweist auf die Problematik des Verleihs von Sportwagen o.Ä. an junge Leute hinsichtlich von Geschwindigkeitsüberschreitungen und schlägt vor, als Bezirk an dieser Stelle anzusetzen. Er bekräftigt die Präventionsarbeit in den Fahrschulen.

BV Kaas Elias argumentiert, dass man systemisch mit Maßnahmen der Verkehrswende gegen das konkrete Problem der Raserei vorgehen könne. Er fragt nach offiziellen Fallzahlen von der Bundesallee, da er als Anwohner von vielen Fällen des Aufheulens von Motoren berichten könne und der Bezirk auch an dieser Stelle agieren sollte.

Herr Tschisch berichtet von einer geringen Zahl von Verkehrsunfällen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen, der überdurchschnittlichen Quote von Geschwindigkeitsüberschreitungen an sich begegne man aber durch eine starke Verkehrsüberwachung. Weiter sei ein Aufheulen des Motors nicht immer mit zu hoher Geschwindigkeit verbunden.

BV Gusy entgegnet, dass nicht die Masse der Unfälle, sondern die Schwere der Unfälle Anlass zur umfangreichen Diskussion gebe. Er bekräftigt, dass Maßnahmen der Verkehrswende mit denen der Verkehrssicherheit zusammenwirken könnten. Für den Ku'damm solle man ein Gesamtkonzept entwickeln, welches eine stärkere Verkehrsüberwachung, möglicherweise auch zusätzlich durch den Bezirk an sich, aber auch eine Verkehrsberuhigung für die Rolle als Boulevard behandle.

Herr Tschisch erwidert dem Vorwurf der zu schwachen Verkehrsüberwachung die vergleichsweise hohe Zahl an Verkehrsüberwachungseinsätzen auf dem Ku'damm. Er schildert, dass zu der geringen Zahl an Geschwindigkeitsdelikten auf dem Kudamm eine höhere Zahl an Überschreitungen in den Nebenstraßen käme, hier werde auch durch die Polizei überwacht. Er bekräftigt, dass es in Berlin keine greifbare Poserszene gebe.

Herr Haegeler verweist darauf, dass der Einsatz von Blitzern durch den Bezirk eine umfangreiche Abwicklung der festgestellten Delikte durch den Bezirk erfordere und damit wenig effizient sei.

BV Recke spricht sich gegen eine Zuordnung der Maßnahmen für unterschiedliche politische Zwecke aus. Er kritisiert den Schwerpunkt der übermäßigen Verkehrsberuhigung für den Ku'damm hinsichtlich der Rolle als Hauptverkehrsstraße und der Gefahr der Verkehrsverlagerung auf die Nebenstraßen.

Nach abschließender Beratung wird die Große Anfrage als erledigt erklärt.

zu 4 Blitzer für den Kurfürstendamm - konsequent gegen Raserei und Autorennen vorgehen!
Vorlage: 1654/5

BV Recke bezweifelt die Effektivität von stationären Blitzern hinsichtlich der Bekämpfung von illegalen Autorennen / Geschwindigkeitsüberschreitungen. Er bevorzugt die Verkehrsüberwachung durch mobile Blitzer oder Polizeieinsätze.

BV Dieke entgegnet, dass der Antrag auf eine Kombination aus stationären Blitzern und mobilen Maßnahmen abziele. Er bittet um Zustimmung zum Antrag.

BV Heyne wirft vor, dass es sich um einen Schaufensterantrag handele, da es für ihn keine Grundlage gebe, so hätten die Vertreter von Senat und Polizei nur von geringen Zahlen hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitung berichtet. Er kritisiert auch, dass der Antrag andere politische Ziele verfolge.

BV Hertel kritisiert, dass der Antrag andere politische Ziele verfolge, als das Problem der vorsätzlichen Geschwindigkeitsüberschreitung zu bekämpfen, und keine baulichen Maßnahmen vorbereite. Positiv sieht er aber die Aufforderung für eine Machbarkeitsstudie, dessen Ergebnisse man im Ausschuss diskutieren könne.

BV Sell stimmt seinen Vorrednern zu und wirft dem Antrag nicht-zielführenden Aktionismus vor. Man müsse bauliche Veränderungen anstreben, die den Charakter des Ku'dammes als Boulevard aber nicht schädigen. Er bekräftigt den Nutzen von mobilen Blitzern, der Antrag in seiner Form sei abzulehnen.

BV Kaas Elias schließt sich der Argumentation des **BV Dieke** an. Die StVO-Novelle mit höheren Bußgeldern könne die Finanzierung von stationären Blitzern erleichtern und einen Beitrag gegen das Problem der Raserei leisten. Seine Fraktion unterstütze den Antrag weiterhin.

BV Frey bekräftigt die geringe Zahl von Geschwindigkeitsüberschreitungen auf dem Ku'damm und verweist auf den ohnehin schon stockenden Verkehrsfluss, der Raserei wenig erlauben würde. Er schließt sich der Kritik seiner Vorredner an, es gelte andere politische Ziele zu verfolgen und nicht nur den MIV einschränken zu wollen.

BV Sell schließt sich der Kritik seiner Vorredner an. Er entgegnet, dass die StVO-Novelle das Rasen und die Unfälle nicht verhindern hätte können. Auch stationäre Blitzer könnten die Straftaten an sich nicht verhindern.

BV Gusy entgegnet, dass, auch wenn der Antrag nicht sämtliche Straftaten verhindern könne, er dennoch zu einem gestärkten Sicherheitsbewusstsein aller Verkehrsteilnehmer*innen führe. Man dürfe die Fälle von Geschwindigkeitsüberschreitung und Unfalltod nicht als Kollateralschaden abtun, der nicht zu verhindern sei.

BV Dr. Murach verweist auf den TOP 10; in einem Stufenkonzept mit dem Ku'damm als verkehrsberuhigtem Boulevard als Ziel stellten stationäre Blitzer eine kurzfristige Maßnahme dar.

BV Frey verwehrt sich nachdrücklich dem Vorwurf, Unfalltote als Kollateralschaden abzutun.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung über den Antrag aus Tagesordnungspunkt 4:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird beauftragt, sich beim Senat von Berlin erneut und mit Nachdruck dafür einzusetzen, auf dem Kurfürstendamm stationäre Blitzer für beide Fahrtrichtungen zu installieren. Für die Auswahl der Blitzerstandorte sollen Erkenntnisse über ordnungswidriges und strafrechtliches Verhalten im Verkehr, insbesondere über Schwerpunktstrecken für illegale Autorennen auf und um den Kurfürstendamm, aus Verkehrsüberwachungsmaßnahmen einbezogen werden.

Das Bezirksamt soll weiterhin darauf hinwirken, dass Kontrollmaßnahmen der Polizei gegen illegale Autorennen auf Schwerpunktstrecken wie dem Kurfürstendamm intensiviert und evaluiert werden.

Der BVV ist bis zum 31. Januar 2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 8 dagegen: 6 Enthaltung: 0

**zu 5 Autorennen und sogenannte Profilierungsfahrten bekämpfen
Vorlage: 1667/5**

BV Hertel erläutert den Antrag und bittet um Zustimmung.

BV Recke fragt die Polizei und Senatsinnenverwaltung, inwieweit die Arbeit mit Videoüberwachung möglich sei und wie die rechtliche Grundlage hinsichtlich des Datenschutzes aussehe.

Herr Tschisch erklärt, dass Videokameras auf Autobahnen einerseits nicht durch die Polizei betrieben werden, andererseits dienten sie auch nur der Übersichtsaufnahme, Kennzeichen o.Ä. seien nicht zu erkennen. Für letzteres fehle außerdem die passende Rechtsgrundlage, deswegen werde eine derartige Überwachung gegenwärtig auch nicht praktiziert.

BV Dr. Murach schließt sich der Rechtsauffassung seines Vorredners an. Er fragt die antragstellende Fraktion, was mit der Maßnahme „Intensive Unterbindung der Busspur-Nutzung durch Individualverkehr“ gemeint sei.

BV Hertel antwortet, dass der motorisierte Individualverkehr gemeint sei, es gehe um das Unterbinden des Zuparkens der Busspuren.

BV Frey ergänzt, dass diese Passage auch auf das Ausweichen und Fahren einzelner Kfz auf der Busspur abziele. Die Busspur solle so auch für Fahrradfahrer freigehalten werden, damit das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer gestärkt werde. Er bekräftigt den Unterschied zu dem vorhergegangenen Antrag, da es sich hier um mobile Geräte handele, welche effektiver seien. Er bittet um Zustimmung zum Antrag.

BV Recke kritisiert den Antrag, so sei die Videoüberwachung unrealistisch und die Unterbindung der Busspur-Nutzung erfordere eine aufwendige bauliche Abtrennung. Auch die geforderte verstärkte Polizeipräsenz könne er nicht nachvollziehen, da die Polizei nach eigenen Angaben ja bereits umfangreiche Kontrollen durchführe.

BV Gusy zeigt sich verwundert, dass die CDU-Fraktion mit ihrem Antrag nun die Punkte umsetzen wolle, die sie vorher am Antrag aus TOP 4 abgelehnt habe. Er könne dem Antrag nicht zustimmen.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung über den Antrag aus TOP 5:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau
empfiehlt der BVV
die BVV möge beschließen:

die Drucksache wird abgelehnt.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich unverzüglich gegenüber dem Senat und Polizei dafür einzusetzen, dass Autorennen und sogenannte Profilierungsfahrten in der City-West, insbesondere auf dem Kurfürstendamm unterbunden werden.

Für ein Maßnahmenpaket gegen diese Form der Verkehrsgefährdung und Belästigung sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Aufstellung von kombinierten Erfassungsgeräten bei Geschwindigkeits- und/oder Rotlichtverstoß an mehreren Kreuzungen
- Installation von Videokameras zur Verkehrsbeobachtung
- Verstärkte Verkehrskontrollen
- Intensive Unterbindung der Busspur-Nutzung durch Individualverkehr
- Verstärkte Polizeipräsenz

Der BVV ist bis zum 31. Oktober 2020 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 4 dagegen: 8 Enthaltung: 2

zu 6 Den Kurfürstendamm autofrei gestalten Vorlage: 1671/5

– Zusammenbehandlung mit –

TOP 10 Kurfürstendamm zum attraktiven Boulevard entwickeln Vorlage: 1713/5

BV Kaas Elias erläutert den Antrag aus TOP 6.

BV Dr. Murach erläutert den Antrag aus TOP 10. Er verweist auf das Beispiel eines Boulevards in Ljubljana.

BV Recke stellt den Unterschied zwischen der Drucksache 1360/5 „Taubentzen probeweise als Fußgängerzone“ und dem Antrag aus TOP 6 klar, so seien die Händler am oberen Kurfürstendamm explizit auf den MIV angewiesen. Taubentzen und Ku'damm seien insbesondere hinsichtlich ihrer Rolle im Straßennetz nicht vergleichbar. Er kritisiert weiter, dass man erst einmal belastbare Ergebnisse aus längeren Versuchen erlangen müsse, bevor man eine wichtige Straße wie den Ku'damm autofrei gestalten könne. Er verweist auf die schlechte Erfahrung aus der Friedrichstraße. Auch die Forderung in TOP 10 nach Tempo 30 könne er hinsichtlich der in der Sitzung geschilderten Daten nicht unterstützen.

BV Saßen schlägt vor, den Antrag aus TOP 6 wie folgt zu präzisieren: *„Das Bezirksamt wird aufgefordert, zusammen mit den zuständigen Stellen ein Konzept zu entwickeln, wie der Kurfürstendamm als ein Bereich ohne motorisierten Individualverkehr entwickelt werden könnte, [...]“*.

BV Kaas Elias übernimmt den Vorschlag des **BV Saßen**.

BV Hertel äußert das Missfallen seiner Fraktion, den Ku'damm erst auf Tempo 30 zu beschränken und dann komplett autofrei zu machen. Die geringe Zahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie die negativen Erfahrungen aus der Friedrichstraße hinsichtlich Rückgang der Einnahmen der Geschäfte und Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sprechen dagegen. Er verweist auf die Ansicht von SenStadt, dass der Ku'damm bereits jetzt ein attraktiver Boulevard sei.

BV Sell kritisiert beide Anträge als nicht zustimmungsfähig. Er verweist auf eine Bürgerveranstaltung seiner Fraktion, in der sich die Gewerbetreibenden am Taubentzen gegen eine Fußgängerzone ausgesprochen hätten. Er bekräftigt die gefährliche Situation durch schnelle Radfahrende in der Friedrichstraße.

BV Klose kritisiert den Antrag aus TOP 10 als zu vorschnell, es sei wichtig, sich zuerst ein Konzept auszudenken und dann die modalen Beschränkungen zu erlassen. Sie verweist des Weiteren auf die vermutlich weitreichenden Folgen, die aus einer Abstufung des Ku'damms von Hauptverkehrsstraße zur Örtlichen Straße entspringen würden, stellt die Frage nach den Konsequenzen aber nochmal in den Raum. Auch die Reduktion auf Tempo 30 sei nicht zielführend. Eine Sperrung des Ku'damms in voller Länge werde zusätzlich zu enormen Belastungen für die Seitenstraßen führen.

Herr Haegele entgegnet der Kritik an der Situation in der Friedrichstraße, dass noch keine belastbaren Evaluationsergebnisse verfügbar seien, man könne also noch nicht objektiv urteilen. Die Polizei habe bislang auch keinen Verstoß gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung durch Radfahrende festgestellt.

BzStR Schruoffeneger antwortet der **BV Klose**, dass die Folgen unklar seien. Sicher sei aber, dass dadurch die Zuständigkeit zum Bezirk gehe, was die verkehrsrechtlichen Anordnungen einfacher machen würde. Unsicher sei aber nach wie vor, welche Konsequenzen auch nach Abstufung aus dem Rechtsbegriff der „überbezirklichen / besonderen Bedeutung“ erwachsen, da „Hauptverkehrsstraße“ kein gesetzlicher Begriff sei.

Herr Haegele stellt klar, dass die Frage der Einordnung im StEP-Verkehr getroffen werde. Straßen im StEP-Verkehr liegen in der straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeit, die Nebenstraßen (nicht im StEP-Verkehr aufgeführt) in der Zuständigkeit des Bezirkes. Fragen des Baulastträgers seien aber durch die Einordnung nicht tangiert und daher weiterhin in der bezirklichen Zuständigkeit. Die Herausnahme einer Straße werde aber durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen, könne aber durch den Bezirk angeregt werden.

BV Heyne widerspricht **Herrn Haegele**, so sei die Geschwindigkeitsbegrenzung erst nach Auftreten der Überschreitungen erlassen worden. Die Polizei habe sehr wohl massive Überschreitungen festgestellt, diese aber nicht geahndet, da Fahrräder über keine Messgeräte verfügen. Er bekräftigt nochmals die gefährliche Situation sowie die Umsatzrückgänge der Einzelhändler in der Friedrichstraße und schlägt vor, die Ampeln wieder einzuschalten, um Rotlichtverstöße zu erfassen.

Herr Haegele widerspricht dem **BV Heyne**, die Geschwindigkeitsbegrenzung habe seit dem ersten Tag an bestanden, außerdem habe die fehlende Ausstattung mit Messgeräten seitens des Radverkehrs keine Auswirkung auf die Rechtswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

BV Dr. Murach verweist auf das Beispiel der Wilmersdorfer Straße, die auch herabgestuft worden sei. Er argumentiert des Weiteren für eine gleichzeitige Entwicklung und Prüfung in einem sektoralen Verkehrsentwicklungskonzept, auf welcher Länge man den Ku'damm umwidmen könne und auf welche Weise, gerade im Hinblick auf Immissionsschutz, der Verkehr umgelenkt werden könne. Die sei auch Gegenstand des Antrages.

BV Sell bezieht sich auf den **Herrn Haegele** und verweist auf die Unterschiede zwischen der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung und der tatsächlichen Umsetzung und Sanktionierung. Er bekräftigt die mangelnde Kontrollierbarkeit, da Fahrräder standardmäßig über keine Tachometer verfügen, sowie die erwiesene Gefahrensituation. Das Nutzen der vorhandenen Lichtsignalanlagen würde die Situation verbessern.

Herr Haegele erwidert nochmals, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Friedrichstraße von Beginn an ausgeschildert worden sei und dass die Polizei keine zu ahnenden Überschreitungen außerhalb des Toleranzbereiches hätte feststellen können. Die Faktenlage stehe nicht zur Debatte.

BV Dr. Murach stellt klar, dass die SPD-Fraktion keinesfalls den gesamten Kurfürstendamm in einen Boulevard umwandeln wolle. Auch sei keine Fahrradstraße angedacht, vielmehr wolle man den Fußverkehr priorisieren. Im sektoralen Verkehrsentwicklungskonzept werde sowohl die Umlenkung als auch die Dämpfung des Verkehrs untersucht.

BV Recke fragt welche Maßnahmen durch Bezirk und SenUVK angedacht seien, um das

Rasereiproblem zu lösen.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass der Bezirk als Straßenbaulastträger agieren werde. Man müsse die Möglichkeiten hinsichtlich Umgestaltung des Mittelstreifens sowie deren Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeit prüfen.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung über den geänderten Antrag aus TOP 6 (DS 1671/5):

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, zusammen mit den zuständigen Stellen ein Konzept zu entwickeln, wie der Kurfürstendamm als ein Bereich ohne motorisierten Individualverkehr entwickelt werden könnte, in dem (beispielsweise auf einer Seite) weiterhin Fahrräder, Busse und Lieferverkehr fahren können. Hierzu soll der BVV-Beschluss „Taubentzen probeweise als Fußgängerzone“ (Drucksache 1360/5) auch auf dem Kurfürstendamm angewandt werden.

Der BVV ist bis zum 31. Januar 2021 zu berichten.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich zusammen mit den zuständigen Stellen dafür einsetzen, wie der Kurfürstendamm als ein Bereich ohne motorisierten Individualverkehr entwickelt werden kann, in dem (beispielsweise auf einer Seite) weiterhin Fahrräder, Busse und Lieferverkehr fahren können. Hierzu soll der BVV-Beschluss „Taubentzen probeweise als Fußgängerzone“ (Drucksache 1360/5) auch auf dem Kurfürstendamm angewandt werden.

Der BVV ist bis zum 31. Januar 2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 7 dagegen: 6 Enthaltung: 1

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung über den Antrag aus TOP 10 (DS 1713/5):

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich gegenüber den zuständigen Senatsverwaltungen dafür einzusetzen, dass eine städtebauliche und verkehrliche Konzeption zur Umgestaltung des Kurfürstendamms zu einem Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt und gesetzt wird. In einem städtebaulichen Wettbewerb unter Beteiligung des Bezirksamtes, der BVV und der AG City ist eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten vielfältiger Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Stadtmöblierung, öffentliche Sitzgelegenheiten, mehr Barrierefreiheit) zu entwerfen. Dabei sind auch die Erfahrungen erfolgreicher verkehrsberuhigter Flaniermeilen anderer europäischer Metropolen (z.B. Ramblas in Barcelona und Cankarjeva Cesta in Ljubljana) einzuholen. Es sollen weitestgehend alle Bäume am Kurfürstendamm erhalten bleiben.

- Als Übergangslösung ist der Kurfürstendamm kurzfristig von einer Hauptverkehrsstraße (StEP Netz) zu einer bezirklichen Nebenstraße herabzustufen, um die nur dann bestehende rechtliche Möglichkeit der Einführung von Tempo 30 kombiniert mit geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahmen zu nutzen. Installation von Videokameras zur Verkehrsbeobachtung

- Die Endwidmung des Kurfürstendamms als Hauptverkehrsstraße und die Herausnahme aus dem StEP Netz ist bereits in den neuen noch in der Abstimmung befindlichen Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr 2030 zu berücksichtigen.
- Weiterhin ist von der Senatsverkehrsverwaltung auf der Grundlage des neuen StEP Mobilität und Verkehr 2030 eine sektorale Verkehrskonzeption zu entwickeln, die es mittelfristig ermöglicht, dass längere Abschnitte des Kurfürstendamms im Anschluss an die Tauentzien Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden können, ohne dass es zu einer gesundheitsgefährdenden Erhöhung der Lärm- und Luftbelastung der Anwohner*innen in den Parallelstraßen (z.B. der Lietzenburger oder der Kantstraße) kommt.
- Der Kurfürstendamm soll weiterhin für den Linienverkehr der BVG, für den Taxiverkehr, für den Wirtschaftsverkehr sowie Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr geöffnet bleiben.
- Wichtige Bausteine der Konzeption sind verkehrlenkende Maßnahmen kombiniert mit Maßnahmen zur Dämpfung des Quell- und Zielverkehrs in die City-West (insbesondere die Ausdehnung und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und eine schnellere Umsetzung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur für Pendler (Projekt „i20302). Mit einem Verkehrsleitsystem sind die vorhandenen nicht ausgelasteten Parkhauskapazitäten in der City-West intensiver zu nutzen.

Der BVV ist erstmalig bis zum 31.03.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 8 dagegen: 6 Enthaltung: 0

Der Vorsitzende **BV Saßen** vertagt die Tagesordnungspunkte 7, 8 und 9 hinsichtlich der vereinbarten Sitzungsdauer.

zu 7 Raser auf dem Ku'damm stoppen **Vorlage: 1673/5**

Die Drucksache wird vertagt.

zu 8 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten! **Vorlage: 1679/5**

Die Drucksache wird vertagt.

zu 9 Rixdorfer Kissen gegen Raser in der Dahlmannstraße **Vorlage: 1706/5**

Die Drucksache wird vertagt.

zu 10 Kurfürstendamm zum attraktiven Boulevard entwickeln **Vorlage: 1713/5**

Siehe TOP 6.

zu 11 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung

Es gibt keine Mitteilungen der Verwaltung und auch keine Fragen an die Verwaltung.

zu 12 Verschiedenes

Der Vorsitzende **BV Saßen** bedankt sich herzlich bei den Gästen **Frau Menzel, Herrn Haegele** und **Herrn Tschisch** für deren Teilnahme, diese Sitzung sei beispielhaft für die Zusammenarbeit zwischen Senat, Bezirk und Polizei. Er wünscht allen Anwesenden einen schönen Freitagabend sowie ein schönes Wochenende. Der Vorsitzende schließt die Sitzung.

Vorsitzender
Saßen

Protokollant
Mierendorff

N i e d e r s c h r i f t

51. Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Tiefbau

Sitzungstermin: Mittwoch, 13.01.2021
Sitzungsbeginn: 17:30 Uhr
Sitzungsende: 19:05 Uhr
Ort, Raum: digital als Zoom-Meeting

<u>Anwesende:</u> Herr Dr. Jürgen Murach	SPD-Fraktion	
Herr Lothar Saßen	SPD-Fraktion	
Herr Christoph Brzezinski	CDU-Fraktion	
Herr Karsten Sell	CDU-Fraktion	Vertretung für: Frau Gesina Gisa
Herr Simon Hertel	CDU-Fraktion	
Herr Ansgar Gusy	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Alexander Kaas Elias	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Johannes Heyne	FDP-Fraktion	
Herr Felix Maximilian Recke	FDP-Fraktion	
Herr Jan von Ertzdorff-Kupffer	AfD-Fraktion	
Herr Sebastian Dieke	LINKE-Fraktion	
Frau Dr. Heike Stock	SPD-Fraktion	
Herr Hans-Detlev Küller	SPD-Fraktion	
Herr Martin Frey	CDU-Fraktion	
Frau Tamara Mitransky	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Gerald Mattern	fraktionslos	

Tagesordnung:

- 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Annahme von Niederschriften
- 3 Kein sechsspüriger Ausbau der AVUS ("Zehlendorf Kleeblatt" - Hüttenweg) in Richtung AD Funkturm
Vorlage: 1607/5
- 4 Mehr Sicherheit für die Laubacher Straße
Vorlage: 1614/5
- 5 Mehr Sicherheit für die Hildegardstraße
Vorlage: 1615/5

- 6 Legal, illegal, scheißegal
Vorlage: 1616/5
- 7 Lieferzone in der Zillestraße einrichten
Vorlage: 1632/5
- 8 Babelsberger Straße für alle!
Vorlage: 1634/5
- 9 Gehwege in Ordnung halten
Vorlage: 1658/5
- 10 Fußgänger-Furten in den Nebenstraßen des Bezirks
Vorlage: 1660/5
- 11 Raser auf dem Ku'damm stoppen
Vorlage: 1673/5
- 12 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten!
Vorlage: 1679/5
- 13 Wiederherstellung der Radwegmarkierung Spandauer Damm/Wiesendamm
Vorlage: 1684/5
- 14 Mehr Sicherheit für alle
Vorlage: 1694/5
- 15 Beim Umbau der Berliner Straße den Lärmschutz berücksichtigen
Vorlage: 1700/5
- 16 Bauliche Umgestaltung der Kantstraße
Vorlage: 1701/5
- 17 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung
- 18 Verschiedenes

zu 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende, **BV Saßen**, eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

BV Dieke wünscht eine Vertagung des Tagesordnungspunktes 8 auf die Sondersitzung am 22.01.2021.

Der Vorsitzende **BV Saßen** bestätigt dies und berichtet vom Wunsch der SPD-Fraktion, die Tagesordnungspunkte 9 und 10 zu vertagen. Damit werden die Punkte 8, 9 und 10 vertagt. Alle Anträge, die heute nicht behandelt werden können, werden auf die Sondersitzung vertagt. Zudem werden ca.15 – 20 Minuten für den Tagesordnungspunkt 17 eingeplant.

zu 2 Annahme von Niederschriften

Es liegen keine Niederschriften vor.

zu 3 Kein sechsspuriger Ausbau der AVUS ("Zehlendorf Kleeblatt" - Hüttenweg) in Richtung AD Funkturm Vorlage: 1607/5

BV Dr. Murach erläutert den Antrag sowie dessen Hintergründe.

BV Recke erkundigt sich, ob das Bezirksamt bei Fertigstellung der Planung im Jahre 2016 durch den Bund beteiligt wurde und welche Informationen dem Bezirksamt aktuell bekannt seien. Er teile die Kritik, dass der Ausbau der AVUS der neueren Planung bezüglich Umbau des Autobahndreiecks entgegenstehe, die Ausbauplanung zu hinterfragen sei richtig.

BV von Ertzdorff-Kupffer stimmt grundsätzlich einer Planung zur Vermeidung von Staus und Behinderungen zu, diese dürfe aber die benachbarten Quartiere nicht belasten. Der jetzige Zustand sei aber auch nicht wünschenswert. Von Interesse sei, wie man das Nadelöhr beseitigen könne und ob man bei der Planung von 2016 eine Idee für die Zukunft gehabt habe. Nun müsse die AVUS bzw. Stadtautobahn aber zukunftstauglich gemacht werden.

BV Brzezinski erkundigt sich ebenfalls nach Beteiligung und aktueller Meinung des Bezirkes zur Planung. Er halte die Planung aber für sinnvoll, so habe ihr sicherlich eine Bedarfsanalyse zu Grunde gelegen, außerdem führe die aktuelle Problematik der Staus auf der AVUS zu Belastungen in den umliegenden Quartieren. Die Planung könne diese wahrscheinlich verringern.

BzStR Schruoffeneger berichtet, dass der Bezirk nicht beteiligt worden sei, über eine Einbindung des Landes ins Planungsverfahren könne er aber nur spekulieren. Die damalige Planung für die AVUS stehe der Entscheidung zum Umbau des Autobahndreiecks entgegen.

BV Kaas Elias schließt sich der Auffassung des **BzStR Schruoffeneger** an, im Bundesverkehrswegeplan 2016 hätte die Planung zum Umbau des Autobahndreiecks beachtet werden müssen. Seine Fraktion unterstütze den Antrag und wünsche einen Beitritt.

BV Recke bekräftigt die aktuellen Kapazitätsprobleme des Autobahndreiecks, da dieses ursprünglich für eine geringere Kapazität geplant worden sei. Der Umbau orientiere sich ebenfalls an diesen Kapazitätswerten. Er kann die Auffassung des Antrages teilen, so die Planung der AVUS dem Umbau des Autobahndreiecks entgegenstehe. Er fragt sich aber dennoch, was die Konfliktpunkte zwischen den Planungen abgesehen vom Nadelöhr seien.

BV Dr. Murach bemerkt, dass das Land sowie lediglich Stellen des Bezirkes Steglitz-Zehlendorf beteiligt worden seien, letzterer profitiere außerdem vom Ausbau der AVUS. Er beantwortet die Frage seines Vorredners, so handele es sich bei den stärkeren Belastungen der Ausfahrten hinter dem Autobahndreieck sowie den daraus resultierenden Belastungen der benachbarten Quartiere um negative Auswirkungen. Er erläutert die Bedarfsanalyse genauer.

Er erklärt des Weiteren, dass der Schwerpunkt der Arbeiten der nächsten Jahre in der Errichtung von Lärmschutzanlagen entlang der Stadtautobahn liege.

BV von Ertzdorff-Kupffer schließt sich der Argumentation zur Lärmsanierung an. Er kritisiert, dass es sich bei der Aussage, der Bezirk Steglitz-Zehlendorf freue sich über den Schaden anderer Bezirke, um Unterstellungen handele. Er äußert des Weiteren, dass man sich entscheiden müsse, ob man zur Lösung der Kapazitätsprobleme entweder die Anzahl der Autos verringern oder die Kapazitäten erhöhen wolle. Im konkreten Fall sei nicht der Ausbau das Problem, sondern die zu geringen Kapazitäten der anderen Abschnitte. Er spricht sich gegen eine Blockade des Ausbaus aus.

Der Vorsitzende **BV Saßen** erkundigt sich, ob die SPD-Fraktion dem Beitritt der Fraktion B'90/Grüne zustimme, dem ist so.

Beitritt der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum vorliegenden Antrag mit DS-Nr.: 1607/5.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung und schlägt als geändertes Berichtsdatum den 31.03.2021 vor, welches übernommen wird.

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV,
die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich gegenüber dem Berliner Senat dafür einzusetzen, dass der im Bundesverkehrswegeplan 2030 nach Fertigstellung des AD Funkturms im „erweiterten Bedarf“ im Grunewald vorgesehene sechsspurige Ausbau der AVUS nicht umgesetzt wird. An der AVUS ist nur eine Sanierung des Bestands ohne Erhöhung der Kapazität vorzunehmen und damit eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Anwohner im Bereich der AS Hüttenweg bzw. der Ortsteile Grunewald und Eichkamp und an weiteren Ausfahrten hinter dem AD Funkturm zu vermeiden.

Die Maßnahme „sechsspuriger Ausbau der AVUS“ ist auch aus dem derzeit in der Fortschreibung befindlichen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr und bei der anstehenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegplans zu streichen..

Der BVV ist bis zum 31.03.2021 berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 8 dagegen: 6 Enthaltung: 1

zu 4 Mehr Sicherheit für die Laubacher Straße Vorlage: 1614/5

BV Brzezinski erläutert die dem Antrag zugrunde liegende Situation. Ursprünglicher Antragsteller sei der **BV Mattern**.

BV Dr. Murach äußert seine Unterstützung für den Antrag und korrigiert, dass Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstraßen ausgewiesen werden können.

BV Kaas Elias begrüßt den Antrag ebenfalls, es stelle sich aber die Frage der praktischen Umsetzung nach StVO. Er verweist auf eine ähnliche Situation vor der Ruppin-Grundschule. Das Berichtsdatum müsse zudem angepasst werden.

BV Mattern bekräftigt die gefährliche Situation in der Laubacher Straße, da sich die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nicht an die Tempo-30-Anordnung halte. In der unübersichtlichen Situation komme es vermehrt zu Verkehrsunfällen und Profilierungsfahrten.

BV Gusy spricht sich für eine Blitzerhoheit des Bezirkes aus und hofft auf den Einsatz von mobilen Blitzern. Er warnt vor einer Verlagerung der Profilierungsfahrten auf eine andere Stelle.

BV Recke wünscht eine Klarstellung des Bezirkes, ob es sich um einen Unfallschwerpunkt handle. In der Straße gebe es bislang keine Tempo-30-Anordnung, er frage sich deshalb, auf welcher Grundlage eine Erweiterung der Tempo-30-Anordnung geschehen solle, da es sich um eine Straße des übergeordneten Straßennetzes handle. Auch könne der Antrag auf diverse Straßen angewendet werden, es stelle sich die Frage nach der konkreten Begründung für diese Situation, da eine Überschreitung um 20 km/h in diesem Bereich gar nicht möglich sei.

BV Mattern erwidert, dass in der Laubacher Straße partiell Tempo 30 angeordnet sei, dieser Umstand werde jedoch von den Autofahrenden nicht beachtet. Grund sei eine fehlende Wahrnehmung der Anordnungen sowie eine fehlende Überwachung, daher rühre die Forderung nach Maßnahmen zur Einhaltung der StVO. Weitere konkrete Handlungserfordernisse seien die Gefährdung für die ansässige Gastronomie sowie den Umstand, dass es sich um einen Schulweg handle.

BV Heyne entgegnet, dass es sich somit nicht um ein Regelungs-, sondern ein Vollzugsdefizit handle. Rund um die Kirche fließe der Verkehr außerdem deutlich langsamer als im Rest der Laubacher Straße. Er verweist auf die zahlreichen Ablehnungen ähnlicher Anträge durch die Senatsverwaltung. Dieser Antrag werde die Situation also nicht verbessern.

BV Gusy verweist auf die Möglichkeit der Tempo-30-Anordnung für Schulwege. Seine Fraktion sei für eine Prüfung dieser Möglichkeit für die konkrete Situation.

BV von Ertzdorff-Kupffer hinterfragt, warum die Nicht-Einhaltung der bestehenden Regelung durch eine Ausweitung der Regelung verhindert werden könne. Einer Verstärkung der Kontrollen könne er zustimmen. Er bekräftigt den Umstand, dass es sich um eine Hauptverkehrsstraße handle. Er sehe die konkrete und besondere Gefährdungslage, abgesehen von der Schulwegsituation, nicht.

BV Mattern empfiehlt einen Vor-Ort-Termin, um die Geschwindigkeitsüberschreitungen persönlich zu beobachten.

BV Brzezinski schildert den räumlichen Umstand, dass sich auf kurze Distanz mehrere Tempo-50- und Tempo-30-Zonen abwechseln. Dies begünstige den Verstoß gegen die Tempo-30-Beschränkungen. Eine Ausweitung der Anordnungen könne dem entgegenwirken.

BV Dr. Murach verweist auf den ähnlichen Fall an der Schlossbrücke, dort prüfen Verkehrsjuristen die Verlängerung einer Tempo-30-Anordnung bei kurzen räumlichen Wechseln von unterschiedlichen Anordnungen. Diesbezüglich habe es eine Schriftliche Anfrage gegeben. Diese Thematik, insbesondere die Erleichterung des § 45 StVO, könne an die Bundestagesabgeordneten weitergegeben werden, um sie in die Reformierung der StVO einzuarbeiten.

BV Recke bekräftigt, dass es seiner Fraktion um einen verhältnismäßigen Eingriff in den Straßenverkehr gehe. Wenn entsprechende Voraussetzungen für die Anwendung des § 45 StVO vorliegen, werde man einer Anordnung von Tempo 30 gerne zustimmen, dies sei hier jedoch nicht der Fall, wie der **BV Heyne** bereits ausführte.

BV Gusy bittet um Beitritt seiner Fraktion zum aufgerufenen Antrag.

Die **CDU-Fraktion** gewährt diese Bitte.

Beitritt der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum vorliegenden Antrag mit DS-Nr.: 1614/5.

BzStR Schruoffeneger stimmt einerseits zu, dass die Senatsverwaltung derartige Anträge oft ablehne, andererseits sehe er hier eine besondere Qualität der Argumentation und Handlungsbedarf. Die bestehende Anordnung der Tempo-30-Zonen sowie deren Missachtung seien wahrscheinlich ausreichende Voraussetzung für eine Anwendung des § 45 (1) StVO. Der BzStR schlägt vor, die Anwendung des § 45 (1) StVO auszuprobieren, um Verkehrssicherheit zu schaffen.

Der Vorsitzende **BV Saßen** äußert den im Chat gewünschten Wunsch der **SPD-Fraktion**, dem Antrag beizutreten. Der Beitritt wird von der **CDU-Fraktion** gestattet.

Beitritt der SPD-Fraktion zum vorliegenden Antrag mit DS-Nr.: 1614/5.

Der Vorsitzende **BV Saßen** schlägt vor, das Berichtsdatum zu verschieben. Die **CDU-Fraktion** nennt den 30.04.2021

BV Mattern fragt den Vorsitzenden **BV Saßen**, ob er als fraktionsloser Verordneter dem Antrag beitreten könne. Laut Geschäftsordnung können auch einzelne Bezirksverordnete einem Antrag beitreten. Die **CDU-Fraktion** stimmt dem Beitritt zu.

Beitritt von **BV Mattern** zum vorliegenden Antrag mit DS-Nr.: 1614/5.

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV,
die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, die im Bereich um den Bergheimer Platz bestehende Tempo-30-Regelung in der Laubacher Straße auf den Straßenabschnitt zwischen der Wiesbadener Straße und der Odenwaldstraße zu erweitern und sich gegenüber der Polizei für Maßnahmen zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch polizeiliche Schwerpunktkontrollen oder eine stationäre Radarkontrolle einzusetzen.

Der BVV ist bis zum 30.04.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 12 dagegen: 3 Enthaltung: 0

zu 5 Mehr Sicherheit für die Hildegardstraße **Vorlage: 1615/5**

BV Brzezinski erläutert den Antrag.

BV Mattern ergänzt, dass es diesbezüglich eine Antwort des Bezirksamtes gegeben habe, in der der Zustand als „gerade noch zumutbar“ eingeschätzt worden sei. Inzwischen habe sich dieser Zustand aber verschlechtert. Außerdem stelle der miserable Zustand aufgrund seines Gefährdungspotentials einen Nachteil für einen dort ansässigen Gastronomen dar. Er bittet das Bezirksamt, tätig zu werden.

BV Kaas Elias bemerkt, dass dieser Radweg nicht mehr benutzungspflichtig und außerdem selbst nach Vorgaben vor Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes zu schmal sei. Seine Fraktion habe des Weiteren einen finanziellen Aufwand von 80.000 -1 00.000 Euro für den Rückbau festgestellt, diese Summe solle aber lieber in wichtigere Projekte investiert werden. Hinsichtlich der Problematik des Gastronomen schlage seine Fraktion, wie bereits in einem anderen Antrag gefordert, das Schaffen von zusätzlichen Flächen am Fahrbahnrand vor.

BV Recke entgegnet, dass dieser Vorschlag bereits deutlich zurückgewiesen worden sei. Der Argumentation der unverhältnismäßig hohen Kosten stimme er aber zu. Er plädiert für eine Instandsetzung anstelle eines Rückbaus des vorhandenen Radweges, da eine Umleitung des Radweges auf der Fahrbahn fahrlässig und den Bürgerinnen und Bürgern nicht vermittelbar sei.

BV Saßen schließt sich der Argumentation an, dass die immensen Kosten für einen Rückbau unverhältnismäßig seien. Er fragt das Bezirksamt nach dem möglichen Vorgehen, wenn weder ein Rückbau, noch eine Sanierung vorgenommen wird.

BzStR Schruoffeneger schlägt vor zu prüfen, ob der kaputte Radweg durch Installation von Fahrradabstellanlagen o.Ä. an dessen Eingang versperrt und somit die Benutzung verhindert werden könne. Dies würde auch anderweitige Nutzungen auf der dahinterliegenden Fläche ermöglichen.

BV von Ertzdorff-Kupffer verweist auf die besondere Wurzelproblematik sowohl bei Rückbau als auch Sanierung. Er stellt allgemein die Notwendigkeit eines Radweges auf der Hildegardstraße infrage, die Kosten seien aber größter Negativpunkt eines Rückbaus. Es müsse aber eine Entscheidung getroffen werden, so könne der Radweg nicht in dem Zustand belassen werden, in dem dieser gerade sei. Der BV fragt das Bezirksamt, wie hoch die Kosten für eine wurzelschonende Sanierung seien.

BV Brzezinski wirft ein, dass ein Belassen des Radweges in seinem unbenutzbaren Zustand die allgemeine Diskussion um Fahrradinfrastrukturen im Bezirk konterkariere. Das Argument der hohen Kosten sei nachvollziehbar, das simple Verstellen des Radweges halte er für eine wenig befriedigende Verschwendung öffentlichen Raumes.

BV Mattern unterstützt den **BzStR Schruoffeneger**, so handele es sich bei dessen Vorschlag lediglich um die günstigste Variante. Er kritisiert des Weiteren, dass sich die Diskussion um die Kosten für den gesamten Radweg drehe, der Antrag sei jedoch nur auf den Abschnitt zwischen Blissestraße und Schrammstraße bezogen. Er entgegnet dem **BV von Ertzdorff-Kupffer**, dass ein Radweg in der Hildegardstraße durchaus sinnvoll sei, es könne sogar über eine Fahrradstraße an dieser Stelle nachgedacht werden.

BV Recke weist den Vorschlag des Bezirksamtes ausdrücklich zurück, es müsse entweder zurückgebaut oder Instand gesetzt werden. In der VzK zur Drucksache 0735/5 sei eine Finanzierung der Instandsetzung aus einem Radwegeprogramm für gegebenenfalls möglich befunden worden, dafür hätte das Bezirksamt sich einsetzen müssen. Er verweist auf eine ähnliche Situation am Spandauer Damm.

BV von Ertzdorff-Kupffer erklärt, dass für 1,5m – 2m breite Radwege auf den meisten Straßen gar kein Platz sei. Er spricht sich gegen eine Umwandlung der Hildegardstraße in eine Fahrradstraße aus, es müsse den Interessen aller Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden. Eine Fahrradstraße würde außerdem zu Umverteilungen der Verkehrsströme führen. Er stellt die Sinnhaftigkeit des Vorschlages der Absperrung infrage. Bei Sanierung oder Rückbau müsse aber der gesamte Abschnitt und nicht nur ein Teilstück eingebunden werden.

BV Gusy bemerkt, dass ein neuer Radweg auch nach neuen Kriterien eingerichtet werden müsse, er sehe aber auch die Möglichkeit des Radverkehrs auf der Straßenfläche, da für einen neuen Radweg zu wenig Platz vorhanden sei. Ein Rückbau auf gesamter Strecke sei sicherlich zu teuer, es können aber gravierende Stellen einzeln repariert werden. Er erläutert des Weiteren, dass die Möglichkeit, die Durchfahrt durch eine Absperrung zu verhindern, nicht neu und in Berlin durchaus üblich sei.

Der Vorsitzende **BV Saßen** schließt die Diskussion und fragt, ob das Berichtsdatum angepasst werden solle.

BV Brzezinski schlägt den 30.04.2021 vor.

BV Saßen eröffnet die Abstimmung:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV, die BVV möge beschließen:

Die Drucksache wird abgelehnt.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, gemäß des Beschlusses der BVV vom 21.06.2018 zur DS 0735/5 umgehend einen Rückbau des Radweges in der Hildegardstraße, vorrangig zwischen Schrammstraße und Blissestraße zur Beseitigung der erheblichen Unfallgefahren für den Fuß- und Radverkehr vorzunehmen.

Der BVV ist bis zum 30.04.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 5 dagegen: 10 Enthaltung: 0

zu 6 Legal, illegal, scheißegal
Vorlage: 1616/5

BV Brzezinski erläutert den Hintergrund des Antrages und fragt den **BzStR Schruoffeneger**, wie der Sachstand sei, da der Antrag schon etwas älter sei.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die problematische Situation bereits gelöst worden sei, so werden Rad- und Fußweg getrennt voneinander geführt.

BV Mattern berichtet, dass sich die Situation durchaus verändert habe, allerdings belaufe sich die Trennung lediglich auf eine Länge von fünf Metern. Die Situation sei weiterhin unübersichtlich, der Fuß- und Radverkehr teile sich weiterhin den Gehweg, da die gelbe Markierung des Radweges nicht beachtet werde.

BV von Ertzdorff-Kupffer kritisiert den Titel des Antrages als reißerisch und anstößig. Er bittet um eine zukünftige Verwendung von passenderen Arbeitstiteln. Dem Antrag an sich könne er aber, so die Situation immer noch bestehe, durchaus zustimmen.

BV Sell bestätigt die Beschreibung der Situation des **BV Mattern**. Den Äußerungen des **BV von Ertzdorff-Kupffer** wolle er nichts entgegenen.

BV Kaas Elias wirft ein, dass der Radverkehr bei gesperrtem Radweg und freier Fahrbahn eigentlich auf die Straße geführt werden müsse. Außerdem sei das ursprüngliche Problem durch eine Umleitung gelöst worden. Aus diesem Grunde stelle sich die Frage nach der Notwendigkeit des Antrages.

BV Mattern entgegnet, dass der Radverkehr durch eine Beschilderung explizit auf den Fußweg geleitet werde. Die Umleitung sei damals aufgrund ihrer Länge kaum beachtet worden. Er äußert seine Überraschung gegenüber der Kritik des **BV von Ertzdorff-Kupffer**. Bei dem Titel handele es sich um einen uralten Spruch nach Art der „Berliner Schnauze“.

BV Sell ergänzt, dass die Möglichkeit des Befahrens der Straße zwar bestehe, durch die Baustelle aber sehr gefährlich und unübersichtlich sei. Die Situation sei demnach noch nicht entschärft. Er bittet das Bezirksamt, zu handeln.

BV Heyne verweist auf Mitteilungen der BWB, so sei die Baustelle beinahe beendet, Mitte des Monats solle mit dem Rückbau der Baustelle begonnen werden, welcher Ende des Monats abgeschlossen sein solle. Er hofft, dass die Verwaltung die BWB zu einer Verbesserung der Situation anregen werde, ein eigener Antrag sei aber nicht notwendig.

BV Sell stimmt seinem Vorredner zu, bezweifelt aber aufgrund der Wetterbedingungen ein Ende der Baustelle in wenigen Wochen.

BV Gusy verweist auf die Anforderungen des Mobilitätsgesetzes zu Wegen bei Bauarbeiten oder Modernisierungen. Derartige Baustellen und Situationen seien auch in Zukunft kein seltenes Ereignis, daher müsse die Verwaltung über das grundsätzliche Vorgehen beraten.

BV Mattern stimmt dem **BV Gusy** zu, die Situation sei exemplarisch zu betrachten. Problem sei insbesondere gewesen, dass Regelungen und Umleitungen durch den Fußverkehr nicht befolgt worden seien. Er appelliert, den Belangen des Fußverkehrs als schwächstem Verkehrsteilnehmer im Vergleich zum Radverkehr in Zukunft mehr Gehör zu schenken. Das Starten von größeren Aktionen in den verbleibenden Wochen halte er aber nicht für sinnvoll.

BV Saßen eröffnet die Abstimmung, ob der Antrag durch Verwaltungshandeln erledigt sei:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV,
die BVV möge beschließen:

Die Drucksache ist durch Verwaltungshandeln erledigt.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, umgehend dafür Sorge zu tragen, dass Fußgänger und Anlieger den Bereich des Hohenzollerndammes zwischen der Fasanenstraße und der Düsseldorfer Straße wieder gefahrlos betreten und sich in diesem Bereich aufhalten können. Die Berliner Wasserbetriebe sind zu veranlassen, neben der Nutzung aller Ressourcen für eine möglichst kurze Bauphase zumindest für den Radverkehr durch Veränderung der Baustelleneinrichtung eine sichere Durchwegung auf dem Hohenzollerndamm zu ermöglichen.

Der BVV ist bis zum 30. September 2020 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 9 dagegen: 4 Enthaltung: 2

Der Vorsitzende BV Saßen schlägt vor, alle weiteren Anträge aufgrund der fortgeschrittenen Zeit zu vertagen.

zu 7 Lieferzone in der Zillestraße einrichten
Vorlage: 1632/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 8 Babelsberger Straße für alle!
Vorlage: 1634/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 9 Gehwege in Ordnung halten
Vorlage: 1658/5

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 10 Fußgänger-Furten in den Nebenstraßen des Bezirks
Vorlage: 1660/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 11 Raser auf dem Ku'damm stoppen
Vorlage: 1673/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 12 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten!
Vorlage: 1679/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 13 Wiederherstellung der Radwegmarkierung Spandauer Damm/Wiesendamm
Vorlage: 1684/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 14 Mehr Sicherheit für alle
Vorlage: 1694/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 15 Beim Umbau der Berliner Straße den Lärmschutz berücksichtigen
Vorlage: 1700/5**

Die Drucksache wird vertagt.

**zu 16 Bauliche Umgestaltung der Kantstraße
Vorlage: 1701/5**

Die Drucksache wird vertagt.

zu 17 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung

BzStR Schruoffeneger berichtet vom Entschluss der Senatsverwaltung, den Status des Heckerdamms als Hauptverkehrsstraße aufrecht zu erhalten. Ein Durchfahrtsverbot für LKWs werde aktuell separat geprüft.

Der **BzStR** berichtet des Weiteren, dass das neue retroreflektierende Schild an der Ecke Sächsische / Pommersche Straße bestellt sei und bei Eintreffen umgehend installiert werde. Aufgrund der häufig langen Wartezeiten habe der Bezirk Ende letzten Jahres zusätzlich zahlreiche Schilder auf Vorrat erworben. Eine Anhörung mit der Polizei über Anbringen von Richtungsschildern im Vorfeld der Kreuzung laufe gegenwärtig noch.

Zur Prinzregentenstraße berichtet der **BzStR**, dass der Einbau der Bodenhülsen heute begonnen habe, als nächstes werden dann die Poller installiert werden.

Der **BzStR** berichtet außerdem, dass die Wall AG den Standort Agathe-Lasch-Platz für den Toilettenstandort geprüft und erhebliche Probleme festgestellt habe, welche wahrscheinlich nicht zu lösen seien.

Auf die Frage des **BV Heyne** zum Toilettenstandort Berliner Straße / Badische Straße antwortet der **BzStR**, dass das Vorziehen des Standortes Jungfernheide nicht funktioniert habe. Es werde die Anlage am erstgenannten Standort also sofort ersetzt werden.

BV Dr. Murach berichtet von einer gestrigen Senatssitzung. Die Zuständigkeit für die Kernbereiche der City West sei dem Bezirk entzogen und dem Senat zugesprochen worden. Er fragt das Bezirksamt, ob es bei dieser Entscheidung beteiligt wurde und ob es sich zum Hintergrund äußern könne.

BzStR Schruoffeneger erläutert das gesamte Verfahren. Gegenwärtig laufe die Zwischenphase zwischen erstem und zweiten Beschluss, es ist ihm zugesichert worden, in dieser Phase ein gemeinsames Verfahren zu finden. Diesbezüglich habe er bereits einen Vorschlag gemacht, so sollen aufgrund des gesamtstädtischen Interesses Beschlüsse parallel sowohl auf Senats- als auch auf Bezirksebene fallen, die Bearbeitung von Bebauungsplänen verbleibe aber beim Bezirk.

BV Recke wünscht eine Bearbeitung der Thematik im Stadtentwicklungsausschuss in der nächsten Woche. Er fragt des Weiteren, ob es Neuigkeiten bezüglich der Überdachung S-Bahnhofs Charlottenburg / U-Bahnhofs Wilmersdorfer Straße gebe.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die Ausführungsplanung laufe. Im Frühjahr werde es voraussichtlich eine konkrete Ausführungsplanung geben, die vor Ort präsentiert werden könne.

zu 18 Verschiedenes

Der Vorsitzende **BV Saßen** kündigt an, alle vertagten Anträge auf die Sondersitzung am 22.01.2021 zu verschieben. Aufgrund des Antragsstaus werde er bei Zustimmung der Ausschussmitglieder die Redebeiträge auf eine Dauer von einer Minute begrenzen. Die Zustimmung wird erteilt.

Der Vorsitzende **BV Saßen** bedankt sich bei allen Anwesenden, wünscht einen schönen Abend und schließt die Sitzung.

Vorsitzender
Saßen

Protokollant
Mierendorff

N i e d e r s c h r i f t

53. Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Tiefbau

Sitzungstermin: Mittwoch, 10.02.2021
Sitzungsbeginn: 17:30 Uhr
Sitzungsende: 19:04 Uhr
Ort, Raum: digital als Zoom-Meeting

<u>Anwesende:</u> Herr Dr. Jürgen Murach	SPD-Fraktion	
Herr Lothar Saßen	SPD-Fraktion	
Herr Christoph Brzezinski	CDU-Fraktion	
Herr Karsten Sell	CDU-Fraktion	Vertretung für: Frau Gesina Gisa
Herr Simon Hertel	CDU-Fraktion	
Herr Ansgar Gusy	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Alexander Kaas Elias	Fraktion B'90/Grüne	
Herr Johannes Heyne	FDP-Fraktion	
Herr Felix Maximilian Recke	FDP-Fraktion	
Herr Jan von Ertzdorff-Kupffer	AfD-Fraktion	
Frau Frederike-Sophie Gronde-Brunner	LINKE-Fraktion	Vertretung für: Herr Sebastian Dieke
Frau Dr. Heike Stock	SPD-Fraktion	
Herr Hans-Detlev Küller	SPD-Fraktion	
Herr Martin Frey	CDU-Fraktion	
Frau Tamara Mitransky	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Gerald Mattern	fraktionslos	

Tagesordnung:

- 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Annahme von Niederschriften
- 3 Investitionsprogramm 2021 bis 2025 - Bereich Tiefbau und Straßenverwaltung
Vorlage: 1787/5
- 4 Raser auf dem Ku'damm stoppen
Vorlage: 1673/5
- 5 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten!
Vorlage: 1679/5

- 6 Wiederherstellung der Radwegmarkierung Spandauer Damm/Wiesendamm
Vorlage: 1684/5
- 7 Mehr Sicherheit für alle
Vorlage: 1694/5
- 8 Beim Umbau der Berliner Straße den Lärmschutz berücksichtigen
Vorlage: 1700/5
- 9 Bauliche Umgestaltung der Kantstraße
Vorlage: 1701/5
- 10 Änderung der Ampelschaltung auf dem Hohenzollerndamm in Höhe Seesener Straße
Vorlage: 1704/5
- 11 Rixdofer Kissen gegen Raser in der Dahlmannstraße
Vorlage: 1706/5
- 12 Achtung Ampel – für die Detmolder Straße!
Vorlage: 1707/5
- 13 Tempo 30 in der Joachim-Friedrich-Straße durchsetzen
Vorlage: 1724/5
- 14 Planung von Fahrradstraßen endlich wieder aufnehmen
Vorlage: 1727/5
- 15 Auf- und Abfahrt Halenseestr./Messedamm am Autobahndreieck Funkturm erhalten
Vorlage: 1730/5
- 16 Verkehrsprojekte auch temporär umsetzen
Vorlage: 1740/5
- 17 Radweg entlang der A111 sanieren
Vorlage: 1744/5
- 18 Instandsetzung der Dialogdisplays des Bezirks
Vorlage: 1758/5
- 19 Verkehrskonzept erarbeiten
Vorlage: 1776/5
- 20 Geschützter Radstreifen für die Caprivibrücke
Vorlage: 1781/5
- 21 Radweg in der Hagenstraße und Fontanestraße
Vorlage: 1790/5
- 22 Verpollerung der Kläre-Bloch-Platzes zeitnah zurückbauen
Vorlage: 1794/5
- 23 Anschluss des Radschnellwegs RSV 3 (Wannseeroute) an den RSV 5 (Westroute) im Bezirk sicherstellen
Vorlage: 1796/5
- 24 Gegen überhöhte Geschwindigkeiten in Knesebeckstraße
Vorlage: 1801/5
- 25 Mehr Sicherheit für Fußgänger
Vorlage: 1806/5
- 26 Sperrung der Krumme Straße
Vorlage: 1814/5

- 27 Lieferzone in der Konstanzer Straße
Vorlage: 1815/5
- 28 Vorsorge für Dialog Displays
Vorlage: 1822/5
- 29 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung
- 30 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

zu 1 Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende, **BV Saßen**, eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er kündigt an, dass **BzStR Schruoffeneger** keine Berichte haben werde.

zu 2 Annahme von Niederschriften

Es liegen keine Niederschriften vor.

zu 3 Investitionsprogramm 2021 bis 2025 - Bereich Tiefbau und Straßenverwaltung Vorlage: 1787/5

BzStR Schruoffeneger erläutert die Investitionsplanung. Für den Bezirk sei die jährliche Pauschale in Höhe von 6.243.000 Euro von Relevanz. Er erläutert die Folgen, die sich aus der Inanspruchnahme zweier Bundesförderungen ergeben. Aufgrund dieser Folgen habe man die Detmolder Straße sowie den Platz zwischen Horstweg und Wundtstraße aus den Planungen herausgenommen. Der BzStR erläutert des Weiteren, warum man diverse kleinere Straßen in die Planung aufgenommen habe.

BV Recke stellt mehrere Fragen. Erstens fragt er, was es mit dem Wegfall der Platzsituation zwischen Horstweg und Wundtstraße auf sich habe. Zweitens fragt er, ob beim Umbau der Kreuzung Bismarckstraße / Wilmersdorfer Straße die Verlängerung der Fußgängerzone mitbedacht worden sei. Schließlich fragt er, wie der Umgang mit der Detmolder Straße in Zukunft aussehe, da diese ebenfalls weggefallen sei.

BzStR Schruoffeneger beantwortet die Fragen: Man wird verkehrsberuhigende Veränderungen zwischen Horstweg und Wundtstraße mit kleineren und günstigeren Maßnahmen umsetzen. Auf die zweite Frage antwortet er, dass diese Maßnahme gegenwärtig nur auf einen Kreuzungsumbau zugunsten von Verkehrssicherheit abziele, die Frage Fußgängerzone sei nicht betroffen. Drittens antwortet der BzStR, dass die Detmolder Straße lediglich aus Finanzierungsgründen herausgefallen sei. Er hoffe aber, die Straße außerhalb der Investitionsplanung im Rahmen von anderen Sonderprogrammen angehen zu können.

BV Heyne fragt, wann die Variante „4,5“ bereitgestellt werde.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass diese nicht höchste Priorität genieße, in der Zukunft werde das Bezirksamt aber eine Antwort geben können.

BV Recke kritisiert das Streichen dieser Maßnahme.

BV Kaas Elias fragt, ob die gesamten Straßenprojekte dem Mobilitätsgesetz entsprechen und wann und auf welchem Wege fehlende Bauplanunterlagen zur Verfügung gestellt werden. Er fragt des Weiteren, ob andere Projekte der Investitionsplanung gestrichen werden, falls Wünsche zur Umsetzung anderer Maßnahmen geäußert werden sollten.

BzStR Schruoffeneger bejaht die letzte Frage, es könne beziehungsweise solle jedoch keine die Schulen betreffende Maßnahmen gestrichen werden. Er antwortet auf die zweite Frage, dass die geprüften BPU's formal bis zur Beratung im Abgeordnetenhaus im September vorliegen müssen, andernfalls drohe eine Sperrung der jeweiligen Maßnahmen. Die Zuständigkeit liege beim Tiefbauamt. Der BzStR antwortet auf die erste Frage, dass das Mobilitätsgesetz rechtlich verpflichtend bei allen neuen Baumaßnahmen sei.

BD Frey fragt, warum die Unterführung unter der Lietzenseebrücke nicht in der Investitionsplanung auftauche.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die SenUVK für Brücken zuständig sei.

BV Dr. Murach fragt, ob die Finanzierung des Schulsicherungsprogrammes der LK Argus gesichert sei, und ob in den Haushaltstiteln auch Studien enthalten seien, beziehungsweise wo diese zu finden seien.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die Schulwegsicherung unter die bauliche Unterhaltung falle und damit nicht investiver Natur sei. Auf die zweite Frage antwortet er, dass dies vom Gegenstand der Studie abhängt, im Haushalt an sich seien aber nur Gutachten- und Dienstleistungstitel vorhanden.

BV Recke fragt, warum hinsichtlich der Gehwegsanierung Reichsstraße / Kastanienallee kein Lückenschluss gewagt werde und wie es weitergehe. Er äußert seine Verwunderung, dass viele der im Ausschuss besprochenen Projekte, wie beispielsweise die Krumme Straße, in der Investitionsplanung nicht aufgeführt seien und fragt nach den Hintergründen dazu.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die Projekte kein Gegenstand der Investitionsplanung seien, da sie die Bedingung von wesentlicher Substanzverbesserung für das Bauwerk nicht erfüllen. Die Projekte seien also im Rahmen der baulichen Unterhaltung angesiedelt. Der BzStR bemerkt, dass, egal ob Investitionsplanung oder bauliche Unterhaltung, der Bereich der Tiefbausubstanzerhaltung massiv notleidend sei. Er warnt vor der Zerstörung vieler kleinerer Straßen im Bezirk, wenn man diese in den nächsten Jahren und Jahrzehnten nicht straßenbaulich pflege, da die Instandhaltung in den letzten 80 Jahren häufig ausgeblieben sei. Der BzStR antwortet auf die Frage nach der Kastanienallee, dass diese momentan keine Priorität genieße.

BV Dr. Murach fragt, ob eine Übersicht über die genauen Inhalte und Kosten des Instandhaltungsrückstandes des Straßennetzes im Bezirk existiere.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass entweder mit der Höhe der Mittel vor Beginn der Sparmaßnahmen oder mit den Wiederbeschaffungswerten pro Straßenkilometer gearbeitet werden könne. Es existiere keine genaue Übersicht.

BV Mattern fragt, ob die Maßnahmen in der Grunewaldstraße und Babelsberger Straße ebenfalls aus der Investitionsplanung gestrichen seien.

BzStR Schruoffeneger verneint dies, so werde man in der Grunewaldstraße nicht investiv, sondern mit Maßnahmen im Bereich der Lärmsanierung arbeiten. Hinsichtlich der Babelsberger Straße antwortet er, dass er sich nicht sicher sei, da die Planungen noch nicht soweit fortgeschritten seien. Es sei aber abzusehen, dass die investiven Mittel im nächsten Jahrzehnt nicht für Umgestaltungen im Bestand zur Verfügung stehen werden.

BV Gusy fragt, ob der Bezirk in der Lage sei, den milliardenschweren Umstrukturierungsprozess zur Erreichung der Klimaziele mitzutragen.

BzStR Schruoffeneger verneint dies, das jährliche Budget sei dafür zu gering, so reiche es nicht einmal für eine ausreichende Bestandssicherung.

BV Recke fragt, ob man aufgrund der zu hohen investiven Kosten für eine bauliche Umgestaltung weiterhin mit den Pop-up-Radwegen leben müsse.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass man auch mit normalen Fahrbahnmarkierungen in weißer Farbe arbeiten könne, eine bauliche Maßnahme belaufe sich aber nicht auf weniger als 20.000.000 Euro.

BV Recke kritisiert das lediglich punktuelle Ausbessern im Bezirk.

Der Vorsitzende **BV Saßen** schließt die Diskussion und erteilt dem **BV Brzezinski** das Wort.

BV Brzezinski erläutert den Textvorschlag seiner Fraktion für einen Beschlussvorschlag zum Thema Hochbeete in der Fredericiastraße.

BV Recke unterstützt das Ansinnen, die Instandsetzung der Mauer finanziell abzusichern, er könne dem Vorschlag jedoch nicht zustimmen, da die Instandsetzung keine Priorität genieße, die Kosten einerseits zu hoch und außerdem nicht geklärt sei, an welcher Stelle im Finanzplan zum Ausgleich Streichungen vorgenommen werden.

BV Kaas Elias schließt sich den Äußerungen des **BV Recke** an.

BV Brzezinski entgegnet den Einwänden, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, die Situation lasse eine Untätigkeit nicht länger zu. Er fragt den **BzStR Schruoffeneger** nach möglichen Maßnahmen außerhalb der Investitionsplanung und ob man nicht den Denkmalschutz der Mauer überdenken könne.

BV Sell bekräftigt die Beschwerden der Anwohnerschaft bezüglich der Situation und schließt sich der Denkmalschutzfrage an.

BV Mattern verdeutlicht die Dringlichkeit im Sinne einer Verkehrssicherungspflicht und plädiert dafür, eine Lösung für das Problem zu finden.

BzStR Schruoffeneger berichtet, dass das Landesdenkmalamt (LDA) keine Bereitschaft zur Aufhebung des Denkmalstatus zeige.

BV Recke schlägt vor, einen Beschluss über die Aufhebung des Denkmalstatus in die BVV einzubringen, um eine Diskussionsgrundlage über eine Diskussionsgrundlage mit dem LDA zu verfügen.

BV Gusy kritisiert die Aufhebung des Denkmalschutzes, so solle sich vielmehr um Denkmalschutzmittel zur Sanierung bemüht werden. Er bemerkt, dass die Mauer nicht die einzige Anlage im Bezirk sei, welche die Verkehrssicherheit gefährde. Er kritisiert ebenfalls, dass der Beschlussvorschlag keine Aussage darüber treffe, wo Mittel zugunsten der Sanierung gestrichen werden sollen. Er könne nicht zustimmen.

Der Vorsitzende **BV Saßen** fragt die Vertreter der CDU-Fraktion, ob diese an ihrem Antrag festhalten wollen.

BV Brzezinski bejaht dies, man werde die Frage des Denkmalschutzes aber an den Stadtentwicklungsausschuss weitergeben, da dieser dafür zuständig sei.

BV Saßen eröffnet die Abstimmung über den Textvorschlag der CDU-Fraktion für einen Beschlussvorschlag des Ausschusses:

Mauer in der Fredericiastraße berücksichtigen und sanieren

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV, die BVV möge beschließen:

Der Beschlussvorschlag wird abgelehnt.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, entsprechen dem Beschluss der BVV vom 27.08.2020 (DS-Nr. 1317/5) die Sanierung der Mauer in der Fredericiastraße in der Investitionsplanung 2021-2025 zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang ist von Seiten des Bezirksamtes auch unter Einbeziehung des Denkmalbeirates zu prüfen, ob die Aufrechterhaltung des Denkmalschutzes für die Mauer sinnvoll ist oder ob eine Aufhebung desselben in Frage kommt.

Vor einer Entscheidung ist das Ergebnis dem zuständigen Ausschuss darzulegen.

Der BVV ist bis zum 31.03.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 5 dagegen: 10 Enthaltung: 0

Damit wird der Textvorschlag abgelehnt, es gibt also keinen Beschlussvorschlag, der an die BVV überwiesen wird.

Der Vorsitzende **BV Saßen** schlägt vor, die beiden nächsten Tagesordnungspunkte aufgrund des gemeinsam eingebrachten Ersetzungsantrages der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE zusammen zu behandeln.

zu 4 Raser auf dem Ku'damm stoppen
Vorlage: 1673/5

– Zusammenbehandlung mit –

TOP 5 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten
Vorlage: 1679/5

BV Gusy erläutert den Ersetzungsantrag, der bereits vor einigen Ausschusssitzungen verteilt worden sei.

BV Recke verweist auf die bereits geführte Diskussion in der Sondersitzung zum Kurfürstendamm am 27.11.2020 und wiederholt einige Argumente. Er berichtet vom Scheitern eines Einwohnerantrages zur Thematik. Aus diesen Gründen sei der große Handlungsbedarf fraglich. Auch das Poser-Problem auf dem Ku'damm könne mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht bewältigt werden.

BD Frey bekräftigt, dass es auf dem Ku'damm kein Raser-Problem, sondern eines von Profilierungsfahrten gebe. Aufgrund der so fehlenden Zielführung des Antrages halte er den gewünschten Eingriff für zu schwerwiegend und teuer. Seine Fraktion werde dem Antrag nicht zustimmen.

BV Saßen verweist auf das aufgeführte, bereits in der Vergangenheit liegende Berichtsdatum und fragt, ob gewünscht werde, dieses zu ändern.

BV Gusy schlägt Ende Mai vor.

Der Vorsitzende **BV Saßen** fragt, ob es korrekt sei, dass der gemeinsame Ersetzungsantrag beider Fraktionen den Tagesordnungspunkt 4 betreffe und der Tagesordnungspunkt 5 demnach zurückgezogen werde.

BV Gronde-Brunner bejaht dies.

BV Saßen eröffnet die Abstimmung über den vorliegenden Ersetzungsantrag:

Ersetzungsantrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE zur Drucksache 1673/5

Raser auf dem Ku'damm stoppen
Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV, die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen auf Senatsebene eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, in der Maßnahmen für den Kurfürstendamm untersucht werden, um illegale Autorennen und Raserei zu verhindern. In der Machbarkeitsstudie sollen insbesondere u.a. folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Mehr Geschwindigkeitsmessungen,
- Trennen von Bus- und Fahrstreifen auf dem Kurfürstendamm oder das Sperren der Busspur (versenkbare Poller oder Schranke),
- Verengung der Fahrbahn an geeigneten Stellen sowie eine bauliche Neuordnung der Mittelinseln,
- Neuköllner Kissen,
- Ampeln, die bei zu hoher Geschwindigkeit auf Rot schalten,
- 30 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Errichtung von zusätzlichen Ampelanlagen, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Adenauer Platz und Kurfürstendamm/Nestorstraße
- Rückbau der Parkspur,
- Errichtung eines geschützten Radfahrstreifens (Trennung von der Fahrbahn durch physische Barrieren),
- die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Lieferverkehr.

Der Bezirk soll sich für eine Reglementierung des Fahrens von stark motorisierten Autos in der Stadt einsetzen.

Der BVV ist bis zum 31.05.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 8 dagegen: 7 Enthaltung: 0

Durch Zustimmung der Mehrheit wird der Beschlussempfehlung die Dringlichkeit erteilt.

zu 5 Ku'damm sicher und nachhaltig umgestalten! Vorlage: 1679/5

Siehe Tagesordnungspunkt 4. Der Antrag wird von der antragstellenden Fraktion zurückgezogen.

zu 6 Wiederherstellung der Radwegmarkierung Spandauer Damm/Wiesendamm Vorlage: 1684/5

BzStR Schruoffeneger bemerkt, dass der im Antrag bemängelte Zustand im Bezirk Spandau liege.

BV von Ertzdorff-Kupffer nimmt dies zur Kenntnis und zieht den Antrag zurück.

zu 7 Mehr Sicherheit für alle Vorlage: 1694/5

BZ Brzezinski erläutert und begründet den Antrag.

BV von Ertzdorff-Kupffer schlägt vor, zwecks Verbesserung der Sichtbeziehungen keinerlei Anlagen an der betreffenden Stelle zu installieren.

BV Sell entgegnet, dass der Kurvenbereich zum illegalen Parken verlocke, wenn dort nichts installiert werde. Mit der Installation der Fahrradbügel können sowohl die Sichtbeziehungen verbessert werden, als auch Infrastruktur für die zunehmende Zahl an Radfahrenden geschaffen werden.

BV Recke fragt das Bezirksamt, ob sich die Situation nicht auch mit der Installation eines Spiegels verbessern lasse. Er könne die Notwendigkeit der Verbesserung der Situation nachvollziehen, bevorzuge aber mildere Maßnahmen, als die Wegnahme von Parkplätzen.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass man Spiegel im innerstädtischen Raum nicht mehr installiere, da Autofahrende im Fließverkehr darauf wenig vorbereitet seien.

BV Kaas Elias begrüßt die Installation von Fahrradbügeln zu den erörterten Zwecken und signalisiert eine Unterstützung des Antrages.

BV Recke erkundigt sich, ob die schwierige Situation vor Ort mit einer Unfallstatistik begründet werden könne.

BV Brzezinski kann dies nicht genau beantworten, bemerkt aber, dass es konkrete Hinweise zur Gefahrenlage vor Ort gegeben habe und man auf diese nun reagiere.

BV Saßen erfragt, ob das Berichtsdatum geändert werden solle.

BV Brzezinski schlägt den 31.05.2021 vor.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung über den so abgeänderten Antrag:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV, die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, in den Straßen Hoffmann-von-Fallersleben-Platz und Warneckstraße zur Abwehr von Gefahren, für alle dortigen Verkehrsteilnehmer, die Sichtbeziehung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu verbessern und im Kurvenbereich eine Ausweichmöglichkeit für Gegenverkehr zu schaffen. Hierfür sind die PKW-Stellplätze auf der Fahrbahn im Bereich der Kurve angemessen zu reduzieren. Alternativ könnten hier Fahrradbügel installiert werden.

Der BVV ist bis zum 31.05.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 12 dagegen: 1 Enthaltung: 2

Durch Zustimmung der Mehrheit wird der Beschlussempfehlung die Dringlichkeit erteilt.

zu 8 Beim Umbau der Berliner Straße den Lärmschutz berücksichtigen Vorlage: 1700/5

BV Heyne erläutert den Antrag. Er wünscht des Weiteren, dass die durch den Bezirk angedachte Maßnahme des Abrückens der Straße von den Gebäuden durch Installation eines Radweges nicht als Lärmschutzmaßnahme kategorisiert werde, da diese lediglich eine Verbesserung der Radinfrastruktur zum Ziel und nur unzureichende Effekte für den Lärmschutz habe.

BV Dr. Murach signalisiert seine Unterstützung für den Antrag, verteidigt aber den Effekt der durch den Bezirk angedachten Maßnahme für den Lärmschutz. Er verweist auf die stark steigenden Instandhaltungskosten, wenn der vorliegende Antrag umgesetzt werde.

Die Finanzierung könne aber über das Lärmsanierungsprogramm auf Senatsebene gesichert werden.

BV Kaas Elias signalisiert seine Unterstützung für den Antrag, verteidigt aber ebenfalls die Installation des Radweges als Maßnahme zur Lärminderung unter Verweis auf ähnliche Effekte in der Brandenburgischen Straße.

BV Sell entgegnet, dass die Verengung der Brandenburgischen Straße durch die Installation einer Radspur zu Staus in den Hauptverkehrszeiten und damit zwar zu einer Lärminderung, aber auch einer Steigerung der Abgasbelastung geführt habe. Er spricht sich für die Lärminderung in der Berliner Straße mittels Flüsterasphalt aus.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV, die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich beim Umbau der Berliner Straße bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass der Straßenbelag der Berliner Straße mittels offenporigem Asphalt (sog. Flüsterasphalt) hergestellt wird.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 15 dagegen: 0 Enthaltung: 0

Durch Zustimmung der Mehrheit wird der Beschlussempfehlung die Dringlichkeit erteilt.

zu 9 Bauliche Umgestaltung der Kantstraße **Vorlage: 1701/5**

BV Recke erläutert und begründet den Antrag.

BV Dr. Murach erklärt, dass er dem Antrag nicht zustimmen könne, da für die bauliche Umgestaltung vielmehr zuerst eine Machbarkeitsstudie erstellt werden müsse, um verschiedene Varianten gegeneinander abzuwägen. Gegenstand dieser Studie sei auch die Einhaltung des Mobilitätsgesetzes. Er erläutert das mehrstufige Verfahren, welches zu einer solchen baulichen Umgestaltung führen könne, genauer, und erklärt die Finanzierungsoptionen. Er bemerkt, dass dieses Verfahren erst nach den Wahlen angegangen werden könne, da ab dem 26.03.2021 auf Senatsebene keine Machbarkeitsstudien mehr in Auftrag gegeben werden dürfen.

BV Recke kritisiert die Argumentation seines Vorredners und verweist auf die Probleme im Verfahren der Installation der Pop-up-Radwege, so sei beispielsweise die Beteiligung wichtiger Träger öffentlicher Belange oder die Beachtung des Mobilitätsgesetzes ausgefallen. Der vorliegende Antrag orientiere sich dahingegen in genauer Art und Weise am Mobilitätsgesetz. Auch könne nicht bis zum Herbst abgewartet werden.

BV von Ertzdorff-Kupffer unterstützt die bauliche Umgestaltung sowie die Kritik an den Pop-up-Radwegen. Er verteidigt das geplante Vorgehen des Antrages, so seien Detailfragen und Probleme im Einzelnen auch durch die angedachte Zusammenarbeit von Bezirk und Senat lösbar. Ein Verfahren ohne Machbarkeitsstudie bedeute nicht, dass sofort mit dem Bau aller Maßnahmen begonnen werde.

BV Kaas Elias verteidigt den Pop-up-Radweg in der Kantstraße, dieser habe eine große Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Er verweist auf das Vorgehen in anderen europäischen Städten.

Er bemerkt, dass ein ähnlicher Antrag bereits im Ausschuss abgestimmt und in die BVV eingebracht wurde. Er werde dem Antrag nicht zustimmen, da er einerseits die angedachte Tiefgarage nicht unterstützen könne, außerdem entspreche der geplante Radweg keiner modernen Infrastrukturplanung.

BV Sell verweist auf die hohen Kosten der angedachten Umgestaltung, der Antrag sei somit eher Gegenstand der Investitionsplanung. Er kritisiert die Haltung des **BV Dr. Murach**, Anträge nicht mehr einzubringen, da sich der Senat ab Ende März im Wahlkampf befinde und daher nicht mehr arbeite.

BV Gusy bemerkt den schwierigen Umstand, dass für einen klimagerechten Umbau der Stadt nicht die nötigen Investitionsmittel vorhanden seien, es müssen daher auch temporäre und andere Maßnahmen bedacht werden. Flächendeckende Umgestaltungsmaßnahmen mit einer baulichen Intensität wie im Antrag angedacht sei wenig möglich, solange man nicht auf europäischer Ebene diskutiere.

BV Dr. Murach verteidigt die Pop-up-Radwege und kritisiert nochmals das Vorgehen des Antrages, direkt mit einer baulichen Umgestaltung zu beginnen. Er bekräftigt die Wichtigkeit einer Machbarkeitsstudie und plädiert für eine Beschleunigung und Effektivierung der Planungsprozesse in Berlin.

BD Dr. Stock befürwortet die Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Kantstraße, kritisiert den Antrag aber als zu schnell mit zu vielen ungeklärten Detailfragen. Sie fragt die antragstellende Fraktion, wie diese mit den umfangreichen Ersatzpflanzungen für die wegfallenden Bäume umzugehen gedenke.

BV Recke verteidigt den Antrag, man werde zwar Kompromisse eingehen müssen, habe den Antrag aber fachlich fundiert erstellt. Hinsichtlich des wegfallenden Grüns biete es sich möglicherweise an, am Straßenrand Grün in höherem Umfang herzustellen, als durch die Maßnahme wegfallende. Er kritisiert die Argumentationen in der Debatte, diese wirken wenig langfristig und beschleunigend und bevorteilen lediglich eine Verkehrsart. Auf den Einwand des **BV Kaas Elias** antwortet er, dass der damalige Antrag in unkonkreter Art und Weise lediglich die bauliche Weiterentwicklung der Kantstraße gefordert und bis zum heutigen Tage keinerlei Ergebnisse hervorgebracht habe. Er plädiert für ein entschlosseneres und konkreteres Vorgehen im Bezirk sowie die verstärkte Beauftragung von baulichen Maßnahmen, da in den letzten Jahren zu wenig passiert sei.

BV von Ertzdorff-Kupffer schließt sich der Argumentation des **BV Recke** an und wünscht, noch nicht mit dem Wahlkampf zu argumentieren. Er kritisiert, dass die Argumentationen des linken Spektrums lediglich dem Radverkehr dienen und dass Gesetze, wenn dann nur zu deren Gunsten ausgelegt und angewendet werden. Er fragt den **BzStR Schruoffeneger**, wie der Umgang des Bezirkes und des Senates mit bei der Planung auftretenden Detailfragen und Problemen aussehe.

BD Frey befürwortet den Antrag, so integriere dieser die Ansprüche diverser Verkehrsarten und Anlieger der Kantstraße. Er bedauert, dass die positiven Effekte der angedachten Umgestaltung für Radverkehr, Fußverkehr oder Aufenthaltsqualität in der Gegenargumentation nicht bedacht worden seien und dass man diese nur auf die Dauer oder Finanzierbarkeit beschränkt habe. Er kritisiert den Bezug zum Wahlkampf.

BV Mattern kritisiert ebenfalls, dass in den letzten Jahren im Bezirk nichts passiert sei und die Vorschläge der Antragsgegner auch keine Veränderungen bringen werden. Die Antragsgegner sollen vielmehr Maßnahmen vorschlagen, welche in der Lage seien, die pandemiebedingt geringen Emissionswerte zu verstetigen.

BzStR Schruoffeneger schließt sich der Auffassung des **BV Gusy** an, so könne der Umbau nicht rein mit großen investiven Maßnahmen bewerkstelligt werden, da so nur eine Straße alle paar Jahre umgestaltet werden könne.

Der Vorsitzende **BV Saßen** fragt die antragstellende Fraktion, ob diese das Berichtsdatum ändern wolle.

BV Recke setzt den 30.06.2021 fest.

Der Vorsitzende **BV Saßen** eröffnet die Abstimmung:

Der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau empfiehlt der BVV,
die BVV möge beschließen:

Die Drucksache wird abgelehnt.

Ursprungstext:

Das Bezirksamt wird aufgefordert, gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz endlich die bauliche Umgestaltung der Kantstraße zu beginnen. Ziel einer dauerhaften Umgestaltung muss es sein, nicht nur ein Verkehrsmittel zu befördern, sondern Raum für alle zu schaffen.

Um mehr Platz zu gewinnen, soll der Mittelstreifen entlang der Kantstraße entfallen. Die Bäume am Straßenrand sollen erhalten bleiben, bestehende Lücken müssen nachgepflanzt werden, alte Baumscheiben entfernt werden. Durch eine Umgestaltung der Gehwege, die Schaffung von neuen Grünanlagen und durch mehr Sitzbänke können die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer erhöht werden.

Der Radverkehr nimmt zu. Um dies zu fördern, soll es einen mind. 2 m breiten Radweg geben, der baulich von der Straße abgetrennt ist.

PKWs sollen zukünftig nicht mehr quer, sondern längs parken. Die wegfallenden Parkplätze sollen, wenn möglich, kompensiert werden. Durch den Bau einer Tiefgarage unter dem Amtsgerichtsplatz wird die Parksituation entlastet und oberirdisch neuer Raum gewonnen. Durch die Einführung von digitalen Parkleitsystemen werden Parkplatzsuchende schnell zu freien Parkplätzen geführt. Dies reduziert Parksuchverkehr und Emissionen.

Entlang der Kantstraße fahren vier Buslinien, die oft im Stau stehen. Eine eigene Busspur von mind. 3,25 m Breite soll Abhilfe schaffen und gleichzeitig die Erreichbarkeit verbessern. Anrainer sind in die Planungen einzubinden. Dazu gehören auch die BVG und die Feuerwehr. Die Kantstraße lebt von ihren vielfältigen Geschäften. Um diese zu unterstützen, soll es mehr Lieferzonen entlang der ganzen Straße geben, die in einem festen Abstand eingerichtet werden und nicht erst von den Gewerbetreibenden aufwendig angeregt werden müssen.

Der BVV ist bis zum 30.06.2021 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 3 dagegen: 11 Enthaltung: 1

Durch Zustimmung der Mehrheit wird der Beschlussempfehlung die Dringlichkeit erteilt.

BV Saßen vertagt alle weiteren Anträge mit Blick auf die Zeit.

zu 10 Änderung der Ampelschaltung auf dem Hohenzollerndamm in Höhe Seesener Straße
Vorlage: 1704/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 11 Rixdofer Kissen gegen Raser in der Dahlmannstraße
Vorlage: 1706/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 12 Achtung Ampel – für die Detmolder Straße!
Vorlage: 1707/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 13 Tempo 30 in der Joachim-Friedrich-Straße durchsetzen
Vorlage: 1724/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 14 Planung von Fahrradstraßen endlich wieder aufnehmen
Vorlage: 1727/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 15 Auf- und Abfahrt Halenseestr./Messedamm am Autobahndreieck Funkturm erhalten
Vorlage: 1730/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 16 Verkehrsprojekte auch temporär umsetzen
Vorlage: 1740/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 17 Radweg entlang der A111 sanieren
Vorlage: 1744/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 18 Instandsetzung der Dialogdisplays des Bezirks
Vorlage: 1758/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 19 Verkehrskonzept erarbeiten
Vorlage: 1776/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 20 Geschützter Radstreifen für die Caprivibrücke
Vorlage: 1781/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 21 Radweg in der Hagenstraße und Fontanestraße
Vorlage: 1790/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 22 Verpollerung der Kläre-Bloch-Platzes zeitnah zurückbauen
Vorlage: 1794/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 23 Anschluss des Radschnellwegs RSV 3 (Wannseeroute) an den RSV 5 (Westroute) im Bezirk sicherstellen
Vorlage: 1796/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 24 Gegen überhöhte Geschwindigkeiten in Knesebeckstraße
Vorlage: 1801/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 25 Mehr Sicherheit für Fußgänger
Vorlage: 1806/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 26 Sperrung der Krumme Straße
Vorlage: 1814/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 27 Lieferzone in der Konstanzer Straße
Vorlage: 1815/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 28 Vorsorge für Dialog Displays
Vorlage: 1822/5

Die Drucksache wird vertagt.

zu 29 Mitteilungen der und Fragen an die Verwaltung

BV von Ertzdorff-Kupffer fragt nach der Sicht des Bezirksamtes hinsichtlich der Durchfahrtmöglichkeiten der Feuerwehr in der Prinzregentenstraße.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass die Feuerwehr über dieses Problem Bescheid wisse, bei Bedarf komme diese aus der anderen Richtung.

BV Sell erkundigt sich nach dem aktuellen Stand des Verkehrsschildes.

BzStR Schruoffeneger antwortet, dass dieses nach wie vor bestellt ist, der Verbleib der Bestellung aber weiterhin ungeklärt sei.

BV Sell bedauert diesen Umstand und warnt vor der Gefahrenlage. Er wünscht, dass der **BzStR Schruoffeneger** diesbezüglich Druck ausübe.

BzStR Schruoffeneger verweist darauf, dass der Bezirk aufgrund dieses Problems Sammelbestellungen durchgeführt habe und durchführen werde.

BV Dr. Murach fragt, ob der Bezirk bei der Erstellung des Doppelhaushaltes 2022/23 auf Landesebene eingebunden werde.

BzStR Schruoffeneger verneint dies.

zu 30 **Verschiedenes**

Der Vorsitzende **BV Saßen** stellt die Möglichkeiten von zusätzlichen Sitzungen aufgrund des Antragsstaus am 05.03.2021 und 12.03.2021 zur Diskussion. Er fragt, ob die Ausschussmitglieder beide Termine oder einen wahrnehmen wollen.

BV Gusy wünscht eine Beschränkung auf einen Termin.

BzStR Schruoffeneger bemerkt, dass sowohl der Ausschuss für Verkehr und Tiefbau als auch die Ausschüsse für Umwelt und Stadtentwicklung Bedarf an Sondersitzungen haben, daher sollte mit diesen geklärt werden, welche Termine sie benötigen, um Überschneidungen zu vermeiden.

BV Saßen merkt an, dass dies zu lange dauere, jeder Ausschuss müsse für sich entscheiden, wann Zusatztermine stattfinden sollen.

Der Vorsitzende **BV Saßen** wird zum 05.03.2021, 16:30 Uhr, zur Sondersitzung einladen und schlägt vor dann zu gegebener Zeit über einen weiteren Zusatztermin zu beraten. Die reguläre Sitzung werde wie gehabt am 10.03.2021 stattfinden.

Der Vorsitzende **BV Saßen** bedankt sich bei allen Anwesenden, wünscht einen schönen Abend und schließt die Sitzung.

Vorsitzender
Saßen

Protokollant
Mierendorff