

## **Protokoll der 6. Sitzung des FahrRates Neukölln vom 04.10.2018**

### **TOP 1 Begrüßung durch Herr Bezirksbürgermeister Hikel**

Herr Hikel eröffnet die sechste Sitzung des FahrRates um 17 Uhr, begrüßt die Teilnehmenden. Er betont, dass die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\_innen nicht geschätzt wird und dieses sich unbedingt wieder ändern muss.

### **TOP 2 Aktueller Stand der bezirklichen Radverkehrsplanung**

Die Fahrradingenieure (Frau Schröter und Herr Götsche) berichten über die aktuellen Arbeitsstände der bezirklichen Radverkehrsplanung. Die gezeigten Präsentationsfolien liegen diesem Protokoll als Anlage bei, sodass nicht alle präsentierten Details im Protokoll aufgeführt werden. Es werden lediglich die Projekte aufgeführt, bei denen eine Diskussion stattgefunden hat.

#### Protected Bikelane (4. BA der Karl-Marx-Straße)

- Die Anordnungspläne liegen seit Ende August bei der VLB vor. Die Anordnung verzögert sich auf Grund einer rechtlichen Grundsatzentscheidung bezüglich einer Beschilderung / Markierung abweichend von vorhandenen Regelplänen. Im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung von Radverkehrsführungen ist es wichtig, dass diese Regelung rechtssicher ist und Bedarf daher einer Abstimmung.
- Durch die Verzögerung ist es nicht mehr plausibel, dass die PBL noch dieses Jahr errichtet wird. Die Ausschreibungen werden im Winter vorbereitet, so dass im Frühjahr begonnen werden kann.

#### Oderstraße / Tempelhofer Feld

- Nach der Meldung im April gab es zwei Vor-Ort-Termine mit der Polizei und SVB, um geeignete Maßnahmen zu finden, um das Wildparken zu unterbinden.
- Im September wurden mit den insgesamt 7 kleinen Maßnahmen begonnen, 6 davon sind bereits umgesetzt. Es fehlt lediglich ein Hinweisschild für die Radfahrer die in Richtung Norden fahren.
- In der kurzen Zeit wurden bereits zwei Steckpfosten fremdentwendet.
- Von Seiten der Direktion wird angemerkt, dass der Gehweg entsprechend erkenntlich gemacht werden muss und nicht mehr als Zwei-Richtungsradweg erkennbar ist.
- SGA: ein baulicher Umbau ist auf Grund der hohen Kosten zurzeit nicht umsetzbar. Als mittelfristiges Ziel ist es den letzten Abschnitt der Oderstraße zu asphaltieren und im Zuge der Radschnellverbindung (Y-Trasse) als Fahrradstraße auszuweisen. In dem Zuge könnte über eine komplette Neuordnung des Verkehrs nachgedacht werden und der Straßenraum entsprechend angepasst werden.

- SPD: schlägt vor ein Piktogramm in Form eines Fußgängers an entsprechender Stelle aufzubringen → dieser Vorschlag wird durch die Direktion und das SGA geprüft und weiter verfolgt
- Herr Jannermann bestätigt, dass er sich vorstellen könnte die Asphaltierung im Zuge der Y-Trasse zu verwirklichen.

#### Umbau KMS des letzten Abschnitts (Kreuzung Erkstr./Fulda/Flughafenstr.)

- Problemlage: die Bushaltestelle (Erkstraße Nordseite vor dem Rathaus) ist zu weit entfernt von der U-Bahnstation Rathaus Neukölln; Linksabbiegende Radfahrer müssen sich im Mischverkehr einordnen; es wird angemerkt, dass die Abbiegezeit / Räumzeit in vielen Fällen nicht ausreichend sei
- Da die Pläne noch nicht endabgestimmt sind, wird der Vorschlag der Änderung der Lage der Bushaltestelle bei einem Anhörungstermin weitergegeben
- Als Bedenken wurde angemerkt, dass die Versetzung der Bushaltestelle nicht komfortabel für den Busverkehr ist, da dieser am Knotenpunkte Linksabbiegen und somit vom rechten Fahrbahnrand auf die linke Fahrspur wechseln muss. Bei der jetzigen Lage kann der Bus bequem von der Haltestelle abfahren und auf die linke Fahrspur wechseln.
- Die Anmerkung der nicht auszureichenden Grünzeit bzw. anschließender Räumzeit wird aufgenommen und an die VLB bei einem Erörterungstermin weitergetragen. Es wird davon ausgegangen, dass die Signalprogramme auf Grund der künftigen Radinfrastruktur angepasst werden müssen.

#### **TOP 4 Anfragen des ADFCs**

Der ADFC möchte wissen, ob die Öffnung der Einbahnstraße im Steinträgerweg weiter verfolgt wird.

- SGA: dies liegt derzeit auf Eis; kleine Maßnahmen alleine werden nicht ausreichen, um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können und für größere planerische Umbauten fehlt es an Kapazität
- Herr Hikel und Herr Preuss bestätigen ebenfalls, dass es ohne einen kompletten Umbau des Knotenpunktes nicht getan ist; außer es wird darauf verzichtet geradeaus fahren zu wollen und linksabzubiegen in die Johannisthaler Chaussee
- Herr Jannermann äußert sich positiv zu einer möglichen Finanzierung der Maßnahme seitens SenUVK

Der ADFC möchte wissen, ob die Öffnung der Einbahnstraße in der Boddinstraße weiter verfolgt wird.

- SGA: wurde erst einmal nicht weiter betrachtet, es sind aber Überlegungen vorhanden, die Boddinstraße im gesamten Abschnitt zu asphaltieren und als attraktive Alternative zur stark frequentierten Flughafenstraße zu ertüchtigen. Die Finanzierung könnte eventuell im Jahr 2022 über das Programm „Aktive Zentren“ erfolgen, eine endgültige Genehmigung der Gelder liegt derzeit aber noch nicht vor.

Der ADFC möchte wissen, wann die Späthbrücke wieder zugänglich gemacht wird für den Rad- und Fußverkehr und warum dort eine Mauer steht?

- Jannermann: Die Zuständigkeit von Brückenbauwerken liegt bei der InfraVelo GmbH; zusätzlich liegt die Brücke im Bereich der Y-Trasse (Radschnellweg). Die Trasse wird derzeit untersucht und die ersten Befahrungen haben stattgefunden. Es wird davon ausgegangen, dass sich innerhalb dieser Planungsphase zeitnah eine klärende Lösung finden lässt.
- BM: Die Mauer wurde durch das Wasserschiffahrtsamt errichtet, weil Sie dort Probleme mit Vandalismus und ähnlichen hatten.

Der ADFC möchte wissen, wie es mit der Rudower Spinne weitergeht.

- SGA: Die InfraVelo GmbH untersucht derzeit mehrere U+S-Bahnhöfe in Berlin auf potentielle Standorte für Fahrradparkhäuser. Derzeit können wir dort noch nichts realisieren, da sich auf der Fläche noch die Baustelleneinrichtung der BVG befindet.

Der ADFC möchte veranlassen, dass alle Drängelgitter auf Mindestabstände untersucht werden.

- SGA: Es gibt keine Bestandsdatenkarte womit schnell überblickt werden kann, an welchen Orten Drängelgitter aufgestellt sind. Eventuell ist eine Kooperation mit den Begehern im Bezirk möglich. Wünschenswert wäre es, wenn uns entsprechende Standorte per Mail zugesendet werden.

## **TOP 5 Anfragen des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln**

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln merkt an, dass die Flughafenstraße eine Hauptverkehrsstraße ist und eine stark frequentierte Achse für den Radverkehr darstellt. Gemäß des aktuellen Mobilitätsgesetzes machen Sie darauf aufmerksam, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen errichtet werden, auch zu Lasten des ruhenden bzw. fließenden Verkehrs. Der Straßenraum ist sehr eng und für Radfahrer die bergauf fahren sehr gefährlich.

- SGA: Die Flughafenstraße wurde im Jahr 2000 umgebaut. Damals gab es schon Überlegungen wie der Radverkehr integriert werden könnte. Der Straßenraum ist mit etwa 17 m und einer Fahrbahnbreite von 11 m sehr schmal und bietet nicht viele Möglichkeiten den Raum gerecht aufzuteilen. Es wurde sich dafür entschieden die Gehwege durch die bestehenden Bäume auf 3,00 m zu verbreitern. Beidseitiges Parken und Liefern sollte weiterhin ermöglicht werden, sodass zusätzlich zu den zwei Fahrstreifen keine Infrastruktur für den Radverkehr untergebracht werden konnte.
- SGA: Auch mit dem neuen Mobilitätsgesetz kann keine Kompromisslösung getroffen werden. Denn es wird neben dem Teil für den Radverkehr und dem ÖPNV auch noch Teile für den Fußgänger und Wirtschaftsverkehr geben. Diese ganzen Verkehre bündeln alle gemeinsam so viele Anforderungen, die in vielen Berliner Straßen nicht ohne weiteres anwendbar sind.
- Jannermann: Ist der Meinung, dass erst die Straßen angegangen werden sollten, wo vor allem schneller und leichter Ideen / Konzepte umgesetzt werden können. Es muss auch verstanden werden, dass der Radfahrstreifen nicht immer überall angewendet werden kann und ein Schutzstreifen, der ebenfalls eine Verbesserung darstellt, in manchen Straßen auch eine Lösung sein kann.

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln stellt kurz den Einwohner\_innenantrag vor, welcher sich mit der Thematik „Schulwegsicherung - Sicher und selbstständig zur Schule in Neukölln“ beschäftigt. Diese Kampagne ist im Zuge der Bürgerbeteiligung zur Donaustraße entstanden, da es in den Plänen nicht ersichtlich wurde wie die Verkehre fließen und halten werden sowie wie die Geschwindigkeiten sind. Es soll sich an Pilotprojekten aus anderen Städten / Gemeinden orientiert werden, die z.B.: sogenannte „Kiss&Ride“ Parkplätze bewusst weiter weg anlegen, so dass die Kinder gezwungen sind ein Stück zu Fuß zur Schule zu gehen oder wo Straßenabschnitte zu bestimmten Uhrzeiten komplett gesperrt werden.

Es gibt vier Forderungen die verfolgt werden [Quelle: <https://fahradfreundliches-neukoelln.de/projekte-themen/ew-antrag-schulwegsicherheit>, abgerufen am 05.10.2018):

### **1. Straßenbauprojekte an Schulwegsicherheit ausrichten**

*Bei aktuellen Verkehrs- oder Stadtentwicklungsmaßnahmen im Umfeld (ca. 1 km Radius) von Schulen sollen immer Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der*

*Kinder und des Sicherheitsempfindens der Eltern ergriffen werden. Dazu gehören Parkverbotszonen zur Sicherung der Sichtbeziehungen (vor Schulen, an Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten) und sichere Straßenübergänge durch Zebrastreifen, Maßnahmen zur Verringerung von Abbiegegeschwindigkeiten, Mittelinseln und Umwidmungen von Straßen zu Plätzen vor der Schule. In Nebenstraßen soll direkt vor Schulgelände-Zugängen Tempo 20 mit entsprechenden baulichen Maßnahmen eingerichtet und durchgesetzt werden. Straßen vor Schulen sollen außerdem so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr (MIV) weitgehend unterbleibt.*

**2. Pilotprojekt Schulstraße testen**

*Das Bezirksamt wird aufgefordert binnen eines Jahres, an drei Standorten Pilotprojekte zur Schließung der Straße für den Kfz-Verkehr zu Schulbeginn und -ende („temporäre Schulstraße“) zu testen. Schulstraßen sollen sich von allen Zugängen bis zum nächsten Knotenpunkt erstrecken. Am Ende der Schulstraße sollten Haltezonen für die mit dem Auto zur Schule gebrachten Kinder errichtet werden.*

**3. Überwachung im Umfeld der Schulen**

*Im Umfeld der Schulen und entlang der Schulwege sollen Polizei und Ordnungsamt verstärkte Kontrollen (mind. einmal pro Woche pro Schule) des ruhenden und fließenden Verkehrs vornehmen. Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die am Anfang des Schuljahres derzeit schon durchgeführt werden, sollen konsequent fortgeführt werden. Insbesondere an Fußgänger\*innen-Überwegen und an Kreuzungsbereichen sollen falsch geparkte KFZ umgesetzt werden, da sie massiv die Sicherheit von Kindern gefährden.*

**4. Entwicklung von Maßnahmenplänen für alle Schulen**

*Maßnahmenpläne zum schulischen Mobilitätsmanagement sollen mit relevanten Akteuren (z.B. Eltern, Erziehende, Schüler\*innen, Schulleitung, Lehrkörper, Verbände) entwickelt und sukzessiv umgesetzt werden mit dem Ziel, dass Schüler\*innen ohne Begleitung sicher mit dem Rad und zu Fuß zur Schule kommen können. Darüber hinaus sollen Sensibilisierungskampagnen unterstützt werden wie beispielsweise die Aktion [„Zu Fuß zur Schule“](#).*

- Herr Hikel und das SGA weisen darauf hin, dass dies nicht explizit ein Thema für den FahrRat ist und bitten um Verschiebung des Themas in ein anderes Gremium.

## **TOP 6 Verschiedenes**

## **TOP 7 Nächste Sitzung**

Herr Hikel dankt allen Teilnehmenden für die konstruktive Zusammenarbeit und kündigt die nächste Sitzung für Februar an. Herr Hikel schließt die Sitzung um 19:30 Uhr.

\*Nachtrag: neuer Termin **Donnerstag 21.02.2019 um 17 Uhr**.