

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

TOP 1

Bausteine einer Radverkehrsstrategie

Die Radverkehrsplaner stellen die bezirkliche Strategie zur Identifikation des Handlungsbedarfes und der Priorisierung der einzelnen Radverkehrsmaßnahmen vor.

Aufstellung und Fortschreibung der Strategie erfolgt(e) in enger Zusammenarbeit mit der Gruppe KIS (Koordinierung Infrastruktur – Standortentwicklung).

Folgende Planungsschritte wurden durchgeführt bzw. sind zukünftig angedacht:

1. Erarbeitung einer tabellarischen Maßnahmenliste aller Radverkehrsprojekte, die mindestens planerisch begonnen worden sind (laufende Maßnahmen).
→ *Bearbeitungsschritt ist abgeschlossen und wird vorgestellt*
2. Erstellung einer Straßenkarte, untergliedert in das übergeordnete Straßennetz und das Nebennetz.
→ *Grafische Bearbeitung erfolgte bisher für die Ortsteile Prenzlauer Berg, Pankow, Heinersdorf und Weißensee und wird vorgestellt*
3. Übertragung aller gemäß § 43 Abs. 1 MobG erforderlichen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen in die Straßenkarte.
→ *Grafische Bearbeitung erfolgte bisher für die Ortsteile Prenzlauer Berg, Pankow, Heinersdorf und Weißensee und wird vorgestellt*
4. Übertragung des übergeordneten Fahrradrouthenetzes von SenUVK (Stand 2018) in die Straßenkarte. Dieses untergliedert sich in Radfernwege, Rad-schnellverbindungen, übergeordnete Fahrradrouthen und Radrouthen im Ergänzungsnetz.
→ *Grafische Bearbeitung erfolgte bisher für die Ortsteile Prenzlauer Berg, Pankow, Heinersdorf und Weißensee und wird vorgestellt*
5. Übertragung der bezirklichen Radrouthen aus dem Förderprojekt SpiCycles in die Straßenkarte.
→ *Grafische Bearbeitung erfolgte bisher für die Ortsteile Prenzlauer Berg, Pankow, Heinersdorf und Weißensee und wird vorgestellt*
6. Überlagerung aller unter 3 bis 5 genannten Routhen, Identifikation der Lückenelemente und Darstellung dieser als unterbrochene Linie in der Straßenkarte. Als Lückenelemente auf Hauptverkehrsstraßen werden Straßenabschnitte ohne Radverkehrsanlage definiert. Vorhandene, ggf. unterdimensionierte Radwege bzw. „Gehwege-Radfahrer frei“, werden vorerst nicht als Lücke berücksichtig.

sichtig. Als Lückenelemente, die nicht auf Hauptverkehrsstraßen verlaufen, wurden Straßenabschnitte ohne geeignete Oberflächenbeschaffenheit bzw. Abschnitte mit eingeschränkter Nutzbarkeit (z.B. fehlende Freigabe für Radfahrende) definiert.

→ *Identifikation und Darstellung der Lückenelemente erfolgte bisher für die Ortsteile Prenzlauer Berg, Pankow, Heinersdorf und Weißensee und wird vorgestellt*

7. Bewertung der einzelnen Maßnahmen (Lücken) hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Radverkehrsförderung anhand einer Bewertungsmatrix. Die Matrix soll eine Bewertung unter objektiven Gesichtspunkten gewährleisten. Die Maßnahmen werden in verschiedenen Ober- und Unterkategorien mit den Noten 1 bis 5 bewertet. Die Gesamtnote ergibt sich nach einer noch festzulegenden Wichtung der Oberkategorien. Nach Abschluss der Bewertung aller Lückenelemente sollen diese, entsprechend ihrer Note (Priorität), in die Maßnahmenliste übernommen werden.

Es wird ein erster Entwurf der Bewertungsmatrix vorgestellt und anschließend diskutiert. Folgende Punkte wurden vom FahrRat angebracht und werden in der weiteren Bearbeitung der Matrix berücksichtigt:

- es sollen mehr positive Auswirkungen als Kriterien einfließen und nicht ausschließlich die Schwierigkeiten bewertet werden
 - der Netzwirkung einzelner Abschnitte sollte ein höherer Stellenwert eingeräumt werden
 - die Verkehrssicherheit sollte höher gewichtet werden
 - die Radverkehrsstärke im Bestand sollte ggf. noch ein Kriterium darstellen
- *Weitere Anregungen durch die Mitglieder des FahrRates werden nach Übersendung des Entwurfs der Bewertungsmatrix übermittelt*

8. Weitere Vorgehensweise:

- Die Straßenkarte und die Maßnahmenliste werden fortgeschrieben. Kurzfristig werden die Lückenelemente in den Ortsteilen Niederschönhausen, Wilhelmsruh, Rosenthal, Französisch-Buchholz, Blankenfelde, Stadtrandsiedlung Malchow, Blankenburg, Karow und Buch identifiziert und grafisch aufgearbeitet.
- Bewertungsmatrix soll kurzfristig, unter Beteiligung des FahrRats, fertiggestellt werden
- Vorstellung der Radverkehrsstrategie im Verkehrsausschuss am 11.04.2019
- Bewertung/Benotung der Lückenelemente anhand der abgestimmten Matrix
- Übertragung der Lücken in die Maßnahmenliste (Prioritätenliste)
- Abstimmung der Prioritätenliste mit dem FahrRat

➤ **Diskussion über einzelne Radverkehrsmaßnahmen**

• **Panke-Trail / Pankower Tor**

Die GB infraVelo GmbH führt im Auftrag der SenUVK eine Machbarkeitsstudie zum Panke-Trail durch. Erste Variantenideen wurden hinsichtlich der Machbarkeit mit den Bezirken Mitte und Pankow abgestimmt. Der Bezirk setzt sich zusammen mit SenUVK für eine bahnahe Trassierung der Radschnellverbindung auf dem Krieger-Gelände ein (inkl. Brücke über die Berliner Straße und Anschluss an die Hadlichstraße).

In der 19. KW soll eine erste Öffentlichkeitsveranstaltung stattfinden (organisiert von SenUVK/infraVelo).

• **Straßenzug Damerowstraße – Pasewalker Straße – Berliner Straße – Hauptstraße – Schönerlinder Straße**

Folgende Maßnahmen sind geplant:

2019

Markierung von Radfahrstreifen auf der Berliner/Pasewalker Straße zwischen Ewestraße und Blankenfelder Straße

Voraussichtlich ab 2023 (nach Ende Entlastungsstrecke A114):

Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen Pasewalker Straße zw. Schlossallee und S Pankow-Heinersdorf

• **Prenzlauer Promenade**

Der Neubau einer Radverkehrsanlage und eines Gehweges an der Prenzlauer Promenade stadtauswärts ist seitens SenUVK in der Investitionsplanung integriert, wurde jedoch verschoben. → *Der Bezirk wird den derzeitigen Bearbeitungsstand bei SenUVK erfragen.*

• **Mühlenstraße, OT Pankow**

Es existiert gegenwärtig keine Planung zur Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Mühlenstraße. Es wird angeregt, durch Neuordnung der Fahrstreifen im Bereich der Unterführung Florastraße Platz für den Radverkehr i.R. stadteinwärts zu schaffen. Des Weiteren wird die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche kritisiert. → *Das Bezirksamt erklärt, dass die finanziellen Mittel zur Straßenunterhaltung sehr knapp sind und Prioritäten gesetzt werden müssen. Regelbegehungen werden durchgeführt. Eine kurzfristige Unterhaltungsmaßnahme sei nicht angedacht.*

- **Untersuchungen Fahrradstraße Gleimstraße / Stargarder Straße**

Unabhängig von den noch durchzuführenden Nacherhebungen im Kfz-Verkehr, sollen Ende März amtsintern die bisherigen Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption für die Fahrradstraße vom beauftragten Planungsbüro zwischenpräsentiert werden.

Die Durchführung der Nacherhebungen ist abhängig von den Baumaßnahmen der BWB am Gleimtunnel. Erst wenn die verkehrlichen Einschränkungen am Gleimtunnel im Kfz-Verkehr aufgehoben werden, können die finalen Nacherhebungen durchgeführt werden. Während der Baumaßnahmen soll aber auch an einigen Punkten im Hauptstraßennetz gezählt werden, um die verkehrlichen Auswirkungen einer Gleimtunnelsperrung zu evaluieren.

- **Untersuchungen Fahrradstraße Dunckerstraße**

Die Dunckerstraße ist Bestandteil der zzt. von der GB infraVelo GmbH geprüften Streckenzüge des gesamtstädtischen Fahrradhaupttroutennetzes. Sollte die Dunckerstraße als Alternativroute zur Schönhauser Allee in das übergeordnete Radroutennetz aufgenommen werden, so wird die Zuständigkeit einer Verkehrs- bzw. Machbarkeitsuntersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße bei der GB infraVelo GmbH und nicht beim Bezirk gesehen.

TOP 2

Baustellen - Handhabung § 39 MobG

Kritisiert wird, dass die Belange des Radverkehrs bei Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum nicht angemessen berücksichtigt werden. Im Speziellen wird kritisiert, dass der gem. § 39 MobG erforderliche Aushang der Verkehrszeichenpläne auf den Baustellen in der Praxis nicht erfolgt. Es wird darauf hingewiesen, dass Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes gehen dürfen. Es wird bemängelt, dass Hinweisen zu mangelhaften Verkehrsführungen nicht bzw. nicht zeitnah nachgegangen wird (Beispiel Greifswalder Straße).

→ *Die Straßenverkehrsbehörde erklärt, dass bei verkehrsrechtlichen Anordnungen die Radverkehrsführung immer betrachtet wird. Das Problem stellt die Überprüfung des tatsächlichen Zustands der Arbeitsstellensicherung vor Ort dar. Aufgrund von Kapazitätsproblemen ist die Kontrollfunktion stark beeinträchtigt.*

TOP 3

Legales Radfahren fördern

- Behmstraße

Die legale Befahrung der Verbindung zwischen der Fahrradrampe (von der Norwegerstraße zur Behmstraße) und dem Schwedter Steg sieht eine doppelte Querung der Behmstraße vor. In der Realität wird diese Führungsform augenscheinlich nicht umgesetzt. → *Der Bezirk wird prüfen ob eine verkehrsrechtliche Freigabe des südlichen Gehweges für den Radverkehr (Fahrtrichtung Schwedter Steg) möglich ist.*

- Wochenmarkt Kollwitzplatz

Es wird angeregt eine Umfahrung für Radfahrende während des Wochenmarktes am Kollwitzplatz auszuschildern. → *Von Seiten des Bezirkes ist eine Ausweisung einer Umleitungsstrecke in Tempo-30-Zonen nicht vorgesehen, zumal keine Radverkehrsbeschilderung besteht. Des Weiteren erzeugt der Wochenmarkt auch Quell- und Zielverkehr für Radfahrende.*

TOP 4

Sonstiges

Der nächste Termin des FahrRates wird Anfang Juni 2019 stattfinden.

Protokollanten: Hr. Isensee SGA 56 / Hr. Rogahn SGA 57

Anlage

- Anwesenheitsliste
- Entwurf Bewertungsmatrix
- Arbeitsstand interaktive Straßenkarte
- Übersicht Auswertung der Routen aus dem Projekt SpiCycles