



Beginn: 17.30 Uhr, Rathaus Spandau, Raum 128 b

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- | | |
|-----------------------|--|
| Herr Frank Bewig | – Bezirksstadtrat Bauen, Planen und Gesundheit |
| Frau Tina Kamischke | – Geschäftsstelle FahrRat, Büro des Bezirksstadtrats |
| Herr Spiza | – Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamtes |
| Herr Andreas Hübner | – Tiefbauamt, Straßenunterhaltung und –aufsicht |
| Herr Markus Kronmaier | – Tiefbauamt, Straßenentwurf, -planung und -neubau |
| Herr Christoph Grabka | – ADFC Berlin |
| Herr Jochen Schmidt | – ADFC Berlin |
| Herr Oliver Hänsgen | – Mitglied der ADFC-Stadtteilgruppe |
| Herr Gerhard Freitag | – BVG Bezirks- und Zielgruppenmanagement |
| Frau Christiane Evers | – CDU Fraktion Spandau |
| Herr Jochen Liedtke | – SPD Fraktion Spandau |
| Herr Bodo Byszio | – Bündnis '90/Die Grünen Spandau |

Entschuldigt:

- | | |
|---------------------------|---|
| Herr André Lengert | - Straßenverkehrsbehörde Spandau |
| Herr Thomas Fiolka | - Straßenverkehrsbehörde Spandau |
| Frau Gabriele Kruschinski | - Polizei Dir. 2 Stabssachbereich Verkehr |
| Frau Isabel Heins | - BVG Fahrrad-Beauftragte |
| Herr Friedhelm Blume | - Leiter AG Rad im VCD-Nordost |

Gäste:

Herr Nobert Körner – Bürger

Herr Dieter Wallstaff – Bürger

Herr Heinrich Voßbürger – ISI

Herr Gert Bujach – Bürger

TOP 1: Neue Zuordnung im Bezirksamt Spandau, Vorstellungsrunde

Herr Bewig begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

Er teilt mit, dass das bezirkliche Gremium „FahrRat“ zum 1.5.2018 in seinen Zuständigkeitsbereich fällt. Frau Kamischke wird zukünftig als Ansprechpartnerin und Geschäftsstelle für das bezirkliche Gremium fungieren.

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellen sich kurz vor.

Die Tagesordnung liegt vor. Auf Nachfrage von Herrn Bewig, ob es Anmerkungen gibt, bittet Herr Grabka um eine Themenergänzung unter TOP 3 „Unfall Brunsbütteler Damm“. Gegen einen Ergänzungspunkt unter TOP 3 a gibt es keine Einwände.

TOP 2: Bericht des Bezirksamtes, Protokoll vom 7.9.2017

Es gibt keine Anmerkungen. Das Protokoll wird beschlossen.

TOP 3: Aktuelle Vorstellungen der Radwegeplanungen

TOP 3 a: Unfall Brunsbütteler Damm

Der Unfall wird besprochen. Man stellt fest, dass noch eine gründliche Analyse des Unfallhergangs erfolgt, die man abwarten sollte. In der nächsten Woche gibt es einen Vorort-Termin mit der Verkehrslenkung Berlin, der Straßenverkehrsbehörde und dem Straßen- und Grünflächenamt. Die Kreuzung und die Möglichkeit einer evtl. baulichen Veränderung werden besprochen.

Es wird angeregt, dass folgende Punkte in der Beratung angesprochen werden:

- Sichtfeld des Autofahrers, Gitter nimmt die Sicht
Gibt es Möglichkeiten das Gitter zu entfernen?
- Fahrradmarkierung sind kaum zu sehen
Erneuerung der Markierung?
- Veränderte Ampelschaltung um Missverständnisse zu vermeiden
Vorort-Prüfung der Ampelschaltung

TOP 3 b Radwegeplanung

Herr Spiza informiert über das neue Mobilitätsgesetz und die Zusammenarbeit mit der Infra Velo. Das Straßen- und Grünflächenamt hat nur beschränkte Personalkapazitäten für den Bau von Radwegen, weshalb einige Bauaufkommen an die Infra Velo gehen.

Alle neuen Radwege vorzustellen würde den zeitlichen Rahmen sprengen. Herr Kronmaier stellt einige Projekte vor:

Falkenseer Chaussee

- Abschnitte: Zeppelinstraße bis GERMERSHEIMER WEG (Südseite) und Am Kiesteich bis Stadtrandstraße (beidseitig)
- Finanzierung über die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz
- Aktuell laufen Gespräche mit Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz und der Wasserbehörde, da wasserbehördliche Genehmigung nicht erteilt wird
- In Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin, der Polizei und der BVG: Zusammenlegung der Bushaltestellen „Am Bogen“ und „Beerwinkel“
 - ➔ Haltestelle „Beerwinkel“ entfällt auf beiden Seiten
 - ➔ Haltestelle „Am Bogen“ barrierefreier Ausbau
- Evtl. Baubeginn: Anfang 2019

Heerstraße Alt-Pichelsdorf bis Mahnkopfweg (Radweg)

- Alter Grenzkontrollpunkt bis Landesgrenze Brandenburg (beidseitig) und Wilhelmstraße bis Gatower Straße (beidseitig)
Planungsinhalt: konfliktfreie Radwegführung, barrierefreie Bus-Haltestellen (Alt-Pichelsdorf, Mahnkopfweg)
- Machbarkeitsstudie: Finanzierung über Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz
- Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin erforderlich
- Straßenverkehrsbehörde hat eine Genehmigung für die Wurzelsuchschachtung eingeholt
- Suchschachtung ist noch nicht abgeschlossen
- Frage zum Grunderwerb steht noch aus
- Fahrradkorridore der Infra Velo GmbH liegen in diesen Bereichen
- Anfrage des Straßen- und Grünflächenamts bei der Infra Velo GmbH zu den geplanten Fahrradkorridoren ist noch unbeantwortet

Siemenssdamm

- Ohmstraße bis Jungfernheide (Nordseite)
- Ohmstraße bis Wohlrabedamm (Südseite)
- Rohrdamm bis Nikolaus-Groß-Weg (Nord- und Südseite)
- Aktuell sind die Radwege sehr schmal
- Breite der Radwege muss geklärt werden, unter Berücksichtigung der Wurzelwerke der Bäume
- Überlegungen: Radweg auf die Fahrbahn (abhängig von der Verkehrslenkung Berlin)
- Ohmstraße bis Jungfernheide (Nordseite) und Ohmstraße bis Wohlrabedamm (Südseite)
- Fehlende Widmung im Bereich der Mauer auf der Südseite Rohrdamm bis Nikolaus-Groß-Weg (Nord- und Südseite)

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 20.6.2018

- Vorhandener Querschnitt und hohes Parkverkehr, Fahrradkorridore der Infra Velo liegen in den Bereichen (Anfrage des Straßen- und Grünflächenamts bei der Infra Velo zu den geplanten Fahrradkorridoren ist noch unbeantwortet)
- Planungsbeginn nicht absehbar

Gutsstraße

- Landesgrenze Brandenburg bis Knoten Ritterfelddamm/Gutsstraße
- Finanzierung über Radverkehrinfrastrukturmittel nur möglich wenn folgende Voraussetzung erfüllt sind:
Einbau eines anderen Belags z. B. Asphaltstreifen oder erschütterungsfreier Belag
- Problem: Unterschiedliche Interessenlage, Gespräche laufen zwischen Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz und der Denkmalschutzbehörde

Verbindungsweg zwischen Schuckertdamm und Dihlmannstraße

- Geplant ist der Ausbau als Geh- und Radweg mit einer Asphaltbefestigung in der Grünanlage und Straßenland
- Aktuell ist der Kroppenstedtweg 80 m lang und 2,20 m breit. Die angrenzenden Flächen sind Eigentum diverser Wohnungseigentümer sowie der Ev. Kirchengemeinde Siemensstadt.

Probleme:

- 1) Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg inkl. Entwässerung ist eine Breite auf 2,50 m erforderlich.
 - 2) Hohe Kosten, da nur durch Grunderwerb Verbreiterung möglich
 - 3) Erheblicher Zeitaufwand
 - 4) Veränderung der Mauer
- Fördermittel werden nicht bereit gestellt
 - Um Fördermittel zu erhalten, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
 - 1) Ausbau Kroppenstedtweg auf eine Breite von 2,50 m, um ihn als gemeinsamen Geh- und Radweg auszuweisen. Entscheidung liegt bei der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz
 - 2) Freigabe des Schuckertdamms zwischen Lenther Steig und Kroppenstedtweg in beiden Richtungen für den Radverkehr. Aktuell ist der Schuckertdamm eine Einbahnstraße.

Verbindungsweg Spektegrünzug bis Mauerweg

- Bewilligung von der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz liegt vor
- Verhandlung mit dem Brückenbau sind erfolgt

Sport am Freddystach Stadion, Ruhlebener Straße

- Unterlagen für die Beantragung befinden sich derzeit in der Planung

Nördlicher Abfanggraben

- Planungsinhalt: Ausweisung der Grünanlage als gemeinsamen Geh- und Radweg
- Voraussetzungen sind:
 - 1) Bau einer Mittelinsel in der Wilhelmstraße zwischen Weinmeisterhornweg und Malschweg
 - 2) Die Straße müsste auf einer Länge von ca. 100 m verschwenkt werden und reicht bis in den Knoten Weinmeisterhornweg/Wilhelmstraße hinein

3) Bäume müssten gefällt werden

- Die Verkehrslenkung Berlin lehnt die Punkte ab.
Begründung der Ablehnung:
 - Radfahrer aus dem nördlichen Abfanggraben rasen über die Wilhelmstraße ohne den fließenden Verkehr in der Wilhelmstraße zu beachten
 - Radfahrer haben die Möglichkeit den ca. 100 m entfernten Knoten Weinmeisterhornweg/Wilhelmstraße sicher über die LSA zu überqueren.
- Die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz finanziert den Weg nur, wenn die Mittelinsel gebaut wird.

Herr Grabka und Herr Körner würden es begrüßen, wenn bei der Planung eine sichere Wegeföhrung in der Grünanlage berücksichtigt wird. Herr Spiza weist daraufhin, dass das Radfahren in Grünanlagen generell nicht erlaubt ist.

Wilhelm-von-Siemens-Park

- Schuckertdamm bis Schulgelände
- Eine Bewilligung von der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz liegt vor.

Havelradweg

- Am Ortsrand bis Groß Glienicker Weg (Westseite)
 - Abschnitt ist fast fertiggestellt
- Uferweg bis Groß Glienicker Weg (beidseitig)
 - Voraussichtlicher Baubeginn: Juli 2018
 - Baubeginn ist abhängig von der Anordnung der Verkehrslenkung Berlin
 - Die Fertigstellung ist bis Ende dieses Jahres geplant.

Anmerkung von Herrn Hänsgen: An der Bootsanlegestelle ist die Baustelle nicht ausgeschildert. An der Kreuzung sollte bereits eine Information zur Umleitung erfolgen. Herr Spiza merkt an, dass dies keine Baumaßnahme vom Bezirksamt Spandau ist.

Herr Grabka merkt an, dass der Radweg bis zum Pfirsichweg auf der Ostseite kaputt ist. Zudem parken viele Autos den Radweg zu. Er findet die Beschilderung mangelhaft. Herr Spiza teilt mit, dass es keine Radfahrnutzungspflicht auf der Ostseite gibt. Andernfalls ist die Fahrbahn zu nutzen.

Brunsbütteler Damm

- Nauener Straße bis Elsflether (Südseite)
- Nauener Straße bis Magistratsweg (beidseitig)

Am Juliusturm/Ferdinand-Friedenburg-Platz

Magistratsweg

- Maulbeerallee bis etwa Spandauer Damm (beidseitig)

Herr Hänsgen regt hier an, einen geschützten Radfahrweg einzurichten.

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 20.6.2018

Schönwalder Straße (Steinerne Brücke)

- Landesgrenze Brandenburg bis Eiskellerweg (Südseite)
- Planungsinhalt: Konfliktfreie Führung der Radverkehrsanlage durch ein Naturschutzgebiet (Engstelle an der Landesgrenze)
- Bisherige Verfahrensschritte:
 - 1) April 2014: Erste Begehung Baustadtrat Spandau und Bürgermeister Schönweide-Glien
 - 2) September 2014: Verteilung der ersten Planung an die Senatsverwaltung, die Untere und Obere Naturschutzbehörde und die Wasserbehörde mit Bitte um Stellungnahme zur Machbarkeit.
 - 3) Juni 2015: Genehmigung Untere Naturschutzbehörde erteilt
 - 4) August 2015: Wasserbehördliche Genehmigung erteilt
 - 5) Januar 2016: Verkehrsbehördliche Genehmigung erteilt
 - 6) März 2016: Genehmigung Obere Naturschutzbehörde (letzte Ergänzung zur Genehmigung vom 3. Dezember 2014)
- 7) Herstellung einer Bauplanungsunterlage (BPU) durch das Straßen- und Grünflächenamt
 - > Erhöhter Radweg entlang der Fahrbahn
- 8) Widerspruch der BPU-Prüfstelle wegen zu hoher Kosten
- 9) Vorschlag der Prüfstelle: Hochstehende Bordsteine auf Lücke zur Trennung vom Kfz-/Radfahrer
- 10) Widerspruch vom Straßen- und Grünflächenamt Spandau und der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz
- 11) Unfallgefährdung von Radfahrern und Kfz wegen fehlender Beleuchtung
- 12) Termin BPU-Prüfstelle, Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz und Straßen- und Grünflächenamt Spandau

Probleme:

- ➔ Weg führt durch ein Naturschutzgebiet
- ➔ Bisher kein Fortschritt wegen Absage der Prüfstelle

Nächste Verfahrensschritte:

- Interne Abstimmung Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz mit der Senatsverwaltung Stadtentwicklung Wohnen
- Klärung zwischen unteren und oberen Naturschutzbehörde erforderlich

Radweg der Sympathie

- Landesgrenze Brandenburg bis Hamburger Straße
- Planungsinhalt: Verlängerung des Radweges aus Falkensee
- Vorgaben des Naturschutzes:
 - 1) Keine Beleuchtung
 - 2) Schutz der Amphibien durch ein Amphibientunnel und ein Leitsystem

Nächste Verfahrensschritte:

- Prüfung der Bebauungsunterlage
- Abstimmung mit der Stadt Falkensee zur Übernahme der Verkehrssicherungspflicht
- Naturschutzrechtliche Genehmigung durch die Naturschutzbehörde erforderlich

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 20.6.2018

- Abstimmungsgespräch Straßen- und Grünflächenamt Spandau mit der Naturschutzbehörde und dem Büro BGR u. a. wegen Bauzeiten und Amphibientunnel

Kisselnallee

- Pionierstraße bis Radelandstraße (beidseitig)
- Planungsinhalt: Konfliktfreie Radwegführung, barrierefreie Bushaltestellen (Pausiner Straße (West und Ost))
- Verbesserung der Querung der Kisselnallee an der Radelandstraße
- Keine Mulden in Baumbereichen
- Bäume versus Parken
- Zustimmung der Wasserschutzbehörde für die zu den Versickerungsanlagen liegt bereits vor

Nächste Verfahrensschritte:

- Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin
- Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben zu den Versickerungsanlagen
- Die Verkehrslenkung Berlin führt derzeit eine Untersuchung zur Radverkehrsführung durch.

Herr Liedtke bittet bei der Planung die Kreuzung zur Radelandstraße (Kisselnallee/Radelandstr.), im Hinblick auf Verkehrssicherheit, genau anzuschauen.

Charlottenburger Chaussee

- Klärwerkstraße bis Wiesendamm (Nordseite)
- Planungsinhalt: Konfliktfreie Radwegführung, Variantenvorschläge zur Führung des Radverkehrs im Bereich Wiesendamm bis Klärwerkstraße an Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz herangetragen
- Bäume versus Parken
- Nach Gesprächen mit der Verkehrslenkung, der BVG, der Fa. Alliander Stadtlicht und dem Straßen- und Grünflächenamt Spandau wurde beschlossen, den Knoten Rominter Allee/Charlottenburger Chaussee, entgegen der Planung, in 2018 nicht umzubauen.

Problem:

- Entscheidung Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz steht aus

Nächste Verfahrensschritte:

- Weiter Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin, BVG, Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz zur Führung des Radverkehrs auf der Nord- und Südseite
- Abschnitt Teltower Straße bis nach Charlottenburg als komplexe Baumaßnahme betrachten

Herr Spiza verspricht einen Link der Planungsunterlagen mit dem Protokoll zu verteilen.

TOP 4: Abstimmung über den Umbau der Seegefelder Str. Nordseite

Seegefelder Straße

- Zeppelinstraße bis Viersener Straße (Nordseite)
- Planungsinhalt: konfliktfreie Radwegführung, barrierefreie Bus-Haltstellen und Rückbau Busbuchten zu Haltestellen am Fahrbahnrand (Zeppelinstraße, Schulzenstraßen, Viersener Straße)
- Weiterer Abstimmungsbedarf mit der Verkehrslenkung Berlin zu den entfallenden Stellplätzen und der notwendigen Reduzierung von 2 auf 1 Fahrstreifen nach dem Knoten Zeppelinstraße/Seegefelder Str. in Richtung Westen
- Busbuchten sollen zu Haltestellen am Fahrbahnrand umgebaut werden, um nach dem Umbau die Mehrheit der vorhandenen Stellplätze zu erhalten
 - ➔ Abstimmung mit der BVG erforderlich, Verkehrssituation der Linie 237 ist zu beachten
- Finanzierung durch die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klimaschutz nur möglich, wenn eine geprüfte BPU vorliegt

Herr Grabka sieht eine große Gefahrensituation nach der Kreuzung (Quetschgefahr). Seiner Meinung nach wäre es für den Radfahrer sicherer, wenn man den Radweg nicht auf die Straße führt, sondern neben dem Fußgängerweg. Der Radweg sollte bis nach der Bushaltestelle so bleiben wie er ist und nach der Bushaltestelle, wie geplant, auf die Straße geführt werden (alternative Planungsvariante des BA). Bei der Verschwenkung auf die Fahrbahn sollte eine bauliche Rückendeckung vorgesehen werden.

Herr Liedtke ist der Meinung, dass das Befahren der Kreuzung mit einer Reduzierung auf eine Spur die sicherste Variante ist.

Herr Spiza informiert, dass das Straßen- und Grünflächenamt bei der Verkehrslenkung Berlin anregt, von zwei Spuren geradeaus über die Kreuzung auf eine Spur zu reduzieren. Es handelt sich jedoch nur um eine Anregung.

Herr Grabka sieht dies jedoch als nicht ausreichend an und regt an eine klare Markierung zwischen den Parkplätzen und dem Fahrradstreifen vorzusehen.

TOP 5: Spektegrünzug parallel zum Spekteweg: Freigabe für Radfahrer

Herr Körner spricht die Parksituation im Spekteweg, vor dem noch auf dem Radweg stehenden Haus, an. Er hat beobachtet, dass an dieser Stelle Autos parken und damit die Radfahrer behindern. Er sieht hier eine Gefahrenstelle.

Er fragt: „Ist es wirklich so gedacht, dass direkt dort, wo Radfahrer auf die Straße fahren vor 7 und nach 15 Uhr geparkt werden darf?“



Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 20.6.2018

Radfahrer müssen also nicht nur auf die Straße, sondern direkt zum Umfahren eventuell parkender Autos ansetzen. Das ist unnötig und gefährlich.

Hier muss niemand parken. Wenn die Anwohner parken wollten, können Sie das auf dem Randstreifen, was aber verboten ist.

Interessanterweise ist die Beschilderung auf der anderen Seite für denselben Bereich zeitlich genauso. Auch hier ist das Parken auf dem Randstreifen verboten, was allerdings alle so machen.



Dann darf also auf beiden Straßenseiten geparkt werden, allerdings nicht auf dem Randstreifen. Dafür ist die Straße nicht breit genug.“

Herr Hübner führt aus, dass das Halteverbot zur Verbesserung der Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung dient. Auch das zusätzliche Schild „Vorsicht Kinder“ weist daraufhin, dass hier Schulkinder die Fahrbahn überqueren. Zudem sieht er durch die, auf dem Seitenstreifen parkenden Fahrzeuge auch keine Gefährdung des Radverkehrs. Außerhalb der Geltungszeit der Haltverbote darf auf dem Seitenstreifen, aber zu keinem Zeitpunkt, auf der Fahrbahn geparkt werden. Der Fahrradverkehr kann also nicht behindert werden.

Herr Grabka weist darauf hin, dass der Abschnitt Kiesteich bis Zeppelinstr. mit den Schildern "Grünanlage" versehen wurde und bittet diese mit den Zusatzschildern "Radfahren erlaubt" und "Fußgänger haben Vorrang" zu versehen. Außerdem regt er an die Kreuzung des Weges mit der Zeppelinstr. als kombinierten Fuß-/Radübergang mit entsprechender Ampelsignalisierung auszustatten.

Herr Kronmaier zeigte Bilder, wo zu erkennen war, dass kurz vor der Kreuzung der Radverkehr auf den Spekteweg geführt wird.

Herr Grabka entgegnet, dass man dann direkt hinter die Ampel auf den Überweg parallel zur Zeppelinstr. geführt wird und die auf dem Bild zu sehenden Radfahrerampel nicht für die Radfahrer im Spekteweg gedacht sei, sondern für die von der Zeppelinstr. links Abbiegenden.

Herr Hübner sagt, dass der Weg ab dem einzelnen Haus nicht zum Radfahren gedacht ist. Dies stößt auf Verwunderung des ADFC, da es nicht entsprechend ausgeschildert ist.

TOP 6: Bushaltestelle Siegener Str.: fehlendes Gitter

Herr Grabka spricht die Veränderung im Zuge des neuen Radfahrwegs an. Der Radweg führt, wie schon zu vor, hinter der Haltestelle vorbei. Jedoch sind die Gitter entfallen, die sich vor und nach der Haltestelle befanden. Da die Rückwand der Haltestelle undurchsichtig ist, ergibt sich ein erhebliches Gefährdungspotential. Da nach der Haltestelle keine Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Radfahrern besteht.

Herr Grabka schlägt deshalb vor das Gitter nach der Haltestelle wieder aufzubauen. Damit wird eine rechtzeitige Sichtbeziehung hergestellt und außerdem eine klarere Abtrennung zwischen Haltestelle und Radweg bewirkt. Er fragt:

- Fußgänger vor der Wartehalle sind unaufmerksam und laufen einfach auf den Radweg. Der Radfahrer sieht diese, durch die Werbung, zu spät. Besteht die Möglichkeit die Seite nicht mit Werbung zu bestücken, so dass durch die freie Scheibe eine gute, vorausschauende Sicht für den Radfahrer gegeben ist?

Herr Freitag von der BVG sieht hierdurch keine Verbesserung. Wenn in der Wartehalle mehrere Fahrgäste (z. B. auch mit Kinderwagen ect.) stehen, ist die Sicht auch verdeckt.

- Die Gitter hatten dazu beigetragen, dass die Fußgänger bevor sie den Radweg überqueren wollten, nach Radfahrern geschaut haben. Durch das fehlende Gitter achten die Fußgänger weniger bis gar nicht auf Radfahrer. Können die Gitter wieder angebracht werden?

Herr Kronmaier informiert, dass die neuen Richtlinien von Bushaltestellen diese Gitter nicht mehr vorsehen.

Es gibt eine lebhafte Diskussion um die Umsetzung dieser Richtlinie.

TOP 7: Radweg Heerstr.: Warum wurden die Bäume gefällt?

Herr Schmidt kritisiert, dass vorab keine Bürgerbeteiligung stattgefunden hat. Zudem wäre eine Information an den „FahrRat“ wünschenswert gewesen.

Herr Spiza teilt mit, dass dieses Vorhaben eine Senatsentscheidung war.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit (20.30 Uhr) wird folgender Punkt vertagt:

TOP 8: Radfahrverkehrskonzept Pepitahöfe, Anbindung an die Carl-Schurz-Grundschule

TOP 9: Verschiedenes und Termine 2018

Herr Bewig informiert über die nächsten Sitzungstermine:

19.09.2018 um 17 Uhr
19.12.2018 um 17 Uhr

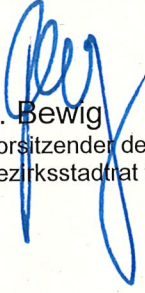
Zur Sitzung am 19.09.2018 wird die Infra Velo eingeladen.

Herr Bewig bittet darum, dass für die zukünftigen Sitzungen Themenwünsche mit kurzen Erläuterungen vorab, spätestens jedoch 1 Woche vor der nächsten Sitzung, an Frau Kamischke per Email mitgeteilt werden. So können die Punkte vorab geprüft und vorbereitet werden. Ggf. können Einzelfälle auch schon kurzfristig geklärt werden.

Ziel sollte es sein, dass der zeitliche Rahmen zwei Stunden nicht überschreitet. Alle Anwesenden sind mit dem Vorschlag einverstanden.

Ende der Sitzung: 20.40 Uhr.

Berlin, den 13.7.2018


F. Bewig
Vorsitzender des FahrRats
Bezirksstadtrat f. Bauen, Planen und Gesundheit


T. Kamischke
Protokollführerin

