

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019



Beginn: 17.00 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 Michael 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 Martin Brömme	– ADFC Berlin
Herr Carsten Müräu	– ADFC Berlin
Frau Isabel Heins	– BVG Fahrradbeauftragte
Frau Gabriele Kruschinski	– Polizei Dir. 2 Stabssachbereich Verkehr

Entschuldigt:

Herr Manfred Wollert	– Grünflächenamt
Herr Ronald Kretschmann	– Straßenverkehrsbehörde
Frau Christiane Evers	– CDU Fraktion
Herr Jochen Liedtke	– SPD Fraktion
Herr Heinrich Voßebürger	- ISI

Gäste:

Herr Nobert Körner	– Bürger
Herr Olaf Bannick	– Bürger
Herr Hans-Jürgen Raasch	– Bürger

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

Herr Jörg Böhmer	– Bürger
Herr Willi Loose	– Bürger
Herr Jonas Kassigkeit	– Bürger
Herr Reiner Hildebrand	– Bürger
Herr Martin Rompf	– Bürger
Herr Christian Spiekermann	– Bürger
Herr Dieter Wallstaff	– Changing Cities
Herr Klaus-Peter Steffen	– Seniorenvertretung Spandau

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Herr Bewig begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

Er fragt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ob etwas dagegensprechen würde, wenn die Sitzungsinhalte digital aufgenommen werden. Die Aufnahme dient einzig und allein der Protokollfertigung und wird anschließend gleich wieder gelöscht. Es gibt keine Einwände.

Herr Bewig informiert über die Datenschutzbestimmungen und bittet alle Teilnehmer/innen, die zum ersten Mal den FahrRat besuchen, das vorliegende Formular auszufüllen.

Die Tagesordnung liegt vor. Es gibt keine Änderungswünsche.

TOP 2: Bericht des Bezirksamtes, Protokoll vom 14.3.2019

Herr Bewig berichtet von der letzten Außensitzung „FahrRat on Tour“, wo die Teilnehmer/innen einen Teil des zukünftigen Spandauer sowie Charlottenburger Spreeradweges, in Begleitung der Infra Velo GmbH, abgefahren sind. Dieses Angebot wurde sehr gut angenommen. Die Fotos zur Radtour sind auf der Homepage des Spandauer FahrRats zu finden (<https://www.berlin.de/ba-spandau/politik-und-verwaltung/gremien/fahrrat>).

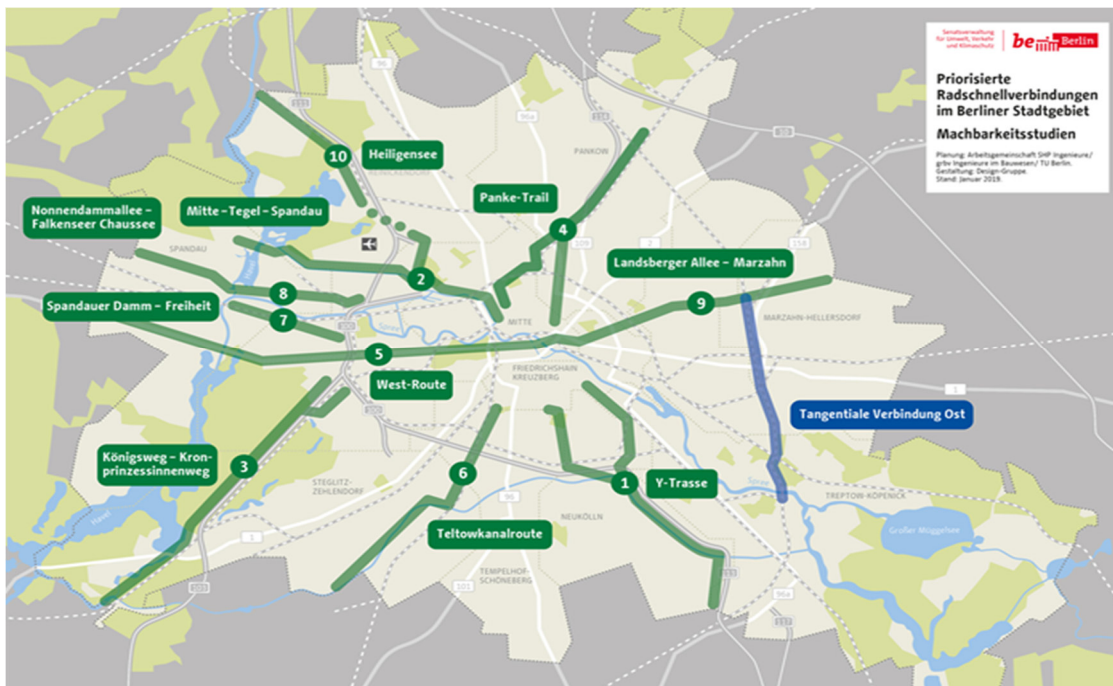
Zudem sind die, in der letzten Sitzung gewünschten, Pläne jetzt auch online auf der Spandauer FahrRat-Seite hinterlegt.

Herr Bewig erkundigt sich nach Änderungswünschen zum Protokoll der letzten Sitzung (14.3.2019). Es gibt keine Änderungswünsche. Das Protokoll wird einstimmig beschlossen.

➤ Aktuelles zu den Radschnellverbindungen

Im Jahr 2018 hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) das weitere Vorgehen definiert. Aktuell werden zehn Trassen detaillierter untersucht.

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019



Es werden konkrete fachliche Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt und die ersten vorbereitenden Planungsleistungen bewertet. Zuständig ist die Infra Velo GmbH (landeseigenes Unternehmen). Eine erste Informationsveranstaltung der Infra Velo GmbH gab es hierzu am 13.06.2019 auf der Zitadelle sowie eine weitere Bürger- und Dialogveranstaltung am 13.8.2019 zur Machbarkeitsstudie „West-Route“ statt.

Herr Grabka informiert, dass die Infra Velo mit einem anderen Ansatz rangegangen sind. Man geht weg von den Hauptstraßen. Sehr positiv bewertet er, dass die Nordtrasse über die Motardstraße bis hin zur Schleuse zu führen soll.

Herr Bewig berichtet speziell über die Heerstraße, welche in der Infra Velo-Veranstaltung vom 13.8.2019 angesprochen wurde. Das Projekt "Radverkehrsanlagen Heerstraße B2/B5" wurde aufgehoben. Die Neuplanung des Radweges Heerstraße B2/B5 soll mit der Planung für die Radschnellverbindung West-Route verknüpft werden.

Herr Jochen Schmidt war ebenfalls in der Bürger- und Dialogveranstaltung am 13.8.2019. Er ist weiterhin erbost über die Fällung der Bäume an der Heerstraße. Vor 10 Jahren hat er das Gitter auf der Stößenseebrücke kritisiert. Er erhielt die Antwort, dass das Gitter da steht, weil die Brücke evtl. am Geländer einsturzgefährdet ist und man möchte Kraftfahrzeuge daran hindern, auf dem Gehweg zu parken. Es sieht für ihn nicht danach aus, dass sich in den nächsten 5-6 Jahren hier was ändert. Er hatte gehofft, dass mit der Ausschreibung des Neubaus des Rad-Fuß-Weges im Spandauer Bereich die Gitter abgebaut werden. Er versteht nicht, warum fast zeitgleich zu der Bürger- und Dialogveranstaltung der Infra Velo GmbH, die Ausschreibung über den Neubau des Rad-Fuß-Weges in der Heerstraße im Internet lief. Er möchte von Herrn Bewig wissen, wie es weitergeht und kritisiert, dass die Infra Velo GmbH nichts von den Planungen des Bezirks weiß und umgekehrt. Des Weiteren spricht er den Havelradweg an. Er war froh, dass endlich der Havelradweg einmal weitergebaut werden sollte. Er merkt dazu an, dass die Planungen so weit vorangeschritten waren, dass die BVG ihre Ersatzpläne gedruckt hatte, aber dann ruderte, seiner Meinung nach, Herr Bewig zurück, weil er wohl vergessen hat, die Verkehrslenkung Berlin (VLB) rechtzeitig um Zustimmung zu bitten.

Herr Bewig erkundigt sich, woher er diese Informationen erhalten hat.

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

Herr Schmidt teilt mit, dass er diese Informationen aus der Zeitung hat.

Herr Bewig besteht darauf, dass er diese Zeitungsberichte von Herrn Schmidt erhält, wo geschrieben steht, dass Herr Bewig zurück gerudert ist, weil er vergessen hat die VLB zu informieren.

Herr Bewig informiert, dass in der Presse korrekt informiert wurde. Zudem gab es eine große Informationsveranstaltung in Gatow zu dem Thema, welche ebenfalls noch im Internet abrufbar sein musste. Er macht sehr deutlich, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirks den Prozess alle sehr gründlich vorbereitet haben. Es gibt hierzu zahlreichen Schriftverkehr, der auch nachvollziehbar ist. Umso mehr ist Herr Bewig sehr irritiert über solche Äußerungen von Herrn Schmidt.

Zum Verlauf erläutert Herr Bewig, dass der Bezirk die VLB natürlich frühzeitig (ca. 2-3 Jahre vorher) in diesem Verfahren einbinden musste. Der Bezirk und die VLB einigten sich, nach langen Diskussionen, auf eine Einbahnstraßen-Regelung. Die VLB hat bis zu drei Tage vor dem eigentlichen Beginn die Anordnung noch nicht geliefert. Es kamen Emails der VLB, wo man Bedenken beim Ausstellen der Anordnung äußerte. Dadurch blieb dem Bezirk nichts anders übrig, als die Maßnahme zu stoppen. Der Bezirk kann ohne Anordnung der VLB die Maßnahme nicht durchführen. Es war dem Bezirk nicht einmal möglich die Bürgerinnen und Bürger rechtzeitig zu informieren. Zum weiteren Verlauf teilt Herr Bewig mit, dass der Bezirk erst einmal mit der VLB in Gespräch kommen muss, wie es nun weitergeht. Auch das stand in den Zeitungen. Die Gespräche laufen auch schon mit der VLB. Doch es bleibt schwierig mit der VLB verbindliche Verabredungen zu treffen, da die VLB weiterhin schlecht aufgestellt ist. Ohne verlässliche und verbindliche Aussagen der VLB wird der Bezirk solche eine Maßnahme nicht noch einmal machen.

Auch Herr Spiza ist empört über solche Aussagen. Zu der Maßnahme in der Heerstraße wurde bereits mehrmals in der Zeitung aber auch im FahrRat mitgeteilt, dass es sich um keine Maßnahme des Bezirks, sondern der Senatsverwaltung handelt.

Zur Maßnahme in der Gatower Straße informiert Herr Spiza, dass die Planung aus dem Jahre 2010 stammt. 2010 wurde die Planung beschlossen und ausgeschrieben worden. Der Auftrag wurde an eine Firma vergeben und es wurden auch Fahrbahnarbeiten gemacht. Für die Durchführung der Radwegarbeiten hat die Firma jedoch lange keine Anordnung der VLB bekommen, so dass die Firma gekündigt hat. Der Bezirk befindet sich immer noch im Rechtsstreit. Hier werden Schadensersatzansprüche geltend gemacht, da die Firma die Arbeiten nicht ausführen konnte. Zur Erläuterung erklärt Herr Spiza, dass nicht der Bezirk die Anordnung der VLB bekommen muss, sondern die ausführende Firma muss diese beantragen. Selbstverständlich findet vorher eine Abstimmung mit der VLB statt. Die Arbeiten wurden ein zweites Mal ausgeschrieben und wiederum war die Abstimmung mit der VLB erforderlich. Der Bezirk hat mit dem Chef der VLB eine Einbahnstraßen-Regelung abgestimmt, um die Bauzeit zu verkürzen. Ansonsten hätte die Bauzeit mindestens 15 Monate in Anspruch genommen. Herr Spiza bestätigt die Ausführungen von Herrn Bewig, dass es drei Tage vor Inkrafttreten der Einbahnstraßen-Regelung eine Information der VLB gab, dass man nicht davon ausgeht, dass die Anordnung erteilt wird. Hätte der Bezirk in diesem Moment die Maßnahme nicht gestoppt, hätte es keine Baustelle und keine Umleitung gegeben, aber die BVG wäre die Umleitung gefahren. Es hätte sechs Wochen gedauert, bis die BVG die Umleitung wieder zurückgenommen hätte.

Es gab im Nachhinein verschiedene Gespräche mit der Senatsverwaltung, die für den Nahverkehr zuständig ist. Der Bezirk wird keinen neuen Anlauf starten, um die Maßnahme so umzusetzen wie sie geplant ist, weil die Gatower Straße auch in der Investitionsplanung enthalten ist. Es macht momentan wenig Sinn mit den verkehrlichen Einschränkungen für die Bürgerinnen und Bürger den Radweg zu bauen, denn bei einem Ausbau die Gatower Straße würde es dann erneute Einschränkungen für die Bürgerinnen und Bürger geben. Der Bezirk einigte sich mit der Senatsverwaltung vorübergehend, bis der Ausbau kommt, eine Markierung auf die Straße zu bringen. Das Schreiben ist gerade an die Senatsverwaltung rausgegangen, aber auch hier bedarf

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

es der Anordnung durch die VLB. Es gab bereits Signale, dass notfalls auch die VLB angewiesen wird.

Herr Bewig fügt hierzu, dass bei der Planung des Havelradweges in den Haushaltsmitteln im Jahr 2010 noch nicht erkennbar war, dass irgendwann die Gatower Straße erneuert wird. Insofern ist die Gatower Straße jetzt in der Investitionsplanung drin. Es gibt schon Vorgaben der Senatsverwaltung und grobe Planungen für die Gatower Straße, Kladower Damm und Ritterfelddamm. Durch die Einführung des Mobilitätsgesetzes werden die Planungen erneut überprüft. Der Bezirk wartet nun auf Antwort der Senatsverwaltung, welche Planungsvorgaben es geben wird. Es wird allerdings trotzdem ein großes Thema bleiben, wie der Neubau umgesetzt wird. Der Bezirk muss mit der VLB und den Firmen klären, wie solch eine Straßenbaumaßnahme im Süden erfolgt.

Frau Heins teilt mit, dass auch der ÖPNV hier zu berücksichtigen ist.

Herr Grabka teilt mit, dass auch der ADFC Probleme mit der VLB hat. Er fragt, was kann man machen, um eine Verbesserung zu erreichen.

Herr Bewig empfiehlt jede Gelegenheit zu nutzen, im Land Berlin aufmerksam zu machen, was hier passiert. Es gab genug Gelegenheiten, sich mitzuteilen. Er fragt, Herrn Schmidt, ob er z. B. auf der Veranstaltung am 13.8.2019 seine Kritik platziert hat. Herr Schmidt verneint das. Herr Bewig findet es sehr schade, denn Herr Staatssekretär Streese war vor Ort. Hier gab es die Gelegenheit mit der Landesebene direkt ins Gespräch zu kommen. Er bittet darum, dass Kritik an Maßnahmen der Senatsverwaltung auch an der richtigen Stelle zu platzieren und nicht immer wieder im FahrRat.

Herr Schmidt fragt wie es dazu kam, dass sich Firmen für die Ausschreibung „Erneuerung Stößenseebrücke bis Freybrücke“ bewerben konnten und gleichzeitig die Infra Velo GmbH ca. einen Monat später die Radschnellverbindung Heerstraße auf der Bürger- und Dialogveranstaltung am 13.8.2019 vorstellen.

Herr Bewig informiert, dass der Bezirk regelmäßig an Sitzungen mit der Senatsverwaltung und auch mit der Infra Velo GmbH teilnimmt, um sich abzustimmen. Er teilt nochmals mit, dass die Planung der Brücke inkl. der Fällung der Bäume nicht die Planung des Bezirks ist, sondern hier ist die Senatsverwaltung zuständig. Die Schlussentscheidung, dass hier nun ein Radschnellweg hinkommt, war also ebenfalls eine Senatsentscheidung.

Herr Spiza ergänzt, dass es zu den bezirklichen Radwegprojekten, die ebenfalls auf Wegen verlaufen, die für die Radschnellverbindungen untersucht werden, regelmäßige Abstimmung mit der Senatsverwaltung und der Infra Velo GmbH gibt. Deshalb wurden im Bezirk Maßnahmen auch zurückgestellt, um genau solche Situationen zu verhindern. Der Bezirk ist aktuell in der Diskussion mit der Senatsverwaltung und der Infra Velo GmbH, um sich bei Radwegprojekten und deren weitere Vorgehensweise abzustimmen wie z. B. zur Falkenseer Chaussee. Hier haben weite Teile schon neue Radwege erhalten. Diese entsprechen jedoch nicht den aktuellen Vorgaben der Radschnellwege (3 m-Abmessung). Die neuen Radwege haben eine Breite von 2 m. In Anbracht der Radschnellverbindungen werden nun die bezirklichen Radwegprojekte vorerst nicht weiter fortgeführt und man diskutiert, ob man die neuen Radwege als „abgespeckte Variante“ eines Radschnellweges betrachtet.

Herr Körner spricht den schlechten Zustand des Radweges der Charlottenburger Chaussee in Richtung IKEA an und fragt nach Zwischenlösungen.

Herr Spiza teilt mit, dass dieser Teil nicht zum Radschnellweg wird, da der erforderliche Raum nicht zur Verfügung steht. Für einen Abschnitt gibt es eine abgeschlossene bezirkliche Planung,

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

die auch umgesetzt wird. Ein größerer Abschnitt ist weit problematischer, da man die Wurzeln der Bäume nicht abschleifen kann. Man müsste in das Wurzelwerk eingreifen oder man müsste die Fahrbahn verengen.

Herr Kronmaier informiert über den planerisch abgeschlossenen Abschnitt ab Am Hain bis Stendelweg (stadteinwärts). In einigen Teilen wird ein neuer Grünstreifen angelegt. Es werden in einigen Teilen neue Bäume angepflanzt. Es wird ein 2 m breiter Radweg gebaut. Der Gehweg wird auf 2 m reduziert. Im Bereich der Engstelle müssen Bäume gefällt werden. Im Bereich davor und danach können neue Bäume gepflanzt werden. Die Planung ist der Senatsverwaltung und der VLB zur Stellungnahme geschickt worden. Für den Bereich in Höhe IKEA ist Herr Kronmaier in den nächsten Tagen zu einem Gespräch bei den Berliner Wasserbetrieben, um unser Projekt vorzustellen. Es gibt hier ein Problem mit der Entwässerung, was auch ein Senatsthema ist. Zudem gibt er zu bedenken, dass man nicht nur den Radverkehr betrachten darf, sondern alle Verkehrsteilnehmer. Speziell am Bahnhof Ruhleben gibt es viele Pendler.

Herr Spiza ergänzt. Der Straßenraum bei IKEA ist eigentlich zu schmal für die Anlegung eines Geh- und Radweges. Der Bezirk ist mit dem Eigentümer dieser Fläche im Gespräch, um einen 2 m-breiten Streifen an zu kaufen. Der Eigentümer wäre auch bereit dem Bezirk die Fläche zu verkaufen. Die Fläche wird versiegelt und das Wasser wird abgeleitet. Da die Fläche dann größer wird, die entwässert wird, bekommt der Bezirk von der Wasserbehörde nicht die Zustimmung. Der Grund dafür ist, dass dann mehr Wasser in den vorhandenen Kanal eingeleitet wird. Das Abgeordnetenhaus hat aber beschlossen, die Einleitung von Regenwasser zu begrenzen. Deshalb ist Herr Kronmaier bei den Berliner Wasserbetrieben, um eine Lösung zu erreichen. Es gibt also oftmals viele, die eine Planung massiv erschweren.

Herr Bewig informiert, dass es mittlerweile so viele Regelungen gibt, die alle einwirken auf diese Planung und am Ende eine vernünftige Planung gar nicht mehr zulassen. Der angesprochene Landesbeschluss ist für sich isoliert nachvollziehbar. Der Grundgedanke dabei ist, dass man das Wasser, wenn es von oben kommt, möglichst vor Ort versickern möchte und dabei das Klima kühlen. Das Wasser soll nicht einfach in den Kanal fließen. Was der Beschluss jedoch bedeutet und was für Konflikte dadurch an anderen Stellen entstehen, wurde nicht bedacht. Der Straßenraum ist nun mal begrenzt. Dazu kommt, dass ganz viele Straßenprojekte, die der Bezirk schon fertig hat, alle wieder auf dem Prüfstand gestellt wurden. Jetzt wird jede geplante Maßnahme der Projekte noch einmal von den Berliner Wasserbetrieben geprüft, um festzustellen, ob man dort nicht dezentral (also Vorort) Flächen nehmen kann, wo das Wasser dann versickern kann.

Herr Spiza teilt mit, dass die Berliner Wasserbetriebe von der Wasserbehörde gezwungen werden, dies zu prüfen. Die Wasserbehörde stimmt dem nur zu, wenn keine Alternative vorliegt. Es sind alles Regelungen, die einzeln betrachtet gut sind, aber in der Kombination eigentlich zur Unmöglichkeit führt. Da jeder an den Vorgaben festhält, fällt es dem Bezirk so schwer zu planen.

Herr Grabka befürwortet die Entscheidung Fläche anzukaufen und hofft, dass es eine Lösung für die Entwässerung gibt.

Herr Körner fragt nach, ob es auch Aktivitäten für den Bereich des Deutschen Bahngeländes gibt.

Herr Spiza teilt mit, dass hier ein Ankauf momentan nicht möglich ist. Die Deutsche Bahn ist ein sehr schwieriger Verhandlungspartner.

Herr Körner spricht noch einmal die Baumwurzeln in der Heerstraße an. In der Ausschreibung steht, dass der Aufbau eines Radweges 25 cm ist. Es steht kein Wort zu einer Wurzelsperre drin. Nach 10 Jahren drückt sich bestimmt das Wurzelwerk durch. Der Radweg zwischen Schönwalder Allee und Niederneuendorfer Allee ist z. B. erst vor 3 Jahren erneut worden und jetzt kann man

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

schon erahnen, wo die Wurzeln sich schon wieder durcharbeiten. Wenn wir die neuen Rad- und Gehwege mit diesem Aufbau, wie in der Heerstraße, bauen, dann glaubt er, dass in 10 Jahren wieder Löcher und Mulden vorhanden sind, aber kein Geld vorhanden ist, um diese wieder zu reparieren.

Herr Spiza erläutert, dass es nicht ums Geld geht, sondern, dass man in das Wurzelwerk eingreift und die Standfestigkeit der Bäume garantiert sein muss. Vor 30 Jahren hat man ganz andere Vorgaben gehabt. Die Bäume in der Charlottenburger Chaussee sind älter als 30 Jahre. Der Bezirk hat sich sehr intensiv mit den Wurzelsperren befasst. Diese lassen sich jedoch nur realisieren, wenn man auf einer freien Fläche plant, wo gar keine Bäume sind. Wenn man jetzt an der Charlottenburger Allee neu bauen würde, kann man keine Wurzelsperre einbauen, weil man die ganzen vorhandenen Wurzeln durchtrennen müsste. Es ist eine durchaus sinnvolle Option, an einer Stelle wo neu gebaut wird und wo keine vorhandenen Bäume sind. Das wird auch im Bezirk intensiv, in Abstimmung mit dem Fachbereich Grünflächen, umgesetzt.

Herr Körner fragt nach, ob man Rad- und Gehwege nicht reparieren kann, wenn man Wurzeln nicht kaputt machen darf.

Herr Spiza führt aus, dass es unterschiedliche Möglichkeiten hat. Es kommt darauf an, was man für eine Baumart hat. Sind es Starkwurzeln, kann man an die Wurzeln rangehen, jedoch nicht an alle. Man kann sie beschneiden, wenn man parallel dazu an der Baumkrone etwas tut. Dem sind natürlich auch irgendwann Grenzen gesetzt. Irgendwann ist der Eingriff dann so stark, dass der Baum nicht mehr stehen bleiben kann. Der Bezirk versucht Baumfällungen zu reduzieren, aber sie lassen sich nicht immer vermeiden. Man versucht dann Ersatz an anderen Bereichen zu schaffen.

Herr Bewig informiert, dass die Infra Velo GmbH zu der ersten FahrRat-Sitzung 2020 bereits eingeladen wurde, um über den aktuellen Stand „Radschnellverbindungen“ zu informieren.

➤ Stand VLB Unfall Nauener Str./Brunsbütteler Damm

Herr Bewig informiert, dass seit 16.5.2019 die Anordnung von der VLB vorliegt. Die Kreuzung wird komplett gemacht. Die Senatsverwaltung ist für die komplette Baumaßnahme zuständig.

➤ Unfall Heerstraße

Herr Bewig informiert über den Unfallhergang. Laut Informationen der Polizei ereignete sich der Unfall auf dem Abschnitt zwischen Brandensteinweg und Stößenseebrücke. Zwischen Frey- und Stößenseebrücke liegt die Zuständigkeit beim Senat (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz). Es handelt sich um einen Zusammenstoß zweier Radfahrer (71 und 75 Jahre). Es lag ein verkehrswidriges Verhalten beider Radfahrer vor. Beide erhielten eine Anzeige wegen fahrlässiger Körperverletzung. Der Grund für das Ausweichen eines Radfahrers war ein "Busch". Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um "Nachtriebe" handelt, die aus den Baumstümpfen wachsen.

Herr Grabka fragt nach, wer für das Schneiden der Stümpfe zuständig ist und ob die Bescheidung jetzt automatisch erfolgt.

Herr Spiza erinnert noch einmal daran, dass dieser Straßenabschnitt in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz fällt. Somit ist auch die Senatsverwaltung für den Beschnitt der Baumstümpfe verantwortlich. Der Bezirk hat es einmal im Zuge der Amtshilfe

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

gemacht, da die Senatsverwaltung verwundert war, dass die Bäume ausschlugen. Das ist natürlich auch für den Bezirk immer eine Herausforderung, denn die Bäume schlagen alle zur gleichen Zeit aus. Der Bezirk hat nicht die Kapazitäten mit dem vorhandenen Personal alle Bäume gleichzeitig zu beschneiden. Insofern werden zusätzlich Fremdfirmen beauftragt. Es gibt beim Amt eine Prioritätenliste, wo besonders viel Rad gefahren wird bzw. wo es eh schon Engstellen gibt. Diese werden dann prioritär abgearbeitet. Insgesamt nimmt der Beschnitt aber einen sehr langen Zeitraum in Anspruch.

Für Herrn Grabka stellt sich die Frage, wieso man die Stümpfe überhaupt stehen gelassen hat.



Herr Spiza informiert den FahrRat noch einmal allgemein: Sollte Bürgerinnen und Bürgern irgendwelche Unregelmäßigkeiten in den Spandauer Grünanlagen auffallen, können diese jederzeit per Email an das Straßen- und Grünflächenamt mitgeteilt werden. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten wird der Bezirk dann auch tätig. Es muss sich jedoch um bezirkliche Flächen handeln.

➤ Unfall Goltzstr.

Herr Bewig informiert, dass die Ermittlungen noch laufen. Die Unfallursache wird z. Zt. weiter als ungeklärt angegeben. Die Polizei bestätigt, dass dort keine straßenbaulichen Ursachen erkannt werden, welche im Falle einer Änderung, den Unfall womöglich hätten verhindern können.

Es gab eine Vorortsbegehung. Nachdem die Pepitahöfe nun auch belegt sind und es feststeht, dass dort eine neue Schule in der Goltzstraße gebaut wird, wird es weitere Maßnahmen geben.

Herr Spiza teilt mit, dass bereits in der Goltzstr. bis Höhe Rauchstraße eine Fahrbahnmarkierung „30“ aufgetragen wurde sowie das Zeichen 138 StVO „Achtung Radverkehr“ aufgestellt wurde. Die Beschilderung für den ruhenden Verkehr in der Mertensstraße und der Goltzstraße wurde ebenfalls angepasst. Die Maßnahmen wurden mit der Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Tiefbau und BVG beschlossen. Weiterhin wird ab Dezember 2019 die Taktung der BVG von 20 auf 10 Min. erhöht.

Herr Körner erkundigt sich konkret, welche Busse davon betroffen sein werden.

Herr Bewig teilt mit, dass es nur den Bus betrifft, der dort fährt. Seiner Meinung nach ist das der 139er.

➤ Infos zur Berliner Radunfall-Bilanz 2018

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

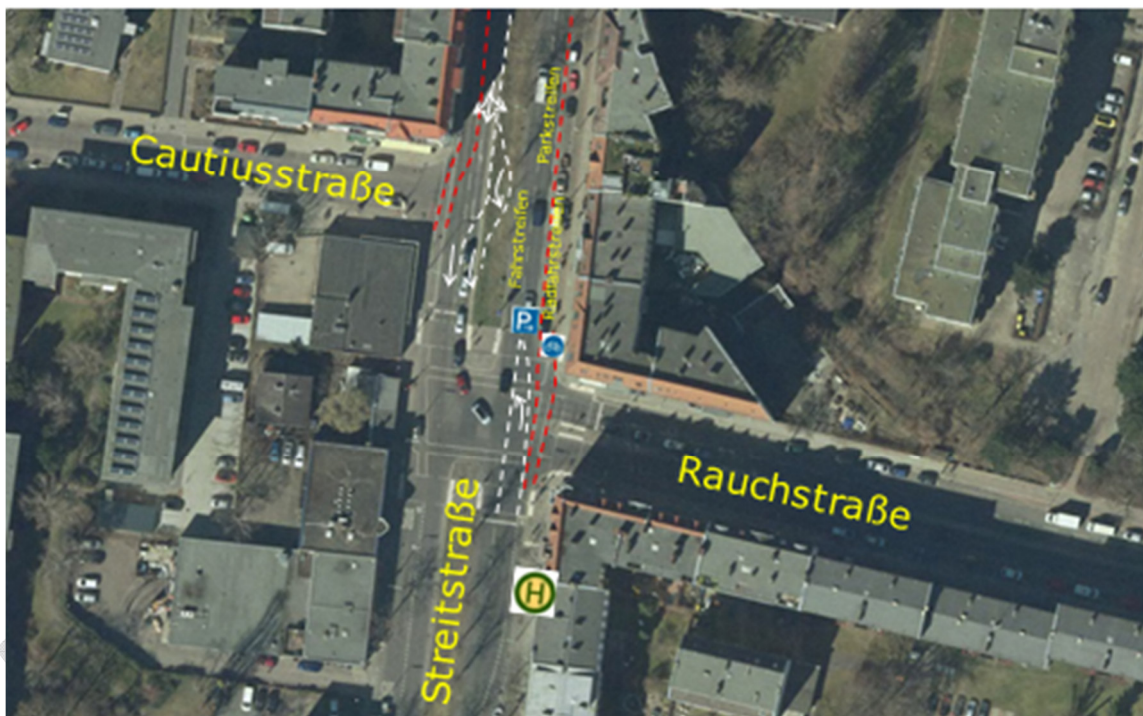
(Auszug aus der Sonderuntersuchung der Berliner Polizei "Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin 2018")

Herr Bewig zeigt einige Auszüge aus der Berliner Radunfall-Bilanz 2018 und informiert, dass diese ganz interessant ist, u. a. auch die Betrachtung der Unfallverursacher (Haupt- und Mitverursacher). Nachzuschlagen ist die Berliner Radunfall-Bilanz 2018 im Internet unter: <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>.

TOP 3: Neues von der Fahrradschutzspur im östl. Teil der Streitstraße

Herr Kronmaier stellt die Ideenskizzen zur Streitstraße kurz vor und teilt gleichzeitig mit, dass diese noch nicht feststehen und noch diskutiert werden können.

TOP 3: Streitstraße Ideenskizzen



Bildquelle: BA Spandau – Herr Kronmaier

Es gab eine Verkehrszählung durch die Senatsverwaltung in der Cautiusstraße sowie in der Rauchstraße, die jetzt noch ausgewertet werden muss. Diese wird dann in der Planung des Bezirks berücksichtigt. Sobald nähere Ergebnisse vorliegen, werden diese wieder im FahrRat vorgestellt.

Herr Kronmaier erläutert kurz die Idee der Planung: Aktuell haben wir zwischen Rauch- und Mertensstraße keine Radverkehrsanlagen. Nach Hennigsdorf haben wir einen getrennten Geh- und Radweg bzw. nach Spandau haben wir zwar auch einen getrennten Geh- und Radweg, aber der ist sehr schmal. Die Breite wird angepasst, sodass man der Anforderung des Mobilitätsgesetzes gerecht wird. Die Idee wäre einen Fahrstreifen weg zu nehmen. So hätte man einen Park- und einen Radfahrstreifen.

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

Frau Kruschinski merkt den steigenden LKW-Verkehr nach Hennigsdorf an. Dieser sollte in der Planung Berücksichtigung finden.

Herr Grabka begrüßt die Idee, die Fahrbahn nach links zu versetzen. Er ist der Meinung, dass hier tatsächlich eine Fahrspur ausreicht. Das Problem aus seiner Sicht sind die Ampeln. Hier staut es sich. Er ist auch der Meinung, dass man vor dem Rathaus locker eine Fahrspur wegnehmen könnte.

Frau Heins fragt, wo dann der Busverkehr seiner Meinung nach hinsollte.

Herr Grabka ist der Meinung, dass die Busse sich hier selber blockieren, weil sie die langen Busse einsetzen.

Herr Grabka führt weiter aus, dass man als Radfahrer ein Problem hat, wenn man aus der Rauchstraße kommend in die Cautiusstraße rein möchte.

Herr Bewig fragt, ob Herr Grabka eine Idee dazu hätte.

Herr Grabka schlägt vor, dass man eine Querung in Höhe der Cautiusstraße vorsieht.

Frau Kruschinski schlägt einen Mittelstreifendurchbruch vor, damit der Bus auch eine Möglichkeit hat durchzukommen.

Herr Spiza macht darauf aufmerksam, dass es ganz viele Vorschläge gibt, die aber alle Vor- und Nachteile haben. Eine zweite Ampel wäre erforderlich, wenn man eine sichere Überquerung haben möchte. Er macht auf die jetzige Situation in den Morgenstunden aufmerksam. Hier gibt es regelmäßig einen Rückstau. Es gibt die Kraftfahrer die aus der Cautiusstraße rauskommen, die dann locker in zweiter Spur abbiegen und manchmal sogar in dritter Spur. Die Gefahr, dass die zweite Ampel dann überstaut ist, ist sehr groß.

Herr Grabka bittet die Ecke nicht außer Acht zu lassen, da diese für Radfahrer sehr gefährlich ist. Er schlägt vor die Cautiusstraße dicht zu machen.

Herr Bewig fragt nach, was man dabei gewonnen hätte.

Herr Grabka ist der Meinung, dass der Punkt dann sicherer wäre.

Herr Spiza merkt aber an, dass sich für den Radfahrer dadurch aber nichts bessern würde, wenn der Radfahrer von der Rauch- in die Cautiusstraße fahren möchte und der Rückstau wäre nach wie vor.

Herr Bewig merkt an, dass es eine komplizierte Ecke ist und es schon viele Überlegungen gibt. Es bleibt allerdings vorerst die Auswertung der Verkehrszählung abzuwarten, bevor man tiefer in die Planungen geht.

Herr Steffen macht auf die Überlegungen der Senatsverwaltung aufmerksam, wonach die Weiterentwicklung der Straßenbahnstrecken evtl. auch Auswirkungen auf Spandau haben kann. Dies sollte in der Planung bedacht werden.

Herr Bannick hält eine Ampel in der Rauchstraße und eine zweite Ampel zum Überqueren für sinnlos. Als Radfahrer kostet das viel zu viel Zeit. Er würde als Radfahrer geradeaus rüberfahren, kurz absteigen, rumlaufen und in die Cautiusstraße reinlaufen.



Bildquelle: BA Spandau – Herr Kronmaier

TOP 3: Streitstraße Ideenskizzen



Bildquelle: BA Spandau – Herr Kronmaier

TOP 4: Radweg der Sympathie

Herr Kronmaier führt aus, dass ein 3,50 m breiter Radweg, auf einer Länge von 300 m, in Planung ist. Der Radweg schließt an dem Radweg aus Falkensee an. Falkensee hat den Radweg der

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

Sympathie im Jahr 2006 eröffnet. Spandau und Falkensee hatten sich gemeinsam damals für die Landesgartenschau beworben. Daraus resultierend ist die Initiative entstanden den Radweg der Sympathie zu bauen. In Spandau begann die Planung erst im Jahr 2015. Das lag daran, dass Spandau noch nicht Eigentümer dieser Fläche ist. Die Fläche muss noch in den Fachbereich Grün übertragen werden. Deshalb konnte damals noch nicht begonnen werden. Herr Kronmaier verweist auf ein Ergebnis eines Artenschutzgutachtens, da es sich hier um ein Landschaftsschutzgebiet handelt. Es ist ein Waldgebiet, weshalb hier Krötentunnel gebaut werden müssen. Wir haben in der Nähe Gewässer, wo eine Knoblauchkröte entdeckt wurde. Diese ist streng geschützt. Sie steht auf der Roten Liste. Weiterhin wurden der Teichmolch, die Erdkröte und der Teichfrosch entdeckt. Man kann davon ausgehen, dass zwischen März bis September eine Krötenwanderung stattfinden kann. Berlin muss verschiedene Gesetze beachten. Es ist das Naturschutzgesetz, die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, das Berliner Naturschutzgesetz und das Grünanlagengesetz. Alle Gesetze sind im Internet zu finden. In Grünanlagen sind Radfahrer nur geduldet. Fußgänger haben Vorrang. Es wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dadurch, dass da Kröten wandern und diese in ihrer Wanderung nicht gehindert werden dürfen, gibt es das Problem, dass der Radweg nicht beleuchtet werden darf. Das geht auch aus dem Gutachten hervor. Die Unterlagen wurden bei der Senatsverwaltung eingereicht, geprüft, bestätigt und die Finanzierungszusage liegt nun auch vor. Nachdem die Fläche dann in den Fachbereich Grün übergeht, wird der Fachbereich Grün den gemeinsamen Geh- und Radweg bauen. Aufgrund von Personalengpässen kann jedoch in 2019 nicht begonnen werden. Vom Gutachter wurde empfohlen zwischen Oktober und März zu bauen, damit die Krötenwanderung nicht behindert wird. Das stellt jedoch die Schwierigkeit beim Bau dar, denn genau in dieser Zeit ist der Bau aufgrund von Witterungsverhältnis kaum möglich. Das bedeutet, dass für den Bau jemand die ganzen Kröten einsammeln muss. Der Weg muss umgewidmet werden. Zwei Jahre nach der Widmung würde Budget für die Reinigung und Pflege der Krötentunnel bereitgestellt werden. Es kam die Frage auf, wie viele Kröten auf Spandauer oder Brandenburger Seite getötet wurden. Hierzu kann der Bezirk Spandau keine Auskunft erteilen. Herr Kronmaier verweist an den Baudezernenten Herrn Zylla. Ggf. kann er darüber Auskunft geben.

Herr Körner fragt nach ob das Gutachten einsehbar ist.

Herr Spiza informiert, dass das Gutachten von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Auftrag gegeben worden. Insofern müsste die das Gutachten auch freigeben. Herr Kronmaier kann Herrn Körner sicher einen Ansprechpartner in der Senatsverwaltung geben.

Herr Körner berichtet von dem Krötentunnel beim Mauerweg in der Schönwalder Allee, wo jahrelang ein Gitter gefehlt hat. Das war eine enorme Sturzgefahr. Es waren Fachleute vor Ort, als der Mauerweg ausgebaut wurde. Die Gefahrenstelle wurde jedoch nicht behoben. Herr Körner hat dies über den Schlaglochmelder gemeldet. Herr Wollert hat dies dann veranlasst. Es hat aber auch gute neun Monate gedauert. Er hat den Eindruck, obwohl eine Unfallgefahr besteht, scheint für beim Amt keine Dringlichkeit zu herrschen. Nun wurde das Gitter gewechselt, aber das Laub stapelt sich im Gitter. Wenn die Gitter nicht gereinigt werden, macht für ihn der Tunnel keinen Sinn.

Herr Spiza: Die Situation an der Schönwalder Allee ist nicht mit der beim Radweg der Sympathie vergleichbar. In der Schönwalder Allee gibt es ein massives Zuständigkeitsproblem, da Forsten, das Straßen- und Grünflächenamt und das Umwelt- und Naturschutzamt betroffen sind. Beim Radweg der Sympathie liegt die Zuständigkeit einzig beim Straßen- und Grünflächenamt, welches in Zukunft auch ein Budget für die Pflege bekommen wird.

Herr Grabka: Wie sieht es mit dem Rest des Radweges aus, die Verlängerung bis zur Gedenkstätte bis hin zum Mauerweg?

Herr Spiza informiert, dass der Weg genau mit der Landesgrenze endet. Die Gedenkstätte gehört bereits zu Falkensee.

TOP 5: Verschiedenes

Herr Körner stellt verschiedene Standorte von Pollern, Drängelgittern und Sperrpfosten, wo er findet, dass diese falsch angebracht sind.

Man einigt sich in der Runde, dass die einzelnen Punkte vom Straßen- und Grünflächenamt geprüft werden und in der nächsten Sitzung besprochen werden.

Herr Bewig berichtet, dass ihn folgende Email einer Bürgerin, im Vorfeld zum FahrRat, erreicht hat. So gilt es immer sehr viele verschiedene Interessenlagen zu berücksichtigen. Man wird es nie allen immer Recht machen können.

TOP 5- Verschiedenes

- Gefahrenpunkte für Radfahrer (Poller, Drängelgitter, Sperrpfosten)

Hierzu erreicht das BA Spanda folgende Nachricht >>> > 28.08.2019 12:11 >>>

> ...Leider ist es mir nicht möglich an der Sitzung teilzunehmen. Aber, ich hätte eine kleine Bemerkung zu der "Poller-Anlage", die ich Sie bitte, an den richtige Ansprechpartner weiter zu leiten.

Bis Anfang dieses Jahres war auch ich immer mal wieder mit dem Rad unterwegs, auch im Bereich des Grünzugs Bullenraben. Die Poller, die auf der Strecke zwischen Nennhauser Damm und dem Elsfl ether Weg stehen, empfand ich nicht als Störung. Meiner Erinnerung nach ist die gesamte Strecke vorrangig dem Fußgängerverkehr vorbehalten, Radfahrer dürfen sie mit benutzen. Für mich bedeutet dies: keine Höchstgeschwindigkeit, Rücksicht auf Fußgänger. Bei geminderter Geschwindigkeit empfand ich auch "s charfe" Kurven als kein großes Hindernis.

Als Anwohnerin möchte ich auch noch folgendes sagen. Die Poller am Magistratswegs sowie dem Nennhauser Damms sind aus einem anderen Grund dort wichtig und vermutlich nicht nur dort. Es gibt durchaus "ganz entzückende" Mitbürger, die des Abends oder auch in der Nacht gern mit dem Auto den Grünzug befahren, u.a. um hier zu feiern. Das Ganze ist gut sichtbar an im Gras hinterlassene Spuren. Fehlen vermehrt Poller, wird sich dieses "Hobby" ausweiten, die Anlage würde dann einfach für ebensolche Autofahrer einladender.

So, das war alles. Insgesamt bitte ich als Anwohnerin und Fußgängerin darum, den Weg durch den Grünzug Bullenraben wie offensichtlich ursprünglich geplant (soweit mir bekannt ist) vorrangig für Fußgänger zu denken, alte sowie junge (Schulkinder).

Mit freundlichem Gruß<

Herr Bewig informiert, dass das Straßen- und Grünflächenamt ab September 2019 umzieht. Die neue Adresse lautet: Webtower, Otternbuchtstr. 35, 13599 Berlin. Die Telefonnummern haben sich NICHT geändert!

Herr Bewig gibt folgenden Veranstaltungshinweis:

„ADFC-Herbst-Check 2019“, Samstag, 28.9.2019, von 10.00-17.00 Uhr, Altstädter Ring, nördlich der „Ellipse“.

Die nächste FahrRat-Sitzung findet am 11. Dezember 2019 um 17 Uhr statt.

Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 18.9.2019

Herr Bewig schließt die Sitzung und wünscht allen einen guten Heimweg.

Ende der Sitzung: 20.00 Uhr.

Berlin, den 4.10.2019

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

T. Kamischke
Protokollführerin

Endversion