

Protokoll

FahrRat Pankow am 03.02.2022

15.03.2022

Teilnehmende:

Susanne Jäger - ADFC Pankow
Matthias Will - ADFC Pankow
Jürgen Thomas - ADFC Pankow
Michael Herda - ADFC Pankow
Tobias Kraudzun - Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow
Heiner von Marschall - VCD Nordost
Peter Specht - ADAC Berlin-Brandenburg
Tilo Schütz - BUND e.V.
Jurik Stiller - Fraktion DIE LINKE
Jörn Pasternack - Fraktion der CDU
Katja Ahrens - Fraktion der SPD
Patrizia Flores - Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Almuth Tharan - Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Tugba Altun - GB infraVelo GmbH
Manuela Anders-Granitzki - Bezirksstadträtin für Ordnung und Öffentlicher Raum
Andreas Johnke - Straßen- und Grünflächenamt, Amtsleitung
Heiko Jähmig - Stadtentwicklungsamt, Gruppe KIS
Stefan Brost - Stadtentwicklungsamt, Gruppe KIS
Lars Isensee - Straßen- und Grünflächenamt, Radverkehrsplanung
Matthias Rogahn - Straßen- und Grünflächenamt, Radverkehrsplanung

TOP 1 - Protokollkontrolle vom 10.06.2021

Keine Einwände zum Protokollentwurf.

Offene Punkte aus den letzten Sitzungen:

- Probleme für Radverkehr an Mittelinseln/Querungshilfen

Auf Vorschlag des ADFC (FahrRat am 17.02.2021) hat das SGA für die kritischen Verschwenkungen der Radverkehrsanlagen in der Darßer Straße Höhe Nachtalbenweg und in der Granitzstraße Höhe Miltenberger Weg Lösungsvorschläge erarbeitet, die eine geschützte Verschwenkung vorsehen (Sperrfläche mit Leitbaken). Die Vorschläge wurden bereits mit dem ADFC abgestimmt und sollen in Kürze zur Anordnung bei SenUMVK, Abt. VI, eingereicht werden.

- Tempo 30 im Bezirk - Pistoriusstraße und Parkstraße

Auf Vorschlag des ADFC (FahrRat am 17.02.2021) soll geprüft werden, ob in Straßen ohne Radverkehrsanlagen, in denen häufige Wechsel von Tempo 30- und Tempo 50-Anordnungen vorzufinden sind, eine einheitliche Reduzierung auf 30 km/h möglich ist. Konkret wurden die Pistoriusstraße und die Parkstraße vorgeschlagen. Das SGA hat sich zu diesem Vorschlag bisher nicht mit SenUMVK ausgetauscht, da die StVO bzw. die VwV-StVO keine Regelungen zu diesem Thema beinhalteten. Die neue VwV-StVO, die am 16.11.2021 in Kraft getreten ist, eröffnet den Straßenverkehrsbehörden nunmehr die Möglichkeit, in Streckenabschnitten von bis zu 300 m zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen, ebenfalls die zul. Geschwindigkeit abzusenken, um den Verkehrsfluss zu verstetigen. Auf Grundlage der neuen VwV-StVO wird das SGA die Vereinheitlichung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Pistoriusstraße und Parkstraße bei SenUMVK beantragen.

- Sanierung Deckschicht westlich Königsteinbrücke

Die vom ADFC vorgeschlagene Asphaltierung des westlichen Anschlusses an die Königsteinbrücke (Franz. Buchholz) konnte in 2021 fertiggestellt werden.

Auf die Rückfragen des ADFC zum Zustand der Deckschicht auf der Brücke, kann das SGA keinen neuen Sachstand vermelden. Das SGA hat die Brückenrampen formal weiterhin nicht in die Unterhaltung übernommen. Die Brücke selbst bleibt in der Baulast der Autobahn GmbH, so dass das SGA hier keinen wesentlichen Einfluss auf die Mängelbeseitigung hat. Seitens der Autobahn GmbH wurden zwar Maßnahmen unternommen, die die vorhandenen Unebenheiten verringern sollen, jedoch brachten diese bisher aus Sicht des SGA kein zufriedenstellendes Ergebnis.

- Instandhaltung/Reinigung Am Schlosspark/Galenusstraße

Eine regelmäßige Reinigung des sog. „Modderpfades“ in der Straße Am Schlosspark auf Höhe des Sommerbades ist durch das SGA nicht leistbar. Die Problematik kann dauerhaft nur durch eine investive bauliche Maßnahme gelöst werden.

TOP 2 - Aussprache zu aktueller Rechtsprechung zu den Anordnungen rund um Fahrradstraßen (Fraktion DIE LINKE)

Verweis auf das Urteil des VG Hannover vom 13.08.2021 (Az. 7 A 5667/19; <https://oj.is/2382665>). Der Einreicher erfragt, inwieweit dieses Urteil ggf. den Fahrradstraßenplanungen im Bezirk entgegensteht oder positiv beeinflussen kann.

Das SGA führt aus, dass sich die Planungsstandards für Pankower Fahrradstraßen am Fahrradstraßen-Leitfaden der SenUMVK orientieren. Die im Leitfaden empfohlenen nutzbaren Mindestbreiten und Verkehrsbeschränkungen („Anlieger frei“) sollten somit mit dem Urteil im Einklang stehen. Das Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow teilt ebenfalls die Auffassung, dass der Leitfaden rechtlich auskömmlich ist. Vereinzelt unterstützten diese Auffassung. Das Urteil könnte nach Auffassung des SGA trotzdem eine Hilfestellung sein, z.B. für die Begründung baulicher Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs. Das SGA steht hinsichtlich der Rechtsprechung zu Fahrradstraßen im ständigen Austausch mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde. Das SGA erwartet mit der anstehenden Überarbeitung des Fahrradstraßen-Leitfadens eine Klarstellung zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anordnung modaler Filter.

TOP 3 – Prozess Umsetzung Fahrradstraßen (Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow)

Fragestellung des Netzwerks Fahrradfreundliches Pankow: „Wie lassen sich zukünftige Fahrradstraßen in Anordnung und Ausgestaltung so synchronisieren sowie deren Eröffnungen kommunizieren, dass sie möglichst schnell mit der Gültigkeit auch unsichere Radfahrende vom Gehweg auf die Fahrbahn einladen und dort sicher fühlen?“

Das SGA wird die derzeitige Vorgehensweise für die Einrichtung von Fahrradstraßen beibehalten. Diese sieht folgende Reihenfolge der Maßnahmen vor:

1. Aufstellen der Beschilderung der Fahrradstraße gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung auf Grundlage des Leitfadens zur Umsetzung von Fahrradstraßen im Land Berlin
(<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitereradinfrastruktur/fahrradstrasse/>)
2. Aufbringen der Fahrbahnmarkierungen, optimaler Weise parallel zur Aufstellung der Beschilderung oder, wenn nicht anders möglich, kurzfristig nach Aufstellung der Schilder. Witterungsbedingte Pausen zw. Beschilderungs- und Markierungsarbeiten sind zu vermeiden.
3. Öffentlichkeitswirksame Eröffnung der Fahrradstraße durch Aufstellung von Bauzaun-Bannern sowie Verteilung von Flyern an die Anliegerinnen und Anlieger; Information an die Presse; frühzeitige und regelmäßige Kontrollen durch die Polizei
4. Durchführung von Verkehrszählungen nach einer kurzen Eingewöhnungszeit, um

- a) den Nachweis zu erbringen, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist und
 - b) den Anteil des nicht zulässigen Kfz-Durchgangsverkehrs zu ermitteln.
5. Sofern ein Kfz-Durchgangsverkehrsanteil in nicht verträglichem Maße festgestellt wird, so werden weiterführende verkehrsbeschränkende Maßnahmen geplant und umgesetzt.

Des Weiteren hinterfragt das Netzwerk den derzeitigen teilweise langwierigen Prozess zur Regeldurchsetzung in Fahrradstraßen. Dazu wird vom Netzwerk aufgeführt, dass der Vorteil bei der Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen die fehlenden oftmals zeitraubenden Abstimmungen mit SenUMVK und Dritten (z.B. BVG) seien. Die Fahrradstraßen würden daher als kurzfristige Maßnahmen für ein rudimentäres Netz angenehmer Verbindungen dienen. Das Netzwerk führt im Weiteren als zeitliches Negativbeispiel die Planung/Umsetzung der Stargarder Straße von 2014 (Beschluss der BVV) bis 2021 (Baubeginn) an. Als zeitliches Positivbeispiel wird im Gegenzug die Planung/Umsetzung der Fahrradstraße Ossietzkystraße hervorgehoben (2019 Beschluss bis 2020 Baufertigstellung). Insbesondere wird der langwierige Prozess weiterführender Maßnahmen zur Eindämmung/Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs in Fahrradstraßen kritisiert. Diesbezüglich werden die Beispiele zur Umsetzung der Durchfahrtsperre im Majakowskiring (für die Fahrradstraße Ossietzkystraße) und in der Stargarder Straße angebracht.

Das SGA verweist auf die in der Vergangenheit fehlenden personellen Ressourcen zur Umsetzung von radverkehrsbezogenen BVV-Beschlüssen (Planungsbeginn Stargarder Straße war 2020). Des Weiteren teilt das SGA die Auffassung, dass Fahrradstraßen weniger umfangreich im planerischen Abstimmungsprozess sind. Allerdings stellen sich die bisherigen Abstimmungen für verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Sperrung Majakowskiring) als sehr aufwendig dar. Insbesondere aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten in der Straßenverkehrsbehörde, als auch im Abstimmungsprozess mit der zuständigen Polizeidirektion.

TOP 4 - Aktueller Stand Fahrradstraßen (Fraktion DIE LINKE)

Thematisch an den TOP 3 schließt sich die Rückfrage zum Stand der Anpassung der Beschilderung und Umsetzung der fehlenden Markierung in der Stargarder Straße und der Sperrung im Majakowskiring/Ossietzkystraße an.

Das SGA hat die Baufirma angewiesen, die teilweise in einer zu kleinen Größe aufgestellten Verkehrszeichen in der Stargarder Straße durch größere zu ersetzen. Verkehrsrechtlich gesehen ist die vorhandene Beschilderung aus Sicht des SGA auskömmlich. Die flankierenden Fahrbahnmarkierungen werden, je nach Witterung, in den nächsten Wochen ausgeführt. Nach Fertigstellung erfolgt die offizielle Eröffnung der dann vollumfänglich fertiggestellten Fahrradstraße inklusive öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen (Banner, Flyer) und erneuter Information der Gewerbetreibenden und Anwohnenden.

Stand Sperrung Majakowskiring/Ossietzkystraße: Im ersten Anhörungsverfahren im August 2021 wurde die Planung des SGA von der Berliner Polizei wegen Bedenken hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit abgelehnt. Daraufhin hat das SGA neben der ursprünglichen Variante einer Durchfahrtsperre am Majakowskiring alternativ auch eine in Frage kommende Diagonalsperre in Höhe Parkstraße und die Variante Einbahnstraße zwischen Majakowskiring und Parkstraße geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung wird die ursprüngliche Variante mit geringfügigen Änderungen der Beschilderung als mildestes Mittel angesehen. Die leicht angepassten Verkehrszeichenpläne sollen zusammen mit einer überarbeiteten Begründung im Februar 2022 an die Straßenverkehrsbehörde übergeben werden. Diese führt im Anschluss das Anhörungsverfahren durch.

TOP 5 - Sachstand Gleimstraße (Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow)

Das Netzwerk fragt nach, woran es bei der langwierigen Planung und Umsetzung der Herausnahme der Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz hakt und wer den gemeinsamen Prozess mit dem BA Mitte anschiebt. Das Netzwerk verweist auf ein vereinfachtes Abstufungsverfahren am Beispiel Monumentenstraße in Tempelhof-Schöneberg, welche aufgrund ihrer Lage im Rad-Vorrangnetz vergleichbar mit der Gleimstraße ist.

Das SGA erläutert, dass das BA Mitte auch an der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Fortführung der Gleimstraße interessiert sei. Bei den Auftaktgesprächen bei SenUMVK, vor ca. zwei Jahren, war auch das BA Mitte anwesend. Das Stadtentwicklungsamt Pankow kommt derzeit noch den Forderungen der SenUMVK nach und untersucht die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der umliegenden Hauptverkehrsstraßen (Problem: zu erwartende Verkehrsverlagerungen auf das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz aufgrund der mit der Fahrradstraße einhergehenden Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr). Bisher war die Voraussetzung für eine Abstufung der Nachweis, dass das Hauptverkehrsstraßennetz, insbesondere die LSA-Knotenpunkte, weiterhin leistungsfähig bleiben.

Das Stadtentwicklungsamt Pankow strebt die Erarbeitung eines gemeinsamen Antrags mit dem BA Mitte in diesem Jahr an. Was den Verweis auf die Monumentenstraße betrifft, so steht das Stadtentwicklungsamt bereits im Austausch mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und der Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr der SenUMVK, um die Möglichkeiten einer anderen Verfahrensweise auszuloten, die das Abstufungsverfahren möglicherweise beschleunigen könnte.

TOP 6 - Aktueller Stand Drucksache VIII-1373 (Fraktion DIE LINKE)

Die Fraktion DIE LINKE fragt den Bearbeitungsstand zur Drucksache VIII-1373 *Verkehrssicherheit im Bereich U Vinetastraße - Radverkehr schützen* nach.

Das SGA unterstützt den Beschlussvorschlag, der zur Unterbindung des widerrechtlichen Parkens über die Stellplatzmarkierung hinaus, den Einbau eines Sperrpfostens auf der vorhandenen Sperrfläche vorsieht. Das SGA hat den Sachverhalt vor Ort geprüft und neben der Problematik der Falschparker auch die Verschwenkung der Radfurt dicht an den fließenden Kfz-Verkehr heran als konfliktträchtig eingeschätzt. Aus diesem Grund wurde der Beschlussvorschlag noch um zwei Varianten erweitert:

- Variante 2 sieht eine bauliche Insel vor, die hinter dem Knotenpunkt den Kfz- vom Radverkehr trennt und den Radverkehr hinter der Insel geschützt auf den vorhandenen Schutzstreifen zurückschwenkt. Die Variante ermöglicht außerdem die Schaffung weiterer dringend erforderlicher Fahrradbügel auf der Fahrbahn.
- Variante 3 baut auf der Variante 2 auf und sieht darüber hinaus die Schaffung einer geschützten 2,50 m breiten Radverkehrsanlage (nach Vorgabe des Radverkehrsplans) bis zur Elsa-Brändström-Straße vor. Bei dieser Variante wäre der Wegfall der Ladezonen zu kompensieren (Prüfung bisher noch nicht erfolgt).

Bei den Mitgliedern des FahrRats wird das Stimmungsbild erfragt. Es wird überwiegend die Variante 3 bevorzugt, unter der Voraussetzung, dass geeignete alternative Ladezonen geschaffen werden. Das SGA wird für diese Variante eine Planung erarbeiten. Die Finanzierung soll aus dem Radverkehrsprogramm der SenUMVK erfolgen. Die Genehmigungsfähigkeit der Varianten 2 und 3 ist außerdem noch mit der für die Berliner Straße zuständigen Abt. VI der SenUMVK abzustimmen.

TOP 7 - Aktueller Stand Drucksache VIII-0257 (Fraktion DIE LINKE)

Die Fraktion DIE LINKE fragt den Bearbeitungsstand zur Drucksache VIII-0257 *Verkehrssicherheit im Thule-Viertel* nach.

Das SGA teilt mit, dass die Planungen bereits begonnen haben und sukzessive fortgeführt werden. Es handelt sich dabei nicht um eine Radverkehrsmaßnahme im klassischen Sinne. Aufgrund der vorgesehenen Fahrradbügel neben den Gehwegvorstreckungen wird aber angestrebt, eine Finanzierung der Maßnahme aus dem Radverkehrsprogramm der SenUMVK zu erhalten (ggf. in Kombination mit Mitteln aus dem Fußverkehrsprogramm). Nach Fertigstellung der Verkehrszeichenpläne und Anordnung dieser durch die Straßenverkehrsbehörde, kann die Umsetzung der Maßnahme erfolgen. Vorbehaltlich der Finanzierung wird ein Baubeginn in diesem Jahr angestrebt.

TOP 8 - Mögliche Umbauten Greifswalder Straße/Am Friedrichshain (Fraktion DIE LINKE)

Die Fraktion DIE LINKE fragt den Bearbeitungsstand zur Umplanung des signalisierten Doppelknotenpunktes Straße Am Friedrichshain/Friedensstraße und Greifswalder Straße/Prenzlauer Berg/Otto-Braun-Straße.

Das SGA teilt mit, dass für lichtsignalisierte Kreuzungen die SenUMVK zuständig ist. Aufgrund des bedauerlichen tödlichen Unfalls am Knotenpunkt in 2021 ist die in der Abt. VI angesiedelte Unfallkommission für die Umplanung federführend. Nach Auskunft der entsprechenden Mitarbeiterin wird eine Umsetzung bis Juni/Juli 2022 angestrebt.

Aus Sicht des ADFC sollte bei der Umplanung ein direktes Linksabbiegen für den Radverkehr von der Straße Am Friedrichshain in die Otto-Braun-Straße weiterhin möglich sein. Das SGA ist in die Planung nicht involviert und kann diesbezüglich keine Auskunft geben.

TOP 9 - Projekteinheit der SenUMVK für den Ausbau des Radverkehrsnetzes (Fraktion DIE LINKE)

Die Fraktion DIE LINKE bittet um Auskunft über die Mitwirkung der Radverkehrsplaner an der durch die Verkehrssenatorin ins Leben gerufene Projekteinheit für den Radverkehr.

SenUMVK hat den Bezirk Pankow bisher noch nicht offiziell über Inhalt und Umfang der geplanten Projekteinheit informiert. Dem SGA liegen nur die bekannten Informationen aus der Presse vor. Seitens der Radverkehrsplaner besteht grundsätzlich die Bereitschaft an

einer Mitwirkung, wenn dadurch die Umsetzung von Maßnahmen beschleunigt werden kann. Eine abschließende Entscheidung des SGA kann jedoch erst getroffen werden, wenn die Rahmenbedingungen dieser Projekteinheit feststehen.

TOP 10 - Strecken mit Kopfsteinpflaster (ADFC)

Der ADFC Pankow erläutert die Problematik schlecht zu befahrener Pflasterstraßen und übergibt dem SGA eine Prioritätenliste mit Straßen, die für eine Asphaltierung in Frage kommen. Es geht um Strecken oder Abschnitte von Straßen, die aus Sicht des ADFC eine wichtige Verbindungswirkung für den Radverkehr haben und in denen das Radfahren durch Kopfsteinpflaster stark beeinträchtigt ist. Die Priorisierung soll die Bedeutung im Radverkehrsnetz sowie die aktuelle und zu erwartende künftige Nutzung berücksichtigen. Die Liste enthält einige Straßen, die die Radverkehrsplaner bereits im Auge haben bzw. die sich bereits in Planung befinden (z.B. Hufelandstraße, Güllweg). Die Liste liegt dem Protokoll als Anlage bei.

Das SGA berichtet, dass prioritär nur die Pflasterstraßen für einen Umbau in Frage kommen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind. Das liegt daran, dass die Bereitstellung von Mitteln aus dem Radverkehrsprogramm der SenUMVK in den nächsten Jahren nur für Radverkehrsanlagen des Vorrang- und Ergänzungsnetzes erfolgen wird. Für die Ertüchtigung der übrigen Straßen stehen dem SGA aktuell und vermutlich auch zukünftig nicht ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung. Diese Maßnahmen müssten dann ggf. als Investitionsplanung angemeldet werden.

TOP 11 - Sachstand Storkower Straße (ADFC)

Der ADFC bittet um Mitteilung des Sachstandes zur Radverkehrsplanung in der Storkower Straße zwischen Landsberger Allee und Kniprodestraße auch im Hinblick auf den tödlichen Unfall einer Fußgängerin im Januar 2022.

Die Storkower Straße ist mittlerweile Teil des Vorrangnetzes. Der Breitenstandard für Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz sieht 2,50 m vor. Diese Vorgabe sollte aus Sicht des SGA auch in der derzeitigen Planung Berücksichtigung finden. Eine entsprechende Mitteilung hat das SGA der SenUMVK übersandt. Eine Rückmeldung wird leider erst nach der Festlegung zum Haushalt 22/23 erwartet. Das SGA strebt derzeit an, die Umplanungen im Jahr 2022 durchzuführen. Nach erfolgter Abstimmungen mit SenUMVK zu den angepassten Planungsinhalten wird im Rahmen der Berichtspflicht zur Drucksache VIII-0227

Planungsprozess zur Anlage eines Radfahrstreifens in der Storkower Straße einleiten dem zuständigen Ausschuss die fachliche Entscheidung mitgeteilt. Ebenfalls Bestandteil der Planung ist die Einrichtung von zusätzlichen Querungsstellen für Fuß- und Radverkehr in Form von Mittelinseln.

TOP 12 - Priorisierung von Radverkehrsvorhaben (ADFC)

Aus Sicht des ADFC werden die finanziellen und personellen Ressourcen in den nächsten 5 Jahren weiter begrenzt sein. Deshalb sollten aus Sicht des ADFC die Projekte mit dem größten positiven Effekt zuerst angegangen werden.

Das SGA berichtet, dass die Senatsverwaltung und die GB infraVelo GmbH derzeit an einem Konzept zur Priorisierung von Radverkehrsvorhaben arbeiten. Das SGA wird diesen Prozess abwarten und anschließend prüfen inwieweit ggf. spezifische inhaltliche Punkte für Pankow ergänzt werden oder ob ggf. das ursprünglich angedachte Priorisierungskonzept des Bezirkes aus 2019 weitergeführt wird.

TOP 13 - Radverkehrsplan und Planungen des Bezirksamtes (Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow)

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow erfragt, wie sich das SGA nach Etablierung eines Netzplanänderungsverfahrens einbringen wird? Z.B., ob alte Planungen an die Anforderungen von MobG und Radverkehrsplan angepasst werden? Die Fragen beziehen sich beispielhaft auf die aktuelle Investitionsplanung in der Friedrich-Engels-Straße und den Umstand, dass der nördliche Abschnitt mittlerweile Teil des Vorrangnetzes ist.

Die Senatsverwaltung prüft derzeit noch die inhaltlichen Aspekte, welche sich aus der frühzeitigen Beteiligung für die Straßenplanung in der Friedrich-Engels-Straße im Jahr 2021 ergeben haben. Nach Kenntnis des SGA gehört dazu auch die mögliche Anpassung der Radverkehrsanlagen an den Breitenstandard des Vorrangnetzes. Nach Eingang der Stellungnahme der SenUMVK kann das Planfeststellungsverfahren seitens des SGA weiterverfolgt werden. Ob sich ein Netzplanänderungsverfahren des Radnetzes in Rosenthal/Wilhelmsruh anschließt, wird zukünftig zu klären sein.

TOP 14 - Bericht des Bezirksamtes zu laufenden Radverkehrsprojekten (BA Pankow)

Die Radverkehrsplaner berichten über die fertiggestellten Maßnahmen (Fahrradbügel und Radverkehrsanlagen) im Jahr 2021. Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird auf die hohe Anzahl von Fahrradbügeln im Seitenraum und die damit einhergehenden Probleme für den Fußverkehr hingewiesen. Aus Sicht der Fraktion sollen Fahrradbügel grundsätzlich auf Flächen des ruhenden Verkehrs vorgesehen werden, da Bügel im Seitenraum u.a. auch zum Radfahren auf dem Gehweg einladen.

Das SGA weist auf die Planungen für 2022 hin, die überwiegend Fahrradbügel außerhalb des Seitenraums bzw. außerhalb der Gehwege vorsehen. Das SGA erläutert, dass nicht an allen Straßen Parkplätze vorhanden sind, die umgewandelt werden können (z.B. Berliner Allee, Buschallee). Auch werden z.B. mit dem Umbau der Schönhauser Allee keine Parkplätze mehr vorhanden sein, so dass hier der Einbau von Fahrradbügeln nur auf dem alten Radweg in Frage kommt (=Seitenraum). Das SGA berücksichtigt bei allen Bügel-Planungen im Seitenraum die Belange des Fußverkehrs und die Erreichbarkeit der dort vorgesehenen Bügel (z.B. über Grundstückszufahrten). Das SGA weist darauf hin, dass Fahrradbügel auf Flächen des ruhenden Verkehrs erst nach Anordnung durch die personell stark eingeschränkte Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden können.

Das SGA teilt im Weiteren den Stand der Radverkehrsmaßnahmen, welche sich in der Umsetzung und Planung befinden, mit.

TOP 15 - Sonstiges

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grüne fragt ob es eine konkrete Radverkehrsanlagenplanung für die Grabbeallee gibt.

Das SGA berichtet, dass derzeit keine Radverkehrsanlagenplanung für die Grabbeallee vorgesehen ist. Im Rahmen der Radverkehrsanlagenplanung in der Hermann-Hesse-Straße ist aber ein Anschluss bis an den signalisierten Knotenpunkt Grabbeallee/Tschaikowskistraße vorgesehen. Allerdings gibt es innerhalb der Planung erhebliche Konflikte in der Flächenaufteilung der einzelnen Verkehrsarten. Etwaige Problemlösungen in der Hermann-Hesse-Straße könnten dann aber auf eine etwaige Radverkehrsanlagenplanung in der Grabbeallee übertragen werden.

Protokollanten: Lars Isensee, SGA 56

Matthias Rogahn, SGA 57

Protokoll

FahrRat Pankow am 03.02.2022

15.03.2022

Anlagen

- Präsentation zum FahrRat
- Strecken mit Kopfsteinpflaster (ADFC)