



Protokoll

Sitzung ADFC-STG-Reinickendorf
vom 9. Okt. 2019, 17:00h



Kleine Radtour vorab.

Vor dem eigentlichen Treffen im 'Transformator' traf sich eine kleine Runde am **PopUp66** zu einer etwa einstündigen Tour durch Frohnau. Abseits der größeren Straßen wurde auch in kleinere Nebenstraßen abgebogen, um sich ein Bild vom (schlechten) Zustand dieser Straßen zu machen. Einige dieser Nebenstraßen weisen eine Bepflasterung mit sog. Katzenköpfen auf, andere haben eine Kleinpflasterdecke, die jedoch meist so bucklig und marode ist, dass radfahren darauf keinen Spaß macht.

Die Fahrt endete nach ca 50 Minuten am Treffpunkt **Transformator** im Fürstendamm 40.

Gemeinsame Diskussion in der Pizzeria

Die Versammlung begann kurz nach 18:00 mit anfangs 11 Teilnehmern im *Transformator*. Im Verlauf der nächsten halben Stunde erhöhte sich die Teilnehmerzahl auf insgesamt 17 Interessierte.

1. Begrüßung

Zu Beginn hat Carsten die Vertreter des **Frohnauer Bürgervereins (BV)**, des **ADFC-Birkenwerders**, die Aktiven des **ADFC-Reinickendorfs** sowie weitere interessierte Teilnehmer begrüßt.

2. Vorstellung des Bürgervereins Frohnau

Danach hat Wolfgang Beckmann vom *Bürgerverein Frohnau* die Arbeit und Ziele des Vereins knapp umrissen. Der Verein besteht seit 15 Jahren und hat derzeit etwa 70 Mitglieder. Er kümmert sich u.a. um eine Verbesserung der Verkehrssituation in Frohnau - immer mit dem Ziel eines Miteinander und nicht eines Gegeneinander auf der Straße. Man ist stets bestrebt, einen konstruktiven Dialog zu führen. Daneben werden Fragen zum Regenwasserabfluss/-Versickerung und Themen zu Parks und Grünanlagen bearbeitet. Insgesamt wünscht sich der *Bürgerverein Frohnau*, mit anderen bezirklichen/überbezirklichen Gruppen und Initiativen ins Gespräch zu kommen, wie es jetzt schon mit der *Bürgerinitiative-Waldseeviertel* und dem ADFC-Reinickendorf der Fall ist.

3. Stadtradeln

Carsten gibt bekannt, dass das achtköpfige *Stadtradel-Team aus Reinickendorf* mit insgesamt **485km** pro Teilnehmer den ersten Preis in dieser Kategorie im ADFC-internen Wettbewerb gewonnen hat. Michael nimmt als Vertreter des Teams die Siegerurkunde und den Pokal entgegen.

4. Vortrag Mobilität in Frohnau

Udo Maack vom *Bürgerverein Frohnau* stellt in einem interessanten Vortrag die Arbeit

Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden!

Alle sollen SICHER ihr Ziel erreichen - durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende!

Mehr RAUM für Radverkehr - schont das KLIMA und ist gut für die Gesundheit!

eines Arbeitskreises vor, der aus einem Workshop mit 60 Teilnehmern im *Centre-Bagatelle* hervorgegangen ist. Basierend auf den Daten im *StraßenInformations- ManagementSystem* (SIMS) sind etwa 18 km des 70 km umfassenden Frohnauer Straßennetzes dringend sanierungsbedürftig, davon etwa 3 km quasi unbefahrbar.

Die Demografische Struktur in Frohnau weicht von der mittleren Altersstruktur in Berlin insofern ab, dass der Anteil der **älteren Bevölkerung (>60J) mit 12%** über dem Berliner Durchschnitt überproportional stark vertreten ist. Hingegen sind Frohnauer **mittleren Alters (25J-45J)** gegenüber der allgemeinen Altersverteilung schwächer vertreten. Dieser Situation wird die Verkehrsinfrastruktur in Frohnau nicht gerecht.

Im Gegenteil - die Vorgabe, **96% der Bewohner mit dem ÖPNV** zu versorgen, wird in Frohnau nicht erreicht. Legt man zugrunde, dass die fußläufige Entfernung zu Bussen und Bahnen 500m bzw. 700m nicht überschreiten soll, dann trifft dies auf 11000 Frohnauer zu, für 7000 Frohnauer wird diese Vorgabe jedoch nicht erfüllt. Diese 7000 Bewohner wären die typischen Nutzer des Fahrrads schlechthin, befänden sich die Straßen in einem akzeptablen Zustand und wäre der Autoverkehr nicht so allgegenwärtig und raumgreifend bzw. gäbe es genügend sichere und gute Radwege. Die Folge davon ist, dass die meisten am Rande wohnenden Frohnauer mit dem Auto zum S-Bahnhof und zum Einkaufen am Zeltinger Platz fahren. In der Folge gibt es dort zu wenig Parkplätze und einen erhöhten Parkplatzsuchverkehr. Verschärft wird diese Lage noch durch die vielen Pendler, die aus dem Umland zum S-Bahnhof strömen.

Die Einrichtung einer 3-Stunden **Parkzone** in einem Bereich von ca. 700m um den S-Bahnhof herum schafft keine echte Abhilfe, da die Parker in die benachbarten Straßen außerhalb der Parkzone ausweichen. Das Parkproblem wird dadurch nur verlagert, aber nicht gelöst.

Zur Reduktion des **Pendlerverkehrs** wurde probeweise eine Buslinie zwischen Schildow-Kirche(Glienicke/Nordbahn) und dem S-Bahnhof Frohnau eingerichtet. Auch, um den Pendlerverkehr zu verringern. Der Bus fährt im BC-Tarifgebiet und vorwiegend morgens und nachmittags bis abends. Mittags fahren keine Busse diese Strecke. Wie positiv sich die Buslinie insbesondere in den Wintermonaten auf den pendelnden Autoverkehr auswirkt bleibt abzuwarten.

Ein weiteres Problem betrifft die **fehlenden Fahrrad-Abstellplätze** am S-Bahnhof. Die vorhandenen Abstellflächen sind zu **180% überbelegt**, der neu eingerichtete Fahrradabstellplatz zur S-Bahn hin, ist mit ca.70 Stellplätzen zudem nicht ausreichend dimensioniert. Denkbar wäre hier der Bau eines teilweise unterirdischen, automatisierten Parkhauses (**Radsilo**) für Fahrräder, so wie es im Bezirk Zehlendorf (allerdings als Hochbau) erfolgte. Dort wurde allein aus Senats-/EU-Mitteln für ca 400.000€ ein solches Parkhaus errichtet - ohne finanzielle Beteiligung des Bezirks.

Die Radfahrenden in Frohnau sind zum überwiegenden Teil Schüler. Geschätzt **500 Schüler** fahren täglich mit dem Rad zur Schule. Angesichts der fehlenden Radwege und der Pflasterstraßen fahren sie auf dem Bürgersteig. Für viele ältere Menschen, insbesondere solche mit Rollator oder Gehbehinderte im Rollstuhl, stellt das dann ein Problem dar. Gerade wenn die Bürgersteige zu schmal sind.

Konkret hat sich der *Bürgerverein Frohnau* (FBV) mit der Umgestaltung des **Fürstendamms** befasst und einen Vorschlag dazu ausgearbeitet. Die gesamte Straße ist ca

Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden!

Alle sollen SICHER ihr Ziel erreichen - durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende!

Mehr RAUM für Radverkehr - schont das KLIMA und ist gut für die Gesundheit!

21m breit. Gut 7m davon sind asphaltiert, ein Radweg ist nicht vorhanden. Beidseits der Fahrbahnen stehen teils doppelreihige Baumreihen. Eine Verringerung der Fahrbahnbreite auf 5,50m und die Einrichtung von Parkbuchten für Autos ließe noch genügend Platz für PKW und Busse im Begegnungsverkehr. Der freiwerdende Raum kann dann für mindestens 1,50m breite für Radwege auf beiden Seiten der Straße genutzt werden. Abschnittsweise ist die Führung eines Radweges zwischen der doppelten Baumreihe möglich, um vom Kraftverkehr zu separieren, gewünscht sind zudem offene Parktaschen, um Regenwasser zusätzlich versickern lassen zu können. Aus heutiger Einschätzung würde der Bezirk das Vorhaben jedoch sofort blockieren, weil die beantragten Mittel nur für eine "Pinselsanierung", d.h. eine neue Asphaltdecke über dem Kleinpflaster ausreichen.

Anmerkung von Marian Rahn (*ADFC Birkenwerder*): Diese Maßnahme würde einen Neubau der Straße bedeuten, mit der Folge, dass damit ein langwieriger Planungsprozess angestoßen würde. Zudem müsste die neue Straße eine Abwasseranlage erhalten was neuerdings bundesweit Pflicht ist und die Kosten weiter in die Höhe treibt. Anm. **Maack**: Inwieweit diese Bundesrichtlinie zur Anwendung kommt ist strittig, da Frohnau seit der Gründung ein eigenes Regenentwässerungssystem hat und alles unter dem Schutz als Flächendenkmal steht.

Z.Zt. gibt es kein politisches Forum, in dem solche Fragen und Probleme behandelt werden. Der *Bürgerverein Frohnau* (FBV) wünscht sich daher kompetente Gesprächspartner, mit denen die Anliegen der Bewohner aufgegriffen und in die Politik getragen werden können. Der FBV hat jedoch die Erfahrung gemacht, dass in Reinickendorf eine Bürgerbeteiligung eher nicht erwünscht ist und die aktiven Bürger mehr als Störenfriede denn als Partner betrachtet werden.

5. Diskussion

In der anschließenden Diskussion kam ein ganzes Bündel an Themen, Fragen und Vorschlägen zusammen.

- Vom *ADFC-Birkenwerder* kommt die Feststellung, dass in im Landkreis Oberhavel (OHV) die Zusammenarbeit der sog. **sachkundigen Einwohnern** mit den planenden Ämtern auch nicht immer zufriedenstellend verläuft. Im Lankreis ist die Verkehrsplanung nämlich auf die ländlichen Bedürfnisse ausgerichtet, wohingegen der Verkehr im südlichen OHV zwischen den Gemeinden und Berlin fließt und somit ganz andere Anforderungen stellt.
- Der *ADFC-Birkenwerder* praktiziert eine Strategie, die aus Holland und Dänemark stammt. Sie gehen zu den Elternversammlungen in die Schulen und sensibilisieren die Eltern für die Gefahren, denen ihre Kinder durch den Autoverkehr ausgesetzt sind. Dass Elterntaxis z.B. eine häufige Ursache für Unfälle sind, und dass Radwege fehlen oder in einem unbrauchbaren Zustand sind. Die Holländer und Dänen haben mit diesem Vorgehen einen Nerv getroffen und gute Erfahrungen damit gemacht. In Hohen-Neuendorf bietet der ADFC zudem für 2,50€ Fahrsicherheitskurse und MTB-Training für Schüler an.
- Wenn in OHV Bauarbeiten (z.B. Leitungsverlegungen) an Pflasterstraßen anfallen, wird in der Straßenmitte das Pflaster aufgenommen und durch einen **Asphaltstreifen** ersetzt, auf dem Radfahren gut möglich ist.

Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden!

Alle sollen SICHER ihr Ziel erreichen - durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende!
Mehr RAUM für Radverkehr - schont das KLIMA und ist gut für die Gesundheit!

- Ein anderer Teilnehmer moniert, dass der **Mobilitätsrat** nur 2-mal im Jahr tagt und dann auch noch nichtöffentlich. Das hätte im Mobilitätsgesetz besser geregelt werden müssen. Zudem werden handwerkliche Schwächen des Mobilitätsgesetzes deutlich, wenn z.B. das Bezirksamt Reinickendorf die im Mobilitätsgesetz geforderten Berichte zum Fortschritt der Radverkehrsplanung nicht abliefern, muss es deswegen **keine Sanktionen** fürchten.
- Hinsichtlich der **Radverkehrsplanung** beschränkt sich die Verwaltung auf die Vergabe von Machbarkeitsstudien. Dafür wird viel Geld ausgegeben und viel Zeit vergeudet, weil die beauftragten Planungsbüros nicht mit der Entwicklung *intermodaler Verkehrskonzepte* beauftragt werden, sondern die Aufträge eingeschränkt sind auf die Machbarkeit bestehender Planungen.
- Ein weiterer Teilnehmer berichtet von der spanischen Stadt **Pontevedra** (<https://www.travelbook.de/ziele/staedte/pontevedra-spanien>) aus der vor 20 Jahren der Autoverkehr aus der Innenstadt verbannt wurde. Auf diesem Areal mit einer Fläche von ca. 300 000m² (entsprechend einem Quadrat mit 550m x 550m) dürfen nur Bewohner und Busse im Schrittempo durch die Straßen fahren. Die Straßen haben weder Fahrbahnen, Verkehrszeichen noch Bürgersteige. In der 80Tsd Einwohner zählenden Stadt haben Fußgänger in der Innenstadt absoluten Vorrang. Außerhalb der Innenstadt gibt es tausende Parkplätze mit einem Shuttle in die Innenstadt. In der Stadt wurde der CO₂-Ausstoß drastisch reduziert und die Geschäfte, anfangs vehement gegen die Verkehrsberuhigung eingestellt, sind mittlerweile überzeugte Befürworter dieses Konzepts. Sie profitieren von einer großen Laufkundschaft und die Umsätze sind deutlich gestiegen. Diese Erfolge sind allerdings das Ergebnis von rd. 30 Jahre währenden Anstrengungen.

6. Ausblick

Korinna Stephan weist auf die kommende Veranstaltung des *Bürgerverein Frohnau* hin: **Frohnau - unsere Plätze: Lebenswert erhalten - zukunftssicher gestalten**. In einem Rundgang und Workshop werden u.a Themen wie **Mobilität und Verkehr** behandelt. Termin: **Sa, 26. Oktober 2019 ab 10:00 Uhr** im Kulturhaus *Centre Bagatelle* hin. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen. (Details unter: <https://www.centre-bagatelle.de/index.php/veranstaltungen>)

Berlin, 7. November 2019

Reinickendorf soll der fahrradfreundlichste Bezirk werden!

Alle sollen SICHER ihr Ziel erreichen - durchgängiges VerkehrsNETZ für Radfahrende!
Mehr RAUM für Radverkehr - schont das KLIMA und ist gut für die Gesundheit!