



# Protokoll

Sitzung ADFC-STG-Reinickendorf  
vom Di. 5. Nov. 2019, 18:00h



## Kleine Radtour vorab.

18:00h Treffen vor dem **Cafe PopUp66** (Oraniendamm 66). An der kurzen, ca. halbstündigen Radtour, nahmen 9 Radelnde teil. Die Tour führte über die Cyclopstr zum Blomberger Weg, einer als Radroute gekennzeichneten Straße, die nur Anwohnern als Radweg bekannt sein dürfte. Denn die Beschilderung dieses Radweges ist so gut versteckt angebracht, dass ein Ortsunkundiger diesen Radweg nicht findet. Dem Radweg folgend ging es durch den dunklen Steinbergpark zum Nordgraben Ecke Gorkistr und von dort zur Pizzeria **Isola-Verde**.

## Gemeinsame Diskussion in der Pizzeria

Am Treffen in der Pizzeria *Isola Verde* nahmen insgesamt **16 Aktive** bzw interessierte Gäste teil.

Zu Beginn des Treffens weist Carsten darauf hin, dass sich immer noch nicht alle Aktive in der **Mailingliste** angemeldet haben und sie deshalb einige Mitteilungen, die STG betreffend, nicht erreichen.

Folgende Themen werden diskutiert:

### 1. Querung der Heidekrautbahn.

<https://www.openpetition.de/petition/online/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2>  
<https://www.openpetition.de/pdf/abrisszettel/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2>

Im Jahr 2023 soll die **Heidekrautbahn** auch wieder von *Basdorf* bis zum Bahnhof *Wilhelmsruh* fahren. Von dieser Wiederinbetriebnahme sind viele **'wilde' Querungen** im Bereich Lübars/Märkisches Viertel auf Reinickendorfer Seite und Rosenthal/Blankenfelde auf Pankower Seite betroffen.

Arnd Mosig aus Wittenau war als Gast anwesend und warb um Unterstützung für die **Petition** "Wege über die Heidekrautbahn!", die an das Berliner Abgeordnetenhaus gerichtet ist. Die Petition wird getragen vom *NABU, Bund der Energieverbraucher e.V., PINiE e.V., Ev. Kirchengemeinde Rosenthal-Wilhelmsruh*. Es geht um zwei Querungen, die auf dieser ADFC-Seite (<https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/723-heidekrautbahn-verkehrswende-zugunsten-des-umweltverbunds.html>) mit den Nummern '5' und '8' gekennzeichnet sind.

Die **Zeichnungsfrist endet am 11. Feb. 2020**. Von den erforderlichen 11000 Unterschriften sind bisher (Stand Nov. 2019) erst 60 Unterschriften gesammelt. Wer die Petition unterstützen will, kann hier seine Unterschrift Online (<https://www.openpetition.de/petition/online/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2>) oder per PDF (<https://www.openpetition.de/pdf/unterschriftenformular/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2>) abgeben.

---

**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!

Zudem gibt es unter dieser Adresse (<https://www.openpetition.de/pd/abrisszettel/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2>) einen Flyer mit Abrissstreifen als PDF-Download.

Es gibt den Vorschlag, im Bereich *Lübarser Höhe* eine **Fußgänger/Radfahrerbrücke** zu errichten, um bei den bestehenden Niveauunterschieden und beschränkten Sichtverhältnissen eine sichere Querung zu ermöglichen.

Martin berichtet von seinen Anstrengungen, beim Bau der Heidekrautbahn-Trasse hoch zum S-Bahnhof Wilhelmsruh, eine **Unterführung für den Radschnellweg** zu berücksichtigen. Die Trasse der Heidekrautbahn wird hier auf das Niveau des S-Bahnhofs *Wilhelmsruh* angehoben. Dabei sind mehrere Verbindungen: der **Mauerweg**, die **Tangenti-alroute 1** und eine perspektische **Rad-Schnell-Verbindung** (RSV, parallel der Bahntrasse) betroffen. Derzeit ist vorgesehen, zur Querung diese Verbindungen ebenfalls auf dieses Trassen-Niveau anzuheben, was bedeutet, dass Fußgänger wie Radelnde zunächst eine Rampe hochfahren/gehen, dort die Drängelgitter passieren müssen und auf der anderen Seite wieder hinunterfahren/gehen. Das **BA Reinickendorf** hält sich in dieser Frage etwas bedeckt, findet die Unterführung sinnvoll und will den Vorschlag bei den Planungsgesprächen mit einbringen.

Von der **Infra-Velo** hat Martin folgende Auskunft bekommen:

Die *Infra-Velo* arbeitet auftragsgebunden und bearbeitet die Planung für den RSV TR1. Für andere Fragen haben sie keinen Auftrag. Deshalb fällt die Berücksichtigung einer Unterführung nicht ihre Obliegenheit.

Von **”Grünes Band Berlin”** der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird ein Drängelgitter favorisiert, so wie es planfestgestellt wurde. In diesem Teil Berlins wurde übrigens der Grünstreifen als Ausgleichsmaßnahme für den Autobahnbau im Berliner Süden ausgewiesen.

Carsten ergänzt, dass der Berliner Senat für Kreuzungen, der Bezirk dagegen für die Zuwegungen zuständig ist.

Von der *Pankower Stadtteilgruppe* des ADFCs hat sich Jürgen Thomas eingehend mit dem Thema **Heidekrautbahn** befasst.

## 2. **Rückblick auf den Oktobertermin im Transformator (Fürstendamm 40)**

Wolfgang vom *Frohnauer Bürgerverein* (FBV) stellt die Ziele des Vereins kurz vor. Im Verein werden mehrere Themenfelder bearbeitet; davon ist eines das Thema **Verkehr in Frohnau** - mit dem Schwerpunkt der Verkehrsinfrastruktur um die Plätze *Zeltinger-* und *Ludolfinger-Platz*. Hier - am S-Bahnhof Frohnau - endet das AB-Tarifgebiet der VBB, was möglicherweise einen erhöhten Pendlerverkehr mit dem Umland verursacht.

Zudem hat dieser Arbeitskreis des FBVs den **Zustand der Frohnauer Straßen** erfasst und einen hohen Instandsetzungsbedarf des alten Straßenbestandes festgestellt. Eine Liste mit reparaturbedürftigen Straßen ist vor ca. 1 Jahr dem Bezirksamt auf Nachfrage übergeben worden, aber danach ist vom BA keine Reaktion mehr gekommen.

Der **Fürstendamm**, auf dem u.a. die Buslinie 806 verkehrt, soll (vermutlich mit SIWANA-Mitteln) saniert werden. In einem Pilotprojekt soll Reinickendorf mit einem *nichtinvasiven* Verfahren (seismische Erschütterungen) den Unterbau des Fürstendamms erkunden.

---

### **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!

Bei der Straßensanierung ist u.a. zu bedenken, dass Frohnau das anfallende Regenwasser größtenteils durch Versickerung beseitigt und nicht durch Kanalisierung.

Carsten schließt den Tagungspunkt mit dem Hinweis ab, dass bei dem Treffen im Oktober auch ein Vertreter aus **HohenNeuendorf** anwesend war. Dieser berichtete, dass die Zusammenarbeit zwischen den Ämtern der umliegenden Gemeinden mit der Reinickendorfer Verwaltung auf informeller Ebene offensichtlich recht gut funktioniert. Inhaltlich fehlen aber noch immer verbindliche Abstimmungen hinsichtlich der Radverkehrsplanung, insbesondere wartet der *Landkreis Oberhavel* auf die **Schnittstellen zur Radschnellverbindungen**. Daher werden vom Landkreis OHV zwar Radwege bis zur Berliner Stadtgrenze geplant, diese werden aber auf Berliner Seite nicht weitergeführt, sondern enden abrupt an der Stadtgrenze.

Inhaltlich nahestehend ist auch der folgende Punkt:

### 3. Bericht von der Veranstaltung 'Mittendrin Berlin' vom 26.10.2019

Wolfgang berichtet von der Veranstaltung **Mittendrin Berlin** im Centre Bagatelle. Der Wettbewerb *Mittendrin Berlin* wurde von der Senatsverwaltung initiiert. In diesem Wettbewerb können sich Kieze um Senatsmittel bewerben, indem sie Vorschläge für Verbesserungen in ihrem Kiez einreichen. An diesem Wettbewerb hatten sich anfangs 28 Berliner Kieze beteiligt. Nach einem ersten Ausscheidungsverfahren sind davon noch 8 Kieze übriggeblieben, einer davon Frohnau. Die Gewinner dieser ersten Runde erhalten eine Prämie von je **4000,- €**, wovon u.a. die Veranstaltung am 26. Okt. finanziert wurde.

In der nächsten Runde des Wettbewerbs erhalten 2 bis 3 Sieger als Prämie **30.000,- €** für die Beauftragung der Planung durch ein Ingenieurbüro. Zusätzlich erhält der Sieger **10.000,- €** als Preisgeld.

Die Teilnahme am Wettbewerb *Mittendrin Berlin* und die Veranstaltung im Centre Bagatelle wurde auf Initiative von *Frohnauer Bürgerverein (FBV)*, der *Interessengemeinschaft Frohnauer Geschäftsleute (IFG)*, des *Kulturvereines Centre-Bagatelle* sowie einer *Bürgerinitiative für Grünflächen* ins Leben gerufen. Am 26. Okt. beteiligten sich etwa **80 bis 100** Interessierte an der Weiterentwicklung von Ideen für die nächste Runde. Eine Fotostrecke sowie die Termine für die folgenden Treffen findet man auf <https://frohnau.one/>. Während das Interesse an der Teilnahme von Seiten der Geschäftsleute nicht sehr hoch war, waren doch einige **Lokalpolitiker** - vornehmlich aus Frohnau - zugegen, die an der einen oder anderen Stelle nützliche Hinweise geben konnten, und auch Anregungen aufnahmen. Die **Abgabefrist** für die Einreichung der Vorschläge endet Ende Januar 2020. Im November/Dezember 2019 wird ein weiterer Termin anberaumt.

Die Vorschläge sollen sich auf die Gestaltung und das Umfeld des *Zeltinger-* und *Ludolfinger-Platzes* konzentrieren. Dazu wurden 4 Arbeitsgruppen gebildet, die nach einem kurzen Spaziergang zu den interessierenden Plätzen, Ideen zu folgende Themen entwickeln konnten:

- Mobilität und Teilhabe
- Parks und Grün
- Sport und Kultur

---

### **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!

- Nahversorgung, Einkaufen

In der Arbeitsgruppe **Mobilität und Teilhabe** wurde das Problem der **Fahrradparkplätze** zu Tage gefördert. Am S-Bahnhof Frohnau werden mehr Rad-Abstellplätze gebraucht. Die bestehenden ca. 500 Plätze reichen nicht aus. Mittlerweile wird auch ein - durch das Bahnhofsgebäude - verdeckter Abstellplatz rege genutzt. Die seit etwa einem Jahr bestehende **Parkraumbewirtschaftung** in der Umgebung des S-Bahnhof befördert offensichtlich den Radverkehr und damit den Mangel an genügend Abstellmöglichkeiten. Eine Lösung könnte ein automatisches, **halbunterirdisches Parkhaus** sein. In Zehlendorf wird - ohne finanzielle Beteiligung des Bezirks - für ca. **400 000,- €** ein Radparkhaus errichtet - Baubeginn soll 2020 sein. Von einem Modell, wie dem bekannten oberirdischen Parkhaus in Bernau, möchte man Abstand nehmen, da hierfür der Platz nicht vorhanden ist, zudem befürchtet man Vandalismus und Diebstähle, wenn es keine Aufsicht gibt.

Die Abstellgebühr für ein automatisches Parkhaus könnte gestaffelt erhoben werden:

- 1 € /Tag
- 10 € /Monat
- 100 € /Jahr

Mit diesen Einnahmen könnten die Betriebskosten und die Wartung bestritten werden.

Die Parkplatznot am S-Bahnhof kann nicht losgelöst vom übrigen Verkehr betrachtet werden. Es muss auch gefragt werden, wie kommen Radelnde unbehindert vom und zum S-Bahnhof Frohnau, angesichts des Umstandes, dass die Brücke über das S-Bahngelände ein Nadelöhr für den Verkehr darstellt.

Sebastian merkt an, dass es zwischen Hermsdorf und Frohnau **keinen durchgängigen Radweg** gibt. Jeden Morgen sind hunderte von Schulkindern auf ihren Rädern unterwegs und gezwungen auf die Bürgersteige auszuweichen. Sebastian hat vor ca. 3 Monaten der Stadträtin Schultze-Berndt vorgeschlagen, einen Radweg an der **Burgfrauenstr** entlang zu führen, was jedoch prompt abgelehnt wurde. Als Begründung führt Fr. Schultze-Berndt Platzmangel an, und dass die Bahn auch beteiligt werden muss. Vor 1,5 Wochen hat Sebastian dann von Fr. Schultze-Berndt die Nachricht erhalten, dass sein Anliegen bei Gesprächen mit der Senatsverwaltung eingebracht wird.

Martin kommentiert, dass eine RSV entlang der S-Bahnlinie S1 als Verbindung zwischen Frohnau und Hermsdorf kurzfristig mit der Bahn nicht machbar ist.

Die weiteren Gespräche drehen sich dann um die **Radwegebenutzungspflicht**. Bernd informiert, dass die *Benutzungspflicht* für baulich angelegte Radwege schon seit **1. Sep. 1997** aufgehoben ist. Radfahrende dürfen diese Wege benutzen, müssen es aber nicht. Eine Benutzungspflicht besteht nur, wenn diese durch ein entsprechendes Verkehrszeichen angeordnet wird. (Ein blaues Gebotsschild z.B. Zeichen **Nr. 237** - Radweg oder **Nr. 240**, gemeinsamer Geh- und Radweg.) Selbst die nicht benutzungspflichtigen Radwege müssen allerdings von den zuständigen Ämtern verkehrssicher gehalten werden. Oftmals entziehen sich die Ämter dieser Pflicht dann durch das Hinweisschild *SStraßenschäden, Bitte vorsichtig fahren*". Für **Hauptverkehrsstraßen** ist die *Verkehrsklenkung Berlin* (VLB) zuständig, für **untergeordnete Straßen** der Bezirk in Funktion des *Ordnungsamtes*.

---

### **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!

Auf dieser ADFC-Seite (<https://www.adfc.de/artikel/radfahren-auf-der-fahrbahn/>) wird von einem **Urteil** berichtet, dass *"...Radfahren auf der Fahrbahn der Regelfall sei und Radwege nur im Ausnahmefall als benutzungspflichtig gekennzeichnet sein dürfen."*

Und weiter unten:

*Es (das Bundesverwaltungsgericht, Anm. Verf.) stellte klar, dass Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden dürfen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung bestehe (§ 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung - StVO)."*

*In der mündlichen Verhandlung wurde betont, man müsse die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer stärken und dürfe Radfahrer nicht auf baulich unzureichende Radwege zwingen."*

Weitere Information findet man auf der o.a. Webseite des ADFCs mit weiteren Links zum Thema.

#### 4. Bericht aus dem Bezirksrat

Carsten berichtet von der letzten Bezirksratssitzung.

In der Liste der **bezirklichen Radverkehrsplaner** sind die zwei Planstellen in Reinickendorf noch immer unbesetzt. Auch ein - vom Mobilitätsgesetz geforderter *Beauftragter für den Radverkehr* ist in Reinickendorf nicht benannt. Im Gegenteil: In der vorangegangenen Wahlperiode hatte Reinickendorf einen *Radbeauftragten* als Ansprechpartner für Fragen zum Radverkehr. Gleich zu Beginn der laufenden Wahlperiode wurde diese Stelle jedoch aufgelöst und der Mitarbeiter umgesetzt.

Die **Ernststr in Borsigwalde** ist (noch) nicht für den Radverkehr ertüchtigt und die Brücke über die S-Bahn wird **nicht** für den Radverkehr frei gegeben, weil die Brücke für Fußgänger **und** Radfahrer zu eng ist.

#### 5. Themen und Termine für die nächsten Treffen

Es wird einhellig festgestellt, dass das *Isola-Verde* als **Versammlungsort** beibehalten werden soll.

In den Wintermonaten entfallen die **Radtouren** vor den Treffen; sie sollen im Frühjahr wieder aufgegriffen und fortgesetzt werden. Dann auch mit wechselnden Treffpunkten für die Radtour, um evtl den einen oder anderen Reinickendorfer - insbesondere Frauen - für eine Mitarbeit in der STG zu gewinnen.

Für das kommende Jahr ist ein **Infostand** mit einem Codierangebot angedacht.

Die **Kieztour am 26. April 2020** soll wie gewohnt durchgeführt werden. D.h. **Start um 14:00h** am Rathaus Reinickendorf. Alle sind aufgefordert sich in die Vorbereitung miteinzubringen.

Die **historische Radtour** soll am gleichen Tag stattfinden, allerdings ist dabei die Teilnehmerzahl auf max 20 Teilnehmer beschränkt. Die *historische Tour* wird voraussichtlich von Hermsdorf nach Tegel führen und bereits um **10:00h** in Hermsdorf starten.

Die Interessenten für die Durchführung einer **Online-Befragung** treffen sich am **Di. 19. Nov. um 19:00h** in der Pizzeria *Isola-Verde*.

Berlin, 10. Nov. 2019, korrigiert: **25. 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!