

Beschäftigungswerk – Arbeit für Berlin GmbH – Bürger-Begegnungs-Zentrum Libezem
Verein Stadtbildagentur e.V.

1. „Lichtenberger Fahrradkonferenz von unten“ - Protokoll

Am 20. Oktober 2009 fand die 1. Lichtenberger Fahrradkonferenz von unten statt, Ort war das Seniorendomizil Kursana in den Gensinger Straße 103, 10315 Berlin.

Diese Konferenz stand unter dem Motto: **Schwerpunkte der Fahrradförderung in Lichtenberg für das Jahr 2010**

Der Einladung zur Konferenz waren gefolgt:

- ca. 15 Lichtenberger BürgerInnen, darunter Mitglieder der Lichtenberger ADFC-Gruppe
- der Leiter des Amtes für Bauen und Verkehr, Herr Ehrendreich, sowie Frau
- Herr Fischer, Vorsitzender des Ausschusses Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Hans-Joachim Legeler von der Lichtenberger Gruppe des ADFC gab anhand einiger Beispiele eine Einführung zu Chancen und Risiken, die sich aus der Novellierung der Straßenverkehrsordnung ergeben. Näheres kann man auf der Seite des ADFC unter <http://www1.adfc.de/Verkehr--Recht/Recht/StVO--Co/StVO-Novelle-2009/StVO-Novelle-2009> nachlesen.

Die Diskussionen in den 3 Arbeitsgruppen ergaben

Arbeitsgruppe 1: Bauliche und planerische Mängel von Radverkehrsanlagen

Grundlage der Diskussion waren einige Fotos von Radverkehrsanlagen

Von den Teilnehmern genannte Fragen und Konflikte:	Gesammelte Vorschläge:	Bemerkung	1. Schritt der Umsetzung
„gedankenlose“ Planung und Ausführung von Radverkehrsanlagen ohne Beteiligung der Radfahrer, Beispiele: <ul style="list-style-type: none">- Zu steile Zufahrten auf die gehweggebundenen Radwege (Radfahrer müssen „Schlenker“ fahren um auf den Radweg zu kommen)- zu hohe Bordsteinkanten bei den Auffahrten auf Radwege, besonders gefährlich bei flachen Zufahrten sowie bei Aufpflasterungen bei Einfahrten- Planung oft zu sehr unter dem Blickwinkel des Autoverkehrs	Bildung von Arbeitsgruppen Fahrrad in jedem Stadtteil		Thematisiert in der Beschlussempfehlung, die für den Ausschuss Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr am 08.12.09 vorbereitet wurde (kurz: BE-StaBVe_091208)

- Konflikte mit Fußgängern bei gehweggebundenen Radverkehrsanlagen			
Unterschiedliche Qualität der Bauarbeiten – an einigen Radwegen bereits kurze Zeit später bauliche Mängel feststellbar	Stärkere Kontrolle der Baumaßnahmen durch das BA		BE-StaBVe_091208
Ideen, Wünsche, Kritiken der Radfahrer sollten im BA von einer Person bearbeitet und mit den Bürgern besprochen werden	Benennung eines Fahrradbeauftragten für Lichtenberg	Das ist Herr Ehrendreich, was anscheinend nicht bekannt ist	BE-StaBVe_091208
Konflikte an Kreuzungen und Einmündungen durch „plötzliches“ Ende von Markierungen und/oder baulichen Anlagen	Erfahrungen aus AH-Bezirk HSH zur „Gesunden Mobilität“ nutzen		
Radwege werden nicht ausreichend gereinigt von Laub, Schnee und Eis – gefährlich glatt in Herbst und Winter	Laub-, Schnee- und Eisbeseitigung auf Fuß- und Radwegen		
Es gibt zu wenig junge Leute in den Fahrradgremien	ADFC und andere fahrradbegeisterte Gruppen sollen mehr an Schulen gehen und Nachwuchs werben		

Arbeitsgruppe 2: Fahrradfahren auf Gehwegen – Chancen, Risiken, Orte

Voran gestellt wurden drei Fragen:

- Welche Gründe gibt es für das Radfahren auf Gehwegen?
- Welche Gefahren gibt es für das Fahrradfahren auf Gehwegen?
- Welche Behinderungen gibt es?

Von den Teilnehmern genannte Fragen und Konflikte:	Gesammelte Vorschläge:	Bemerkung	1. Schritt der Umsetzung
Gründe für das Radfahren auf Gehwegen <ul style="list-style-type: none"> - schlechter Straßenzustand - enge Straßen - parkende Autos - Angst vor Bedrohung durch LKW und PKW 	Vorteil erlaubten Radfahrens auf Bürgersteigen wäre auch, dass die Passanten mit Radfahrern rechnen könnten/müssten. Insbesondere beim Betreten der Bürgersteige aus Eingängen könnte ein „Gefahrenbewusstsein“ der Passanten für mehr Sicherheit sorgen.	Das sollte noch mal diskutiert werden.	

Schieneverkehr und sich aus den Schienenanlagen ergebenden Gefahren	Trennung der Radverkehrsanlagen vom Schienenverkehr		
Rechtsabbieger Bus, LKW und die daraus für Radfahrer resultierenden Behinderungen und Gefährdungen: bei gehweggebundenen Radwegen mussten sich die Radfahrer bislang nach der Fußgängerampel richten	Die neue Regelung, dass sich die Radfahrer auch bei gehweggebundenen Radwegen nach den Straßenampeln richten mussten, wurde begrüßt.		
Das Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist mitunter recht schwierig, weshalb viele BürgerInnen bereits auf die Gehwege ausweichen	Das Radfahren auf Gehwegen sollte entsprechend der Neuregelung der StVO überall dort erlaubt werden, wo nicht so sehr viele Fußgänger unterwegs sind. Das sei zum Beispiel in Karlshorst der Fall. Kollisionen sind hier nicht zu erwarten, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer, wie in der StVO gefordert, aufmerksam und rücksichtsvoll benehmen		
Wenn ein Radfahrer auf dem Gehweg fährt, darf er entsprechend StVO nicht klingeln, wenn er wegen eines Fußgängers nicht weiterfahren kann	Zur Eigensicherung und für andere Verkehrsteilnehmer sollte das Klingeln auf Gehwegen erlaubt sein		
Vom BA sind bislang einzelne Straßen bzw. Straßenabschnitte für das Befahren der Gehwege mit Fahrrädern vorgesehen, Beispiel Karlshorst. Diese Regelung wurde als irritierend empfunden	Generelle Regelungen zur Benutzung für ganze Straßenbereiche/-zonen schaffen – weniger Schilderwald		
Fahrradfahren auf engen Bürgersteigen mit großer Ladenanzahl und dadurch hoher Zahl von Personen die aus den Läden auf den Bürgersteig treten ist problematisch. Beispiel: Weitlingstr.	Das Rad fahren sollte nicht auf allen Gehwegen erlaubt sein. In einer Geschäftsstraße wie der Weitlingstr. wurde dies als ungünstig wegen der Unfallgefahren angesichts einer starken Zahl an Fußgängern und Einkäufern angesehen.		
	mehr Radwege, auch breite Bürgersteige		
	Bedürfnis nach gemeinsamer Nutzung der Gehwege ist vorhanden		
	Arbeitsgruppenergebnisse dokumentieren und weitere Konferenzen durchführen		
Die Karlshorster Straße ist für Radfahrer sehr gefährlich	Gehweg für Radfahrer freigeben und entsprechende		

(eng, Schienen)	Zufahrtmöglichkeiten schaffen		
-----------------	-------------------------------	--	--

Arbeitsgruppe 3: Erfahrungen mit Baustellen

Voran gestellt wurden drei Fragen:

- Welche Gefährdungen gibt es für Radfahrer durch Baustellen?
- Welche Behinderungen gibt es für Radfahrer durch Baustellen?
- Wo fehlen eindeutige spuren für Radfahrer an Baustellen?

Von den Teilnehmern genannte Fragen und Konflikte:	Gesammelte Vorschläge:		1. Schritt der Umsetzung
an Baustellenausfahrten haben die zum Schutz der vorhandenen Gehwege angelegten Asphaltdecken oftmals zu hohe Kanten für Rollator, Rollstuhl und Fahrrad	Ergänzung der Asphaltdeckungen an Baustellenausfahrten durch keilförmige Metallrampen Alternativ beim Gießen des Asphalts Abflachungen herstellen		
abruptes Ende von Radwegen vor Baustellen durch Verkehrsschild „Radweg – Ende“ ohne gleichzeitige Angabe von Umleitungen, Beispiel Frankfurter Allee Nordseite auf der Höhe der Rathausstraße	Anstelle des Schildes „Radweg – Ende“ ein Schild „Baustelle“ sowie eine Markierung zur Umfahrung der Baustelle als Führung für die RadfahrerInnen		
Schild: „Baustelle – Radfahrer absteigen und schieben“	Auf keinen Fall mehr dieses Schild		
Baustelle an einer Kreuzung zur Landsberger Allee – War nicht beleuchtet, nicht richtig abgesichert, äußerst große Sturzgefahr!	Grundsätzlich Baustellen auch für RadfahrerInnen besser sichern und beleuchten – mehr Warnblinklampen - sowie Radfahrmarkierungen und -umleitungsschilder		
Neu gebauter Radstreifen in der Straße Am Tierpark endet ohne Übergang zum Gehweg	Auch bei im Bau befindlichen Radstreifen für die Radfahrer übersichtliche Markierungen und Übergänge schaffen		
Neu gebauter Radstreifen in der Straße Am Tierpark steht teilweise unter Wasser	Auch Radstreifen so bauen, dass sie dann benutzbar sind		
Treskowallee, Höhe Hegemeisterweg / Straßenbahnhaltestelle – Abzweigung vom/Auffahrt zum Radweg durch die Gehwegkante und engen Winkel sehr gefährlich	Solche Übergänge grundsätzlich so gestalten, dass ein kantenloser Übergang zwischen Rad- und Gehweg ist		
Baustelle Ostkreuz – Marktstraße /Ecke Hirschberger Straße: für Radfahrer schwierige Situation, da sie auf der Straße schlecht gesehen werden und deshalb viele auf	Diese Situation könnte durch teilweisen Abriss des Geländers und zwei Bordsteinabsenkungen behoben		

den Gehweg ausweichen. Der wiederum ist nur im Zick-Zack befahrbar, wodurch sie von Fußgängern nicht richtig gesehen werden können	werden.		
Baustelle Ostkreuz – Radweg in Kynast- und Krachtstraße weg	- dazu gab es keinen Vorschlag	Vor Ort ansehen	
	Kiezspaziergang der Bürgermeisterin als Radtour organisieren		
	Fahrradtouren organisieren - Tour de Lichtenberg		
	Öffentlichkeitsarbeit durch die Rathausnachrichten, zum Beispiel Termine von Fahrradkonferenzen nennen		
	Hinweise auf solche Veranstaltungen auch in anderen Zeitungen		
	Dokumentation der Veranstaltung soll ins Internet gestellt werden – auf den Seiten der Veranstalter und mit einem Link vom Bezirksamt		BE- StaBVe_091208
	RadfahrerInnen = gleichberechtigte und disziplinierte TeilnehmerInnen des Straßenverkehrs	Muss auf einer weiteren Konferenz noch diskutiert werden	

Abschlussrunde:

In der abschließenden Diskussionsrunde wurde vorgeschlagen, die Ergebnisse dieser Konferenz zu veröffentlichen, dem Bezirksamt zu übermitteln sowie sich für deren Umsetzung einzusetzen. Es wurde ebenfalls vorgeschlagen, im Frühjahr 2010 eine Folgekonferenz (zum Beispiel im März 2010 in der Kiezspinne) durchzuführen, wo auch über den bis dahin erreichten Stand berichtet werden soll.

Protokoll, Stand 09.12.2009

Henriette van der Wall, Mitglied des Vereins Stadtbildagentur e.V.

Anmerkung: Den Veranstaltern war es wichtig, dass die gefundenen Lösungsansätze in der Bezirkspolitik diskutiert und möglichst auch umgesetzt werden. Deshalb haben sie das Protokoll mit der Rubrik „1. Schritt zur Umsetzung“ ergänzt. Die erste daraus resultierende Beschlussempfehlung für den Ausschuss Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr wird in den nächsten Monaten durch weitere ergänzt werden.